



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. 7

2. April 1951

I. T. F.

Entschliessung der I B S über die Industrieaus- schüsse der I A O

(ITF) Auf der am 12. und 13. März 1951 in Genf abgehaltenen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate (IBS), die an der Arbeit der Industrieausschüsse interessiert sind, besprachen die Delegierten einen Bericht über diesen Gegenstand, der von dem Generalsekretär der ITF, O. Becu, ausgearbeitet worden war. Nach Besprechung des Berichtes nahm die Konferenz folgende Entschliessung an:

"Die Konferenz der Internationalen Berufssekretariate anerkennt den grossen Wert der Industrieausschüsse der I A O für das Studium, auf internationaler Ebene, von industriellen Problemen im Hinblick auf die Förderung des Wohlstandes der Arbeiter in allen Teilen der Welt.

Sie erachtet, dass die seit der Schaffung von Industrieausschüssen gewonnene Erfahrung gewisse Schwächen aufgedeckt hat, sowohl in bezug auf das von den Ausschüssen angewandte Verfahren als auch in bezug auf die Durchführung der von den Ausschüssen angenommenen Entschliessungen.

Sie ist der Auffassung, dass eine wirksamere Verfahrensmethode im Zusammenhang mit den Schlussfolgerungen der Industrieausschüsse angenommen werden sollte, durch:

- a) die Zustimmung, dass in den Fällen, in welchen eine von einem Industrieausschuss angenommene Entschliessung nützlicherweise zum Gegenstand eines Internationalen Arbeitsübereinkommens gemacht werden kann, die Besprechung einer derartigen Entschliessung als die erste der zwei normalerweise für die Annahme eines Übereinkommens durch die Internationale Arbeitskonferenz erforderlichen Besprechungen anerkannt werden soll;
- b) die Erteilung der Befugnis an die Industrieausschüsse, Beschlüsse zu fassen, die dieselbe Kraft haben wie Empfehlungen der Internationalen Arbeitskonferenz;
- c) die Aufforderung der Regierungen, die Anwendung der Schlussfolgerungen zu fördern durch die Einsetzung eines Mechanismus zur Besprechung, auf nationaler Ebene und dreigliedriger Grundlage, der Entschliessungen der Industrieausschüsse im Hinblick auf ihre Durchführung;

- d) die Einrichtung von besonderen Sektionen innerhalb des Internationalen Arbeitsamtes zur Behandlung von Problemen bestimmter Industrien und Industriegruppen in all den Fällen, in denen solche Sektionen nützliche Dienste leisten können;
- e) die Vorsorge, dass zwischen Tagungen der Industrieausschüsse nicht mehr als zwei Jahre verstreichen dürfen."

Mitteilung zum Streik
in Barcelona

(ITF) 300.000 Arbeiter in Barcelona - ein Fünftel der 1.500.000 Personen umfassenden Bevölkerung der Stadt - streikten

am 12. März aus Protest gegen ihre unerhört schlechten Arbeitsbedingungen und den Anstieg der Lebenshaltungskosten.

Tausende von ihnen sind Transportarbeiter - einige immer noch im geheimen bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen. Weil aber die Verbindungen mit Spanien nur auf Umwegen hergestellt werden können und die Berichte in der Presse weitgehend auf die äusseren Aspekte der Bewegung beschränkt waren, haben wir uns bisher einer Stellungnahme den Ereignissen gegenüber enthalten.

Wir haben verlässliche Informationen, aus denen hervorgeht, dass die Bewegung - wenn auch einige Kommunisten zweifellos an ihr teilnehmen - nicht von den Kommunisten inspiriert war. Sie begann in zwei Werkstätten der Schiffsreparaturbetriebe Vulcano, deren Belegschaft in der sozialistischen allgemeinen Arbeiterunion (U.G.T.) und dem syndikalistischen Landesverband der Arbeiter (C.N.T.) organisiert ist. Bei beiden Organisationen handelt es sich um freie Gewerkschaftsbünde. Es liegen auch Beweise vor, dass der Streik von Arbeitgebern und anderen Kreisen ausserhalb der Arbeiterklasse mit Sympathie verfolgt wurde.

Es besteht kein Zweifel, dass die Bewegung von den stark ausgeprägten demokratischen Gefühlen und Grundsätzen inspiriert ist, die in früheren Tagen für die freie spanische Gewerkschaftsbewegung charakteristisch waren und es ist klar ersichtlich, dass die jahrelange Unterdrückung durch Franco sie nicht geschwächt haben.

Der Geschäftsführende Ausschuss der ITF beschloss auf seiner Sitzung vom 27. März in London, dass die ITF weiterhin die Bewegung unterstützen soll, die freiheitsliebenden Völker der Welt auffordern soll, ihren Einfluss geltend zu machen, um die unter dem Franco-Regime in Spanien üblichen Unterdrückungen und Verfolgungen zu verhindern und den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften auffordern soll, die Angelegenheit dem Sicherheitsrat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen.

EISENBAHNER

FRANKREICH

Die Streiks der französischen
Transportarbeiter

(ITF) Im Laufe der letzten Wochen war Frankreich der Schauplatz von ausgedehnten Streiks der Arbeiter im Verkehrswesen

und anderen öffentlichen Diensten für höhere Löhne.

Die Streikbewegung begann am 16. März, als die Belegschaften der öffentlichen Verkehrsunternehmen im Gebiet von Paris beschlossen,

einen Generalstreik zur Unterstützung ihrer Forderung nach einer allgemeinen Lohnerhöhung von Fr. 6.000 (₣6) auszurufen. Der Streikbefehl, der von allen drei französischen Gewerkschaftsbündeln (Sozialistischer Bund Force Ouvrière, Kommunistischer Bund C.G.T. und Katholischer Bund C.F.T.C.) ausging, folgte auf einen 24-stündigen Warnstreik, der am 26. Februar stattfand.

Die Arbeitsniederlegung, die beinahe zu 100 % wirksam war, entwickelte sich rasch zu einer ausgedehnten Bewegung für Lohnerhöhung in allen öffentlichen Diensten und einigen Zweigen der Privatindustrie. Die Gas- und Elektrizitätsarbeiter waren die ersten, die dem Beispiel der Pariser U-Bahn- und Autobusarbeiter folgten und am 19. März lag der gesamte Vorort-Eisenbahnverkehr westlich der Hauptstadt infolge eines wilden Streiks der Eisenbahner still.

Die französische Regierung, alarmiert durch die Wendung der Ereignisse, ermächtigte folgenden Tages die Mobilisierung der für die Aufrechterhaltung des Betriebes unbedingt erforderlichen Eisenbahner auf den Linien des Vorortverkehrs und berief die Kommission für Kollektivverhandlungen auf den 22. März ein, um über die Festlegung einer neuen Grundlage für den Garantie-Mindestlohn zu beraten.

Am Abend desselben Tages rief die Eisenbahnergewerkschaft Force Ouvrière (ein ITF-Mitglied) die Eisenbahner ganz Frankreichs zu einem 48-stündigen Streik ab Mitternacht auf und bis zur Morgenfrühe des 21. März hatte sich der Pariser Eisenbahnerstreik auf Toulon, Clermont Ferrand, Orleans, Rennes, Le Havre, Brest, Nantes, Toulouse, Tours, Le Mans, Rouen und Bordeaux ausgedehnt.

Angesichts dieser neuen Entwicklung hielt die französische Regierung eine Sitzung ab und später wurde bekanntgegeben, dass am Wochenende ein neuer garantierter Mindestlohn nach Besprechung der Angelegenheit durch die Kommission für Kollektivverhandlungen festgesetzt wurde.

Am 23. März gab die Regierung bekannt, dass sie beschlossen hätte, den neuen Garantie-Mindestlohn auf Fr. 87 die Stunde (vorher Fr. 78) für das Pariser Gebiet und auf Fr. 74 (vorher Fr. 64) für die Provinzen festzusetzen. Dieser Beschluss der Regierung führte zu einer beachtlichen Verbesserung der Streiklage und der Eisenbahnerverband, wie auch die Gewerkschaft der Gas- und Elektrizitätsarbeiter, hat seine Mitglieder angeordnet, zur Arbeit zurückzugehen.

In Paris stehen die Arbeiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe immer noch im Streik, jedoch sind Verhandlungen über ihre Lohnforderungen aufgenommen worden. Das Personal der Air France führte am 27. März eine Streikabstimmung durch, aber bisher haben wir noch keine Auskünfte über dessen Stellungnahme.

INDIEN

Zusammenbruch der Verhandlungen über erhöhte Teuerungszulagen

(ITF) Am 9. und 10. März trafen der Vorsitzende und der Generalsekretar des Allindischen Eisenbahnerverbandes (ein ITF-Mitglied) mit Beamten des indischen Eisenbahnministeriums zusammen, um die Gewährung einer erhöhten Teuerungszulage für die Eisenbahner und die schiedsgerichtliche Regelung von Fragen zu besprechen, in bezug auf welche die Eisenbahnergewerkschaft die Empfehlungen des paritätischen Eisenbahn-Beratungsausschusses und der Regierungsverfügungen als unbefriedigend betrachtete.

Die beiden Parteien erzielten weder über den einen noch den anderen der beiden Punkte eine Verständigung. Die Besprechungen endeten erfolglos, weshalb der Allindische Eisenbahnerverband andeutete, dass er es für notwendig erachten könnte, eine Streikabstimmung unter seinen Mitgliedern durchzuführen, falls nicht in naher Zukunft eine Regelung erfolge.

Nach dem Zusammenbruch der Verhandlungen gab die indische Regierung eine Presseerklärung heraus. Darin wurde behauptet, die Frage einer Erhöhung der Teuerungszulage könne nicht mit den Eisenbahnern allein geregelt werden, weil sie das gesamte Personal der indischen Zentralregierung berühre. Angesichts der gegenwertigen finanziellen Lage der Regierung sei es ausgeschlossen, die Zulage jetzt zu erhöhen.

Bezüglich der Forderung nach Unterbreitung der Empfehlungen des paritätischen Beratungsausschusses an ein Schiedsgericht behauptete die Regierung, dass in den Fällen, wo der Ausschuss nicht einig war, sie sich weitgehend von Empfehlungen des neutralen Vorsitzenden habe leiten lassen. Sie wäre nicht in der Lage, die Forderung des Eisenbahnerverbandes anzunehmen, wonach Fragen, die der Ausschuss bereits behandelt hat, erneut zu regeln wären.

In einem Kommentar zu der Erklärung der Regierung sagte der Generalsekretär des Allindischen Eisenbahnerverbandes, seine Gewerkschaft habe nicht jede Hoffnung auf eine Regelung aufgegeben. "Der Eisenbahnminister hat genügend Zeit zur Verfügung, um ein Beispiel guter Arbeitsbeziehungen zu schaffen, indem er die Beilegung von Streitfällen durch Besprechung und Schlichtung fördert" sagte er. "Die Lehre kürzlicher Eisenbahnerstreiks in U.S.A., Kanada, Australien, Neuseeland, wo bessere Verhandlungsverhältnisse herrschen, darf nicht verlorengelassen."

Der Generalsekretär fuhr fort mit der Bemerkung, dass der Verband die Durchführung der Empfehlung der Zentralen Lohnkommission über Teuerungsbeihilfen angesichts der andauernden Unfähigkeit der Regierung, dem Freisanstieg Einhalt zu gebieten, verlangt habe. Die kürzliche Verschlechterung der Versorgungslage und der Anstieg der Lebenshaltungskosten hätten eine unhaltbare Situation geschaffen und den Wert der bestehenden Teuerungszulage immer weiter herabgesetzt.

Bezüglich der Forderung nach einer schiedsgerichtlicher Regelung sagte der Generalsekretär, das Eisenbahnministerium scheine die Haltung seiner Gewerkschaft missverstanden zu haben. Ihre einzige Forderung bestehe darin, dass bei fehlender Einigung zwischen den beiden Parteien im paritätischen Beratungsausschuss alle Fragen grundsätzlicher Natur im Interesse des Arbeitsfriedens auf den Eisenbahnen im Schiedsverfahren beizulegen sind.

SUEDAFRIKA

Verbesserte Verhältnisse sind Schlüssel zu Personalproblemen auf den südafrikanischen Bahnen

(ITF) Der Leitartikel der Märznummer des offiziellen Organs der süd-afrikanischen Vereinigung des salärierten Personals der afrikanischen Eisenbahnen und Häfen, "The

Salstaff Bulletin", ist dem Problem der Abwanderung der salärierten Angestellten von den afrikanischen Bahnen und den gegenwertigen Schwierigkeiten bei der Anwerbung neuen Personals gewidmet.

Der Artikel weist darauf hin, dass die bestehende Personalknappheit die Urlaubsgewährung ernsthaft einschränkt und auch zu verlängerten Arbeitszeiten geführt hat. Wenn auch die Lage im allgemeinen auf allen Eisenbahnnetzen unbefriedigend ist, lenkt der Verfasser doch die Aufmerksamkeit besonders auf die Lage in Natal hin, wo, wie erklärt wird, zahlreiche Angestellte in den letzten Monaten zurückgetreten sind, um besser bezahlte Stellen ausserhalb der Eisenbahn anzutreten.

Ueber Mittel zur Abhilfe schreibt die Zeitung, es werde nun allgemein anerkannt, dass sowohl Einstufung wie auch Entlohnung ausschlaggebende Faktoren bei der Anlockung neuen Personals sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die Vereinigung des salärierten Personals wiederholt den Versuch unternommen hat, weitere Verbesserungen in dieser Hinsicht zu erzielen. Die Vereinigung forderte, dass neuem Personal höhere

Anfangsgehälter angeboten werden und dass ein vereinfachtes Einstufungssystem eingeführt werden soll, stiess dabei aber auf die Behauptung, dass die Bahnen nicht in der Lage seien, die finanzielle Last erhöhter Kosten zu tragen. Die Verwaltung zeigte sich überdies einer Veränderung des grundlegenden Einstufungssystems abgeneigt.

Abschliessend erklärt die Zeitung, die ganze Lage, einschliesslich einer allfälligen Verschmelzung der bestehenden Teuerungszulagen mit Löhnen und Gehältern, werde anlässlich des alle zwei Jahre stattfindenden Kongresses der Vereinigung, der im April dieses Jahres zusammentreten wird, überprüft werden.

U S A

Kampagne für Gewerkschaftszwang-Verträge

(ITF) Unmittelbar nach der Unterzeichnung des Zusatzes zum Eisenbahnarbeitsgesetz der Vereinigten Staaten durch Präsident Truman am 10. Januar, der den Abschluss von Gewerkschaftszwang-Verträgen gestattet, begannen die Funktionäre der grossen Eisenbahnergewerkschaften mit der Ausarbeitung der Einzelheiten der geplanten Vereinbarungen.

Als diese Arbeit abgeschlossen war, begannen die 17 wichtigsten Eisenbahnergewerkschaften am 5. Februar eine gemeinsame Bewegung zur Erzielung von Gewerkschaftszwang-Verträgen mit den amerikanischen Bahnverwaltungen. Die Gewerkschaften, die insgesamt über eine Million Eisenbahner vertreten, forderten die sofortige Einberufung von Konferenzen mit den Gesellschaften und die Inkraftsetzung der neuen Vereinbarungen dreissig Tage nach dem 5. Februar.

G.E. Leighty, Vorsitzender des ITF-Verbandes des amerikanischen Fernmeldepersonals, der zum Vorsitzenden des gemeinsamen Verhandlungsausschusses der Gewerkschaften ernannt worden ist, erklärt, die Einführung des Gewerkschaftszwanges bedeute mehr Demokratie bei den Eisenbahnen. Er sagte kürzlich, die Bewegung zugunsten des Gewerkschaftszwanges ziele darauf ab, dass alle Arbeitnehmer, die von dem Bestehen von Gewerkschaften profitieren, ihren Anteil an den Kosten tragen. Leighty fuhr fort: "Wir glauben, dass alle von unseren Gewerkschaften vertretenen Arbeitnehmer vollberechtigte Mitglieder werden und in demokratischer Weise an der Festlegung der Gewerkschaftspolitik teilnehmen sollen, anstatt nur zuzusehen, wie andere die Lasten tragen."

Die neue Regelung, die von den Gewerkschaften angestrebt wird, würde verlangen, dass alle jetzigen und neu eintretenden Eisenbahner als Bedingung fortgesetzter Beschäftigung innerhalb von 60 Tagen der Gewerkschaft ihrer Berufsgruppe beitreten müssen. Im Falle der Arbeiter und Angestellten, die sich bereits im Eisenbahndienst befinden, wären die 60 Tage ab dem Datum des Inkrafttretens der vorgeschlagenen Vereinbarungen zu berechnen. Im Falle neuangestellter Eisenbahner würde diese Frist ab dem ersten Tage ihrer Beschäftigung gerechnet.

Von keinem Arbeitnehmer soll jedoch verlangt werden, dass er einer Gewerkschaft beitrifft, sofern dies nicht unter den gleichen Bedingungen geschieht wie in anderen Fällen. Auch wäre die Vereinbarung nicht anwendbar auf Arbeitnehmer, deren Mitgliedschaft bei einer Gewerkschaft ausgeschlossen bleibt oder beendet wird aus einem anderen Grund als wegen Nichtbezahlung von Beitrittsgebühren, regelmässigen Mitgliedsbeiträgen oder Sonderbeiträgen.

Überdies fordert der gemeinsame Verhandlungsausschuss, dass die abzuschliessenden Verträge eine Bestimmung enthalten sollen, wonach die Eisenbahngesellschaften die gewerkschaftlichen Beiträge direkt vom Lohn abziehen, falls sie von dem betreffenden Arbeitnehmer dazu

ermächtigt werden. Das Personal hätte demnach die Möglichkeit, die Mitgliedsbeiträge selber an die Gewerkschaft zu entrichten, oder aber sie von ihrem Lohn abziehen zu lassen.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

OESTERREICH

Höhere Löhne für die Strassentransportarbeiter

(ITF) Im September letzten Jahres kündigte die österreichische Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) den Kollektivvertrag vom 27. Juni 1949 für die Arbeiter der Speditions-, Möbeltransport- und Lagereibetriebe. Als Ergebnis der von der Gewerkschaft geführten Verhandlungen sind die Löhne und Zulagen, die an diese Arbeitergruppe zur Auszahlung gelangen, nun für ganz Oesterreich (Wien ausgenommen) rückwirkend auf den 1. Oktober 1950 erhöht worden.

Nachstehende Tabelle vergleicht die neuen Lohnsätze mit den vor dem 1. Oktober 1950 gültigen Löhnen:

<u>Lohnkategorie</u>	<u>Wochenlohn (in Schilling)</u>	
	<u>ALT</u>	<u>NEU</u>
1. Kraftfahrer mit abgeschlossener Lehre als Automechaniker, sowie Kraftfahrer auf Lastkraftwagen ab 10t Tragfähigkeit	182.25	218.75
2. Kraftfahrer auf LKW ab 5 bis 10t Tragfähigkeit sowie Führer auf Zugmaschinen und Traktoren	175.56	212.06
3. Kraftfahrer auf LKW unter 5t Tragfähigkeit, sowie alle übrigen Kraftfahrer	170.54	207.04
4. Platzmeister, Magazinmeister, Schaffer, denen mehrere Arbeitspartien unterstehen	171.80	208.30
5. Vorarbeiter, Partieführer, Packmeister	170.54	207.04
6. Speditions- und Möbeltransportarbeiter in vielseitiger Verwendung mit mehr als dreijähriger Berufspraxis	165.53	202.03
7. Speditions- und Möbeltransportarbeiter in vielseitiger Verwendung mit weniger als dreijähriger Berufspraxis	164.07	200.57
8. Sonstige Transportarbeiter	155.50	192.--
9. Bürodiener	141.49	177.99
10. Portiere, Tag- und Nachtwächter	145.26	181.76
11. Stalleute	145.26	181.76
12. Kutscher	156.12	192.62
Pauschale für Fütterung und Betreuung der Pferde pro Woche	26.50	29.15

<u>Entfernungszulagen</u>	<u>Wochenlohn (in Schilling)</u>	
	<u>ALT</u>	<u>NEU</u>
Bei einer Abwesenheit vom Standort des Fahrzeuges von mehr als 6 bis 12 Stunden	4.20	4.62
mehr als 12 bis 15 Stunden	5.30	5.83
" " 15 " 20 "	7.90	8.69
" " 20 " 30 "	9.50	10.45

Die Bestimmungen des Kollektivvertrages vom 27. Juni 1949, die sich nicht auf die Entlohnung beziehen, bleiben weiterhin in Kraft. Die Hauptpunkte dieser Bestimmungen sind:

1.) Mehrarbeit, Sonn- und Feiertagsarbeit

Die 48 Stunden in der Woche übersteigende Arbeitszeit ist wie folgt zu entlönnen:

Die ersten 6 Ueberstunden mit einem Aufschlag von 25 %, alle übrigen Ueberstunden mit einem Aufschlag von 50 %.

Sonntagsarbeit im Orts- und Nahverkehr (bis 100 Strassenkilometer) mit einem Aufschlag von 100 %, im Fernverkehr (über 100 km) mit einem Aufschlag von 50 %.

Arbeit an offiziellen Feiertagen mit einem Aufschlag von 50 %.

2.) Krankengeld

Ein Arbeitnehmer, der durch Krankheit an der Arbeitsleistung verhindert ist, erhält vom 4. Tag der Krankheit an einen Zuschuss zum staatlichen Krankengeld in der Höhe des Unterschiedsbetrages zwischen dem Krankengeld und 90 % des normalen Wochenlohnes, während:

8 Arbeitstagen nach einer Betriebszugehörigkeit von 1 Monat	
12 " " " " " "	" 1 Jahr
18 " " " " " "	" 3 Jahren
24 " " " " " "	" 5 "
30 " " " " " "	" 10 "

3.) Weihnachtsremuneration

Alle Arbeitnehmer mit mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit haben Anspruch auf eine Weihnachtsremuneration in der Höhe von einem Wochenlohn. Nach fünfjähriger Betriebszugehörigkeit erhöht sich die Remuneration auf zwei Wochenlöhne.

SCHWEDEN

Vorläufige Vereinbarung für die Arbeitnehmer der staatlichen Verkehrsbetriebe

(ITF) Am 21. März wurde aus Göteborg berichtet, dass Verhandlungen über die Löhne der bei den schwedischen Staatsbahnen beschäftigten Eisenbahner am Vortage mit der

provisorischen Annahme eines neuen Tarifvertrages durch beide Parteien zu Ende gegangen waren.

Der staatliche Vermittler erklärte, indem er den erfolgreichen Abschluss der im Dezember vorigen Jahres begonnenen Verhandlungen bekanntgab, das provisorische Tarifabkommen würde nun zum Zwecke einer Abstimmung an die Mitglieder des schwedischen Eisenbahnerverbandes (ein ITF-Mitglied) gesandt.

Vor dem Abschluss des Vertrages hatten die Lohnverhandlungen zweimal einen völligen Stillstand erreicht. In beiden Fällen drohte der schwedische Eisenbahnerverband mit einem sofortigen Streik, der bei der Wiederaufnahme der Verhandlungen lediglich verschoben wurde.

Die Mehrzahl der von dem neuen Tarifvertrag betroffenen Arbeitnehmer sind Kraftfahrer und Schaffner im Autobusdienst der schwedischen Eisenbahnen. Einzelheiten liegen noch nicht vor.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Erfolgreicher Streik

(ITF) Die im belgischen Transportarbeiterverband (ein ITF-Mitglied) organisierten belgischen Binnenschiffer traten in der Morgenfrühe des 15. März in den Streik, nachdem sie am Vorabend die Lohnempfehlungen des paritätischen Landesausschusses für die Binnenschifffahrt abgelehnt hatten. Die Empfehlungen der Kommission sahen eine Erhöhung von 5 % rückwirkend auf den 1. Januar 1951 vor.

Am Abend desselben Tages unterbreiteten die Arbeitgeber auf einer Sitzung, die unter dem Vorsitz des Gouverneurs von Antwerpen stand, neue Lohnvorschläge, die später vom belgischen Transportarbeiterverband angenommen wurden. Der Streik wurde daher am folgenden Tage abgebrochen.

Die Regelung sieht eine sofortige Lohnerhöhung von 6 %, rückwirkend auf den 1. Januar, vor, sowie eine weitere Erhöhung von 2½ %, die am 3. April in Kraft tritt.

HAFEN ARBEITER

INTERNATIONAL

Italienische Arbeiter reisen nach U S A

(ITF) Der italienische Bund der Arbeitergewerkschaften gibt in seiner Zeitung vom 15. März bekannt, dass eine Gruppe von Hafenarbeitern nach den Vereinigten Staaten abgereist ist, um im Rahmen eines Programms der E C A für technische Hilfeleistung amerikanische Methoden im Hafenbetrieb zu studieren.

Die Delegation, die Vertreter aus den sechs wichtigsten italienischen Häfen umfasst, wird sich etwa zwei Monate in den Vereinigten Staaten aufhalten. Alle Delegationsmitglieder gehören der freien italienischen Hafnarbeitergewerkschaft an, die beim italienischen Bund der Arbeitergewerkschaften wie auch bei der ITF angeschlossen ist.

BELGIEN

Lohnerhöhungen und bezahlte Feiertage

(ITF) Die Hafenarbeitersektion des belgischen Transportarbeiterverbandes (ein ITF-Mitglied) gab kürzlich den erfolgreichen Abschluss von Verhandlungen im paritätischen Landesausschuss für die Hafenindustrie über eine Erhöhung der belgischen Hafenarbeiterlöhne bekannt.

Die Gewerkschaft erklärt, dass ab 1. März der Grundlohn für diese Arbeitergruppe von 195 frs. (£1 = 140 frs.) auf 203 frs. erhöht wird. Dazu kommen ein "Reisegeld" von 14 frs. und eine Sonderzulage von 6 frs. Auf dieser Grundlage belaufen sich die neuen Lohnsätze für die verschiedenen Hafenarbeiterkategorien auf:

Hafenarbeiter

Tagesschicht (8,30 bis 16,00 Uhr)	223 frs.
Vormittagsschicht (6,00 bis 13,30 Uhr)	235 frs.
Nachmittagsschicht (14,00 bis 21,30 Uhr)	247 frs.
Nachtarbeit (22,00 Uhr bis 5,30 Uhr)	325 frs.
Sonntagsarbeit wird zum Satze von 426 frs. entlohnt.	

Wächter

Achtstundenschicht	171 frs.
Zwölfstundenschicht	246,50 frs.

Im Hafen beschäftigte Frauen werden zum Satze von 162 frs. pro Tag entlohnt, Kraftfahrer erhalten 266,50 frs. im Tag.

Was Aufsichtspersonal anbetrifft, erhalten Vorarbeiter 269 frs., Gruppenführer und Anschreiber 314 frs. im Tag.

Für die Monate Januar und Februar dieses Jahres wird eine besondere Ausgleichszulage von 200 frs. im Monat gewährt, gestützt auf eine Zahlung von 8 frs. je in diesem Zeitraum geleisteter Arbeitstag.

Der belgische Transportarbeiterverband weist darauf hin, dass die am 9. Dezember 1950 im paritätischen Landesausschuss erzielte Vereinbarung, wonach die Hafenarbeiterlöhne mit dem offiziellen Index der Lebenshaltungskosten verknüpft sind, weiterhin in Kraft bleibt. Es wird erwartet, dass der Index in Kürze auf 405 ansteigen wird. Damit würde automatisch eine weitere Lohnerhöhung von 12 frs. im Tag erfolgen.

Die Gewerkschaft hat eine besondere Vereinbarung in bezug auf Feiertage abgeschlossen. Danach haben nun alle belgischen Hafenarbeiter Anrecht auf zehn bezahlte Feiertage im Jahr. Diese Bestimmung gilt auch, wenn ein öffentlicher Feiertag mit einem Sonntag zusammenfällt. In diesem Falle wird einer der folgenden Wochentage für Entschädigungszwecke als Feiertag bezeichnet.

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen

(ITF) Der Schiedsspruch, der im September vergangenen Jahres die Löhne der deutschen Hafenarbeiter regelte, enthält eine Bestimmung, wonach bei einer wesentlichen Veränderung der Wirtschaftsverhältnisse das Schiedsgericht erneut angerufen werden kann.

Angesichts der gegenwärtigen Preissteigerungen in Deutschland beschlossen die Hafenarbeiter der deutschen Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) im Februar, die Frage der Hafenarbeiterlöhne neu zu stellen.

Die Vorstellungen der Gewerkschaft führten zum Zusammentreten des Schiedsgerichtes am 8. Februar. Dieses stellte fest, dass eine bedeutende Erhöhung der Lebenshaltungskosten tatsächlich eingetreten war, und es wurde daher bestimmt, dass eine Lohnkommission, bestehend aus je acht Vertretern der beiden Arbeitspartner die Frage einer Lohnanpassung später im Monat besprechen sollte.

Die Kommission trat am 16. Februar zusammen. Die Arbeitnehmervertreter unterbreiteten die Forderung nach Erhöhung des Schichtlohnes von 11,20 DM auf 13,-- DM. Die Arbeitgebergruppe antwortete mit dem Vorschlag einer Erhöhung auf 11,76 DM, also um 0,56 DM, mit einer Vertragsdauer von 4 Monaten.

Das Ergebnis langwieriger Auseinandersetzungen war schliesslich die Erhöhung des Schichtlohnes um 1,04 DM, also auf 12,24 DM, und eine

Vertragsdauer bis zum 30. September 1951.

Sollte in der Zwischenzeit der Index der Lebenshaltungskosten um 10 % ansteigen, kann das Schiedsgericht am 1. Juli 1951 wieder angerufen werden.

NEUSEELAND

Beilegung des Streiks wahrscheinlich

(ITF) In einer kürzlichen Rundfunkrede zum Streik der Hafendarbeiter erklärte der Premierminister von Neuseeland, der neuseeländische Gewerkschaftsbund wie auch die Reeder hätten ein von der Regierung unterbreitetes Sieben-Punkte-Programm als Grundlage für Verhandlungen über eine Beilegung des Streites, der vom Gewerkschaftsbund als kommunistisch inspiriert verurteilt wurde, gutgeheissen.

Die von der Regierung unterbreiteten Punkte lauten:

- a) Alle Parteien müssen sich verpflichten, alle Vereinbarungen und Verpflichtungen einzuhalten.
- b) Mittel müssen gefunden werden für eine rasche und gerechte Untersuchung und Beilegung von Streitfällen durch Schlichtung und Schiedsgerichtsverfahren.
- c) Wege sind zu suchen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in der Industrie und zur Beschleunigung der Schiffsabfertigung.
- d) Über alle Streikfragen ist geheim abzustimmen.
- e) Die Arbeitnehmer sollen in derselben Weise in die Hafenindustrie eintreten können wie dies in bezug auf andere Industrien der Fall ist.
- f) Der Beruf des Hafendarbeiters sollte, soweit möglich, eine ständige und ganzzeitige Beschäftigung sein.
- g) Die Hafendarbeiter sollen eines gerechten Entgeltes für ihre Mühe versichert sein, vergleichbar mit der Entlohnung in anderen Industrien.

Der neuseeländische Premierminister sagte, der Streik werde zu Ende gehen, sobald die Hafendarbeiter erkennen, dass sie schlecht geführt wurden, schlecht beraten waren, und dass sie nicht gegen die neuseeländische Nation erfolgreich Krieg führen können.

Früher, am 21. März, gab der neuseeländische Gewerkschaftsbund eine Erklärung heraus, in der gesagt wurde, der Hafendarbeiterstreik habe sich zu einer Herausforderung dem Staate gegenüber entwickelt. Die Aktion der Hafendarbeiter, so wurde erklärt, habe Tausende Gewerkschaftsmitglieder in einen Kampf verwickelt, den sie weder angestrebt noch gewünscht hätten. Sie habe sich über einen Lohnstreit hinaus zu einem politischen Kampf entwickelt, der nur durch den Umsturz des demokratischen Regierungssystems gewonnen werden könne. Die Erklärung schloss mit der an alle neuseeländischen Hafendarbeiter gerichteten Aufforderung, an ihre Arbeitsplätze zurückzukehren.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Holland ratifiziert ein
IAO-Uebereinkommen

kommen Nr. 69 betreffend den Fähigkeitsausweis für Schiffsköche ratifiziert hat.

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt hat bekanntgegeben, dass die niederländische Regierung am 23. Februar das internationale Arbeitsüberein-

KANADA

Lohnerhöhungen für die
Mitglieder der S I U

und den kanadischen Reedern, die am 7. Februar begonnen hatten, gab der Leiter des kanadischen Unterverbandes der S I U Lohnerhöhungen bis \$15 im Monat für das nichtpatentierete Personal der kanadischen Hochseeflotte bekannt.

(ITF) Nach dem Abschluss von Verhandlungen zwischen dem kanadischen Unterverband der Seafarers' International Union (ein ITF-Mitglied)

FINNLAND

Ein erfolgreicher Streik

Eisbrecher hat der finnische Seemannsverband beträchtliche Verbesserungen für die Seeleute auf allen im Staatsbesitz befindlichen Schiffen erzielt.

(ITF) Als Ergebnis einer erfolgreichen Streikaktion der Mannschaften der vom Staate betriebenen finnischen

Der Streik, der am 8. März begann, hatte seinen Ursprung in der Weigerung der finnischen Regierung, gewisse Forderungen der Gewerkschaft zu erfüllen. Diese verlangte die Erhöhung der Heuern der Seeleute auf staatlichen Schiffen um durchschnittlich 15 %, zusätzlich zu der Anpassung an die Lebenshaltungskosten, sowie die Angleichung der Löhne des Verpflegungspersonals auf Eisbrechern an diejenigen in der Auslandsfahrt. Die finnische Seemannsgewerkschaft verband ihre Lohnforderungen mit dem Ersuchen um Gewährung folgender Konzessionen an die Seeleute auf Auslandsfahrt:

- a) kostenlose Ausstellung der Reisepässe,
- b) Steuerbefreiung der Sachleistungen,
- c) Erweiterung des Rechtes auf zollfreie Einfuhr gewisser Güter.

Der Streik, der zu 100 % wirksam war, legte die Schifffahrt in allen Häfen Finnlands still, von denen die meisten zu dieser Jahreszeit vereist sind. Einmal drohte die finnische Regierung, durch die Stilllegung der finnischen Schifffahrt alarmiert, die Eisbrecher zu beschlagnahmen und sie mit Militär zu bemanen. Diese Drohung wurde jedoch bald zurückgezogen, als die finnische Seemannsgewerkschaft klarmachte, dass ein solches Vorgehen mit einem Generalstreik der finnischen Seeleute beantwortet würde.

Der Streik ging am 16. März zu Ende, als die Regierung in allen von der Seemannsgewerkschaft aufgeworfenen Fragen nachgab. Zwei Stunden nach dem Abschluss des neuen Kollektivvertrages für die staatlichen Schiffe befanden sich die Eisbrecher in allen finnischen Häfen wieder normal an der Arbeit.

Neben den gewährten Lohnerhöhungen, die durchschnittlich eine Erhöhung von 15% darstellen, hat die Regierung den Seeleuten das Recht auf einen gebührenfreien Pass und die zollfreie Einfuhr von gewissen Waren eingeräumt. Ein dreiköpfiger Ausschuss, dem u.a. der Generalsekretär des finnischen Seemannsverbandes, N. Wälläri, angehört,

wurde mit der Ausarbeitung eines Planes zur Befreiung der den finnischen Seeleuten gewährten Sachleistungen von Steuern beauftragt.

Unser finnischer Mitgliedsverband weist darauf hin, dass dieser neue Erfolg die Verhandlungen für die Mannschaften der Küsten- und Binnenseeschifffahrt, die noch nicht stattgefunden haben, bedeutend erleichtern wird.

INDIEN

Ausdehnung des Seeleutestreiks auf die Hafendarbeiter

(ITF) Berichten aus Kalkutta zufolge sind nach den Seeleuten - die Ende Februar aus Protest gegen das jetzige System ärztlicher Untersuchungen streikten - nun auch die Hafendarbeiter in den Ausstand getreten.

Es heisst, dass mindestens 20 Schiffe durch den Streik aufgehalten werden. Die Hafenbehörden von Kalkutta sollen versuchen, Seeleute aus Bombay und Pakistan anzuheuern, um das weitere Stillliegen der Schiffe zu verhindern. Im Laufe des letzten Monats gelang es ihnen, durch die Verwendung von eingeführten Arbeitskräften die Abfahrt von insgesamt zwölf Schiffen sicherzustellen.

ITALIEN

Der italienische Seemannsverband fordert eine Erhöhung der Pensionen

(ITF) Auf einer Versammlung von Seeleuten und kürzlich vom italienischen Seeleuteverband (ein ITF-Mitglied) organisierten pensionierten Mitgliedern der italienischen Handelsflotte wurde die Regierung in einer Entschliessung aufgefordert, unverzüglich Schritte zur Erleichterung der Lage der ehemaligen Seeleute zu treffen.

Die Entschliessung weist darauf hin, dass die geltenden Ruhestandspensionen auf einem im Oktober 1919 erlassenen Gesetz basieren, das seither nur geringfügige Abänderungen erfuhr. Sie erklärt weiter, dass zwar dank provisorischer Gesetzgebung die Verhältnisse etwas verbessert wurden, diese aber am 31. Dezember 1950 ausser Kraft trat, und dass die italienischen Ruhegehaltsempfänger sich gegenwärtig in einer äusserst schlimmen Lage befinden.

Der italienische Seeleuteverband fordert die Regierung auf, unverzüglich die Ausarbeitung neuer Gesetze zu veranlassen, um die Lage der Seeleute, die während langen Jahren im Dienste der italienischen Handelsflotte standen, zu verbessern und bis dahin die provisorischen Gesetzesvorschriften, die Ende des letzten Jahres ausser Kraft traten, anzuwenden.

* * * * *

Z/ sp/ AFk-2/4/51