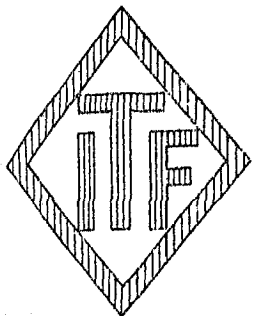


# INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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. 5

5. März 1951

### I. T. F.

#### Eine Botschaft unseres Präsidenten

führenden Ausschuss und allen angeschlossenen Organisationen seinen warmen Dank für die vielen Glückwünsche auszudrücken, die anlässlich seines 60. Geburtstages an ihn gerichtet worden sind.

(ITF) Der Präsident der ITF, Kollege Robert Bratschi, hat uns gebeten, dem Sekretariat, dem Exekutivkomitee, dem Geschäfts-

#### Christian Vejre gestorben

Generalsekretär des dänischen Eisenbahnerverbandes, bekanntzugeben. Er starb am 16. Februar 1951.

(ITF) Wir haben die schmerzliche Pflicht, den Tod des Kollegen Christian Vejre, ehemaliger

Kollege Vejre trat nach dem Ausgang des zweiten Weltkrieges von seinem Amt in der Gewerkschaft zurück, führte aber weiterhin ein aktives Leben. Vor kurzem feierte er seinen 75. Geburtstag. Bei diesem Anlass erhielt er zahlreiche Glückwunschschaften aus der dänischen Gewerkschaftsbewegung und der ITF.

Während langen Jahren war Kollege Vejre ein Ersatzmitglied des Generalrates der ITF. Diese Stellung hatte er bis zum Zürcher Kongress im Jahre 1946 inne.

### BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMITRIEBE

#### U S A

#### Die Hafendarbeiter stimmen den Sicherheitsmassnahmen zu

storemen's Union" in einer Abstimmung über die Frage, ob die Gewerkschaft sich der kürzlich eingeführten Kontrolle der Seeleute und Hafendarbeiter durch die Küstenwache fügen soll, ihrem Anführer, Harry Bridges, eine Niederlage beigebracht haben.

(ITF) "Labor News from the USA" berichtet, dass die Mitglieder der unter kommunistischer Führung stehenden "International Long-

Vor der Abstimmung hatte das offizielle Organ der Gewerkschaft die Kontrollmassnahmen heftig angegriffen und behauptet, sie würden die gewerkschaftlichen Tarifverträge schädigen. Die Zeitung erklärte auch, es handle sich um eine Verschwörung, die dazu bestimmt sei, die Gewerkschaft zum Wiedereintritt in den C I O zu zwingen.

TRANSPORTARBEITER

INDONESIEN

Streikverbot für alle  
Transportarbeiter

(ITF) Ein neuer Erlass, der von den Militärbehörden Indonesiens mit der Genehmigung des Ministerrates herausgegeben wurde, unter-

sagt in einer Reihe von "lebenswichtigen Wirtschaftszweigen" jede Streikaktion. Unter den Arbeitergruppen, die von diesem neuen Erlass betroffen werden, befinden sich die Eisenbahner, das Personal der zivilen Luftfahrt, die Seeleute und die Hafenarbeiter.

Der Verteidigungsminister hat alle von den lokalen Militärkommandanten erlassenen Streikvorschriften widerrufen und ein neues Verfahren zur Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten in den erwähnten Wirtschaftszweigen eingeführt. Die neuen Vorschriften sehen u.a. die Einsetzung eines besonderen Ausschusses zur Behandlung von Streitfällen vor, dem die Minister für Verkehr, Handel und Industrie, Finanzen und öffentliche Arbeiten angehören. Der Arbeitsminister amtiert als Vorsitzender.

EISENBAHNER

ARGENTINIEN

Peróns Rache

(ITF) Aus Buenos Aires wird berichtet, dass 49 argentinische Eisenbahner vor Gericht gestellt

werden wegen Teilnahme an "Staatsverbrechen" während des kürzlichen Generalstreiks der argentinischen Eisenbahner.

Das persönliche Eigentum der Eisenbahner wurde beschlagnahmt, um die Gerichtskosten und Schadenersatzleistungen für den Fall der Verurteilung sicherzustellen.

DEUTSCHLAND

Die Gewerkschaft der Eisenbahner  
Deutschlands fordert  
Mitbestimmung

(ITF) Auf einer gemeinsamen Sitzung des Hauptvorstandes und des Gewerkschaftsbeirates der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die am 9. und 10. Februar

1951 in Hammersbach stattfand, erstattete Hans Jahn, der 1. Vorsitzende, ausführlich Bericht über den augenblicklichen Stand des Bundesbahngesetzes,

Einstimmig wurde folgender Beschluss gefasst, der den Fraktionen des Bundestages übermittelt wurde:

"Hauptvorstand und Beirat der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands nahmen am 9. und 10. Februar 1951 in einer gemeinsamen Tagung Stellung zu dem Stand der Beratungen über das Bundesbahngesetz.

Im Mittelpunkt der Arbeitstagung der beiden Körperschaften, die 440.000 organisierte Eisenbahner repräsentieren, stand das dringliche Problem der Sicherung des Mitbestimmungsrechts der Eisenbahner bei der Deutschen Bundesbahn.

In engster Anlehnung an die Forderungen des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum Mitbestimmungsrecht und unter Bezugnahme auf die Beschlüsse des Gelsenkirchener Gewerkschaftstages vom September 1950 fordern Hauptvorstand und Beirat der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, dass im kommenden Bundesbahngesetz das Mitbestimmungsrecht der Eisenbahner gesetzlich verankert und gesichert wird und eine Regelung findet auf der Grundlage der Vereinbarung über das Mitbestimmungsrecht, die für die Eisen- und Stahl erzeugende Industrie und für den gesamten Bergbau inzwischen getroffen wurde.

Hauptvorstand und Beirat der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands sind davon überzeugt, dass der Deutsche Gewerkschaftsbund mit der gleichen Entschiedenheit für die Forderung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eintreten wird, wie für die

Durchsetzung des Mitbestimmungsrechtes im Bergbau und der Eisen- und Stahlindustrie.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands erwartet von allen gewerkschaftsverbundenen Abgeordneten des Deutschen Bundestages, dass sie nur einem Bundesbahngesetz ihre Zustimmung geben werden, welches den Forderungen der Eisenbahner nach Mitbestimmung in diesem grössten Betriebe der Deutschen Bundesrepublik Rechnung trägt."

#### Nöte der Berliner Eisenbahner

(ITF) Die Westberliner Eisenbahner sind wegen ihrer freiheitlichen Gesinnung ständig Schikane und Massregelungen der sowjetzonalen Eisenbahnverwaltung ausgesetzt. Der Landesbezirk Berlin der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands sah sich daher gezwungen, beim Arbeitsgericht 623 Klagen einzureichen. Dieses verurteilte die Eisenbahnverwaltung zur Zahlung von DM: 583.000. Die Rechtsgültigkeit dieser Urteile wird aber von der Verwaltung bestritten, und der Betrag wurde noch nicht ausbezahlt.

Gegenwärtig gibt es in Berlin 4.686 arbeitslose Eisenbahner, die von der sowjetzonalen Eisenbahnverwaltung in Verletzung eines vor dem Abbruch des Berliner Eisenbahnerstreiks abgegebenen Versprechens entlassen wurden. Vier Streikteilnehmer befinden sich immer noch in Haft.

Unter den Eisenbahnern in Westberlin herrscht auch Empörung über die Anerkennung des ehemaligen Vizepräsidenten der sedistischen Eisenbahndirektion Berlin, Max Kellner, als politischer Flüchtling in Westdeutschland. Kellner ist für die Entlassung vieler Berliner Eisenbahner verantwortlich.

#### Ostdeutsche Eisenbahner unter Diktatur

(ITF) Nachstehendes Bild über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner der Ostzone Deutschlands vermittelt die Ausgabe Nr. 2 der neuen Monatsschrift des IBFG "Blitzlicht". Die Schrift enthält unzensurierte Nachrichten von hinter dem Eisernen Vorhang.

"Wie überall hinter dem Eisernen Vorhang, gibt es auch in Ost-Deutschland für die Eisenbahner nur eine Monopolgewerkschaft unter kommunistischer Leitung. Trotzdem war es den Eisenbahnern bis vor kurzem immer wieder gelungen, bei den Betriebsrätewahlen kommunistische Parteiknechte auszuschalten und Kollegen hineinzubringen, die in gewerkschaftlichem Sinne für die Interessen der Eisenbahner eintraten.

Da ein derartiges Verhalten sich mit den politischen Zielen der "Sozialistischen Einheitspartei" (SED) nicht vereinbaren lässt, sannen die Herren im Hause der SED, die Kommunisten, auf einen Ausweg, den sie nunmehr in der Ersetzung der Betriebsräte durch Betriebsgewerkschaftsleitungen gefunden haben.

Damit ist die Bahn frei für die politische Arbeit der Kommunisten innerhalb der Gewerkschaften. Die "Wahlen" für diese "Leitungen" gehen nach dem üblichen Einheitslistensystem vor sich, das sicherstellt, dass neben einem oder zwei machtlosen Strohmännern nur linientreue Parteileute zum Zuge kommen. Zur politischen Arbeit gehört nun z.B. die Einführung von sowjetischen Antreibersystemen (mehr Arbeit für weniger Lohn), die mit hochtrabenden Phrasen - "Durch ideologische Klarheit zu besseren Erfolgen" - verbrämt werden.

Die Einzelheiten solcher Systeme werden natürlich sehr volksdemokratisch in Tarifverträgen festgelegt. Unter anderem sind darin für die Arbeiter Akkordlöhne vorgesehen. Diese gibt es auch sonstwo in der Welt und dort ist es üblich, dass die Gewerkschaften bei der Festsetzung ihrer Höhe mitbestimmen. In der Ostzone jedoch macht man das anders. Hier organisieren die "Gewerkschaften" "Aktivistengruppen", die kurzzeitig zu hohen Arbeitsleistungen angetrieben werden und dafür besondere Vergünstigungen erhalten. Die auf diese Weise von den deutschen Ablegern Stachanow's erzielten Höchstleistungen werden dann zur "Norm" erklärt, und die übrigen Arbeiter können sehen, wie sie mit letzter Kraftanstrengung und ohne Sondervergünstigungen an die Norm herankommen. Sobald die

Aktivisten kürzere Zeiten als möglich nachgewiesen haben, werden die Normen diesen neuen Rekorden natürlich angepasst. Gewisse Arbeitnehmergruppen, wie kaufmännische und Verwaltungsangestellte, können aber auch bei den Sowjets noch nicht im Akkord arbeiten. Trotzdem hat man auch für sie ein neues System erfunden: die "Leistungsstufen". Die Ausgangsbasis bildet die "Grundstufe", deren Gehälter weit unter der Entlohnung eines Facharbeiters liegen. Darüber gibt es noch zwei Leistungsstufen. Für die obere dürfen maximal 10% der Belegschaft ausgewählt werden, während für die mittlere 30% in Frage kommen; die restlichen 60% sind dazu verdammt, mit der Grundstufe vorlieb zu nehmen und sich neben harter Arbeit durch vieles Katzbuckeln die Sympathien der kommunistischen Betriebsgewerkschaftsleitungen zu erwerben, um möglicherweise auf einen freiwerdenden Platz der höheren Stufe vorrücken zu dürfen.

Wie ernst dies alles für die in die unteren Stufen eingruppierte Masse ist, erhellt aus der Tatsache, dass ihr Stundenlohn an der Spitze 1,03 DM (Ost) beträgt. Da bei der offiziellen Handelsorganisation ein Viertel Pfund Wurst 6,25 DM (Ost) kostet, muss ein Arbeiter dafür 6 Stunden schuften, wenn er sich diesen arbeiterparadiesischen Luxus leisten will.

Solche Systeme führen zwangsläufig zu einem Kampf aller gegen alle und richten jede Solidarität unter der schaffenden Bevölkerung zu Grunde. Wie man aber dem ersten Werk der neuen Schriftenreihe "Bibliothek der Aktivisten" - in der man überdies vergeblich nach einer Abhandlung über die soziale Besserstellung des Arbeiters sucht - entnehmen kann, sind die Sowjets mit diesen Erfolgen noch nicht zufrieden. Ein sowjetischer Stachanowarbeiter meint dort nämlich in einem "richtungweisenden Artikel", dass die "Arbeit der Ostzonenaktivisten noch sehr reformbedürftig" wäre.

Doch auch diesem Misstand kann abgeholfen werden, denn schliesslich hat sich der FDGB (die Dachorganisation der ostzonalen "Gewerkschaften") nicht umsonst zum Schrittmacher des "deutsch-sowjetischen Erfahrungsaustausches" gemacht. Im Rahmen dieses Programms mussten "verdiente Aktivisten-Eisenbahner" auf einer mehrwöchigen Reise durch die UdSSR aus den "fortschrittlichen Erfahrungen" sowjetischer Eisenbahner lernen, obwohl bekanntlich das deutsche Eisenbahnwesen von jeher als eines der besten der Welt bekannt war."

## GROSSBRITANNIEN

### Lohnstreit beigelegt

(ITF) Nach fünftägigen, ununterbrochenen Verhandlungen zwischen der Verwaltung der britischen Eisenbahnen

und den drei britischen Eisenbahnergewerkschaften - Landesverband der Eisenbahner; Verband der Lokomotivführer und -heizer; Verband der Eisenbahnangestellten (alle drei der ITF angeschlossen) - wurde am Abend des 23. Februar in der Frage der Eisenbahnerlöhne eine Vereinbarung erzielt.

Die Vereinbarung - die eine allgemeine Lohnerhöhung von 7½% vorsieht, womit die jährlich von der Eisenbahnverwaltung auszahlende Lohnsumme um 12 Millionen Pfund ansteigt - folgte auf eine zwei Wochen dauernde Krise nach der Bekanntgabe der Feststellungen eines Untersuchungsausschusses in bezug auf die Lohnforderungen der Eisenbahnergewerkschaften. Der Ausschuss empfahl Lohnerhöhungen, die für die meisten Grade eine Erhöhung von nur 5% bedeutet hätten, wogegen die Gewerkschaften 7½% (Angestellte) bis 15% (Lokführer und -heizer) gefordert hatten. Die Feststellungen des Untersuchungsausschusses wurden von den drei beteiligten Gewerkschaften abgelehnt, und es folgten vereinzelte Streiks, die die Drohung einer umfassenden Arbeitsniederlegung im Falle des Ausbleibens einer befriedigenden Lösung erkennen liessen.

Seit der Bekanntgabe der Lohnvereinbarung ist der Eisenbahnbetrieb überall wieder normal geworden, wenn auch, vor allem unter dem Lokpersonal, noch einige Unzufriedenheit besteht.

## SCHWEDEN

### Erhöhung der Gehälter um 19%

(ITF) Am 7. Februar 1951 kamen Verhandlungen über eine Erhöhung der Gehälter aller Beamten zum Abschluss. Sie betrafen 68.000 Beamte, wovon 40.000 Eisenbahner. Die getroffene Vereinbarung sieht eine Erhöhung der Gehälter um 19% vor, womit die Reallöhne von 1947 nicht nur wiederhergestellt, sondern leicht erhöht werden.

Das Ansteigen der Weltmarktpreise bewirkt eine Erhöhung der Lebenshaltungskosten in Schweden. Die Beamtengewerkschaften haben daher gefordert, dass die Geltungsdauer der Vereinbarung beschränkt wird. Es gelang ihnen, diese Forderung durchzusetzen, so dass die Vereinbarung nur für das laufende Jahr gültig ist. Anstatt den Abschluss langwieriger Parlamentsverhandlungen abwarten zu müssen - was immer einen Rückstand hinter der wirtschaftlichen Entwicklung bedeutet - können die Gewerkschaften nun direkt mit dem Staat verhandeln, sobald die Umstände dies erfordern, was ihnen erlaubt, mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung Schritt zu halten.

Was die 28.000 Eisenbahner betrifft, die nicht Beamte sind - Arbeiter in Werkstätten, Bahnunterhaltung und Strassenverkehr - finden gegenwärtig Verhandlungen über die Kollektivverträge statt, die ihre Löhne festsetzen. Der Entwurf des Kollektivvertrages für die 9.000 Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes ist den Mitgliedern des schwedischen Eisenbahnverbandes zugestellt worden, da diese darüber abzustimmen haben.

### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

## BELGIEN

### Lohn- und Arbeitsbedingungen des Autobuspersonals

(ITF) Der Landessekretär der Sektion Strassenverkehr des belgischen Transportarbeiterverbandes (ein ITF-Mitglied) forderte kürzlich das belgische Autobuspersonal auf, dafür zu sorgen, dass die neuen Vorschriften bezüglich der Arbeitszeit und die neuen Lohnskalen überall durchgeführt werden.

Er wies die Arbeiter auf die einschlägigen Bestimmungen hin, welche lauten:

#### 1) Arbeitszeit

- a) Der normale Arbeitstag ist auf 8 Stunden beschränkt. Der einzelne Arbeitstag kann jedoch auf 10 Stunden ausgedehnt werden, wobei die Gesamtarbeitszeit in irgendeinem Zeitraum von 21 aufeinanderfolgenden Tagen 144 Stunden nicht überschreiten darf.
- b) Wartezeit bis zu 15 Minuten gilt als Arbeitszeit. Ueberschreitet sie 15 Minuten, so gelten die ersten 15 Minuten als Arbeitszeit, es sei denn, sie betrage mehr als 2 Stunden.
- c) Die Arbeitszeit darf nicht über einen Zeitraum von mehr als 12 Stunden verteilt sein. Wenn besondere Umstände es verlangen, kann der Gesamtumfang des Arbeitstages durch den paritätischen Landesausschuss für Verkehr auf 14 Stunden ausgedehnt werden.

#### 2) Ruhezeiten

- a) Jeder Angestellte und Arbeiter hat Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10 Stunden zwischen zwei Arbeitstagen. Dieser Zeitraum kann bei Schichtarbeit auf acht Stunden verkürzt werden, jedoch darf im Zeitraum von zwei Wochen die durchschnittliche Ruhezeit 10 Stunden nicht unterschreiten.
- b) In Uebereinstimmung mit den Gesetzen über die Frauen- und Kinderarbeit darf die Nachtruhe von Jugendlichen unter 18 Jahren und von weiblichen Angestellten (jeden Alters) nicht weniger als 11 aufeinanderfolgende Stunden betragen. Sie muss die Zeit zwischen 20.00 Uhr und 5.00 Uhr einschliessen.

- c) Alle Angestellten und Arbeiter haben Anrecht auf 52 Ruhetage im Jahr, wobei bezahlte öffentliche Feiertage und der Urlaub nicht mitzurechnen sind. Ueberdies müssen sie mindestens 3 Ruhetage je Zeitraum von 21 Tagen erhalten. Als Ruhetag gilt eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 30 Stunden zwischen dem Ende einer Arbeitsperiode und dem Beginn der folgenden Arbeitsperiode.

### 3) Löhne

Für jeden Zeitraum von 21 Tagen ist unter allen Umständen ein Mindestlohn, gestützt auf 144 Arbeitsstunden, gewährleistet.

Die Lohnskala wurde von paritätischen Landesausschuss für Verkehr am 30. Mai 1949 wie folgt festgelegt:

	pro Tag
	(belg. Franken)
Während der ersten sechs Monate	159,10
" " zweiten " "	160,00
Ab Beginn des 2. Jahres	160,90
" " " 3. "	161,80
" " " 4. "	162,70
" " " 5. "	163,50
" " " 6. "	164,40
" " " 11. "	165,60
" " " 16. "	166,70
" " " 21. "	167,90
" " " 26. "	169,00

100 belg. Franken = DM: 8,39

### GRIECHENLAND

#### Arbeitsbedingungen der Taxi- und Privatchauffeure

(ITF) Das Mitteilungsblatt des Internationalen Arbeitsamtes "Industry and Labour" berichtet, dass die Arbeitszeit der griechischen

Taxi- und Privatchauffeure durch einen Regierungserlass vom 14. August 1950 festgesetzt werden. Nachstehend führen wir die hauptsächlichsten Bestimmungen dieses Erlasses auf:

Die Arbeitszeit der Privat- und Betriebschauffeure darf 48 Stunden in der Woche und 12 Stunden im Tag nicht überschreiten. Dieses Maximum schliesst die Fahrt von und zur Garage, die Wartezeiten, die Reparatur und Wartung, sofern vom Chauffeur durchgeführt, ein, sowie im allgemeinen alle Aufträge, die mit dem Betrieb des Fahrzeuges zusammenhängen.

Die Ueberschreitung der Höchstarbeitszeit ist gestattet im Zusammenhang mit Unfallverhütung, Lebensrettung, dringenden Arbeiten, die von einer Beschädigung des Fahrzeuges herrühren und in allen Fällen von höherer Gewalt. Verletzungen dieser Vorschriften sind dem Arbeitsinspektor, dem Aufsichtsbeamten oder der Polizei mitzuteilen.

Ueberdies kann der Arbeitstag während 60 Tagen im Jahr um höchstens zwei Stunden verlängert werden wegen dringender Arbeit oder aus anderen Gründen, die vom Arbeitsinspektor oder Aufsichtsbeamten oder den zuständigen Polizeibehörden als ausreichend betrachtet werden. Diesbezügliche Gesuche sind schriftlich einzureichen. Diese Ueberschreitung ist zum anderthalbfachen Lohnsatz zu bezahlen.

Die tägliche Betriebszeit der Taxis ist in zwei gleiche Hälften aufgeteilt. Für jeden Teil des Tages ist ein besonderer Chauffeur zu verwenden, es sei denn, das Taxi befinde sich für weniger als die halbe zugelassene Zeit im Betrieb.

Taxibesitzer und -betriebe müssen ihrem Personal Arbeitsbücher aushändigen, die jeden Monat vom Arbeitsinspektor, Aufsichtsbeamten oder von der Polizei abgestempelt werden. Diese Arbeitsbücher müssen die Nummer des Führerausweises des Chauffeurs enthalten, sowie die Nummer des Fahrzeuges, die Arbeitszeit, Unterbrechungen der Arbeitszeit, Zeit und Ort des Schichtwechsels und die wöchentliche Ruhezeit des Fahrers.

HAFENARBEITER

AUSTRALIEN

Verweigerung von  
Ueberzeitarbeit?

(ITF) Nach einer Erklärung des Generalsekretärs des australischen Hafentarbeiterverbandes sollen die Hafentarbeiter ganz Australiens in

Kürze aus Protest gegen die immer noch ausstehende Neufestsetzung ihrer Löhne jede Ueberzeitarbeit einstellen.

Bereits haben die australischen Hafentarbeiter jede Arbeit am Wochenende eingestellt, und überdies werden nur täglich zwei Schichten anstatt der üblichen drei gearbeitet,

FINNLAND

Streik in Helsinki

(ITF) Die Hafentarbeiter von Helsinki traten am 9. Februar in den Ausstand. Am ersten Tag wurde die Streikparole des finnischen Transportarbeiterverbandes ausnahmslos befolgt, aber am 10. Februar begannen die Streikenden zur Arbeit zurückzukehren. Am 12. Februar, als mehr Arbeiter an der Arbeit als am Streiken waren, gab der finnische Transportarbeiterverband den Abbruch des Streiks bekannt.

Auf die Frage, wieso der Streik so plötzlich abgebrochen worden sei, antwortete ein Vertreter des Verbandes - der wegen seiner prokommunistischen Haltung kürzlich aus der ITF ausgeschlossen wurde - "man habe es für klüger gehalten, ihn abubrechen."

GROSSBRITANNIEN

Rückkehr zur Arbeit

(ITF) Die britischen Hafentarbeiter, die an einem wilden Streik teilgenommen hatten, sind zur Arbeit

zurückgekehrt.

Die erste Arbeitsniederlegung erfolgte in Birkenhead am 2. Februar, als 2.000 Hafentarbeiter angeblich aus Protest gegen die Bedingungen des neuen Lohntarifvertrages die Arbeit verliessen. Dieser Vertrag, dessen wichtigste Bestimmungen wir im Pressebericht Nr. 4 veröffentlichten, war auf einer Delegiertenkonferenz der vier Hafentarbeitergewerkschaften mit einer Mehrheit von zwei zu eins angenommen worden.

Der wilde Streik dehnte sich später auf Liverpool und Manchester aus. Abgesandte eines in Birkenhead errichteten "Ausschusses der Hafentarbeiter" versuchten wiederholt, bei den Londoner Hafentararbeitern Unterstützung zu finden. Bis zum 8. Februar streikten aber nie mehr als 450 Mann im Londoner Hafen, von einer Gesamtzahl von 28.000 Hafentararbeitern.

An Abend des 8. Februar verhaftete die Polizei in einem Gasthaus in "East End" von London vier Mitglieder des wilden Londoner "Ausschusses der Hafentarbeiter" sowie zwei Abgesandte des Ausschusses von Birkenhead. Die verhafteten Personen wurden wegen Aufreizung der Hafentarbeiter zur Teilnahme an einem wilden Streik vor Gericht gestellt, nach einem kurzen Verhör aber gegen Hinterlegung einer Kaution auf freien Fuss gesetzt.

Als diese Verhaftungen bekannt wurden, traten weitere Hafentarbeiter in London in den Ausstand. Am 12. Februar, als die Zahl der Streikenden auf 7.190 Mann angestiegen war, beschloss eine Versammlung von 3.000 Hafentararbeitern, die Arbeit bis zum 20. Februar, dem Tag, an dem die Verhafteten erneut vor dem Gericht zu erscheinen hatten, wieder aufzunehmen. Die Streikenden von Manchester folgten diesem Beispiel; diejenigen von Birkenhead und Liverpool erklärten jedoch, sie würden den Streik weiterführen, bis ihren Forderungen nach Durchführung einer von ihrem Ausschuss ausgearbeiteten "Charta der Hafentarbeiter" entsprochen sei,

Als die verhafteten Arbeiter am 20. Februar vor Gericht erschienen, führten nahezu 11.000 Mann in London einen eintägigen Streik durch, und vor dem Gerichtsgebäude kam es zu einer Demonstration. Die Gerichtsverhandlungen kamen jedoch am ersten Tage nicht zum Abschluss, weshalb eine weitere Sitzung auf den 27. Februar angesetzt wurde.

Am 21. Februar kehrten die Hafentarbeiter von London, Manchester und Liverpool zur Arbeit zurück. Die Arbeiter von Birkenhead, wo die wilden Streiks ihren Anfang genommen hatten, folgten ihrem Beispiel am 22. Februar.

#### NEUSEELAND

##### Streik der Hafentarbeiter

(ITF) Die Häfen von ganz Neuseeland liegen seit dem 18. Februar infolge eines Streiks der neuseeländischen

Hafentarbeitergewerkschaft still.

Die Gewerkschaft fordert Lohnerhöhungen von 4s. 3d. bis 6s. 0d. die Stunde. Die Arbeitgeber weigern sich, den Stundenlohn auf mehr als 4s. 7½d. zu erhöhen.

Die Regierung hat einen nationalen Notzustand erklärt und den Hafentararbeitern befohlen, an die Arbeit zurückzukehren.

#### SCHWEDEN

##### Lohnverhandlungen enden mit einem Kompromiss

(ITF) Am Nachmittag des 19. Februar gab der staatliche Vermittler bekannt, dass eine Kompromisslösung im Streit über die neuen

Löhne und Arbeitsbedingungen der schwedischen Hafentarbeiter erreicht worden war. Der Erklärung gingen Verhandlungen voraus, die 52 Stunden ohne Unterbruch gedauert hatten und als die schwierigsten Lohnverhandlungen der letzten Zeit bezeichnet werden.

Nach Vorberatungen in den einzelnen Häfen Schwedens begannen am 24. Februar Verhandlungen auf landesumfassender Ebene. Am 27. Januar wurden die Verhandlungen bis zum 8. Februar vertagt. Drei Tage nach ihrer Wiederaufnahme musste der staatliche Vermittler bekanntgeben, dass sie völlig zusammengebrochen waren. Auf diese Bekanntgabe folgte eine Reihe von wilden Streiks in Göteborg, Stockholm, Halmstadt, Uddevalla und Norrköping.

Am 16. Februar setzte die schwedische Regierung zur Beilegung des Streites einen Schlichtungsausschuss ein, der seine Arbeit noch am Nachmittag desselben Tages aufnahm. Nach ununterbrochenen Verhandlungen, die einen neuen Dauerrekord darstellen, wurde schliesslich am 19. Februar eine Kompromissvereinbarung erzielt.

Nach den ersten Berichten aus Schweden sieht der neue Vertrag Lohnerhöhungen von rund 19% für Akkord- und Zeitarbeiter, sowie verbesserte Ueberzeitbestimmungen vor.

#### SEELEUTE

#### FINNLAND

##### Lohnstreit durch Vereinbarung beendet

(ITF) Berichte von Radio Helsinki besagen, dass ein drohender Streik der finnischen Seeleute abgewendet wurde. Die Seemannsgewerkschaft

(ein ITF-Mitglied) und die Reeder sollen vereinbart haben, die Löhne der Seeleute auf Auslandsfahrt auf Grund eines Lebenshaltungsindex von 1.060 Punkten festzusetzen.

Frühere Berichte aus derselben Quelle besagten, dass der Seemannsverband gemeinsam mit anderen finnischen Seemannsorganisationen einen Streik ab 19. Februar angedroht hatte, falls den Forderungen nach Verbesserung der Löhne und anderer Bedingungen nicht entsprochen werde.



## KANADA

Die S I U fordert Lohnerhöhungen für ihre Mitglieder in Kanada

of Canada" zusammengeschlossenen Reedern.

Die Gewerkschaft, die der ITF angeschlossen ist, fordert eine Erhöhung der Monatsgehütern ihrer Mitglieder um \$45.

(ITF) Am 7. Februar begannen Lohnverhandlungen zwischen dem kanadischen Distrikt der "Seafarers' International Union of North America" und den in der "Shipping Federation

## PERSONAL DER ZIVILEN LUFTFAHRT

### HONDURAS

Die Arbeitszeit in den Luftverkehrsbetrieben

von Honduras veröffentlicht:

#### Arbeitszeit

Das zuständige Gesetz unterscheidet zwischen Tages-, Nacht- und gemischter Arbeit.

Als Tagesarbeit gilt die Arbeit in der Zeit von 15 Minuten nach Sonnenaufgang bis 15 Minuten vor Sonnenuntergang. Die Höchstarbeitszeit in diesem Zeitraum ist auf 8 Stunden festgesetzt.

Als Nachtarbeit gilt die Arbeit in der Zeit von 15 Minuten nach Sonnenuntergang bis 15 Minuten bevor Sonnenaufgang. Die Arbeitszeit in diesem Zeitraum ist auf 6 Stunden beschränkt.

Gemischte Arbeit ist Arbeit, die Tages- wie auch Nachtarbeit umfasst, solange die Nachtarbeit weniger als 3½ Stunden umfasst.

Wird dieses Maximum überschritten, so gilt die Arbeit als Nachtarbeit. Die Höchstdauer der gemischten Arbeit ist auf 7 Stunden festgesetzt.

An jedem Arbeitstag werden 30 Minuten der Essenspause, auf die der Angestellte Anspruch besitzt, als Arbeitszeit gezählt, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Tages-, Nacht- oder gemischte Arbeit handelt.

Angehörige des Flugpersonals dürfen normalerweise nicht mehr als 75 Stunden in Monat fliegen. Die Zahl der Flugstunden darf aber in keinem Falle 80 Stunden in Monat überschreiten.

#### Bezahlter Urlaub

Alle im Luftverkehr beschäftigten Personen haben Anspruch auf einen bezahlten Jahresurlaub von einem Monat. Bis zu einer Höchstdauer von zwei Monaten kann der Jahresurlaub mit dem nächstfolgenden Jahresurlaub zusammengelegt werden. Angestellte, die ihre Stelle nach sechs Monaten verlassen, erhalten anstelle des fälligen Urlaubs eine Zahlung in bar.

## ITALIEN

Streik aus Protest gegen Personalabbau

aus Protest gegen die angeblicherweise aus "Spargründen" erfolgte Entlassung von mehreren hundert Mann in den Streik getreten ist.

Frühere Berichte aus Italien besagten, dass der Landesverband des Personals der zivilen Luftfahrt (ein ITF-Mitglied) einen energischen Kampf gegen die von der Fluggesellschaft "Alitalia" geplanten Personalabbau führt und dass er auf den Wege über den Allgemeinen Italienischen Gewerkschaftsbund, bei dem er angeschlossen ist, die Regierung aufgefordert hat, Massnahmen zur Reorganisierung des italienischen Flugverkehrs auf einer gesunden Grundlage zu ergreifen.

(ITF) Am 20. Februar wurde aus Mailand berichtet, dass das Personal von drei italienischen Fluggesellschaften in Mailand und Sardinien

NIEDERLANDE

Gründung einer Sektion  
Luftverkehr durch den  
holländischen  
Gewerkschaftsbund

(ITF) Am 7. Februar wurde in Amsterdam die erste Sektion der holländischen "Allgemeinen Gewerkschaft des Personals der Zivilluftfahrt" als Zweigorganisation des Holländischen Unabhängigen Gewerk-

schaftsbundes gegründet.

In dieser neuen Organisation ist das Personal der K.L.M. organisiert, das bisher fünf verschiedenen, dem Gewerkschaftsbund angeschlossenen Gewerkschaften angehörte.

Diese Neugründung wird in Holland als weiterer Schritt in der Richtung auf die Organisierung der holländischen Gewerkschaftsbewegung nach Wirtschaftszweigen betrachtet. Der Gründungskongress der neuen Landesorganisation des Personals der Zivilluftfahrt soll in Frühling stattfinden.

\* \* \* \* \*