



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. 4

19. Februar 1951.

I. T. F.

Geburtstagsgrüsse
an Robert Bratschi

(ITF) In dieser Nummer des Presseberichtes haben wir die angenehme Aufgabe, unserem Präsidenten, dem Kollegen Robert Bratschi, der am 6. Februar seinen sechzigsten Geburtstag feierte, im Namen seiner zahlreichen Freunde in der ITF die herzlichsten Glückwünsche auszudrücken.

Man kann wirklich sagen, dass Kollege Bratschi sein ganzes Leben der Sache der demokratischen Gewerkschaftsbewegung und dem Dienste an der Arbeiterklasse gewidmet hat, nicht nur seines eigenen Landes, der Schweiz, sondern der ganzen Welt. National wie auch international ist er eine geschätzte und geachtete Persönlichkeit, die das Vertrauen und die Zuneigung all derjenigen erworben hat, die das Glück hatten, mit ihm in Berührung zu kommen.

Seiner Tätigkeiten sind viele und vielerlei, alle aber sind gekennzeichnet von seinen gewerkschaftlichen und sozialistischen Ueberzeugungen, die seine Betrachtungsweise der Probleme, denen er in seiner täglichen Arbeit gegenübersteht, entscheidend beeinflussen.

Wir sind stolz darauf, dass wir diese Gelegenheit haben, Robert Bratschi zu grüssen, und geben der Hoffnung Ausdruck, dass er noch während mancher Jahre unter uns in der ITF weilen möge, als Ratgeber wie auch als Freund.

Mittelmeer-Ausschuss der ITF
tagt in Marseille

(ITF) Vom 10. bis 14. Januar fand eine Tagung des Aktionsausschusses der ITF für das Mittelmeergebiet statt.

Es handelt sich um einen der drei Ausschüsse, die von der ITF eingesetzt wurden auf Grund von Empfehlungen der im August 1949 in Rotterdam abgehaltenen gemeinsamen internationalen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter, die auf die Durchführung einer "kräftigen offensiven und defensiven Kampagne gegen die Berufsabteilung des W G B für Seeleute und Hafentarbeiter und die ihr angeschlossenen Organisationen" abzielten.

Der Ausschuss tagte in Marseille, in einem Hafen, in dem der Kampf der bei der ITF angeschlossenen französischen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften gegen die Umsturzbestrebungen der Kommunisten von vollem Erfolg gekrönt war.

Die Tagung besprach und genehmigte Entschliessungen über so verschiedenartige Gegenstände wie den Transport von Waffen, den Krieg in Indochina, die Verteidigung Europas, die kommunistische Aggression in Korea, das Problem Triest, die Aufrechterhaltung

des Friedens und die Organisationsfreiheit. Ueberdies wurde folgender "Appell an das Gewissen und für die Organisierung der Seeleute" erlassen:

"Die systematische Zerstörung der freien Gewerkschaften in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang, wo die Freiheit nur noch eine Erinnerung ist, legt allen bewussten Arbeitern ernste Pflichten auf.

SIE MUESSEN WAEHLLEN ZWISCHEN FREIHEIT UND KNECHTSCHAFT

Die Seeleute haben immer die Ketten der Sklaverei gebrochen und für den Fortschritt und die Freiheit gekämpft. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts dürfen sie nicht zu Handlangern von Polizeistaaten mit Konzentrationslagern werden.

Euch alle, deren schwere Arbeit mit beängstigenden Gefahren verbunden ist, fordert die Konferenz des Mittelmeer-Ausschusses der Seeleute und Hafendarbeiter der ITF auf, dem Gebote Eures Gewissens zu entsprechen, indem Ihr den freien Gewerkschaften beitrete und diese unbesiegbar macht im Kampf um Eure Forderungen und für die Erhaltung der Freiheit."

Die ITF unterstützt einen Streik der ägyptischen Transportarbeiter

(ITF) Das Exekutivkomitee der ITF befasste sich auf seiner Tagung vom 29. bis 31. Januar in London mit dem Umstand, dass die Strassenbahnergewerkschaft und der Trans-

portarbeiterverband Aegyptens auf den 5. Februar einen Streik der Transportarbeiter ausgerufen hatten.

Die wichtigste Beschwerde der ägyptischen Arbeiter bezieht sich darauf, dass sie in einem Ausschuss, der zur Ausarbeitung neuer Verkehrsvorschriften eingesetzt wurde, nicht vertreten sind, trotzdem sie die am unmittelbarsten beteiligte Gruppe darstellen. Ueberdies haben sie eine Reihe weiterer Forderungen gestellt, und zwar:

- a) Eine Erhöhung der Taxigebühren in ganz Aegypten als Ausgleich der gestiegenen Kosten für Benzin, Oel, Ersatzteile, Reifen und Steuern, sowie der erhöhten Lebenshaltungskosten im allgemeinen.
- b) Eine Forderung nach gesetzlichen Vorschriften zur Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse der Privatchauffeure.
- c) Taxis müssen auf den Strassen Kairo-Alexandria und Alexandria-Mersa Matruh genau wie auf anderen Wüstenstrassen zugelassen werden.
- d) Die periodische Untersuchung der Fahrer in bezug auf Farbensehen ist auf die drei Farben rot, orange und grün zu beschränken.
- e) Neue Bewilligungen sind nur an Personen im Alter über 21 Jahren auszustellen, die den Volksschulabschluss und ausreichende Fahr- und technische Kenntnisse besitzen.

Das Exekutivkomitee der ITF war besonders beunruhigt von der Weigerung der ägyptischen Regierung, den Transportarbeitern eine Beteiligung an der Ausarbeitung der sie betreffenden Gesetze einzuräumen. Es gab daher seiner Sympathie mit den ägyptischen Transportarbeitern Ausdruck und beschloss, dass sie von der ITF nach besten Kräften unterstützt werden sollen.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

FRANKREICH

Ein französischer Minister bezeichnet die Seeleutegewerkschaft der C G T als kommunistische Agentur.

(ITF) Der französische Minister für die Handelsmarine hat die von den Kommunisten angeführte Seemannsgewerkschaft der C G T in der Mar-seiller Zeitung "Le Provençal" als

Agentur des Kominform bezeichnet.

In einem Kommentar zu einem kürzlich von ihm getroffenen Entscheid, der den Vertretern der C G T das Betreten der nach Indochina bestimmten Schiffe untersagt und den Abbruch aller Beziehungen zwischen seinem Ministerium und der Gewerkschaft ankündigt, erklärte er:

"Zur Fassung dieses Beschlusses führten mich völlig berechtigte Gründe. Die C G T - Gewerkschaft der Seeleute in Marseille hat als Hauptfunktion ..., die Verhinderung der französischen Lieferungen an Indochina.

Die Gewerkschaft ist die Vollstreckerin von Befehlen des Kominform, d.h. der internationalen Politik Russlands, durch Vermittlung der französischen kommunistischen Partei. Die Tätigkeit der Gewerkschaft ist politischer Art und häufig geht sie gesetzwidrig vor."

GROSSBRITANNIEN

Kommunistische Schwindeleien (ITF) In einem kürzlich dem britischen "Journal of Commerce" gewährten Interview erklärte der Gebietssekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute (ein ITF-Mitglied) für das Gebiet von Liverpool:

"Wir haben erfahren, dass die Kommunisten versuchen, in verschiedenen Häfen Schwierigkeiten hervorzurufen, indem sie das Gerücht verbreiten, dass die Seeleute in anderen Häfen gegen den kürzlichen Lohnentscheid streiken. Die Wahrheit ist jedoch die, dass wir gerade eben eine Lohnerhöhung von 15% erzielt haben. Die Annahme dieser Erhöhung wurde von unserem ganzen Landesvorstand einstimmig genehmigt, und von unseren Mitgliedern sind aus keinem Landesteil Einwände eingegangen."

Der britische Gewerkschaftsfunktionär erklärte weiter, die Kommunisten hätten ihre Emissäre nach Southampton gesandt, um im dortigen Hafen unter den Besatzungen der Linienschiffe Aufruhr zu stiften. Sie verbreiteten das Gerücht, dass die Seeleute von Liverpool, vor allem das Verpflegungspersonal, gegen den Lohnentscheid streikten. Tatsächlich stehe in Liverpool kein einziger Seemann im Streik.

EISENBAHNER

AUSTRALIEN

Das Lokpersonal in Victoria entscheidet gegen die Verweigerung von Ueberzeit (ITF) Das Lokpersonal im australischen Staat Victoria hat mit überwältigender Mehrheit eine kürzliche Empfehlung des Exekutivkomitees des australischen Eisenbahnerverbandes abgelehnt, welche die Festsetzung einer Höchstarbeitszeit von 80 Stunden in zwei Wochen, d.h. die Verweigerung der Leistung von Ueberzeit, vorsah. Es beschloss die Durchführung des Beschlusses der Jahreskonferenz, der eine Höchstarbeitszeit von 96 Stunden festgelegt hatte.

Eine Woche früher hatten die Zugführer im selben Staat beschlossen, die Leistung von Ueberzeit überhaupt zu verweigern; dieser Beschluss war aber nicht endgültig. Ein definitiver Entscheid steht noch aus.

Unsere Leser werden sich daran erinnern, dass die Eisenbahner von Victoria am 8. Dezember zur Arbeit zurückkehrten, nach einem Streik von 54 Tagen, dessen Anlass in der Weigerung des Schlichtungsbeamten bestand, eine mit den Eisenbahnergewerkschaften über die Arbeitsbedingungen der Zugführer abgeschlossene Vereinbarung gutzuheissen.

OESTERREICH

Wohnungen für die österreichischen Eisenbahner

(ITF) Im Laufe des Jahres 1950 liess die Wiener Direktion der Oesterreichischen Bundesbahnen mehr als 1.000 Personalwohnungen wieder instandstellen und 450 neue Wohnungen bauen. Im laufenden Jahre beabsichtigen die Oesterreichischen Bundesbahnen, 27 Millionen Schillinge für die Eisenbahnerwohnungen auszugeben.

IRLAND

Eisenbahnerstreik beigelegt

(ITF) Nach den letzten Berichten aus Irland soll der Streik der beim staatlichen Verkehrsbetrieb "Coras Iompair Eireann" beschäftigten Eisenbahner abgebrochen worden sein, nachdem die Streikenden den Vorschlägen des römisch-katholischen Erzbischofs von Dublin zustimmten. Einzelheiten sind noch nicht bekannt.

Die Arbeitsniederlegung begann am 16. Dezember 1950 nach dem Scheitern der Verhandlungen zwischen der Verwaltung von "Coras Iompair Eireann" und dem Irischen Transportarbeiterverband über die gewerkschaftlichen Forderungen nach Erhöhung der Mindestlöhne, Wohn- und Essenszulagen, sowie nach Ausschaltung gewisser Anomalien.

U S A

Neue Verhandlungen über die Lohnforderung des fahrenden Personals

(ITF) Am 19. Januar begannen unter der Leitung des staatlichen Schlichtungsamtes für Eisenbahnfragen (National Railway Mediation Board) neue Verhandlungen zwischen den vier Gewerkschaften des fahrenden Personals und den Eisenbahngesellschaften. Es handelt sich um einen weiteren Versuch zur Beilegung der schon einige Zeit andauernden Auseinandersetzung über die Forderungen der Gewerkschaften nach Einführung der 40-Stundenwoche ohne Lohnkürzung für Rangierarbeiter und nach einer Erhöhung des Stundenlohnsatzes des Zugpersonals um 35 Cent.

Man erinnert sich daran, dass die Vorsitzenden der vier beteiligten Gewerkschaften am 21. Dezember 1950 eine Vereinbarung unterzeichnet hatten, die eine Lohnerhöhung von 25 Cent die Stunde für Rangierarbeiter und von 10 Cent die Stunde für das Zugpersonal vorsah. Die Vereinbarung wurde in der ersten Januarwoche von einer Sitzung der Generalvorsitzenden der Gewerkschaften abgelehnt.

Zusammenbruch der Lohnverhandlungen des nicht fahrenden Personals

(ITF) Die Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen der Vereinigten Staaten und den Gewerkschaften des nicht fahrenden Personals über die gewerkschaftliche Forderung nach einer Erhöhung des Stundenlohnsatzes um 25 Cent für rund eine Million Eisenbahner endeten ergebnislos am 19. Januar.

Sprecher der 16 beteiligten Gewerkschaften gaben daraufhin bekannt, dass sie das staatliche Schlichtungsamt angerufen hätten. Sie wiesen darauf hin, dass diese Behörde sich in Kürze mit den beiden im Streite liegenden Parteien in Verbindung setzen werde.

Der Schritt der Gewerkschaften, die dem Schlichtungsamt mitteilten, dass sie in den direkten Verhandlungen mit den Eisenbahnen keine Fortschritte erzielten, wird vom Eisenbahn-Arbeitsgesetz vorgeschrieben, indem es bestimmt, dass Gewerkschaften und Arbeitgeber eine Kündigungsfrist von 30 Tagen einhalten müssen, wenn eine der beiden Parteien einen Vertrag abzuändern wünscht. Die Kündigung wurde von den Gewerkschaften am 25. Oktober 1950 eingereicht.

Alsdann begannen direkte Verhandlungen bei den einzelnen Eisenbahnen, wie dies gesetzlich vorgeschrieben ist. Da diese fehl-schlugen, wurde eine Landeskonzferenz einberufen, die nach einer Dauer von etwa zwei Wochen am 19. Januar ergebnislos zu Ende ging.

Falls die offiziellen Schlichtungsversuche den Streitfall nicht zu lösen vermögen, kann eine der beiden Parteien, oder das Schlichtungsamt, den schiedsgerichtlichen Weg vorschlagen. Falls die beiden Parteien diesem Vorgehen zustimmen, ist der Beschluss des Schiedsgerichtes endgültig.

Gesetz über die Gestattung
des Gewerkschaftszwanges
von Präsident Truman
unterzeichnet

(ITF) Der Zusatz zum Eisenbahn-Arbeitsgesetz der Vereinigten Staaten, der das Recht der Gewerkschaften auf Abschluss von Gewerkschaftszwang-Verfahren für rund 1.350.000 Transportarbeiter wieder-

herstellt, ist nun nach seiner Verabschiedung durch den Kongress vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unterzeichnet worden. Die Abänderung gestattet den Verkehrsbetrieben auch, die gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträge von den Löhnen und Gehältern ihres Personals abzuziehen. Es betrifft dies das Personal der Eisenbahnen, Autobusgesellschaften, Fluggesellschaften und weiterer Transportbetriebe.

Bei der letzten Abänderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes im Jahre 1934 wurden Gewerkschaftszwang und direkter Abzug der Mitgliedsbeiträge untersagt, weil damals die Unabhängigkeit der Gewerkschaften ernsthaft bedroht war. Angesichts der veränderten Verhältnisse im Verkehrs- und Transportwesen hat der Kongress nun das Recht der Gewerkschaften und Verkehrsgesellschaften, über Vereinbarungen zu verhandeln, die sich in anderen Wirtschaftszweigen der Vereinigten Staaten eingebürgert haben und bei den Eisenbahnen vor 1934 üblich waren, wiederhergestellt.

Die Weichensteller kehren
nach einem wilden Streik
zur Arbeit zurück

(ITF) Der wilde Streik der Weichensteller, der den Eisenbahnverkehr der Vereinigten Staaten während zehn Tagen lahmlegte, ist nun praktisch zu Ende, nachdem die

Armeebehörden, denen seit Ende August letzten Jahres die Eisenbahnen unterstehen, ein Ultimatum gestellt hatten.

Der Streik begann am 30. Januar, als die Weichensteller an zahlreichen Eisenbahnknotenpunkten im Osten und Mittelwesten der USA ihre Arbeitsplätze verliessen und sich "krank" meldeten. Die wichtigsten Eisenbahnzentren, die von der ursprünglichen Arbeitsniederlegung in Mitleidenschaft gezogen wurden, sind Chicago, Detroit, St. Louis und Peoria. Der wilde Streik breitete sich rasch aus und in weniger als einer Woche hatte er sich auf mehr als hundert grössere und kleinere Städte ausgedehnt.

Am 8. Februar richtete die Armee, der die Eisenbahnen seit dem letztjährigen, landesumfassenden Streik unterstehen, das Ultimatum an die streikenden Eisenbahner, innerhalb von zwei Tagen zur Arbeit zurückzukehren, ansonst sie entlassen würden.

Gleichzeitig wurde eine Lohnerhöhung von 12½ Cent die Stunde für Rangierarbeiter und Rangiermeister und eine solche von 5 Cent die Stunde für das Personal der Strassenverkehrsbetriebe bekanntgegeben. Die Lohnerhöhungen treten rückwirkend ab 1. Oktober 1950 in Kraft und erfolgten, weil eine Beilegung des seit langer Zeit andauernden Lohnstreites zwischen den vier Gewerkschaften des fahrenden Personals und den Gesellschaften noch aussteht. Nach den letzten Berichten aus den USA sind nahezu alle Eisenbahner wieder zur Arbeit zurückgekehrt. Der Betrieb wurde in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Die Schaffner fordern
Schlichtung ihres
Lohnstreites

(ITF) Die Gewerkschaft der Zugschaffner der USA (Order of Railway Conductors of America) hat in ihrem Streit mit der Pullman-Gesellschaft bezüglich der Forderungen der Gewerkschaft nach einer Erhöhung der Löhne der Schaffner in Schlaf- und Salonwagen um \$90 im Monat das Landesschlichtungsamt um Vermittlung angerufen.

In einer Erklärung zu diesem Schritt der Gewerkschaft beschuldigte der amtierende Vizepräsident der Gewerkschaft die Pullman-Gesellschaft der Verletzung des geltenden Vertrages. Er erklärte:

"Seit 1936 gibt es eine Bestimmung in unserem Kollektivvertrag, welche das gemeinsame Ersuchen um Vermittlung vorsieht. Diese Bestimmung hat die Gesellschaft verletzt.

Während der kürzlichen, langwierigen Besprechungen und Verhandlungen vor dem Dringlichkeitsausschuss über unsere Vorschläge bestand die Pullman-Gesellschaft darauf, dass die Bestimmung im Vertrag beibehalten werden sollte. Wir wünschten ihre Entfernung.

Dies hätte der Gewerkschaft und der Verwaltung gestattet, einzeln um Vermittlung zu ersuchen. Der Dringlichkeitsausschuss schloss sich der Stellungnahme der Gesellschaft an und empfahl die Aufnahme der unveränderten Bestimmung in unseren Vertrag, was auch geschah.

Auf der Lohnkonferenz, die diese Woche stattfand, nahm die Pullman-Gesellschaft dieselbe unversöhnliche Haltung ein wie schon früher bei den Forderungen unserer Gewerkschaft nach Verbesserung der Löhne oder Vertragsbestimmungen.

Sie lehnte es ab, die vorgeschlagene Lohnerhöhung zu gewähren. Sie machte kein Angebot. Auch weigerte sie sich, einer vorläufigen Vereinbarung zuzustimmen, wonach unsere Mitglieder dieselben Lohnerhöhungen erhalten hätten wie die Eisenbahnschaffner.

Als wir erkannten, dass wir keine Fortschritte erzielen konnten, schlugen wir die gemeinsame Anrufung der Vermittlungsstelle vor, wie dies in unserem am 1. Januar 1951 in Kraft getretenen Vertrag vorgesehen ist. Unser Vertrag war im Zeitpunkt der Lohnkonferenz noch nicht einmal fünf Tage alt.

Zum ersten Male lehnte die Gesellschaft es ab, gemeinsam mit uns die Schlichtungsstelle anzurufen. Unsere Mitglieder haben seit Oktober 1948 keine Erhöhung gehabt. Ihre Stimmung ist derart, dass sie weiteren Aufschub nicht dulden werden.

Angesichts dieser Lage und der unvernünftigen Haltung der Gesellschaft hat unsere Organisation keine andere Wahl als zu versuchen, auf eigenen Wegen Schlichtungsverhandlungen herbeizuführen."

Uebersicht über die Streiks
auf den Eisenbahnen der USA

(ITF) Nach einem Bericht, den das Landesschlichtungsamt der USA dem amerikanischen Kongress unterbreitet hat, erreichte die Zahl der Streiks und angedrohten Streiks auf den amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1950 einen neuen Höchststand. Der Bericht weist allerdings daraufhin, dass die grosse Mehrzahl der Streitfälle friedlich beigelegt wurde.

Ueberdies wird erklärt: "Die Zahl der infolge von Arbeitsniederlegungen auf den Eisenbahnen verlorenen Arbeitstage war verhältnismässig geringer als in irgendeinem anderen amerikanischen Wirtschaftszweig. Mit Ausnahme einiger Einzelfälle haben diese Arbeitsniederlegungen den zwischenstaatlichen Verkehr nicht ernsthaft behindert."

Alles in allem führt das Amt 14 Streiks auf, die im Laufe des Jahres auf den Eisenbahnen und im Luftverkehr (der dem Eisenbahn-Arbeitsgesetz ebenfalls untersteht) stattgefunden haben. Andererseits wird jedoch darauf hingewiesen, dass 234 Streitfälle friedlich, d.h. ohne Streiks, beigelegt wurden.

Als Hauptgrund für die Zunahme der Arbeitsniederlegungen bei den Eisenbahnen im vergangenen Jahr gibt der Bericht "den Mangel an gründlichem Kollektivverhandeln" an. Er sagt dazu folgendes:

"Wenn das Eisenbahn-Arbeitsgesetz weiterbestehen soll, muss bei den beiden Parteien das immer gegenwärtige Bewusstsein und der Wunsch vorhanden sein, es in der Art und Weise wirksam zu machen, die sie so nachdrücklich vertraten, als es darum ging, es einzuführen."

DEUTSCHLAND

Die Vereinbarung über die Teuerungszulagen verlängert

(ITF) Am 11. November 1950 hatte die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied) mit der Hauptverwaltung der

Deutschen Bundesbahn eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Ausrichtung von Teuerungszulagen während einer bestimmten Zeit vorsah. Diese Vereinbarung war bis zum 31. Januar 1951 befristet.

Sie stützte sich auf die Tatsache, dass die Bundesregierung die Aufwärtsbewegung der Preise lediglich als eine vorübergehende Erscheinung betrachtete und die Ansicht vertrat, dass geeignete Massnahmen seitens der Regierung zur Rückkehr der Preise auf ihr früheres Niveau führen würden. Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands war der Auffassung, dass diese Haltung durch die Tatsachen nicht gerechtfertigt sei, und die im November unterzeichnete Vereinbarung enthielt daher eine Bestimmung, in der erklärt wurde, dass, falls die Ausrichtung der Sonderzulage nach dem 31. Januar sich als nötig erweisen sollte, die beiden Vertragspartner rechtzeitig neue Verhandlungen ansetzen würden. Die Gewerkschaft der Eisenbahner gab gleichzeitig der Auffassung Ausdruck, dass die Teuerungszulage nach dem 31. Januar in die Löhne eingebaut werden sollte.

Als es sich herausstellte, dass eine Senkung der Lebenshaltungskosten nicht zu erwarten war, trat die Gewerkschaft mit der Eisenbahnverwaltung in Verbindung, um die Lage abzuklären. Diese versuchte zunächst auszuweichen, indem sie behauptete, es müsse zunächst eine Erklärung der Bundesregierung über deren Absichten in der Sache abgewartet werden. Später jedoch fand die Verwaltung sich bereit, an Verhandlungen mit der Eisenbahnergewerkschaft teilzunehmen.

Unser deutscher Mitgliedsverband hat nun bekanntgegeben, dass auf Grund einer am 22. Januar erzielten Vereinbarung die Teuerungszulage bis zum 31. März 1951 weiterhin ausgerichtet wird. Gleichzeitig wird angekündigt, dass bis dahin Verhandlungen über die Frage des Einbaus der Teuerungszulage in die Grundlöhne durchgeführt werden sollen.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

INDIEN

Verkehrsmittel alt und neu

(ITF) Ein dreitägiger Streik der Transportarbeitergewerkschaft in Lucknow ging am 8. Januar auf Grund

einer Vereinbarung mit dem Verkehrsministerium zu Ende. Er umfasste die Führer von Tongas (ein- oder zweispännige Pferdefuhrwerke), Ekkas (einspännige Ochsenfuhrwerke) und Rikschas.

In einer nach den Abbruch des Streiks abgegebenen Erklärung gab der Verkehrsminister bekannt, dass die Forderung nach einer zeitlichen Einschränkung des Autobusbetriebes in Lucknow unannehmbar sei, aber in den nächsten sechs Monaten keine neuen Linien eröffnet würden.

U S A

Streik des Buspersonals in New Jersey

(ITF) In der Morgenfrühe des 1. Februar traten mehr als 6.000 beim öffentlichen Autobusbetrieb von New Jersey beschäftigte

Arbeiter in den Streik und legten damit 50% des Zwischenstadtverkehrs dieses Staates lahm.

Die am Streik teilnehmenden Arbeiter - Autobuschauffeure, Mechaniker und Wartungspersonal - sind bei der "Amalgamated Association of Bus, Street Car and Motor Coach Employees" (AFL) organisiert. Die Gewerkschaft fordert eine Erhöhung der Löhne um 21 Cent die Stunde, die Verkürzung der Arbeitswoche von 44 auf 40 Stunden und das Inkrafttreten aller nach dem 1. Februar abgeschlossenen Verträge rückwirkend auf dieses Datum. Die gegenwärtig gezahlten Löhne betragen durchschnittlich \$1.59 die Stunde.

Die letzten Berichte aus den Vereinigten Staaten besagen, dass der Gouverneur des Staates von New Jersey das Antistreikgesetz für öffentliche Betriebe des Staates New Jersey angerufen und die Beschlagnahme der Autobusbetriebe verfügt hat. Das Gesetz sieht eine Busse von \$10.000 im Tage gegen jede an einem Streik oder an einer Aussperrung beteiligte Gewerkschaft oder Gesellschaft vor.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

DEUTSCHLAND

Löhne und Arbeitszeiten im Güterfernverkehr

(ITF) Im Laufe des Monats Dezember 1950 wurden in fast allen Bezirken Westdeutschlands neue Tarifverträge im Güterfernverkehr abge-

schlossen. Die in diesen Tarifverträgen geregelten Kraftfahrerlöhne sind von Bezirk zu Bezirk verschieden und überdies von Unterschieden in der Länge der Arbeitswoche abhängig. Letztere kann bis zu 72 Stunden umfassen.

Die neuen Wochenlöhne sind wie folgt festgesetzt:

	<u>48 Std.</u>	<u>54 Std.</u>	<u>60 Std.</u>	<u>66 Std.</u>	<u>72 Std.</u>
Hamburg	63.00	70.87	78.75	86.62	94.50
Niedersachsen	51.50	58.60	66.60	74.70	- -
Rheinland	64.36	72.34	80.40	88.44	- -
Hessen	57.12	64.26	71.40	78.54	- -
Bayern	57.00	64.00	71.00	78.00	- -

Kraftfahrer und ihre Begleiter im Güterfernverkehr haben auch Anspruch auf ein Spesengeld. Der höchste Betrag wird in Rheinland-Pfalz gezahlt, nämlich DM: 2.50 bei einer Fahrzeit von weniger als 6 Stunden, DM: 4.50 bei einer Fahrzeit von 6 bis 12 Stunden, DM: 6.50 bei einer Fahrzeit von 13 bis 15 Stunden, DM: 8.00 bei einer Fahrzeit von 16 bis 20 Stunden und DM: 10.00 bei einer Fahrzeit von 21 bis 24 Stunden. Die niedrigsten Beträge werden in Hessen gezahlt, wo sie zwischen DM: 2.00 für Fahrten von 6 bis 12 Stunden und DM: 6.00 für Fahrten von mehr als 20 Stunden liegen.

Die gegenwärtig in Kraft stehenden Arbeitszeit-Vorschriften stammen aus dem Oktober 1936. Das gesetzlich zulässige Höchstmass ist 132 Stunden in vierzehn Tagen, und die Fahrer besitzen für keine dieser Arbeitsstunden Anspruch auf Ueberzeitentschädigung.

Die Höchstdauer des einzelnen Arbeitstages beträgt 12 Stunden, wobei die Ruhezeiten, die oft nur eine Viertelstunde betragen, nicht eingerechnet sind. Das zulässige Maximum der ununterbrochenen Lenkzeit beträgt viereinhalb Stunden, die im einzelnen Tage gestattete Gesamtlenkzeit acht Stunden. Die Mindestruhezeit, die zwischen zwei Arbeitstagen gewährt werden muss, ist auf elf Stunden festgesetzt. In jedem Zeitraum von zwei Wochen müssen zwei Ruhezeiten von 36 bzw. 24 Stunden gewährt werden.

Die deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) erklärt, diese sehr ungünstigen Bestimmungen stellten in vielen Fällen eine Verbesserung der herrschenden Verhältnisse dar. Ein grosser Teil des Güterverkehrs auf der Strasse, der nach den Vorschriften für den Fernverkehr durchgeführt wird, ist kein echter Güterfernverkehr. Die strenge Anwendung der Vorschriften für den Güternahverkehr hätte für manche Fahrer kürzere Arbeitszeiten zur Folge und ein grosser Teil der Arbeit müsste als Ueberzeit entlohnt werden.

Die Gewerkschaft kämpft für die Aufhebung dieser Vorschriften - die auf die Erfordernisse der deutschen Kriegsvorbereitungen zugeschnitten waren - und ihre Ersetzung durch neue Vorschriften, die mit neuzeitlichen Sozialbedürfnissen besser übereinstimmen.

INDIEN

Streik der Strassenverkehrsarbeiter in Cawnpore

(ITF) Ein Streik von etwa 600 Strassenverkehrsarbeitern im Gebiete von Cawnpore ging nach einer Dauer von 24 Tagen am 12. Januar zu Ende,

nachdem eine Verständigung mit der indischen Regierung erzielt worden war.

Der indische Verkehrsminister soll folgende Versicherungen abgegeben haben:

- a) Rückständige Lohnbeträge werden sofort ausbezahlt.
- b) Jede Massregelung wegen Teilnahme am Streik wird unterbleiben.
- c) Alle verhafteten Streikteilnehmer, die gewillt sind, die Arbeit wieder normal aufzunehmen, werden freigelassen.
- d) Die Regierung wird die Forderungen der Arbeiter, die sich auf bezahlten Urlaub und die Einführung des Achtsturentages beziehen, einer sorgfältigen Prüfung unterziehen und einen baldigen Entscheid fällen.

U. S. A

17.000 Lastwagenchauffeure in Chicago erhalten höhere Löhne

(ITF) Die Chicagoer Ortsgruppen der "International Brotherhood of Teamsters" (Lastwagenchauffeure; ITF) haben für rund 17.000 Fahrer und Begleiter im Gebiet von Chicago

Lohnerhöhungen von 20 Cent die Stunde erzielt. Der neue Vertrag, der am 1. Januar 1951 in Kraft trat, ist bis zum 1. Januar 1953 befristet. Er ist für 2.000 Betriebe gültig.

Die neuen Lohnsätze für Fahrer liegen zwischen \$1.75 und \$2.05 die Stunde, je nach der Grösse des Fahrzeuges. Begleiter erhalten \$1.67 die Stunde.

Lohnerhöhungen bei den Lastwagenchauffeuren im Jahre 1950

(ITF) Nach Angaben, die vom arbeitsstatistischen Amt des Arbeitsdepartementes der USA herausgegeben worden sind, sind die Löhne der gewerkschaftlich organisierten, auf einer Stundenlohnbasis entlohnten Lastwagenchauffeure im Ortsverkehr zwischen dem 1. Juli 1949 und dem 1. Juli 1950 durchschnittlich um 5 Cent die Stunde angestiegen, während die Löhne der Beifahrer eine Zunahme von 6 Cent erfuhren.

Die Lohnerhöhungen betragen gewöhnlich 5 oder 10 Cent die Stunde und betrafen mehr als die Hälfte der 250.000 gewerkschaftlich organisierten Chauffeure und mehr als 60 % der 40.000 Beifahrer, die in der Uebersicht berücksichtigt sind.

Am 1. Juli 1950 betragen die gewerkschaftlichen Stundenlohnsätze durchschnittlich \$1.60 für Chauffeure und \$1.34 für Beifahrer. Kraftfahrer im Ortsverkehr, die auf Grund der zurückgelegten Entfernung oder auf Kommissionsbasis entlohnt werden, und Kraftfahrer im Haus - Haus - Verkehr wurden von den Erhebungen des arbeitsstatistischen Amtes nicht erfasst.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

U S A

Schleppergewerkschaft
ratifiziert zwei-jährigen
Arbeitsvertrag

(ITF) Ein für zwei Jahre gültiger Tarifvertrag, der im Dezember von Vertretern der Ortsgruppe 333 der "International Longshoremen's Association" (Hafenarbeiter; ITF),

Abteilung Seefahrt mit der entsprechenden Arbeitgebervereinigung vereinbart wurde, ist nun von den Mitgliedern ratifiziert worden. Der Vertrag, der rückwirkend ab 15. Dezember 1950 in Kraft tritt, sieht eine Erhöhung der Grundlöhne um 10% vor für 4.000 Arbeiter auf Schleppern, Motorschiffen, Leichtern und Tankern. Er ist bis zum 31. Januar 1953 befristet.

Abbruch des Streiks der
Schlepperbesatzungen und
Schiffsreiniger in
Philadelphia

(ITF) Zwei gleichzeitig durchgeführte Streiks, an denen sich rund 250 Schlepperarbeiter und 200 Schiffsreiniger beteiligt hatten, gingen am 8. Januar zu Ende, nachdem der Hafen von Philadelphia während

fünf Tagen praktisch stillgelegt hatte. Der Streikabbruch erfolgte, nachdem die "International Longshoremen's Association" (Mitglied der ITF) mit den Arbeitgebern eine Vereinbarung über die gestellten Forderungen erzielt hatte. Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, dass die 6.500 Hafenarbeiter, die die Streikposten der Schlepperarbeiter und Schiffsreiniger respektiert hatten, am 9. Januar zur Arbeit zurückkehren würden.

Der Streik der Schlepperbesatzungen begann nach dem Scheitern der Verhandlungen über ihre Forderung nach Erhöhung des Stundenlohnes um 84 Cent. Ein früher ausgearbeiteter Kompromiss war von den Gewerkschaftsmitgliedern abgelehnt worden. Der Streik der Schiffsreiniger folgte auf die Forderung, dass die Schifffahrtsgesellschaften ihnen alle Schiffsreinigungsarbeiten im Hafen von Philadelphia zuweisen sollten.

Einzelheiten über die Bedingungen der beiden Verträge werden erst bekanntgegeben, wenn die Gewerkschaftsmitglieder, die Schlepperbesitzer und die Reedervereinigung von Philadelphia sie ratifiziert haben.

SEELEUTE

FRANKREICH

Auseinandersetzung über
Pensionsbeiträge

(ITF) Das Budget der Handelsmarine wird gegenwärtig von der französischen Nationalversammlung beraten. Strittig ist die Frage der Durch-

führung des Gesetzes von 1948 über die Höhe der von Reedern und Seeleuten an die Pensionskassen zu zahlenden Beiträge. Nach diesem Gesetz sind die Pensionen bei jedem fünfprozentigen Anstieg der Steuern ebenfalls zu erhöhen. Nun übersteigen zwar die Lohnerhöhungen seit 1948 diesen Betrag erheblich, doch sind die gesetzlichen

Bestimmungen über die Erhöhung der Beiträge bisher noch nicht angewandt worden. Das Problem besteht darin, wie die Mehrauslagen für die erhöhten Pensionen gedeckt werden sollen. Es handelt sich um einen Betrag von mehr als einer Milliarde Francs, den die Regierung durch eine Erhöhung der Beiträge der Reeder und Seeleute um 1% beschaffen will. Der Ausschuss für die Handelsflotte soll sich einer derartigen Erhöhung für die Seeleute widersetzen, da deren Beiträge bereits höher sind als diejenigen der Arbeiter in anderen Wirtschaftszweigen.

GROSSBRITANNIEN

Neue Lohnerhöhungen

(ITF) Die britischen Reeder und Seeleute haben im Landesausschuss für die Seeschifffahrt (National

Maritime Board) neue Heuern vereinbart, die am 1. März auf den Schiffen der britischen Handelsflotte in Kraft treten werden.

Das Ziel der Verhandlungen lag nicht nur darin, die steigenden Lebenshaltungskosten auszugleichen, sondern darüber hinaus dem Seemannsberuf mehr Anziehungskraft zu verleihen.

Die allgemeine Lohnerhöhung, die mit Ausnahme der Jungen für alle Mannschaftsangehörigen gilt, beträgt £2 pro Monat oder 9s.4d. pro Woche. Die neue Anfangsheuer des Vollmatrosen (bei freier Verpflegung) ist £22 im Monat und steigt alsdann um vier jährliche Zulagen von £1 im Monat auf £26. Die entsprechende Wochenheuer (ohne Verpflegung) liegt zwischen £6.1.4 und £7.-.-. Grössere Erhöhungen der Grundheuer erhalten erste Stewards und Köche auf Schiffen der Auslandsfahrt, während 1. Stewards nur für Tüchtigkeit Sonderprämien von den Reedereien erhalten dürfen. Den Reedereien ist es auch gestattet, Dienstalterszulagen an untergeordnete Offiziere auszurichten für ununterbrochenen Dienst bei derselben Reederei. Diese Zulage kann £2 im Monat nach drei und weitere £2 nach sechs Dienstjahren betragen.

Für Deckoffiziere und Maschinisten liegen die Erhöhungen zwischen £1 im Monat für den jüngsten, patentlosen Offizier und £12 für den ersten Maschinisten. Ueberdies wird den Offizieren beim Erwerb des Patentbesitzes finanzielle Hilfe geleistet, und der Lohn des 1. Maschinisten gilt fortan auf allen Schiffen der Auslandsfahrt als Minimum.

Auf den Schiffen der Auslandsfahrt von 7.001 bis 9.000 BRT gelten folgende Offiziersgehälter (ohne Verpflegung):

		Neues Gehalt	Erhöhung
Dritter Navigationsoffizier	(Patent)	£31.10.0	£2
Zweiter	" (Patent 2. Kl.)	£36. 0.0	£4
"	" (Patent 1. Kl.)	£39. 0.0	£5
"	" (Kapitänspatent)	£41. 0.0	£7
Erster	" (Kapitänspatent)	£49. 0.0	£7
Fünfter oder Jungmaschinist	(Patent)	£31. 0.0	£3
Dritter Maschinist	(Patent)	£39. 0.0	£5
Erster Maschinist	(Patent)	£60. 0.0	£11

)Anfangsgehalt
)Anfangsgehalt

Für Funkoffiziere liegen die Erhöhungen zwischen £1 und £9 im Monat, und die Dienstalterszulagen wurden nach 4, 5 und 7 Jahren eingeführt, anstelle der bisherigen 10 und 15 Jahre.

Auf See verbrachte Sonntage werden nun durch einen ganzen freien Tag (oder in bar) abgegolten. Abfahrts- und Ankunftsstage wurden bisher als Tage auf See betrachtet, sofern das Schiff sich mindestens während 9 Stunden auf der Fahrt befand. Diese Regelung gilt weiterhin, wobei die Abgeltung in einem halben Tag besteht, wenn das Schiff sich zwischen 9 und 18 Stunden auf der Fahrt befand, und in einem ganzen Tag, falls diese Zeit 18 Stunden überschreitet.

ITALIEN

Lohnerhöhungen

(ITF) Zwischen dem Italienischen Seemannsverband (ein ITF-Mitglied) und der italienischen Reederver-

einigung sind Erhöhungen der Monatsgehälter und -heuern der Offiziere und Mannschaften auf Frachtern und Passagierschiffen über 500 BRT vereinbart worden. Der neue Tarifvertrag stellt eine Abänderung des geltenden, am 15. August 1947 unterzeichneten Landestarifvertrages für die italienische Handelsflotte dar und tritt rückwirkend ab 1. November letzten Jahres in Kraft.

Ab diesem Zeitpunkt werden die Gehälter der Offiziere der Handelsmarine (einschl. Funker) auf Frachtern wie auch Passagierschiffen um 30% erhöht. Die Monatsheuern der Maate und Mannschaften werden wie folgt erhöht:

(1,700 Lire = £1; 600 Lire = \$1)

Frachter

Bootsmann, Erster Heizer und führende Untere Offiziere	L. 3.900
Andere Untere Offiziere	L. 2.700
Matrosen udgl.	L. 2.000
1. Decksjunge	L. 1.000
2. Decksjunge	L. 500

Passagierschiffe

Erster Bootsman oder Allein-Bootsman, Erster Heizer oder Allein-Heizer, führende Untere Offiziere	L. 3.900
Andere Bootsleute (falls mehr als einer gefahren wird) und sonstige Untere Offiziere	L. 2.700
Matrosen udgl.	L. 2.000
1. Decksjunge	L. 1.000
2. Decksjunge	L. 500

Ueberdies wurde der Abschnitt des Landestarifvertrages über die Arbeitszeit auf See abgeändert und lautet nun folgendermassen:

"Auf See beträgt die normale Arbeitszeit acht Stunden im Tag für die ganze Mannschaft, mit Ausnahme des Kabinen-, Küchen-, Warenlager- und Pflegepersonals, dessen normale Arbeitszeit neun Stunden im Tage beträgt."

Umfassender Wohlfahrtsplan für die Mitglieder der N.M.U.

(ITF) Joseph Curran, der Vorsitzende der "National Maritime Union" (Seeleute; C.I.O.) hat bekanntgegeben, dass seine Gewerks-

schaft mit dem "American Merchant Marine Institute" einen von den Arbeitgebern finanzierten Wohlfahrtsplan, der eine kollektive Lebensversicherung im Werte von 100 Millionen Dollar und Tagesgelder bei Spitalaufenthalt für die 40.000 Mitglieder der N.M.U. vorsieht, vereinbart hat.

Der Plan, der rückwirkend ab 1. Januar 1951 in Kraft tritt, wird gänzlich von den Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von 25 Cent pro Tag und Seemann auf der Lohnliste der 97 am Programm beteiligten Schifffahrtsgesellschaften finanziert.

Der Gewerkschaftsvorsitzende erklärte, dass die Beiträge der Arbeitgeber bereits seit dem 1. August 1950 eingingen und dass der Wohlfahrtsplan nun eine Reserve von \$517,000 besitzt.

Der Plan wird von einem Ausschuss von 12 Treuhändern - 6 von der Gewerkschaft und 6 von den Arbeitgebern - verwaltet. Jeder versicherte Seemann erhält eine Versicherungspolice im Werte von

\$2.500 kollektiver Lebensversicherung, \$2.500 Unfallversicherung und \$15 pro Woche bei Spitalaufenthalt während einer Höchstzeit von 13 Wochen pro Arbeitsunfähigkeit. Sterbegelder werden bei jeder Todesursache ausbezahlt, ausgenommen bei Tod infolge Kriegsrisiko, wofür eine Kriegsrisikoversicherung besteht.

Wohlfahrtsplan für
Schiffsmaschinisten

(ITF) Der Präsident des "American Merchant Marine Institute" hat die Bestimmungen eines neuen, ausschl. von den Arbeitgebern finanzierten

Wohlfahrtsplanes bekanntgegeben, der für die 4.000 bei den Dampferreedereien der Atlantik- und Golzküste beschäftigten Mitglieder der "Marine Engineers' Beneficial Association" gilt.

Der Plan, der ähnliche Leistungen vorsieht wie der kürzlich für die Mitglieder der "National Maritime Union" (Seeleute) bekanntgegebene (siehe vorstehende Meldung), wird durch Beiträge der Arbeitgeber in der Höhe von 25 Cent pro Mann und Tag finanziert. Er tritt rückwirkend ab 1. Januar 1951 in Kraft.

HOCHSEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Transportarbeitergewerkschaft
schliesst Vertrag mit panama-
ischer Walfanggesellschaft

(ITF) Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) hat einen ab 20. Dezember 1950 gültigen Vertrag für deutsche Seeleute auf Tankern

der Olympic Whaling Co. und der Balleneros Ltd., beide von Panama, abgeschlossen.

Arbeitszeit und -bedingungen dieser Seeleute werden durch die Vorschriften des geltenden Tarifvertrages für die deutsche Hochseeschiffahrt geregelt. Die Lohnzahlung erfolgt entsprechend Tafel I dieses Vertrages, zuzüglich 25% des Grundlohnes und weiterer 25 DM. Nach 12 Monaten Dienst werden weitere 25% bezahlt, falls das Schiff in diesem Zeitraum nicht während mindestens 5 Tagen in einem deutschen Hafen gelegen hat.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, soweit als möglich keine deutschen Seeleute zu beschäftigen, die nicht Mitglieder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation oder eines seiner Mitgliedsverbände sind.

PERSONAL DER ZIVILEN LUFTFAHRT

U S A

Präsidentieller Dringlichkeits-
ausschuss mit Untersuchung der
Forderungen der Flugzeugführer
beauftragt.

(ITF) Am 13. Januar setzte der Präsident der Vereinigten Staaten gemäss den Vorschriften des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes (das auch für die Zivilluftfahrt gilt) einen Dringlichkeitsausschuss zur Untersuchung eines

Streites über Löhne und Arbeitszeit bei den amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften ein. Die Auseinandersetzung betrifft rund 800 bei der "American Air Line Pilots' Association" (ein ITF-Mitglied) organisierte Piloten.

In einem Kommentar zur Einsetzung des Ausschusses erklärte Präsident Truman, die Auseinandersetzung drohe den zwischenstaatlichen Verkehr so stark zu stören, dass ein Teil des Landes der wesentlichen Verkehrsverbindungen beraubt werden könnte.

A.L.P.A. fordert höhere Löhne für die Piloten

(ITF) Die "American Airline Pilots' Association" (ein ITF-Mitglied) versucht gegenwärtig von einem präsidentiellen Dringlichkeitsausschuss eine Empfehlung zu erwirken, wonach den Luftverkehrspiloten der USA Lohnerhöhungen zu gewähren wären, die aus der höheren Leistung der von ihnen gesteuerten Flugzeuge zu bestreiten sind.

Der Vertreter der ALPA erklärte vor dem Ausschuss, der technische Fortschritt sei "eine leere Gaukelei" wenn Beförderung und Entlohnung mit den stetig wachsenden Lebenshaltungskosten nicht Schritt zu halten vermöchten. Er fuhr fort:

"Es ist eine anerkannte Tatsache, dass der technische Fortschritt, der neue Vorteile für die Verkehrsbenützer schafft, gewisse Umstellungen im Leben der von dieser Entwicklung direkt berührten Personen notwendig macht. Gewisse Veränderungen der Arbeitsbedingungen, unter denen sie ihr Leben verdienen, müssen getroffen werden."

I.A.M. erzielt Lohnerhöhungen

(ITF) Ein neuer, im Januar von der International Association of Machinists (Mitglied der ITF) abgeschlossener Tarifvertrag sieht Lohnerhöhungen von \$10 bis \$60 im Monat für 250 Büro- und Stationsangestellte von "Colonial Airways" vor.

Der Vertrag ersetzt eine fr. Vereinbarung, die am 6. November 1950 ablief. Die neuen Monatslöhne liegen zwischen \$185 und \$265, gegenüber \$160 bis 210 im alten Vertrag.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen

(ITF) Am 1. Februar 1951 veröffentlichte der britische Landesrat für den Hafenbetrieb (British National Joint Council) folgende Erklärung:

"Die Verhandlungen über eine Forderung nach Erhöhung der Löhne der Hafendarbeiter, die von den im Landesausschuss für den Hafenbetrieb vertretenen Gewerkschaften vorgelegt worden war, sind nun abgeschlossen. Eine von den beiden Parteien unterzeichnete Vereinbarung wird am Montag, den 12. Februar in Kraft treten.

Die Vereinbarung sieht vor: 1) Zeitarbeiter, deren gegenwärtiger Tageslohn 19s. beträgt, erhalten eine Erhöhung von 2s. im Tag, womit ihr Mindestlohn auf 21s. im Tage ansteigt; 2) Akkordarbeiter erhalten eine entsprechende Erhöhung der Akkordlöhne; 3) die Wochenlöhne der ständigen Hafendarbeiter werden um 11s. die Woche erhöht.

Die Erklärung folgte auf eine in London abgehaltene Delegiertenkonferenz der vier beteiligten Gewerkschaften, auf der das neue Angebot mit 46 gegen 23 Stimmen angenommen wurde.

Deakin warnt vor den Kommunisten

(ITF) Zwei Tage nach Veröffentlichung der in vorstehender Meldung aufgeführten Erklärung begannen die Hafendarbeiter der Mersey Hafen einen wilden Streik, angeblich aus Protest gegen die Bedingungen der Lohnvereinbarung. Seither haben sich die Hafendarbeiter von Manchester und wenige Arbeiter im Londoner Hafen der Bewegung angeschlossen. Unmittelbar nach der 1. Arbeitsniederlegung in Birkenhead sagte Arthur Deakin in einer Erklärung:

"Die Hafendarbeiter müssen wissen, dass wiederum Unruhestifter in unseren Häfen am Werk sind. Wohlbekannte Kommunisten und Geheimmitglieder der Partei stehen mit dem Wilden Ausschuss der Hafendarbeiter in Beziehung und versuchen in üblicher Weise, Störungen und wilde Streiks auszulösen. Allen unseren Mitgliedern muss zum Bewusstsein gebracht werden, dass ihre eigenen, direkten Vertreter mit einer Mehrheit von zwei zu eins die Lohnregelung auf der Grundlage einer Erhöhung von 2s./Tag, mit Erhöhungen für Akkordarbeiter, die sich in einer Erhöhung des Wochenlohnes um mehr als 11s. auswirken werden, gutgeheissen haben. Allen unseren Mitgliedern in Liverpool und Birkenhead, und allen Arbeitern in anderen Häfen sage ich: Lasst Euch nicht in Lohnverluste und Aktionen verwickeln, die keinen nützlichen Zweck erfüllen, sondern nur allen Beteiligten grossen Schaden bringen können."