



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. 17

20. August 1951

I.T.F.

Internationale Eisenbahner-
konferenz in Utrecht

(ITF) Die Eisenbahnersektion der I.T.F. trat vom 13.-17. August 1951 in Utrecht (Holland) zu einer Konferenz zusammen. 70 Delegierte vertraten 23 Eisenbahner-

gewerkschaften mit insgesamt 2.783.000 Mitgliedern in Europa, Nordamerika und Japan. Nur drei kleinere europäische Organisationen waren an der Entsendung von Delegierten verhindert. Entschuldigungsschreiben waren von den angeschlossenen Organisationen in Lateinamerika, Afrika und Indien eingegangen. Einige amtliche Körperschaften waren durch Beobachter vertreten: Der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission durch den Direktor der Verkehrsabteilung, Herrn Charguéraud, die Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung durch Herrn Dubus, und die E.C.A.-Mission in Holland durch die Herren Lee Smith und Hornsby.

Die Konferenz besprach die Lage der Eisenbahner in drei Ländern, nämlich Argentinien, Indien und Griechenland.

Argentinien

Die freien Gewerkschafter unter den Eisenbahnern Argentiniens werden seit vielen Monaten von der Regierung Perons heftig verfolgt. Die letzte von dieser Regierung verübte Gewalttat ist die Ergreifung der Gewerkschaft des Lokomotivpersonals, La Fraternidad. Die Konferenz gab ihren Gefühlen in folgender Entschliessung Ausdruck:

"Die internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F., versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, hat Kenntnis erhalten von der letzten Gewalttat der Regierung General Perons in Argentinien. 'La Fraternidad', die seit 70 Jahren bestehende Gewerkschaft des argentinischen Lokomotivpersonals, ist der letzten Ueberreste ihrer Freiheit beraubt worden, und zwar mit Methoden, die für totalitäre Staaten kennzeichnend sind und bei allen freiheitsliebenden und sich zur Demokratie bekennenden Menschen Abscheu erregen.

Die Konferenz wendet sich mit Nachdruck gegen diese aufs neue bewiesenen diktatorischen Tendenzen des Peron-Regimes,

bekundet ihre Sympathie und Solidarität mit den schwer geprüften Leitern und Mitgliedern der 'Fraternidad', und

versichert sie, dass ihre langjährige Verbindung mit der I.T.F. nicht der Vergessenheit anheimfallen wird.

Sie verspricht, dass die I.T.F. alles in ihrer Macht Stehende tun wird, um der Gewerkschaft die Freiheit und ihre frühere ehrenvolle Stellung in der argentinischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung zurückzugeben, und ersucht das Inter-

ationale Arbeitsamt, den Wirtschafts- und Sozialrat und die Kommission für Menschenrechte der V.N., der I.T.F. ihre Unterstützung angedeihen zu lassen in den Bemühungen um die Wiederherstellung der Gewerkschaftsfreiheit für alle Transportarbeiter Argentiniens."

Indien

In bezug auf Indien besprach die Konferenz einen Appell des Allindischen Eisenbahnerverbandes, der um Beistand bei der Erzielung angemessener Arbeitsbedingungen und eines demokratischen Verfahrens zur Beilegung von Streitfällen und Auseinandersetzungen über die Arbeitsbedingungen ersuchte. Der Sekretär berichtete, dass die Löhne auf den indischen Bahnen eigentlich auf der Grundlage von Empfehlungen festgelegt sein sollten, die ein amtlicher Ausschuss, die sogenannte Zentrale Lohnkommission, 1947 erliess. Diese Kommission stützte ihre Empfehlungen auf eine Definition des Existenzminimums, dessen Unterschreitung mit Unterernährung gleichbedeutend ist. Diese Empfehlungen sind nicht in vollem Umfang durchgeführt worden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechtfertigt der Stand des Index der Lebenshaltungskosten die Zahlung einer Teuerungszulage von 20 Rupien im Monat, während die indische Regierung nur 5 R. gewährte, und erst als der Allindische Eisenbahnerverband anfangs Juli dieses Jahres beschloss, eine Streikabstimmung durchzuführen, die Forderung des Allindischen Eisenbahnerverbandes nach Zahlung von 20 Rupien war daher mehr als gerechtfertigt. Ebenfalls gerechtfertigt und gemässigt war die Forderung des Verbandes, dass 47 weitere grössere und kleinere Streitfragen durch Schlichtung geregelt werden sollen. Anstatt die Eisenbahnverwaltung anzuweisen, mit der Gewerkschaft zu verhandeln, hat die indische Regierung mit einem Federstrich das Gesetz über Arbeitskonflikte (1947) für die Eisenbahnen aufgehoben und ein Dekret erlassen, das jeden Streik auf den Eisenbahnen verbietet. Die I.T.F. hatte freundschaftliche Vorstellungen bei der indischen Regierung unternommen und angeregt, dass die Verhandlungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Eisenbahnerverband wieder aufgenommen werden sollten und dass das Dekret, das Streiks verbietet, mit weiser Zurückhaltung benützt und in naher Zukunft durch ein vom Parlament zu verabschiedendes Gesetz ersetzt wird, das demokratische Verhandlungsorgane schafft. Dreissig Tage nach unseren ersten Schritten hatte die indische Regierung noch nicht geantwortet.

Der Bericht des Sekretärs über die Lage in Indien gab Anlass zu einer Diskussion, an der sich Sprecher der Eisenbahner aus allen auf der Konferenz vertretenen Gebieten beteiligten. Alle Redner gaben ihrer Enttäuschung darüber Ausdruck, dass die indische Regierung ihre Eisenbahner hart behandelt und nicht auf die Vorstellungen der I.T.F. geantwortet hatte. Die Konferenz beschloss, folgende Botschaft an Premierminister Nehru zu richten:

"Die internationale Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation appelliert an Sie, dem Allindischen Eisenbahnerverband zu helfen, Gerechtigkeit für seine Mitglieder zu erlangen. Wir fordern Sie eindringlich auf, die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerverband anzuweisen, unverzüglich die Verhandlungen über Löhne und alle anderen Hauptforderungen bezüglich Arbeitsbedingungen wieder aufzunehmen. Erfolgt innerhalb von zwei bis drei Wochen keine Verständigung, so sind alle Forderungen durch unparteiische Schlichtung zu regeln. Das Recht der Arbeitnehmer auf Entzug der Arbeitskraft gehört zu den Grundlagen der Demokratie. Die Gewerkschaften können sich mit der zeitweiligen Aufhebung dieses Rechtes unter schwerwiegenden Verhältnissen, wie sie heute in Indien vorliegen, nur unter der Bedingung abfinden, dass Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern durch einen beide Parteien verpflichtenden Schiedsspruch geregelt werden.

Wir fordern Regierung und Parlament eindringlich auf, die Verordnung Nr. 1 durch ein demokratisches Gesetz über Arbeitsbeziehungen im Verkehr und Transport zu ersetzen, gestützt auf die 1947 mit der Zustimmung aller indischen Vertreter angenommene Entschliessung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation. Wir erinnern an die Bande zwischen Ihnen und unserem verstorbenen Führer EDO FIMMEN und appellieren an Sie, von Ihrem grossen Ansehen Gebrauch zu machen, um die soziale Gerechtigkeit zu fördern und demokratische Verfahren in den Beziehungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Allindischen Eisenbahnerverband zu erhalten."

Die Konferenz beschloss auch, folgende Botschaft an den Allindischen Eisenbahnerverband zu richten:

"Die Vertreter von 23 Eisenbahnergewerkschaften und -verbänden mit 2.783.000 Mitgliedern in Europa, Amerika und Asien danken für Eure Botschaft. Unsere Konferenz unterstützt die freundschaftlichen Vorstellungen des I.T.F.-Sekretariats bei Eurer Regierung und wiederholt sie in einer Botschaft an Premierminister Nehru. Die indischen Eisenbahner haben Anrecht auf angemessene Arbeitsbedingungen und müssen notfalls kämpfen. Für Gerechtigkeit zu kämpfen ist ehrenhaft, sich widerstandslos der Ungerechtigkeit zu fügen ist es nicht.

Die wertvollste Waffe der indischen Eisenbahner ist ihr unabhängiger Allindischer Eisenbahnerverband, und notfalls werden wir helfen, ihn gegen feindliche Kräfte zu verteidigen. Beste Wünsche und brüderliche Grüsse."

Griechenland

In bezug auf Griechenland gab die Konferenz ihrem Missfallen darüber Ausdruck, dass die Eisenbahner dieses Landes der Vorteile des Ueberinkommens von 1919 über den Achtsturentag immer noch beraubt sind. Sie nahm zur Kenntnis, dass die griechische Regierung auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1951 einige Versprechungen abgegeben hat, und beauftragte das Sekretariat, weitere Schritte bei dieser Regierung zu unternehmen.

Bericht des Sekretariats

Die Konferenz genehmigte den Bericht des Sekretariats, der sich mit einer Reihe von Fragen befasste. Man nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Einführung der automatischen Kupplung auf den Eisenbahnen des europäischen Kontinents einen Schritt näher gebracht worden ist durch den Beschluss der Eisenbahnverwaltungen, die Wagen zu standardisieren und alle neuen Wagen mit einem Rahmen zu bauen, der mit einer automatischen Kupplung versehen werden kann, sobald beschlossen wird, die Schraubenkupplung abzuschaffen.

Ein anderes Kapitel des Berichtes des Sekretariats behandelte den Vorschlag der I.T.F. auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde. Mehrere Redner übten scharfe Kritik am Europarat, weil dieser die Frage ohne Beteiligung von Vertretern der I.T.F. und ohne den Beistand anderer Sachverständiger bespricht. Die Aussprache wurde mit der Annahme folgender zwei Resolutionen abgeschlossen:

"Die internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F., versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, nimmt zur Kenntnis, dass der Gedanke einer Europäischen Verkehrsbehörde Fortschritte macht und in amtlichen internationalen Körperschaften erörtert wird.

Sie stellt mit Befriedigung fest, dass der Binnenverkehrsausschuss der E.W.K. eine rationelle Organisation des europäischen

Verkehrs anstrebt und dass die I.T.F. mit beratender Stimme an dieser Arbeit teilnimmt.

Sie fordert für die I.T.F. dasselbe demokratische Recht der Vertretung in den andern amtlichen internationalen Körperschaften, die sich mit der Organisierung des europäischen Verkehrs befassen."

"Die internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F., versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, hat vom Bericht des Sekretariats über die Europäische Verkehrsbehörde Kenntnis genommen.

Sie ist der Ansicht, dass die Probleme, die mit der Bildung einer solchen, von der I.T.F. schon seit langem befürworteten Behörde verknüpft sind, weiteres Studium benötigen, umso mehr als die einschlägigen Regierungsstellen sich damit schon seit einiger Zeit befassen.

Die Konferenz ersucht das Exekutivkomitee der I.T.F., einen Sachverständigenausschuss mit der Prüfung der Frage zu beauftragen und in absehbarer Zeit eine Sonderkonferenz der europäischen Mitgliedsorganisationen einzuberufen."

Der Sekretär berichtete, dass die Internationale Arbeitsorganisation bisher noch nicht den Vorschlag der I.T.F. angenommen hat, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen -- besonders in bezug auf Asien und Afrika -- aus welchen Gründen die Arbeitnehmer im Strassen- und Eisenbahnverkehr einer Reihe von Ländern immer noch der Vorteile beraubt sind, welche ihnen das Uebereinkommen von 1919 über den Achtstundentag hätte bringen sollen. Die Konferenz beauftragte das Sekretariat, weiterhin bei der I.A.O. auf eine solche Untersuchung zu drängen.

Ein weiteres Kapitel des Berichtes des Sekretariats befasste sich mit den erfolglosen Bestrebungen der Kommunisten, den Transport von Waffen in Westeuropa zu behindern. Zum Schluss der Aussprache über diese Frage nahm die Konferenz folgende Entschliessung an:

"Die Konferenz bekundet den Willen der Eisenbahner der I.T.F., Freiheit und Demokratie zu verteidigen und in Uebereinstimmung mit den Entschliessungen des Stuttgarter Kongresses die Regelmässigkeit und Sicherheit des Transportes der Waffen zu sichern, die dazu bestimmt sind, jeden Angriff auf die freien Völker zu verhindern oder abzuschlagen.

Die Konferenz ersucht das Exekutivkomitee der I.T.F., den Zentralen Aktionsausschuss, dessen Aufgabe die Bekämpfung kommunistischer Umtriebe ist, zu erweitern und eine Vertretung der Eisenbahner in diesem Ausschuss vorzusehen."

Die Delegierten aus Belgien, Finnland, Frankreich, Italien (Sindacato Nazionale Ferrovieri), Japan, Luxemburg und Spanien enthielten sich der Stimme.

Schliesslich fasste die Konferenz in einer Frage der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs diskussionslos folgende Entschliessung:

"Auf zahlreichen internationalen Verkehrslinien in Europa hat der Flugverkehr fast alle Reisenden angezogen, die früher die 1. Klasse der Eisenbahn benutzten.

Die Einnahmen aus dem Verkehr 1. Klasse decken in der Regel die Kosten der Unterhaltung, des Betriebs und der Ersetzung solcher Wagen nicht.

Die internationale Eisenbahnerkonferenz empfiehlt daher, die Klassenzahl im internationalen Eisenbahnverkehr auf zwei herabzusetzen und den Komfort der Reisenden, welche die gegenwärtigen Wagen 3. Klasse benützen, zu verbessern."

Beilegung von Arbeitskonflikten

Kollege Baty, der Generalsekretär der britischen Gewerkschaft des Lokomotivpersonals, legte im Namen des Sektionsausschusses einen Bericht über die Beilegung von Arbeitskonflikten auf den Eisenbahnen vor, der sich auf eine Uebersicht der Lage in zehn europäischen Ländern stützte. Ein zusätzlicher Bericht lag über Japan vor. Kollege Baty befürwortete die Beilegung von Konflikten in erster Linie durch einen voll entwickelten Verhandlungsmechanismus und, wenn dieser versagt, durch ein öffentliches Untersuchungsverfahren. Zwangsschlichtung lehnte er kategorisch ab. Die Konferenz stimmte den Grundsätzen der von Kollege Baty vorgeschlagenen Gewerkschaftspolitik zu, aber die Vertreter einiger Länder hegten Befürchtungen in bezug auf die bei öffentlichen Untersuchungen angewandten Methoden. Sie fürchteten, ihre Regierungen könnten sich dieses Instruments bedienen, um die Öffentlichkeit irrezuführen und gegen die Eisenbahner aufzubringen. Sie unterstützten auch die Auffassung des Kollegen Baty, dass das Endziel die Verhütung von Konflikten sein muss, und dass dies nur erreicht werden kann durch die Ausschaltung kapitalistischer Einflüsse in der Verwaltung der Eisenbahnen und auch politischer Einflüsse, die im allgemeinen sich um das öffentliche Wohl nicht kümmern.

Koordinierung des Verkehrs

Die Konferenz diskutierte die Frage der Verkehrskoordinierung auf der Grundlage eines Berichtes, den Kollege Bodeau, Sekretär des französischen Eisenbahnerverbandes, unterbreitet hatte. Kollege Bodeau hatte sich besonders mit den Problemen auseinandergesetzt, die sich aus der Schliessung unwirtschaftlicher Eisenbahnlinien ergeben. Im Laufe der Aussprache wiesen mehrere Delegierte darauf hin, dass das Problem der Koordinierung der Verkehrsträger mehr und mehr über nationale Grenzen hinausreicht und eine Lösung durch Organisierung des gesamten europäischen Verkehrs verlangt. Sie unterstrichen daher die Notwendigkeit der Befolgung ähnlicher allgemeiner Grundsätze durch die Koordinierungspolitik der einzelnen Länder, damit eine bessere Organisierung des europäischen Verkehrs erzielt wird. Die Konferenz schloss die Aussprache ab mit der Annahme folgender Resolution:

"Die Koordinierung des Verkehrs in jedem Lande des europäischen Kontinents nach ähnlichen allgemeinen Grundsätzen ist geeignet, eine bessere Organisierung des europäischen Verkehrs zu erleichtern.

In den meisten europäischen und aussereuropäischen Ländern hat es der Gesetzgeber unterlassen, Einrichtungen zu schaffen, die fähig sind, den Verkehr zu koordinieren und den unwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, besonders zwischen Schiene und Strasse, auszuschalten.

Dieser Wettbewerb bewirkt nicht nur eine Vergeudung der Transportkapazität zum Schaden der Volkswirtschaft, sondern schädigt auch die Transportarbeiter, indem die Erzielung und Erhaltung angemessener Arbeitsbedingungen erschwert wird.

Die Defizite der Eisenbahnen ergeben sich aus der falschen Verkehrspolitik der Regierungen und Parlamente (einschliesslich zu hoher Entschädigungen an die früheren Eigentümer verstaatlichter Bahnen) und beweisen keineswegs die technische Unterlegenheit der Eisenbahn.

Um rationell zu sein, muss jede Verkehrspolitik eine enge Zusammenarbeit zwischen Strasse und Schiene schaffen und eine vollkommene gegenseitige Anpassung der beiden Verkehrsträger anstreben.

Die Ersetzung von Eisenbahnlinien durch den Strassenverkehr kommt in Betracht, wenn sich dadurch unter Berücksichtigung aller Umstände, besonders der Bedienung der Benutzer, wesentliche Vorteile erzielen lassen.

In den Ländern, wo es keine Einrichtung gibt, welche die Gesamtheit des öffentlichen Verkehrs verwaltet, ist es für den Benutzer von Vorteil, wenn die Eisenbahn für die Organisation des den Eisenbahnbetrieb ersetzenden Strassenverkehrs verantwortlich bleibt.

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F., versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951,

Betont daher, dass die europäischen Länder ein Interesse daran haben, eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet der Verkehrs-koordinierung zu verfolgen und zu diesem Zweck von den zuständigen internationalen Einrichtungen, insbesondere vom Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission, starken Gebrauch zu machen.

Sie gibt der Ansicht Ausdruck, dass die Koordinierung des Verkehrs in einem gegebenen Gebiet die Schaffung eines Verkehrsmonopols voraussetzt, oder doch wenigstens einer Behörde, die mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet ist, um das Tätigungsfeld jedes Verkehrsträgers abzugrenzen und jeden unwirtschaftlichen Wettbewerb zu verhindern.

Sie empfiehlt den Eisenbahnergewerkschaften, bei der Ersetzung des Eisenbahnverkehrs durch den Strassenverkehr, wo die Umstände es rechtfertigen, mitzuwirken und darauf zu drängen, dass das Eisenbahnunternehmen für die Organisation des Verkehrs verantwortlich bleibt.

Sie empfiehlt ferner, dass geeignete Massnahmen getroffen werden, um die Interessen der von Koordinierungsmassnahmen direkt betroffenen Transportarbeiter zu schützen."

Mitbestimmung

Ein weiterer von der Konferenz besprochener Gegenstand war derjenige der Beteiligung der Eisenbahner an der Verwaltung der Bahnen. Kollege Jahn, Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, hatte einen Bericht vorgelegt, in welchem er verlangte, dass Vertreter der Eisenbahner einen beträchtlichen Anteil an Befugnissen und Verantwortung in der Verwaltung der Eisenbahnen erhalten sollten. Die Gedankenführung seines Berichtes erläuterte er mit der Entwicklung in Deutschland. Die Konferenz gab ihrer Zustimmung zu dem von Kollege Jahn vertretenen Grundsatz Ausdruck, indem sie seinen Bericht guthiess. Die Diskussion offenbarte jedoch eine grosse Vielfalt der Auffassungen über das Ausmass der von den Vertretern der Eisenbahner zu übernehmenden Befugnisse und Verantwortung. Die Meinungen gingen auch auseinander über die Auswirkung einer solchen Beteiligung auf die Freiheit der Gewerkschaften, sich Beschlüssen der Verwaltung zu widersetzen. Einige Delegierte vertraten den Standpunkt, dass die Gewerkschaften nur beratende Befugnisse fordern sollten. In ihrer Mehrzahl bestanden sie jedoch auf dem Recht der Beteiligung an den Beschlüssen der obersten Verwaltungsinstanzen. Die mit 33 gegen 20 Stimmen angenommene Entschliessung lautet:

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F., versammelt in Utrecht in den Tagen vom 13. bis 17. August 1951, hat die Frage der Beteiligung der Eisenbahner an der Verwaltung der Eisenbahnen geprüft und dabei folgende Tatsachen in Betracht gezogen:

In gewissen Ländern erheben die Gewerkschaften allgemein die Forderung auf das Recht der Beteiligung an der Verwaltung und Leitung der industriellen Betriebe und Industrien und an der Lenkung der Volkswirtschaft. Durch das Organ seines Kongresses vom Juli 1951 beglückwünschte der Internationale Bund freier Gewerkschaften die Gewerkschaften dieser Länder zu den bereits erzielten Erfolgen und sicherte den für diese Forderung kämpfenden Arbeitern seine Unterstützung zu.

In einer Anzahl Länder, in denen die Eisenbahnen in öffentlichem Besitz sind, ist dem Eisenbahnpersonal das Recht eingeräumt, durch berufene Vertreter in allen bedeutenden Angelegenheiten der Eisenbahnunternehmen mitzuberaten oder mitzubestimmen. In einigen Ländern erstreben die Eisenbahnergewerkschaften eine Erweiterung der bereits bestehenden Rechte. In Deutschland fordert die Eisenbahnergewerkschaft, dass Vertreter des Eisenbahnpersonals die Verantwortung für die Leitung des Eisenbahnunternehmens mit den vom Staate bestellten Verwaltern auf dem Fusse der Gleichberechtigung teilen.

Die gewerkschaftliche Forderung auf das Recht der Beteiligung des Eisenbahnpersonals an der Verwaltung der Eisenbahnen stützt sich auf folgende Erwägungen:

Das öffentliche Interesse erfordert, dass die Arbeit der Eisenbahner so geordnet und verwendet wird, dass sie dem öffentlichen Wohl in der bestmöglichen Weise dient.

Es liegt im Interesse der Eisenbahner, dass die den Eisenbahnunternehmen zugewiesenen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Aufgaben dem öffentlichen Wohl auf das Beste entsprechen und dass die bestmöglichen Bedingungen für ihre Erfüllung gewährleistet werden.

Es liegt ferner im Interesse der Eisenbahner, dass die Unternehmen, von deren Wohlstand gerechte Arbeitsbedingungen meistens abhängig sind, mustergültig verwaltet werden.

Die Eisenbahner sind allgemein der Ueberzeugung, dass sie auf Grund ihrer beruflichen Erfahrung instande sind, erfolgreich mitzuwirken an der Erfüllung der Aufgaben, die den Leitern des Eisenbahnwesens, zusammen mit denen aller anderen Verkehrsunternehmen, gestellt sind, und dass folglich ihre Beteiligung an der Leitung der Eisenbahnunternehmen im öffentlichen Interesse liegt.

Die Eisenbahner der meisten Länder vertreten die Auffassung, dass, weil ihr eigenes Los mit dem Geschick der Eisenbahnunternehmen verbunden ist, sie ein Anrecht darauf haben, in allen Angelegenheiten, die den Wohlstand und die Aufgaben dieser Unternehmen angehen, gehört zu werden oder mitzuentcheiden.

Die Konferenz schliesst sich diesen Erwägungen und Auffassungen an und empfiehlt daher den der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften, soweit es mit den in den einzelnen Ländern vorherrschenden Verhältnissen vereinbar ist, anzustreben:

- a) Vertretung mit beschliessender Stimme vor den oder in den Behörden, die die allgemeine Verkehrspolitik des Landes bestimmen;

- b) Vertretung mit beschliessender Stimme in der höchsten Leitung der Eisenbahnunternehmen;
- c) Errichtung von lokalen und nationalen Einrichtungen -- wo solche nicht bestehen -- durch die das Eisenbahnpersonal in direkter Aussprache mit den verantwortlichen Leitern des Betriebes oder Dienstes seinen Einfluss auf die Gestaltung der Arbeits- und Betriebsmethoden geltend machen kann."

Die Pensionen der Eisenbahner

Schliesslich besprach die Konferenz die Pensionen der Eisenbahner auf der Grundlage eines Berichtes, den Kollege Devaux, Generalsekretär des belgischen Eisenbahnverbandes, vorgelegt hatte. Meinungsverschiedenheiten zeigten sich nur in der Frage der Finanzierungsmethode der Pensionskassen. Kollege Devaux vertrat die Auffassung, dass das Kapitaldeckungsverfahren im Hinblick auf die Unbeständigkeit der Währungen und die sinkende Kaufkraft selbst der verhältnismässig beständigen Währungen ungeeignet ist. Er riet daher zur ausschliesslichen Verwendung des Umlageverfahrens, d.h. der Zahlung der Pensionen aus dem Produkt der laufenden Beiträge an die Pensionskasse oder der Aufnahme der Pensionen in die Betriebskosten der Eisenbahnen. Einige Delegierte vertraten die Auffassung, dass die Kaufkraft der Pensionen sich durch eine Kombination des Kapitaldeckungsverfahrens mit dem Umlageverfahren erhalten lässt. Die Konferenz enthielt sich eines Beschlusses in dieser Frage und beschränkte sich auf die in folgender Entschliessung enthaltene Erklärung des Programms der Eisenbahnergewerkschaften in der Frage der Pensionen:

"Die internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F., versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, stellt nach Besprechung des Berichtes über die Frage der Eisenbahnerpensionen mit Befriedigung fest, dass es in gewissen Ländern günstige Pensionsregelungen gibt.

Sie erklärt ferner:

Die Beständigkeit des Personalkörpers der Eisenbahnen liegt im öffentlichen Interesse. Diese Beständigkeit ist eine Vorbedingung der hohenberuflichen Eigenschaften und des Gemeinschaftsgeistes, die für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und das reibungslose Funktionieren des Betriebes unerlässlich sind.

Es liegt ebenfalls im öffentlichen Interesse, dass das Eisenbahnpersonal immer und in seiner Gesamtheit aus Personen zusammengesetzt ist, die über ihre Kräfte ohne merkliche Einschränkung verfügen.

Diese beiden Ziele lassen sich erreichen durch angemessene Ruhestandspensionen für die Eisenbahner und entsprechende Garantien für ihre Familien.

Die Konferenz unterstreicht den Wert der Erhaltung und, wo nötig, der Verbesserung der besonderen Pensionsordnungen der Eisenbahner, wie auch der Schaffung von Kassen, die allen Eisenbahnern offen stehen, dort wo es sie nicht gibt.

Sie erklärt, dass eine Verschlechterung der bestehenden Regelungen dem allgemeinen Interesse schädlich und obendrein ein Akt des sozialen Rückschritts wäre, dem die Gewerkschaften sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln widersetzen müssten.

Sie fordert die Gewerkschaftsorganisationen der Eisenbahner auf, sich in ihren Bestrebungen von folgenden Grundsätzen leiten zu lassen:

- 1) Die Altersgrenze der obligatorischen Pensionierung darf auf keinen Fall höher angesetzt sein als auf 65 Jahre.
- 2) Für diejenigen Eisenbahnergruppen, deren Beruf die Körperkräfte in einem beschleunigten Rhythmus abnützt oder eine hohe Reflexgeschwindigkeit erfordert, wie auch für alle Eisenbahner, die ihren Beruf in Gegenden mit nicht gemäßigtem Klima ausüben, muss das Alter der obligatorischen Pensionierung merklich unter 65 Jahren liegen und die Dienstzeit, die auf die volle Pension Anspruch gibt, entsprechend kürzer sein;
- 3) Für die Eisenbahner wie auch für ihre Arbeitgeber ist das Recht der fakultativen Pensionierung vor Erreichen der Altersgrenze einzuführen.
- 4) Der Eisenbahner, der wegen vorzeitiger Invalidität für jede Beschäftigung bei der Eisenbahn untauglich geworden ist, muss Anrecht haben auf eine Pension, die ihm gestattet, für seinen Unterhalt zu sorgen.
- 5) Der Eisenbahner, der infolge eines Arbeitsunfalls für jede Beschäftigung bei der Eisenbahn untauglich geworden ist, muss Anrecht haben auf die Pension, die er bei normaler Beendigung seiner Laufbahn bezogen hätte; diese Pension muss zu Lasten der Eisenbahn oder einer Unfallversicherung gehen.
- 6) Die Witwe eines Eisenbahners muss im allgemeinen Anrecht haben auf eine Leibrente vom Tode ihres Mannes an; Waisen müssen Anrecht haben auf eine zeitweilige Pension, die normalerweise bis zum Alter von 21 Jahren zu gewähren ist.
- 7) Die Gesamtheit der Pensionsbezüge eines Eisenbahners, der seine Laufbahn im normalen Pensionierungsalter abschliesst, darf nicht weniger als drei Viertel des Lohnes am Ende der Laufbahn betragen.
- 8) Die Pensionsbezüge der Witwe eines Eisenbahners dürfen nicht geringer sein als die Hälfte derjenigen, auf die der Verstorbene Anrecht hatte oder gehabt hätte; die Pension jeder Waise muss einen wesentlichen Teil der Pension des Vaters ausmachen.
- 9) Alle Pensionen müssen während ihrer ganzen Dauer ihre volle Kaufkraft bewahren und daher denselben Veränderungen unterworfen sein wie die Löhne und Gehälter der Eisenbahner im Aktivdienst."

EISENBAHNER

ARGENTIN EN

Die argentinischen Eisenbahner schlagen zurück (ITF) Trotz Unterdrückungsmassnahmen haben die argentinischen Lokführer und -heizer einen neuen Beweis ihrer Kampfesstärke geliefert, indem sie rasch auf die Ergreifung ihrer Gewerkschaft "La Fraternidad" durch General Peron reagierten.

Landesumfassende Streiks, die am 1. August begannen, haben den Verkehr auf zwei der wichtigsten Eisenbahnen stillgelegt, und die Regierung Perons sah sich erneut gezwungen, Streikbrecher einzusetzen, um den Eisenbahnbetrieb aufrecht zu erhalten.

Peron hat auch auf Dringlichkeitsgesetze aus der Kriegszeit zurückgegriffen, welche die Mobilisierung der Eisenbahner und ihre Unterstellung unter die Militärgesetze gestatten, um den Streik des Lokpersonals zu brechen, was ihm bisher nicht gelungen ist.

In einer am 8. August veröffentlichten Erklärung behauptete der argentinische Innenminister, "Terroristen" planten eine "Welle der Sabotage und Gewaltanwendung". Indem er Fälle der Sabotage anführte, die auf allen vier Hauptbahnen vorgekommen sein sollen, machte der Minister fast alle politischen Parteien Argentiniens, von den Kommunisten bis zu den Konservativen, wie auch nicht näher bezeichnete ausländische Regierungen für diesen neuen Widerstand gegen das Regime verantwortlich. Wie schon früher scheint Perons eigene Partei die einzige zu sein, die ihm Gefolgschaft leistet.

GROSSBRITANNIEN

Die britischen Eisenbahner fordern 10 % Lohnerhöhung (ITF) Drei bei der I.T.F. angeschlossene britische Eisenbahnergewerkschaften haben vor kurzem der Britischen Eisenbahnverwaltung und anderen Verkehrsverwaltungen, bei denen ihre Mitglieder beschäftigt sind, die Forderung auf eine allgemeine Lohnerhöhung von 10 % unterbreitet. Die Gewerkschaften -- Landesverband der Eisenbahner (N.U.R.), Vereinigung der Gehaltsempfänger im Verkehr (T.S.S.A.), Gewerkschaft des Lokomotivpersonals (A.S.L.E.F.) -- vertreten nahezu 600.000 britische Eisenbahner aller Grade.

Die Forderung stützt sich auf die Tatsache, dass die steigenden Lebenshaltungskosten die Lohnerhöhung von 7½ %, die im Februar gewährt wurde, bereits weitgehend zunichte gemacht haben. Es wird auch geltend gemacht, dass die Fehlbeziehung zwischen den Löhnen der Eisenbahner und denen der Arbeitnehmer anderer Industrien sich ausgesprochen nachteilig auf die Rekrutierung von neuem Personal auswirkt, und dass diese Lage behoben werden muss, wenn die Britischen Bahnen die Bedürfnisse der Industrie und des reisenden Publikums erfüllen sollen.

Der Umstand, dass diese neue Lohnforderung so rasch nach der Gewährung der Lohnerhöhung von 7½ % im vergangenen Februar gestellt wurde, ist darauf zurückzuführen, dass bei früheren Forderungen jeweils eine lange Zeit verstrich, bevor es zu einer Regelung kam. Dieser Umstand wird unterstrichen durch die Erklärung eines Funktionärs der T.S.S.A., der daran erinnerte, dass der letzten Forderung der Vereinigung, erhoben vor etwa einem Jahr, erst im Februar dieses Jahres entsprochen wurde, als die gewährte Erhöhung bereits durch die gestiegenen Lebenshaltungskosten ausgeglichen war.

INDIEN

Der Streit um Kaschmir bewirkt Verschiebung des Streiks der indischen Eisenbahner

(ITF) Am 10. August tagte in Bombay der Aktionsausschuss des Allindischen Eisenbahnerverbandes, der mit der Organisierung des auf den 27. August angesetzten Generalstreiks der indischen Eisenbahner beauftragt ist.

Der Ausschuss befasste sich auf seiner Tagung mit dem Inhalt eines Briefwechsels zwischen dem Vorsitzenden der Gewerkschaft, Jayaprakash Narayan, und Premierminister Nehru, sowie zwischen dem Generalsekretär, Guruswami, und dem indischen Verkehrsminister. Der Inhalt dieser Mitteilungen war vertraulicher Art und wurde daher nicht bekannt gegeben, jedoch heisst es, dass sie sich zur Hauptsache mit der Gefährdung der Sicherheit Indiens durch die Auseinandersetzung um Kaschmir befassten.

Angesichts der Vorstellungen der indischen Regierung und des Versprechens des Verbandes, bei der Verteidigung des Landes gegen jeden Angriff von aussen aktiv mitzuwirken, beschloss der Aktionsausschuss, den Streik der indischen Eisenbahner um zwei Monate zu verschieben. Der Ausschuss betont jedoch, dass eine Regelung der Streitfragen immer noch aussteht. Die Verordnung Nr. 1 von 1951, welche die Eisenbahner des Streikrechts beraubt, und der dem Parlament vorgelegte Gesetzesentwurf, der die Bestimmungen der Verordnung gesetzlich verankern soll, werden als eine Verletzung der Gewerkschaftsfreiheiten gebrandmarkt.

Der Allindische Eisenbahnerverband fordert die Regelung seiner Auseinandersetzung mit der indischen Regierung über die Durchführung der Empfehlungen einer Lohnkommission im Schlichtungsverfahren.

SÜDAFRIKA

Handwerker verlangsamten die Arbeit zur Unterstützung von Lohn- und Urlaubsforderungen

(ITF) Aus Capetown wird berichtet, dass 19.000 Eisenbahn-Handwerker, die am 25. Juni mit einem "Verlangsamungs-Streik" zur Unterstützung ihrer Forderungen auf

höhere Löhne und längeren Urlaub begannen, am 30. Juli wieder normal zu arbeiten begannen, nachdem eine Vereinbarung zwischen der Verwaltung der südafrikanischen Bahnen und der Vereinigung der Eisenbahn-Handwerker unterzeichnet worden war.

Auf Grund der Vereinbarung werden die bei der Eisenbahn beschäftigten Handwerker dem übrigen Personal bei der Festsetzung ihrer Löhne und allgemeinen Arbeitsbedingungen gleichgestellt. Die Handwerker hatten eine Erhöhung des Stundenlohnes von 3s.6d. auf 4s. und 35 Tage Jahresurlaub anstelle der jetzigen 23 Tage gefordert.

U.S.A.

Vermittlung in der Frage des Gewerkschaftszwangs gesucht

(ITF) Neun grosse Eisenbahngesellschaften der U.S.A. sind vom Landesschlichtungsamt angewiesen worden, Vertreter zu bezeichnen, die an Besprechungen über die Schlichtung eines Streitfalls zwischen den Gesellschaften

und 17 Gewerkschaften des nicht fahrenden Personals über die Einführung des Gewerkschaftszwangs teilnehmen werden.

Man erinnert sich, dass der amerikanische Kongress auf seiner letzten Session einen Zusatz zum Eisenbahn-Arbeitsgesetz verabschiedete, der

den Abschluss von Gewerkschaftszwangs-Vereinbarungen zwischen Gewerkschaften und Eisenbahnen gestattet. Bisher haben sich die Gesellschaften jedoch hartnäckig geweigert, nationale Konferenzausschüsse zur Besprechung der Einführung des Gewerkschaftszwangs auf ihren Bahnen zu bilden.

Kein Fortschritt in Besprechungen über die Forderungen der Gewerkschaften des fahrenden Personals

(ITF) Besprechungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und Vertretern der drei Gewerkschaften des fahrenden Personals der Eisenbahnen der U.S.A. über die schon

lange andauernde Auseinandersetzung über Löhne und Arbeitszeit finden laufend statt, aber bisher ist offiziell noch kein Fortschritt bekannt gegeben worden.

Gegen Ende Juli hat nun das Landesschlichtungsamt, unter dessen Leitung die Besprechungen stattgefunden hatten, bekanntgegeben, dass es dem Weissen Haus für "mögliche weitere Schritte" einen Bericht über die Lage zugestellt hat.

Das Schlichtungsamt unterliess es, zu erklären, was unter "möglichen weiteren Schritten" zu verstehen ist. Man hält allgemein dafür, dass das Schlichtungsamt der Auffassung ist, den Streitfall allein nicht beilegen zu können.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

NORWEGEN

Lohnverbesserungen für die Trondheimer Taxichauffeure

(ITF) In der ersten Augustwoche gab der norwegische Lohnausschuss seinen Schiedsspruch in dem kürzlichen Lohnstreit zwischen den Trondheimer Taxichauffeuren

und ihren Arbeitgebern bekannt. Der Schiedsspruch, der mit dem von den Arbeitgebern abgelehnten Entscheid des Bezirksvermittlers im wesentlichen übereinstimmt, sieht einen festen Lohn von 27 norw. Kronen (27s.) pro Woche vor. Dazu kommen 27 % der Bruttoeinnahmen des einzelnen Fahrers. Ueberzeit wird künftig mit 2 Kr. pro Stunde entlohnt. Das Urlaubsgeld beträgt 6,5 % der Bruttoeinnahmen des Fahrers in der Zeit, die er im Dienste seines Arbeitgebers verbracht hat.

Der Schiedsspruch gilt ab 7. August und ist bis zum 1. Mai 1952 befristet.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhung von 15 % für Rheinschiffer gefordert

(ITF) Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein I.T.F.-Mitglied) fordert eine Lohnerhöhung von 15 % für das Personal der Rheinschiffahrt.

Verhandlungen über die gewerkschaftlichen Forderungen haben begonnen.

Man erinnert sich, dass unser westdeutscher Mitgliedsverband vor kurzem eine ähnliche Forderung stellte für die auf den Kanälen und auf der Weser fahrenden westdeutschen Binnenschiffer.

HAFEN ARBEIT ER

GROSSBRITANNIEN

Wilde Streiks (ITF) In den vergangenen 3 Wochen ereigneten sich zwei wilde Streiks britischer Hafentarbeiter, die nun abgeschlossen sind.

Die erste Arbeitsniederlegung fand in Tilbury statt, wo rund 2.000 Stauer und Hafentarbeiter die Arbeit verliessen aus Protest gegen die Beschäftigung von 200 ihrer Kollegen durch eine private Stauerei auf einer Wochengrundlage. Die Streikenden behaupteten, die Beschäftigung von Hafentarbeitern durch private Gesellschaften auf ständiger Grundlage untergrabe die nationale Garantielohnordnung, und drückten die Befürchtung aus, eine Ausbreitung des Verfahrens würde zu einer Einschränkung des Umfanges der Arbeitgeberbeiträge an die Garantielohnordnung führen. Alle am Streik beteiligten Arbeiter nahmen am folgenden Tag die Arbeit wieder auf, nachdem Verhandlungen über den Streitfall begonnen worden waren.

In Glasgow legten 320 Hafentarbeiter am 2. August die Arbeit nieder zur Unterstützung von sieben ihrer Arbeitskollegen, die sich geweigert hatten, eine aus Italien eingetroffene Ladung Pferdefutter (Bohnen) auszuladen, weil sie vermuteten, dass die Ladung den Hautausschlag verursacht hatte, an dem einige unter ihnen litten. Alle beteiligten Arbeiter nahmen am folgenden Tag die Arbeit wieder auf, nachdem Vorkehrungen zur Desinfizierung der Ladung getroffen worden waren.

INDIEN

Die Hafentarbeiter von Bombay erhalten Zulage (ITF) Ein zwei Monate alter Streitfall zwischen der Stauer-Vereinigung von Bombay und der Hafentarbeitergewerkschaft von Bombay über deren Forderung auf Zahlung einer Lohnzulage in Höhe von drei Monatslöhnen hat nach dem Eingreifen des Zentralen Schlichtungsbeamten eine Lösung gefunden.

Die Vereinigung hat sich bereit erklärt, eine Zulage in Höhe des Grundlohnes für 45 Tage zu zahlen. Der Lohn von 39 Tagen wird auf das am 31. März 1951 zu Ende gegangene Jahr angerechnet, während der Lohn für die übrigen 6 Tage als Teil der für 1949/50 geschuldeten Zulage gilt.

Die Hafentarbeiter von Kalkutta drohen mit Streik (ITF) Der Vorstand der Hafentarbeitergewerkschaft von Kalkutta hat bekannt gegeben, dass er am 21. August den Streik ausrufen wird, wenn seinen Forderungen nach Erhöhung der Teuerungszulagen, entsprechend den Empfehlungen der Zentralen Lohnkommission, nicht entsprochen wird. Rund 30.000 Hafentarbeiter würden sich am Streik beteiligen.

SEELEUTE

U.S.A.

Seemannsgewerkschaften bestreiten die Zuständigkeit des Lohnstabilisierungsamtes (ITF) Zwei Seemannsgewerkschaften der U.S.A., die "National Maritime Union" und die "American Radio Association", die beide dem C.I.O. angehören, haben sich entschlossen, dem Lohnstabilisierungsamt das Recht der Beurteilung der in der letzten Zeit mit Schifffahrtsgesellschaften vereinbarten Lohnerhöhungen streitig zu machen. Diese sind in den Verträgen enthalten, die nach dem Abschluss des elftägigen Streiks im Juni dieses Jahres unterzeichnet wurden.

In einer Denkschrift an das Lohnstabilisierungsamt machen die beiden Gewerkschaften geltend, dass der Lohnstopp und die Beschränkung der Lohnerhöhungen auf 10 %, wie vom Amt vorgeschrieben, auf Seeleute auf Auslandsfahrt nicht anwendbar sind. Zur Unterstützung ihrer Behauptung weisen sie auf Abschnitt 713 des Verteidigungsproduktions-Gesetzes hin, der erklärt, dass die Bestimmungen des Gesetzes für die Vereinigten Staaten, ihre Gebiete und Besitzungen, wie auch für den Verwaltungsbezirk der Hauptstadt Washington gelten. Sie verweisen auch auf Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes zur Unterstützung ihrer Auffassung, dass USA-Fahrzeuge auf Auslandsfahrt nicht zum Gebiet der Vereinigten Staaten im Sinne der Preis- und Lohn-Kontrollgesetzgebung gehören. Rund 90 % der Seeleute, deren Heuern und Arbeitsbedingungen durch die umstrittenen Verträge geregelt sind, sind im Auslandsverkehr beschäftigt.

Man erwartet, dass der Ausgang des Streits nicht nur bedeutende Auswirkungen auf die Löhne von 86.000 Arbeitnehmern in der Seeschifffahrt, sondern auch auf die Stellung des Personals im transozeanischen Luftverkehr und im Ausland befindlicher amerikanischer Unternehmen haben wird.

SEEFISCHER

INTERNATIONAL

Englisch-norwegische Schlichtung in Walfang-Lohnstreit

(ITF) Nach dem Zusammenbruch von Verhandlungen zwischen britischen und norwegischen Walfang-Reedereien und Seemannsgewerkschaften, die im

Juli in Sandefjord stattfanden, ist nun bekanntgegeben worden, dass ein englisch-norwegisches Schiedsgericht eingesetzt werden soll, um den Lohnstreit beizulegen.

Das Schiedsgericht besteht aus einem Arbeitnehmer- und einem Arbeitgebervertreter aus jedem Land. Vorsitzender ist Arne Sunde, Norwegens ständiger Vertreter bei den Vereinten Nationen. Man erwartet, dass das Schiedsgericht entweder am 30. August oder am 6. September in Oslo zusammentritt.

NORWEGEN

Vermittlung erforderlich in Fischerei-Lohnstreit

(ITF) Lohnverhandlungen für rund 4.000 norwegische Hochseefischer, die zwischen der bei der I.T.F. angeschlossenen norwegischen Seemannsgewerkschaft und der Vereinigung

der Besitzer von Fischereifahrzeugen begonnen worden waren, gelangten am 31. Juli zu einem völligen Stillstand.

Die Seemannsgewerkschaft hat nun den Landesschlichtungsbeamten vom Zusammenbruch der Verhandlungen in Kenntnis gesetzt, und man erwartet, dass neue Besprechungen unter der Aufsicht des Schlichtungsbeamten in Kürze in Bergen, dem Ort früherer Diskussionen, stattfinden werden.

PERSONAL DER ZIVILLEN LUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für britische Piloten

(ITF) Gemäss einer neuen Vereinbarung zwischen den beiden verstaatlichten britischen Luftfahrtsbetriebe und der "British Air Line Pilots' Association" erhalten die Piloten Lohnerhöhungen zwischen £215

und £500 pro Jahr. Der Lohn von zweiten Offizieren wird von £600 auf £815 erhöht; das Maximum von £935 wird mit jährlichen Erhöhungen von £30 erreicht. Jungkapitäne, deren Anfangsgehalt bisher £1.000 betrug, erhalten nun £1.355 (Maximum £1.535). Kapitäne erster Klasse erhielten früher £1.500-£1.650, jetzt £2.150 gleich bei Ernennung.