



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. 13

25. Juni 1951

I. T. F.

Kongress der holländischen
Eisen- und Strassenbahner

(ITF) Die Eisenbahner und Strassenbahner in Holland sind gemeinsam organisiert - allerdings nicht in einer Gewerkschaft, sondern in drei. Eine freie Gewerkschaft steht

allen Eisenbahnern und Strassenbahnern ohne Rücksicht auf ihre politischen und weltanschaulichen Ueberzeugungen offen. Sie gehört zur I.T.F. Die beiden andern Gewerkschaften wenden sich an die römisch-katholischen und protestantischen Eisenbahner und Strassenbahner, aber viele dieser Arbeiter ziehen es vor, der freien Gewerkschaft anzugehören, die etwa 60 v.H. der Arbeitnehmer in den Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieben Hollands vertritt.

Diese Betriebe haben in den letzten zwei oder drei Jahrzehnten entweder ihr Wirkungsfeld vergrössert oder sich durch die Beteiligung am Strassenverkehr völlig verändert. Die Verwendung der Worte "Eisenbahn" und "Strassenbahn" in ihren Namen könnte daher irreführen, weshalb die freie Gewerkschaft, die eine beträchtliche Zahl von Mitgliedern im Strassenverkehr besitzt, ihren Namen in "Niederländischer Verband des Verkehrspersonals" abgeändert hat,

Zweihundert Delegierte traten vom 23. bis 25. Mai 1951 in Utrecht zusammen, um die Arbeit des Vorstandes und der Funktionäre der Gewerkschaft in den Jahren 1949 und 1950 unter die Lupe zu nehmen. Ein erstes Anzeichen der allgemeinen Zustimmung hatte sich schon vor der Konferenz eingestellt: Die Mitgliederzahl war zwischen dem 1. Januar 1949 und dem 31. Dezember 1950 von 25.029 auf 25.489 angewachsen und in den ersten vier Monaten von 1951 weiter gestiegen. Die Delegierten zeigten sich nicht alle völlig befriedigt von den im Laufe der beiden Jahre abgeschlossenen Lohnabkommen, der Einstufung mehr oder weniger grosser Teile des Personals, oder der Urlaubseinteilung, die so oft den Wünschen des Personals widerspricht. Einige fanden, es sei der Gewerkschaft nicht gelungen, eine befriedigende Revision der Reglemente über die Bereitstellung von Uniformen und Schutzkleidern und die Gewährung freier und verbilligter Fahrkarten usw. zu erzielen. Es ergab sich jedoch, dass die Vorwürfe ohne Ausnahme vor allem an die Regierung gerichtet waren wegen deren Unvermögen, das Wirtschaftsleben und vor allem die Preise wirksam zu kontrollieren und den Verkehr so zu koordinieren, dass die Prosperität der Verkehrsunternehmen durch Ausschaltung der durch den unwirtschaftlichen Wettbewerb verursachten Verschwendung gesichert wird. Ein beträchtlicher Teil der Kritik war gegen die Arbeitgeber gerichtet, deren Nachgeben gerade ausreichte, um Streiks zu vermeiden, nicht aber um den Gerechtigkeitssinn der Arbeiter zu befriedigen.

Andere Klagen waren überflüssig, weil gegen Tatsachen gerichtet, die niemand in Holland ändern kann, wie die wirtschaftlichen Folgen der Welt durch Sowjetrussland aufgezwungenen Wiederaufrüstung.

Die Beantwortung der Kritik durch den Vorstand und insbesondere durch den Vorsitzenden, Joustra, geschah im Bewusstsein der Bedeutung dieser Aufgabe und war darauf gerichtet, die Delegierten aufzuklären und zu belehren und das Verhalten der Funktionäre zu rechtfertigen. Die Berichte über die Arbeit der Gewerkschaft in der Vergangenheit und ihre künftigen Aufgaben wurden einstimmig genehmigt.

Die Gewerkschaftsfinanzen wurden ebenfalls einer genauen und kritischen Prüfung unterzogen. Einige Delegierte fanden Beiträge in der Höhe von 1,5 v.H. des durchschnittlichen Lohnes zu hoch. Der Kassierer antwortete mit einem aufschlussreichen Vortrag über die Aufgaben einer modernen Gewerkschaft. Er tat dies in einer so sympathischen und überzeugenden Weise, dass selbst die Kritiker nicht nur den Finanzbericht über die vergangene Berichtszeit genehmigten, sondern in ihrer Mehrzahl auch für eine neue Beitragskala stimmten, die eine Erhöhung der Einnahmen der Gewerkschaft zum Ziele hat.

Zwei führende Funktionäre, der Vorsitzende Joustra und der Kassierer Landskroon, nahmen ihren Abschied von der Gewerkschaft. Beide haben die Altersgrenze von 65 Jahren erreicht und ziehen sich nach vierzig Jahren im Dienste der Gewerkschaft - wovon die Hälfte in ehrenamtlicher Eigenschaft - in den Ruhestand zurück. Mitglieder aus allen Teilen des Landes überhäufte die beiden mit Dankbarkeitsbezeugungen in der Form zahlreicher Checks und Geschenke. Die Zahl der Reden schien unerschöpflich. Da Joustra wie auch Landskroon ihre Gewerkschaft auf Kongressen der europäischen Eisenbahnergewerkschaften vertreten und überall die Herzen im Sturm erobert hatten, stimmte eine vielköpfige internationale Delegation in den Chorus ein, dem sich auch der Verkehrsminister - der im Namen Ihrer Majestät, der Königin, den Oranje-Offiziersorden an Joustras Brust heftete - der Generaldirektor der holländischen Staatsbahngesellschaft, der Bürgermeister von Utrecht, der Vorsitzende der Strassenbahn- und Autoverkehrs-Unternehmer, der Vorsitzende des niederländischen Gewerkschaftsbundes und der Stellvertretende Generalsekretär der I.T.F. beigesellten.

Kollege J.J. Kanne, der langjährige Generaldirektor der Gewerkschaft, war der einzige, von vielen Ortsgruppen vorgeschlagene Kandidat für das hohe Amt des Vorsitzenden. Er wurde durch Akklamation gewählt und musste ebenfalls die Glückwunscheden seiner vielen Freunde über sich ergehen lassen. Die Finanzen wurden dem Kollegen F. de Jong, einem verlässlichen und tüchtigen Funktionär, anvertraut, der den Eindruck eines Menschen macht, der Taten mehr Bedeutung beimisst als Worten.

P.T.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

GdED kündigt Lohn-
tarifvertrag

(ITF) Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein I.T.F.-Mitglied) hat angesichts der fortgesetzten Erhöhung der Lebenshaltungskosten und der mangelnden Bereitschaft der westdeutschen Regierung, ihren Beschluss über die Erhöhung der Grundgehälter und Versorgungsbezüge um 20 % durchzuführen, den Beschluss gefasst, den Lohnanteil des mit der Deutschen Bundesbahn abgeschlossenen Lohntarifvertrages zu kündigen.

ITALIEN

Unruhe unter den
italienischen
Eisenbahnern

(ITF) Seit Anfang 1950 haben sich in Italien die Lebenshaltungskosten merklich erhöht, schätzungsweise um 12 %. Die Eisenbahnerlöhne haben sich während dieser Zeit verändert und reichen daher nicht aus, um auch nur die Kosten der lebensnotwendigsten Güter zu decken.

Lohnforderungen sind schon vor vielen Monaten von allen Gewerkschaften des Staatspersonals vorgebracht worden, und zwar von allen bei den drei Gewerkschaftsbünden angeschlossenen Gewerkschaften gemeinsam. Die Verhandlungen mit der Regierung haben bisher aus einer ergebnislosen Sitzung nach der andern bestanden. Die verantwortlichen Regierungsabteilungen zeigen einige Bereitschaft zum Nachgeben, jedoch hat der Finanzminister, der - sofern nicht Kabinett und Parlament anderslautende Beschlüsse fassen - das letzte Wort hat, bisher allen Vorschlägen auf Erhöhung der Staatsausgaben, die Ausgaben der Eisenbahnen eingeschlossen, erfolgreich Widerstand geleistet. Ein 24stündiger Streik am 8. Mai, der eine Warnung sein sollte, hat ihn nicht zu einer Veränderung seiner Haltung bewegen können. Sein immer wieder vorgebrachtes Argument ist, dass die Notwendigkeit einer Ausgleichung des Staatsbudgets - das Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn einschliesst - die Erfüllung der gewerkschaftlichen Forderungen nicht gestattet.

Am 7. Juni versprach der Arbeitsminister, dass die Regierung am 13. Juni eine Antwort auf die erhobenen Forderungen erteilen würde. Am 9. Juni gaben die Gewerkschaften des Staatspersonals, einschliesslich diejenigen der Eisenbahner, eine gemeinsame Erklärung heraus, welche die starke Unzufriedenheit unter ihren Mitgliedern hervorhob und sie als völlig berechtigt bezeichnete. Regierung und Oeffentlichkeit werden gewarnt, dass ein weiterer Aufschub oder eine unbefriedigende Antwort die Gemüter bis zu dem Punkt erhitzen wird, an dem die Gewerkschaften den Streik erklären müssen. Ueber die weitere Entwicklung ist bisher noch nichts bekannt.

JAPAN

Lohnkompromiss

(ITF) Nach einer Rundfunkmeldung beschloss der Landeskongress der Gewerkschaft des japanischen Staatsbahnpersonals (ein ITF-Mitglied) am 8. Juni, einer am 5. Juni vom Staatsbahn-Vermittlungsausschuss vorgeschlagenen Lohnregelung zuzustimmen. Der Mindestlohn wird ab 1. April auf 10.824 Yen *) im

*) 1.000 Yen gleich £1.

Monat erhöht. Auf die mit dem Index der Lebenshaltungskosten verknüpfte gleitende Lohnskala wird dagegen als "zur Anwendung auf die Eisenbahner unter den gegenwärtigen Umständen ungeeignet" verzichtet.

HAFEN ARBEITER

AUSTRALIEN

Aufhebung des Banns gegen neuseeländische Schiffe

(ITF) Am 14. Juni nahmen die australischen Hafenarbeiter die Bearbeitung der drei Wochen lang bestreikten neuseeländischen Schiffe wieder auf. Die kommunistisch beherrschte australische Hafenarbeitergewerkschaft beschloss die Aufhebung des Bannes, nachdem die Regierung die Absicht angekündigt hatte, Truppen beim Ausladen eines Linienschiffs in Sydney einzusetzen. Dieses war bestreikt worden, da seine Abfertigung in Neuseeland durch die Mitglieder einer neu gebildeten Hafenarbeitergewerkschaft erfolgt war.

FRANKREICH

Der Urlaub des französischen Hafenarbeiters

(ITF) Im Nachstehenden geben wir eine Zusammenfassung der Gesetzesbestimmungen über den bezahlten Jahresurlaub in Frankreich, die z.T. für alle Arbeitnehmer, z.T. nur für die Hafenarbeiter gelten:

Das Recht auf Jahresurlaub

Jeder Arbeitnehmer hat Anspruch auf einen bezahlten Jahresurlaub. Dieser Anspruch entsteht nach einem Monat effektiver Arbeitsleistung.

Die unständigen Hafenarbeiter, die ihren Arbeitgeber häufig wechseln, haben Anspruch auf ein Urlaubsgeld aus einer Ausgleichskasse, an die alle Arbeitgeber des Hafens beitragen.

Für alle Arbeitnehmer liegt die Urlaubszeit zwischen 1. Juni und 31. Oktober.

Urlaubsdauer, Urlaubsgeld

Hafenarbeiter, die ihr Urlaubsgeld aus einer Kasse erhalten, haben Anspruch auf einen Urlaub von 14 Tagen (einschliesslich 21 Arbeitstage), sofern sie mindestens 180 Tage im Jahr gearbeitet haben. Das Urlaubsgeld muss mindestens dem Lohn entsprechen, den der Arbeitnehmer beziehen würde, falls er während der Urlaubszeit arbeitete. Notwendigenfalls kann die entsprechende Gewerkschaft mit der Kassenverwaltung wegen der Höhe des Urlaubslohnes verhandeln. Im Falle der Akkord- und anderen täglich entlohnten Arbeiter, deren Lohnbezüge im Laufe des Jahres gewissen Schwankungen unterworfen sind, sollte die Gewerkschaft darauf beharren, dass das Urlaubsgeld höher ist als der im Tarifvertrag vorgeschriebene tägliche Grundlohn.

Dienstaltersurlaub und -zulage

Jeder Arbeitnehmer, ob unständig oder voll beschäftigt, erhält einen zusätzlichen Urlaubstag je fünf Dienstjahre. Für jeden zusätzlichen Urlaubstag wird eine Zulage gewährt, die dem Betrag

entspricht, der sich aus der Teilung des normalen Urlaubsgeldes durch die Zahl der im normalen Urlaub inbegriffenen Arbeitstage (12) ergibt.

Sonderurlaub bei Geburten in der Familie

Jeder Arbeitnehmer hat bei jeder Geburt in seiner Familie Anspruch auf einen Urlaub von drei Tagen. Diese Urlaubstage können mit dem Einverständnis des Arbeitgebers entweder zusammenhängend oder einzeln genommen werden, müssen aber innerhalb eines Zeitraumes von 14 Tagen liegen.

Auflösung des Arbeitsverhältnisses

Ein Arbeitnehmer, der seine Stelle verlässt, bevor er den vollen Urlaub erhalten hat, hat Anspruch auf eine Entschädigung in der Höhe des ihm zustehenden Urlaubsgeldes, es sei denn, seine Entlassung sei wegen eines groben Verschuldens seinerseits erfolgt.

GROSSBRITANNIEN

Beschäftigungsstand und Lohneinkommen 1950/51

(ITF) Im Bericht des Britischen Landesamtes für Hafendarbeit (National Dock Labour Board) für das am 31. März 1951 zu Ende gegangene Jahr wird erklärt, dass die Zahl der Hafendarbeiter in diesem Zeitraum durchschnittlich 75.264 Mann betrug. Statistiken zeigen, dass "freiwillige Abwesenheiten" etwa 1,5 % der Arbeitszeit ausmachten; Urlaub, Krankheit und andere anerkannte Gründe nicht einbegriffen. Der Bericht bemerkt dazu: "Da viele dieser Abwesenheiten nachträglich eine Erklärung finden, darf diese Zahl als sehr befriedigend betrachtet werden". Im Juli 1950 angestellte Untersuchungen zeigen, dass die Altersgruppe der Vierzig- bis Neun- undvierzigjährigen am meisten Arbeiter umfasste, nämlich 18.523; rund 1.900 Arbeiter waren 70 und mehr Jahre alt. 4.570 Mann wandten sich im Laufe des Jahres anderen Berufen zu, während die Zahl der Eintritte 5.577 betrug. Davon waren 47,8 % Hafendarbeitersöhne.

Das durchschnittliche Wochenverdienst des britischen Hafendarbeiters im Jahre 1950 betrug £8,12,10, gegenüber £8,8,11 im Jahre 1949. Dazu ist zu bemerken, dass der Lohnstarif sich nicht verändert hatte. (Erst nach Schluss des im Bericht behandelten Zeitraumes erhielten die Hafendarbeiter eine Erhöhung von 2s0d. im Tag.)

Streik der Tallyleute im Londoner Hafen

(ITF) Am 14. Juni kehrten rund 1.400 Tallyleute nach einem zehntägigen "unoffiziellen" Streik an die Arbeit zurück, nachdem es den Funktionären ihrer Gewerkschaften - Britischer Transportarbeiterverband (I.T.F.) und Stauer- und Hafendarbeitergewerkschaft - gelungen war, sie zu überzeugen, dass dies das beste und vernünftigste Verhalten war. Rund 10.000 Hafendarbeiter waren infolge der Aktion der Tallyleute an der Arbeit verhindert, und mehr als 100 Schiffe wurden aufgehalten. Der Streik war ein Protest gegen die beabsichtigte Anstellung von 80 zusätzlichen Tallyleuten durch das Landesamt für Hafendarbeit. Diese Anstellungen, mit denen am 10. Mai begonnen wurde, sollen fertig durchgeführt werden. Die Streikenden haben jedoch "angesichts der Versicherung, dass uns Gelegenheit zur Besprechung weiterer Anstellungen gegeben werden soll" die Rückkehr zur Arbeit beschlossen.

Ende eines wilden
Streiks in Manchester

(ITF) Am 6. Juni beschlossen die Hafenarbeiter von Manchester, ihren "unoffiziellen" Streik abzubrechen, Der Streik, an dem sich 2.300

Arbeiter beteiligten, war sechs Wochen früher ausgebrochen als Protest gegen die Suspendierung von zwei Arbeitern, die sich geweigert hatten, Ueberzeit zu leisten. Die Streikenden stellten bei der Wiederaufnahme der Arbeit folgende Bedingungen:

- a) Einberufung einer Konferenz "am runden Tisch" zwischen Arbeitgebervertretern, Vertretern des Transportarbeiterverbandes und Hafenarbeitern;
- b) Verzicht auf Massregelungen.

Gleichzeitig erfolgte unter Einhaltung der vorgeschriebenen Frist von 21 Tagen die Ankündigung einer Streiklage. Der Arbeitsminister hat eine Untersuchung der Ursachen des Konfliktes angeordnet.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Die irische Republik
ratifiziert das
IMCO - Uebereinkommen

(ITF) Nach der formellen Zustimmung der Irlandischen Regierung zum Uebereinkommen über die Beratende Internationale Seefahrtsorganisation (International Maritime Consulta-

tive Organization) beläuft sich die Zahl der Ratifizierungen auf sieben: Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Irland, Holland, Kanada und U.S.A. Für die formelle Errichtung der Organisation als Zweigstelle der V.N. bedarf das Uebereinkommen der Ratifizierung durch 21 Länder, von denen sieben eine Handelsflotte von mindestens 1.000.000 B R T besitzen müssen. Da Kanada und Irland weniger als 1 Mill.to Schiffsraum besitzen, ist die erforderliche Zahl der Ratifizierungen noch nicht erreicht.

Erfolgreiche Boykottierung
des Panamaschiffes
"ARION" in Schweden

(ITF) Am 7. Juni traf das Panamaschiff "ARION", von San Pedro (USA) kommend, in Värto, dem Hafen von Stockholm, ein. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation, die

das Schiff von Hafen zu Hafen verfolgt hatte, hatte sein Eintreffen im voraus angezeigt, so dass die Stockholmer Hafenarbeiter unverzüglich eingreifen und die "ARION" boykottieren konnten. Vertreter des schwedischen Seemannsverbandes besuchten das Schiff und stellten fest, dass - wie schon im Falle zahlreicher anderer Panamaschiffe - jede Vereinbarung über die Arbeitsbedingungen der Mannschaft (27 Mann verschiedener Nationalität, darunter Griechen, Araber und Südamerikaner) fehlte. Bald wurde ein Tarifvertrag nach dem Muster der ITF-Vereinbarung für Seeleute unterzeichnet und das Embargo aufgehoben. Der schwedische Seemannsverband erklärt, dass der Tarifvertrag auch zu einer Verbesserung der Lebensverhältnisse an Bord führen wird.

FINNLAND

Auswirkungen einer
"Vereinbarung über Arbeits-
frieden" auf einen
Maschinenstreik

(ITF) Am 26. April brach unter den finnischen Schiffsmaschinisten der Küsten- und Binnenschiffahrt ein Streik für höhere Löhne aus. Am 2. Mai, während der Streik immer noch vor sich ging, erfolgte die Unter-

zeichnung einer "Vereinbarung über Arbeitsfrieden" durch Vertreter

des finnischen Gewerkschaftsbundes und der Arbeitgeberverbände. Die Vereinbarung hatte den Zweck, die Preise im Verhältnis zu Löhnen und Gehältern zu stabilisieren, führte aber nach einem Bericht des finnischen Seemannsverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) bisher nur zu einem Lohnstopp, während die Preise weiter gestiegen sind. Das Verbot von Streiks wird als wesentlicher Teil des "Arbeitsfriedens" betrachtet. Trotzdem sind die Schiffsmaschinisten entschlossen, ihren Streik fortzusetzen.

Am 10. Mai erklärte die finnische Regierung den Streik gestützt auf Notverordnungen, die aus der Kriegszeit stammen, illegal. Danach können die Maschinisten zum Militärdienst eingezogen werden. Der finnische Seemannsverband erklärt, dass er in einem solchen Falle alle Massnahmen zur Unterstützung der Streikenden ergriffen wird.

U.S.A.

Streik der Seeleute

(ITF) Nach der Ablehnung von Gegen-
vorschlägen der Reeder an der
Atlantik- und Golfküste der Ver-
einigten Staaten durch die Gewerkschaften legten rund 60.000 bei
drei C.I.O.-Gewerkschaften (National Maritime Union - Marine
Engineers' Beneficial Association - American Radio Association)
angeschlossene Seeleute, Schiffsmaschinisten und Funker um Mitter-
nacht des 15. Juni die Arbeit nieder. Der Streik bewirkte praktisch
die Stilllegung eines grossen Teils der Handelsflotte der U.S.A.
650 Schiffe wurden in Häfen der Atlantik-, Golf- und Westküste auf-
gehalten. 111 Schiffe vermieden es, in die Arbeitsniederlegung
hineingezogen zu werden, indem sie vor Ablauf der von der Gewerk-
schaft angesetzten Frist aus den Häfen ausliefen.

Die wichtigsten Forderungen der Seemannsgewerkschaften umfassen
eine Erhöhung der Grundheuern um 25 %, die Herabsetzung der Arbeits-
woche auf See von 48 auf 40 Stunden und die Verlängerung des nach
einem Jahr Beschäftigung gewährten Jahresurlaubs von zwei auf vier
Wochen. Der Verhandlungsausschuss der Reeder der Atlantik- und
Golfküste offerierte in seinen in der ersten Juniwoche vorgelegten
Gegenvorschlägen eine Erhöhung der Grundheuern um nur 3,62 %, mit
der Begründung, dies bringe die gegen Ende 1950 gewährte Erhöhung
auf das vom Lohnstabilisierungsamt zugelassene Maximum von 10 %.

Präsident Truman hat bisher auf die Anrufung des Taft-Hartley- Ge-
setzes verzichtet, da militärische Schiffsladungen nach den Ver-
sicherungen der Gewerkschaftsführer vom Streik nicht berührt werden.

PERSONAL DER ZIVILEN LUFTHAHR!

U.S.A.

Streik bei "Pan American" in New York

(ITF) Eine Transportarbeiterge-
werkschaft des C.I.O., die "United
States Transport Workers' Union", hat
1.000 Arbeitnehmer der "Pan American
Airways" auf den zwei Grossflughäfen
Neuyorks, "Idlewild" und "La Guardia", in den Ausstand gerufen.

Der am 17. Juni begonnene Streik, dem eine spontane Arbeitsnieder-
legung von 250 Angehörigen des Bodendienstes vorausging, ist ein
Protest gegen die Entlassung von 89 Neuyorker Bodenmechanikern. Die
in London, Bermuda, Miami, Boston und San Franzisko stationierten
Bordmechaniker sind von ihrer Gewerkschaft angewiesen worden, die aus
Neuyork eintreffenden Flugzeuge der "Pan American" nicht zu bedienen.

Es wird gemeldet, dass der Boykott bereits die Streichung der inter-
nationalen Flüge der "Pan American" nach Frankfurt und London be-
wirkt hat.