



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 19

17. September 1951

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Gegenvorschlag der
Verwaltung auf die
Lohnforderung der
Gewerkschaften

(ITF) Die leitenden Funktionäre der drei bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften - National Union of Railwaymen, Transport Salaried Staffs Association,

Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen - hatten am 28. August 1951 eine Unterredung mit der Verwaltung der Britischen Bahnen über die von den Gewerkschaften zu Anfang des Monats erhobenen Lohnforderungen.

Anlässlich der Zusammenkunft machte die Eisenbahnverwaltung Gegenanschläge. Sie anerkennend sich, den Mindestlohn von £5.3.0 um 4s. auf £5.7.0 die Woche zu erhöhen. Die übrigen Eisenbahnergrade würden Zuschläge zwischen 4s. und 15s. die Woche erhalten.

Man erinnert sich, dass die drei Gewerkschaften die Forderung auf eine allgemeine Lohnerhöhung von 10 % für alle Eisenbahner mit Ausnahme des Werkstättenpersonals erhoben hatten. Sie begründeten die Forderung mit dem Hinweis auf die gestiegenen Lebenshaltungskosten und die nachteiligen Auswirkungen der niedrigen Eisenbahnerlöhne auf das Nachwuchsproblem. Eine weitere Lohnforderung, die jedoch keine bestimmten Zahlen nannte, wurde am 22. August von der N.U.R. und der "Confederation of Shipbuilding and Engineering Unions" für das Werkstättenpersonal vorgebracht.

INDIEN

Neue Besprechungen im
Lohnkonflikt der
indischen Eisenbahner

(ITF) Der Vorsitzende des bei der I.T.F. angeschlossenen Allindischen Eisenbahnerverbandes - der im vergangenen Monat aus Gründen der "nationalen Sicherheit" einen ge-

planten Generalstreik der indischen Eisenbahner um zwei Monate verschob - hatte am 18. August eine Unterredung mit dem indischen Eisenbahnminister.

Diese Unterredung, die einen vorbereitenden und abklärenden Charakter hatte, war am 29. August von der Aufnahme formeller Verhandlungen über die strittigen Fragen gefolgt. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen, aber der Vorsitzende der Gewerkschaft hat in einer Ansprache am 3. September bekanntgegeben, dass der Eisenbahnminister sich bereit erklärt hatte, ständige Organe zu schaffen, die zur Beilegung von Arbeitskonflikten dienen sollen.

Der Eisenbahnminister hat in bezug auf eine Erhöhung der Teuerungszulage Rücksprache mit dem Finanzminister genommen, dem der Standpunkt der Gewerkschaft in einer Denkschrift unterbreitet wurde.

Die Verhandlungen über die Forderungen der Gewerkschaft sollen noch diesen Monat eine Fortsetzung finden.

NACHSATZ

Ein Artikel aus der Feder des stellvertretenden Generalsekretärs der I.T.F., der sich mit den Streitfragen im indischen Eisenbahnkonflikt und der bisherigen Entwicklung der Situation befasst, ist in der Beilage zu der vorliegenden Nummer des Presseberichtes der I.T.F. enthalten.

Die Arbeitszeitgesetzgebung auf den indischen Bahnen

(ITF) Lt. einer Mitteilung des Internationalen Arbeitsamtes gilt auf den indischen Eisenbahnen seit 31. März 1951 folgende gesetzliche

Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten der Eisenbahner:

Bereich

Die Regelung gilt für alle Eisenbahner mit Ausnahme

- a) der Eisenbahner, die dem Fabrikgesetz (1948), dem Bergbaugesetz (1923) oder dem Handelsschiffahrtsgesetz (1923) unterstehen;
- b) des "ausgeschlossenen" Personals (Gaststättenpersonal, Bahnpolizei, Personal in leitenden und Vertrauensstellungen).

Klassifizierung der Beschäftigungen

Mit Ausnahme derjenigen des "ausgeschlossenen" Personals werden die Beschäftigungen aller Eisenbahner von der Verwaltung in eine von drei Gruppen eingeteilt, je nachdem, ob die Arbeit "intensiv", "häufig unterbrochen" oder "ununterbrochen" ist.

Die Beschäftigung eines Eisenbahners wird als "intensiv" bezeichnet, wenn sie anstrengend ist und ununterbrochene Konzentration oder harte körperliche Arbeit verlangt, die wenig Zeit für Entspannung gestattet.

Arbeitszeit

Ein Eisenbahner, dessen Beschäftigung als "intensiv" klassifiziert ist, darf im Monatsdurchschnitt höchstens 45 Stunden in der Woche arbeiten. Für Eisenbahner, deren Arbeit "ununterbrochen" ist, beträgt die wöchentliche Arbeitszeit im Monatsdurchschnitt 54 Stunden, für solche, deren Arbeit "häufig unterbrochen" ist, 75 Stunden.

Ruhezeiten

Eisenbahner, die "intensiv" oder "ununterbrochen" arbeiten, haben Anrecht auf eine am Sonntag beginnende wöchentliche Ruhezeit von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Stunden. Eisenbahner, deren Arbeit "häufig unterbrochen" ist, haben Anrecht auf eine wöchentliche Ruhezeit von 24 aufeinanderfolgenden Stunden (einschliesslich einer ganzen Nacht); "ausgeschlossene" Eisenbahner haben mindestens eine Ruhezeit von 48 aufeinanderfolgenden Stunden im Monat oder eine solche von 24 aufeinanderfolgenden Stunden im vierzehntägigen Zeitraum.

U S A

Gewerkschaften beschuldigen
die Regierung der
Interessenlosigkeit

(ITF) Die drei amerikanischen Gewerkschaften des fahrenden Personals (Lokführer, Heizer und Schaffner), über deren zwei Jahre alten Lohnstreit mit den Eisen-

bahngesellschaften wir schon wiederholt berichteten, haben nun von den Verwaltungen eine Antwort auf ihren Vorschlag erhalten, dass die Streitfragen im Schiedsverfahren beigelegt werden sollen.

Nach langen Wochen des Ausweichens und der Verzögerung erklären die Gesellschaften nun, dass sie bereit sind, sechs Fragen bezüglich der Dienstvorschriften einem Schiedsgericht zu unterbreiten, nicht aber die Fragen der Löhne und der Arbeitszeit, die der Kernpunkt der ganzen Auseinandersetzung sind.

Dieser Vorschlag der Eisenbahngesellschaften wird von den Gewerkschaften als "frivole Haltung in einer Frage nationaler Bedeutung" bezeichnet. Sie komme einer Ablehnung des Schlichtungsverfahrens gleich.

Die Gewerkschaften, welche die Regelung des ganzen Fragenkomplexes auf schiedsgerichtlichem Wege fordern, machen der Regierung, die gegenwärtig die oberste Verantwortung für den Eisenbahnbetrieb trägt, zum Vorwurf, dass sie angesichts der Verschleppungsversuche der Gesellschaften noch nicht in die Auseinandersetzung eingegriffen hat.

Schutz der Eisenbahner bei
Koordinierungsmassnahmen

(ITF) In New Orleans befindet sich seit einigen Jahren ein gewaltiger neuer Endbahnhof für den Reisendenverkehr im Bau, der fünf kleinere

Bahnhöfe, die von zehn Eisenbahngesellschaften benützt werden, ersetzen soll. Da man erwarten musste, dass eine Reihe von Eisenbahnern durch diese Zentralisierungsmassnahme ihren Arbeitsplatz verlieren würden, schrieb das zuständige bundesstaatliche Organ, die "Interstate Commerce Commission", bei der Erteilung der Baugenehmigung vor, dass den von der Massnahme "nachteilig berührten" Eisenbahnern während vier Jahren "Schutz" zu gewähren sei.

Nun steht aber fest, dass der Bau des neuen Bahnhofs erst 1954 abgeschlossen sein wird, weshalb zweiundzwanzig Eisenbahnergewerkschaften im vergangenen Jahr die Behauptung erhoben, dass die Schutzbestimmung nicht ehrlich gemeint gewesen sei, und die Sache vor Gericht brachten. Der Oberste Gerichtshof der U.S.A. gab im Mai 1950 den Gewerkschaften recht, indem er erklärte, die im Gesetz festgelegte Schutzzeit von vier Jahren sei nicht ein Maximum, sondern ein Minimum.

Die Gewerkschaften versuchten daraufhin, mit den am Bau des neuen Bahnhofs in New Orleans beteiligten Gesellschaften auf Grund des Entscheids des Obersten Gerichtshofes eine freiwillige Vereinbarung zu erzielen, die dem "Schutz" konkrete Form geben sollte. Die Gesellschaften weigerten sich jedoch und die "Interstate Commerce Commission" musste sich erneut mit dem Streitfall befassen.

In den Verhandlungen, die gegenwärtig vor einem Beamtten der I.C.C. vor sich gehen, fordern die Gewerkschaften, dass nicht nur die Bestimmungen des Gesetzes, sondern auch diejenigen des "Washington Job Protection Agreement" von den Gesellschaften auf Anordnung der I.C.C. zu verwirklichen sind. Bei letzterem handelt es sich um eine von den Gewerkschaften und der Mehrzahl der Eisenbahngesellschaften unterzeichnete freiwillige Vereinbarung über den Schutz von Arbeitnehmern, die von Koordinierungsmassnahmen und Zusammenlegungen im Eisenbahnbetrieb in Mitleidenschaft gezogen werden. Danach erhält

ein infolge solcher Massnahmen entlassener Eisenbahner 60 % seines durchschnittlichen Monatslohnes für eine Zeit von bis zu 5 Jahren, wobei die Dauer der Zahlungen von der Länge der Beschäftigung abhängig ist. Wesentlich ist aber dabei, dass diese Dauer erst von dem Augenblick an gerechnet wird, da der einzelne Eisenbahner infolge von Koordinierungsmassnahmen tatsächlich einen Verlust erleidet.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Schlichtung der Lohnforderungen des Autobuspersonals

(ITF) Auf einer Tagung des britischen Landesausschusses für den Autobusbetrieb, die am 30. August stattfand, stimmten die Vertreter der Arbeitgeber wie auch der Gewerkschaften dem Vorschlag zu, die gewerkschaftliche Forderung nach einer beträchtlichen Erhöhung der Löhne von rund 90.000 bei privaten Unternehmen beschäftigten Autobuslenkern, Schaffnern und Wartungsarbeitern auf dem Schlichtungswege beizulegen.

Die Arbeitgeber hatten sich anerbieten, die Löhne um 7s. die Woche zu erhöhen, aber dieses Angebot wurde von einer Delegiertenkonferenz am 29. August abgelehnt. Auf dieser Konferenz erklärten die Autobusarbeiter nachdrücklich, dass sie Lohnerhöhungen fordern, die mindestens denen entsprechen, welche im vorigen Monat das städtische Autobus- und Strassenbahnpersonal erhielt. Es handelt sich um Erhöhungen zwischen 7s.6d. und 11s. die Woche.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Die Arbeiter im Güterverkehr erhalten höhere Löhne

(ITF) Der bei der I.T.F. angeschlossene britische Transportarbeiterverband hat mit der "British Road Haulage Executive" (Verwaltung für Strassentransporte) Lohnerhöhungen für deren Personal vereinbart. Erwachsene Arbeiter erhalten 7s. mehr pro Woche; die Löhne des jugendlichen Personals werden entsprechend erhöht.

Die Lohnerhöhung gelangt auf alle lt. Tarifvertrag beschäftigten Arbeitnehmer zur Anwendung, ohne Rücksicht darauf, ob im Einzelfall bereits ein höherer Lohn gezahlt wurde als der im Vertrag vorgeschriebene Mindestlohn.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

FRANKREICH

Lohnerhöhungen für die französischen Binnenschiffer

(ITF) Auf Grund einer am 7. August 1951 in den zuständigen paritätischen Organen erzielten Vereinbarung erhalten alle Arbeitnehmer in der französischen Binnenschiffahrt eine Lohnerhöhung von 5 %. Alle Nebenbezüge, Zulagen usw. werden um 10 % erhöht. Die neuen Lohnsätze gelten ab 1. September 1951.

Der garantierte Mindestlohn bleibt auf 17.440 frs. *) für die Besatzungen der Schlepper und Güterbode festgesetzt; für die Schlepperbesatzungen im Hafen von Rouen beträgt er 16.770 frs.

Der Mindestlohn für Ueberstunden ist auf 122,7 frs. am Tag und 153,4 frs. in der Nacht festgesetzt.

*) £1 = 980 frs.

JAPAN

Veränderung der rechtlichen
Stellung der japanischen
Hafenarbeiter?

(ITF) Nach einer kürzlichen Meldung von Radio Kyoto beabsichtigt die japanische Regierung, den Hafenbetrieb zu einem öffentlichen Dienst zu erklären und auf ihn die

einschlägige Arbeitsgesetzgebung anzuwenden.

Der erforderliche Gesetzesentwurf soll dem japanischen Parlament anlässlich dessen nächster Session vorgelegt werden. Wird das Gesetz verabschiedet, so würde die Vorschrift, dass Streiks während eines Monats nach Feststellung eines Konfliktes verboten sind, auf die mehr als 1.500 japanischen Stauereibetriebe, die rund 60.000 Hafenarbeiter beschäftigen, ausgedehnt.

SEELEUTE

CHILE

Generalstreik der Seeleute
und Hafenarbeiter

(ITF) Nach einer Mitteilung des Seeleute- und Hafenarbeiterverbandes von Chile (ein I.T.F.-Mitglied) hat am 29. August 1951 ein Generalstreik

der chilenischen Seeleute und Hafenarbeiter begonnen, der gegenwärtig immer noch andauert.

Die Ursachen des Konfliktes gehen zurück auf 1947, in welchem Jahre die Gewerkschaft der chilenischen Hafenarbeiter und Seeleute, die den wichtigsten Bestandteil des jetzigen Verbandes bildet, dem Präsidenten der Republik den Entwurf eines Sozialversicherungsgesetzes vorlegte, der darauf abzielte, die geltenden Bestimmungen zu verbessern und auf die bisher ausgeschlossenen Gruppen der Seeleute und Hafenarbeiter auszudehnen.

Zwischen 1947 und 1950 versprach die chilenische Regierung wiederholt, dass die Vorschläge dem Parlament unterbreitet würden, was jedoch nie geschah. In dieser Zeit versuchte die Gewerkschaft mit allen ihr zur Verfügung stehenden erlaubten Mitteln, die Regierung zum Handeln zu zwingen.

Schliesslich ereigneten sich gegen Ende 1949 und anfangs 1950 aus Protest gegen die Verschleppung der Forderungen durch die Regierung eine Reihe spontaner lokaler und regionaler Arbeitsniederlegungen, die im Oktober des letzteren Jahres in einem Generalstreik gipfelten.

In jenem Augenblick gab die Regierung das Versprechen ab, dass sie dem Parlament empfehlen werde, die vorgeschlagenen Sozialversicherungsmassnahmen dringlich zu besprechen. Obwohl die Gewerkschaft schon öfters schlechte Erfahrungen mit den Versprechen der Regierung gemacht hatte, beschloss sie, deren Angebot anzunehmen, und stimmte einer vom Präsidenten der Republik mitunterzeichneten Vereinbarung zu, welche den Generalstreik beendete und, wenigstens was die Gewerkschaft betrifft, genau eingehalten wurde.

Seit der Unterzeichnung dieser Vereinbarung ist fast ein Jahr vergangen. Das Sozialversicherungsgesetz ist aber immer noch nicht verabschiedet, obschon der Verband zum Zeichen seines guten Willens verschiedenen von der Regierung vorgenommenen Änderungen des Gesetzesentwurfs zugestimmt hat. Die Unzufriedenheit, die sich natürlicherweise aus der Verzögerungstaktik der Regierung ergab, hat durch andere Umstände noch eine Verschärfung erfahren. Die niedrigen Löhne und das fortgesetzte Absinken des Lebenshaltungsstandes zwangen die Hafenarbeiter in verschiedenen Häfen, mehrmals zu streiken, um bessere Verhältnisse zu erkämpfen und die Behörden an die noch unerfüllten Versprechen zu erinnern.

Angesichts der sich ständig verschlechternden Lage beschloss der Landesvorstand des Verbandes im August 1951, einen Generalstreik aller Seeleute und Hafenarbeiter auszulösen. Der Streikbeschluss wurde von allen chilenischen Seeleuten und Hafenarbeitern gutgeheissen und diese leisteten der Streikanordnung ihres Verbandes bis zum letzten Mann Folge.

Neben der Hauptforderung bezüglich der Verbesserung der Sozialversicherungsgesetze stellt der Verband folgende Forderungen: Längerer bezahlter Urlaub, Anerkennung der Entscheidungen der Einteilungsstellen in bezug auf die von den Arbeitern gewisser Gruppen erworbenen Rechte, Aufhebung der den Gewerkschaften auferlegten Beschränkungen, Aufhebung des "Gesetzes zur Verteidigung der Demokratie" wegen Missbrauchen, Freilassung der wegen angeblicher Verstösse gegen dieses Gesetz Verurteilten, sowie Beilegung der gegenwärtigen Auseinandersetzung auf dem Verhandlungswege und Ergreifung von Massnahmen zur Verhinderung jedes weiteren Anstiegs der Lebenshaltungskosten.

DAENEMARK

Erhöhung der Teuerungszulagen (ITF) Infolge einer Ende Juli vom Dänischen Statistischen Amt bekanntgegebenen Erhöhung des Index der Einzelhandelspreise sind die an den Index gebundenen Heuern der erwachsenen dänischen Seeleute ab 1. September 1951 um 30 Kr. *) zu erhöhen.

Ausserdem wird der Lohnsatz für Ueberstunden erhöht um 18 Oere für Bootsleute, Pumpenleute, Zimmerleute und Vollmatrosen, und um 14 Oere für Leichtmatrosen und Jungmänner. Das "Matratzengeld", das ebenfalls mit dem Index verknüpft ist, wird für alle Gruppen um 80 Oere im Monat erhöht, das Verpflegungsgeld um 19 Oere im Tag.

Die neuen Monatsheuern betragen beispielsweise:

	<u>Grundheuer</u>	<u>Teuerungs-</u> <u>zulage</u>	<u>Insgesamt</u>
	Kr.	Kr.	Kr.
<u>Dreiwachen-System</u>			
Bootsmann	363.50	230.50	594.00
Pumpenmann	363.50	230.50	594.00
Zimmermann, 1 Jahr Seedienst	363.50	230.50	594.00
Zimmermann, weniger als 1 Jahr Seedienst	322.50	256.50	579.00
Vollmatrose	343.00	239.50	582.50
Leichtmatrose	191.50	285.00	476.50
Jungmann	84.00	101.00	185.00
<u>Zweiwachen-System</u>			
Bootsmann	363.50	291.00	654.50
Pumpenmann	363.50	291.00	654.50
Zimmermann, 1 Jahr Seedienst	363.50	291.00	654.50
Zimmermann, weniger als 1 Jahr Seedienst	322.50	315.00	637.50
Vollmatrose	343.00	300.50	643.50
Leichtmatrose	191.50	334.50	526.00
Jungmann	84.00	114.00	198.00

*) £1 = 19,34 Dänische Kronen.

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen in der Handelsschifffahrt

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Fachgruppe Seeschifffahrt, hat am 9. August 1951

ein auf der letzten Teuerung begründetes Zusatzabkommen zum Tarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt abgeschlossen.

Das Abkommen erhöht die Monatsheuern der Vollgrade um DM: 25,--. Die Offiziere auf Schiffen der Mitglieder des Verbandes Deutscher Reeder erhalten folgende Gehaltserhöhungen:

4. Offizier	. . . . .	11 %
3. " u. 4. Ingenieur	. . . . .	10 %
2. " u. 3. "	. . . . .	9 %
1. " u. 2. "	. . . . .	8 %
Leitender Ingenieur	. . . . .	7 %

Für die Offiziere auf Schiffen des Verbandes Deutscher Küstenschiffer betragen die Erhöhungen monatlich:

Kapitäne auf Schiffen bis 125 BRT	. . . . .	DM: 30,--
" " " über 125 "	. . . . .	" 35,--
Steuermann und Maschinist	. . . . .	" 30,--

In der Decksabteilung aller deutschen Seeschiffe gelten folgende neuen Monatsheuern:

1. Bootsmann, 1. Zimmermann	. . . . .	DM: 258,--
2. Bootsmann, 2. Zimmermann	. . . . .	" 240,--
Allein-Bootsleute und Allein-Zimmerleute	. . . . .	" 258,--
Vergütung für Zimmerleute mit eig. Geschirr	. . . . .	" 10,--
Segelmacher	. . . . .	" 240,--
Steuerer (Quartermeister)	. . . . .	" 240,--
Vollmatrosen	. . . . .	" 235,--
Leichtmatrosen	. . . . .	" 85,--
Jungmänner	. . . . .	" 65,--
Jungen	. . . . .	" 50,--

IRLAND

Seeleute streiken um höhere Heuern

(ITF) Rund 800 irländische Seeleute, Mitglieder der bei der I.T.F. angeschlossenen irländischen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften,

traten am 30. August in den Streik zur Unterstützung ihrer Forderung nach höheren Heuern.

Der Streik begann, nachdem das irländische Arbeitsgericht dem Angebot der Reeder, die Heuern um 9s.4d. die Woche zu erhöhen, zugestimmt hatte. Die Seeleute hatten das Angebot einmütig abgelehnt; ihre Gewerkschaft fordert nach wie vor eine Erhöhung der Wochenlöhne um 32s.6d.

Die Hafnarbeiter von Dublin sind zur Unterstützung der Seeleute ebenfalls in den Streik getreten.

SEEFISCHER

INTERNATIONAL

Schiedsgericht setzt höhere Heuern im Walfang fest

(ITF) Das internationale Schiedsgericht, das in Sandefjord (Norwegen) tagte, um den Streitfall betreffend die Heuern der britischen und norwe-

gischen Walfänger-Besatzungen beizulegen, hat nun seinen Entscheid gefällt.

Heuern und Zulagen wurden im Vergleich zur Fangzeit 1950/51 um 12 % erhöht. Ueberzeit an Sonntagen wird mit einem Zuschlag von 100 % (anstatt 75 % wie früher) entlohnt.

Die neuen Heuern und Zulagen gelten für die ganze Dauer der Fangzeit 1951/52 ohne Rücksicht auf allfällig ansteigende Lebenshaltungskosten oder Veränderungen der britischen oder norwegischen Tarifverträge für die Handelsschifffahrt.

Die an Offiziere und Besatzungsmitglieder auf "schwimmenden Fabriken" gezahlten Fangzuschläge werden um folgende Beträge erhöht:

Offiziere	Kr.	6.55	*)
Mannschaftsangehörige	Kr.	5.15	

Für die an Land stationierten Offiziere und Mannschaftsangehörigen beträgt die Erhöhung der Fangzuschläge:

Offiziere	Kr.	7.35
Mannschaftsangehörige	Kr.	5.75

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

NIEDERLANDE

Bildung einer einzigen
Gewerkschaft des
Bodenpersonals der K.L.M.

(ITF) Das Bodenpersonal der K.L.M. ist nun dem Beispiel des fliegenden Personals gefolgt und hat eine einzige Gewerkschaft gebildet. Die neue Organisation, die den Namen

"Algemene Bond van Luchtvaartpersoneel" (Allgemeiner Verband des Luftfahrtpersonals) trägt, führte ihren Gründungskongress am 1. September in Amsterdam durch.

Der Verband tritt an die Stelle von sechs kleinen Gewerkschaften, von denen sich jede um einen beruflichen Sektor des Bodenpersonals der K.L.M. kümmerte. Ortsgruppen sollen in Aalsmeer, Amsterdam, Amstelveen, Den Haag, Haarlemmermeer, Haarlem und Uithoorn geschaffen werden.

Die Mitgliedschaft des neuen Verbandes beträgt rund 1.000. Wie der Konferenzvorsitzende erklärte, gibt es aber unter dem Bodenpersonal des holländischen Luftfahrtbetriebes noch tausende Unorganisierter. Eine der ersten Aufgaben der neuen Organisation werde der Abschluss eines Kollektivvertrages für das Bodenpersonal der K.L.M. sein.

- - - - -

*) 1 nor. Kr. = ungefähr 1 Schilling.

Gerechtigkeit für die indischen Eisenbahner

von PAUL TOFAHRN

Am 6. Juli 1951 forderte der Generalrat des Allindischen Eisenbahnerverbandes die ihm angeschlossenen Gewerkschaften auf, ihren Mitgliedern mitzuteilen, dass sie die Hoffnung aufgeben müssen, gerechte Arbeitsbedingungen durch friedliche Mittel zu erzielen und dass die einzige noch unversuchte Möglichkeit diejenige einer Streikaktion sei. Die Gewerkschaften wurden damit beauftragt, ihre Mitglieder auf dem Abstimmungswege zu befragen, ob sie bereit seien, dieses letzte Mittel anzuwenden und am 27. August die Arbeit niederzulegen.

Die Bekanntgabe dieses Beschlusses hätte zu jeder Zeit im ganzen Lande eine Aufregung hervorgerufen. Umso grösser war ihre Auswirkung im Sommer 1951, denn die Aussicht auf einen Streik auf dem wichtigsten Bestandteil des Transportsystems war berechnet, die Hoffnung auf erfolgreiche Bekämpfung der Hungersnot zu vereiteln, die in dicht bevölkerten Gebieten des indischen Subkontinentes wütete.

War es gerechtfertigt, dass die Eisenbahner einen so schwerwiegenden Beschluss in einer so schwerwiegenden Situation fassten? Die Tatsachen müssen diese Frage beantworten.

Unter dem "Existenzminimum"

Im Jahre 1947 legte ein offizielles Organ, das den Namen Zentrale Lohnkommission trägt, die Regeln fest, welche massgebend sein sollten für die Lohnpolitik der indischen Regierung hinsichtlich ihrer eigenen Angestellten. Bei der Ausarbeitung dieser Regeln ging die Kommission von einer Definition des "Existenzminimums" aus. Sie hatte die Wahl zwischen zwei Definitionen, wie sie in folgenden Worten erklärte:

"Das 'Existenzminimum' kann so festgesetzt werden, dass bei seiner Unterschreitung der Mensch unterernährt ist, oder es kann bedeutend über dem 'Existenzminimum' festgesetzt werden, auf einem Niveau, wo Abwechslung in der Ernährung und die Aussicht auf kulturelles Leben oder Erholung ebenfalls möglich ist."

Die Kommission kam zum Schluss, dass "wir gegenwärtig nur das Ziel haben können, das 'Existenzminimum' im ersten Sinne zu verwirklichen".

Die Kommission setzte Lohnsätze fest für eine normale Wirtschaftslage des Landes und führte eine gleitende Skala von Teuerungszulagen ein für die Zeit, da die Preise noch über dem "Normalmass" liegen. In Anwendung des Grundsatzes, der die Löhne mit den Lebenshaltungskosten verknüpft, wurden die Teuerungszulagen erhöht - zum letzten Male anfangs 1949 -, aber um viel weniger als die Zentrale Lohnkommission auf Grund ihrer gleitenden Skala beantragte. Die Lebenshaltungskosten sind jedoch weiter gestiegen und neue Erhöhungen wurden fällig in den Jahren 1949, 1950 und 1951. Trotzdem wurden keine Erhöhungen gewährt und am 1. Juli 1951 betrug die Teuerungszulage 20 Rupien im Monat weniger als die Zentrale Lohnkommission empfahl, d.h. weniger als das Niveau, bei dessen Unterschreitung der Mensch unterernährt ist.

Was sind 20 Rupien? Ein Bahnunterhaltungsarbeiter verdient 65 bis 70 Rupien im Monat, ein Lokführer 75 bis 175. Es ist wahrscheinlich, dass nur wenige glückliche Lokführer mehr als 120 Rupien verdienen und dass die Masse der indischen Eisenbahnern mit 100 Rupien oder weniger auskommen muss. Es handelt sich damit um ein beträchtliches Absinken unter das "Existenzminimum" im ersten Sinne", d.h. unter das Ernährungsminimum.

Diese Tatsache allein liefert eine entscheidende Antwort auf die Frage, ob der Streikbeschluss der Eisenbahner gerechtfertigt war. Entscheidend nämlich für jeden Bürger eines demokratischen Staates.

47 weitere Gründe zur Unzufriedenheit

Aber es gibt noch andere Tatsachen. Die Ergebnisse von Verhandlungen, die jahrelang zwischen dem Eisenbahnerverband und der Eisenbahnverwaltung andauert haben, sind so bescheiden, dass es neben der Hauptforderung auf Erhöhung der Teuerungszulage um 20 Rupien 47 weitere ausstehende Forderungen grösserer und kleinerer Art gibt. Die Verhandlungen über diese Forderungen sind abgebrochen worden, weil die Antwort des Arbeitgebers auf jede einzelne unter ihnen ein glattes Nein ist.

Die indische Gesetzgebung bietet allerdings einen Ausweg aus der Sackgasse: das Gesetz über Arbeitskonflikte von 1947 ermächtigt die Regierung, Streitfälle einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Der Allindische Eisenbahnerverband bat daher die Regierung, von diesen Befugnissen Gebrauch zu machen, um eine Regelung der noch nicht beigelegten Forderungen zu erzielen. Die Regierung weigerte sich. Diese Weigerung lässt sich nicht als Beweis des Wunsches der Regierung auslegen, der Gerechtigkeit zu dienen und jeder Gewerkschafter in der Welt kann nichts anderes tun, als die Ueberzeugung der indischen Eisenbahner teilen, dass diese der Ungerechtigkeit zum Opfer gefallen sind.

Steine statt Brot

Der Beschluss des Verbandes vom 6. Juli zwang die Regierung zum Handeln. Sie erhöhte die Teuerungszulage um 5 Rupien im Monat. Gleichzeitig aber tat sie noch etwas anderes: sie erliess ein Dekret, dass das Gesetz über Arbeitskonflikte von 1947 für das Gebiet von Transport und Verkehr ausser Kraft setzte. Durch diese "Verordnung" musste sich die Regierung die Befugnis an, Streiks im Transportwesen bedingungslos und praktisch auf unbeschränkte Zeit zu verbieten. Die Verordnung auferlegt der Regierung mit keinem Satz und mit keinem Wort die Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass Streitfälle geregelt werden und die Arbeiter Gerechtigkeit mit andern Mitteln erlangen können.

Freundschaftliche Vorstellungen

Am 17. Juli erhielt die I.T.F. vom Allindischen Eisenbahnerverband einen dringenden Appell um Unterstützung. Am gleichen Tage sprach ein Vertreter der I.T.F. beim indischen Hochkommissar (Gesandten) in London vor. In einem am folgenden Tag überbrachten Schreiben beschwören wir die indische Regierung, sich zu verwenden, um eine Regelung herbeizuführen. Wir wiesen daraufhin, dass der richtige Ersatz für die Aufhebung des Streiksrechts das unparteiische Schiedsgerichtsverfahren sei. Wir schlugen vor, dass die

Regierung die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerverband anweisen sollte, die Verhandlungen wieder aufzunehmen, um eine Vereinbarung zu erzielen.

Im Hinblick auf gewisse Erklärungen in der indischen Presse setzten wir den indischen Hochkommissar am 1. August davon in Kenntnis, dass die I.T.F. nicht beabsichtige, nach Indien bestimmte Schiffe aufzuhalten.

Am 3. August gaben wir der indischen Regierung Kenntnis von unsern Auffassungen über die Verordnung, die sie ermächtigt, den Eisenbahnerstreik zu verbieten. Wir sahen eine Entschuldigung, nicht aber eine Rechtfertigung für den Erlass der Verordnung in der durch die Hungersnot geschaffenen ausserordentlich schwierigen Wirtschaftslage. Wir forderten nicht die sofortige und bedingungslose Aufhebung der Verordnung, schlugen aber vor, dass in den nächsten Monaten ein vom Parlament zu verabschiedendes Gesetz an ihre Stelle treten sollte, das demokratische Regeln für die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Transport und Verkehr schafft.

Die Verordnung, sagten wir, sei ein unvollständiges Stück Gesetzgebung, sie sei unüberlegt und für die Erhaltung des Arbeitsfriedens und die Sicherung der sozialen Gerechtigkeit ungeeignet. Wir forderten, dass die Verordnung mit weiser Zurückhaltung gebraucht werden sollte zur Verbotung des Eisenbahnstreiks für allerhöchstens 30 Tage, während welcher Zeit alle wichtigen Streitfragen durch direkte Verhandlungen oder durch Schlichtung zu regeln wären.

Am 10. August forderten wir eine Antwort vor dem Abschluss der Internationalen Eisenbahnerkonferenz, die vom 10. bis 18. August in Utrecht angesetzt war.

Am 17. August mussten wir jedoch an die Internationale Eisenbahnerkonferenz berichten:

- a) dass die indische Regierung nicht auf die freundschaftlichen Vorstellungen der I.T.F. geantwortet hatte;
- b) dass der Allindische Eisenbahnerverband auf Grund von Appellen der Regierung, die auf die Kriegsgefahr mit Pakistan hinwies, seinen Streik um zwei Monate verschoben hatte.

Die Diskussion auf der Konferenz über unsern Bericht war eine eindrucksvolle Demonstration der Solidarität mit den indischen Eisenbahnern. Die Konferenz richtete einen Appell an Premierminister Nehru, in welchem sie ihn an die Bande der Freundschaft zwischen ihm und unserm verstorbenen Generalsekretär, Edo Fimmen, erinnerte und ihn bat, unsern Mitgliedern in Indien zu helfen, Gerechtigkeit zu erlangen.

Vaterländische Pflichten

Zwanzig Tage nach der Absendung dieser Botschaft liegt noch keine Antwort vor. Die indischen Eisenbahner haben ihren Streik als "eine Angelegenheit vaterländischer Pflicht" verschoben. Aber Gerechtigkeit ist ihnen noch nicht zuteil geworden.

Kriegsgefahr - wir schauern, wenn wir dieses Wort in Diskussionen über die Beziehungen zwischen Indien und Pakistan hören -, ja selbst ein Kriegszustand entbindet eine Regierung nicht von ihrer Verpflichtung, für Gerechtigkeit in den Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu sorgen. Die indische Eisenbahnverwaltung darf nicht anders behandelt werden als irgend ein anderer indischer Arbeitgeber.

Ist sich die indische Regierung nicht bewusst, dass sie "als eine Angelegenheit vaterlandischer Pflicht" den indischen Eisenbahnern helfen muss, Gerechtigkeit zu erlangen? Die Erfüllung dieser Pflicht ist von Bedeutung, nicht nur für das innere Leben Indiens, sondern auch für seine Beziehungen mit der Aussenwelt.

Das Land Gandhis und Nehrus genießt die Sympathie der organisierten Arbeiter der ganzen demokratischen Welt. Diese Sympathie ist nicht unzerstörbar. Sie bleibt nur solange erhalten, als es in Indien ein aufrichtiges Streben nach sozialer Gerechtigkeit gibt.

Die kürzlichen Ereignisse auf den indischen Eisenbahnen haben darüber bei den Leitern von drei Millionen organisierten Eisenbahnern Zweifel wachgerufen. Die indische Regierung kann diese Zweifel zerstreuen, indem sie der Forderung nach Gerechtigkeit für die indischen Eisenbahner entspricht.

Anhang

1.) Appell der I.T.F. an die indische Regierung:

"Herrn V.K. Krishna Menon,
Hochkommissar für Indien,
India House, Aldwych,
London, W.C. 2.

Ihre Exzellenz!

Ich habe die Ehre, die Ihnen gestern mündlich gemachten Mitteilungen zu bestätigen und hiermit Ihr freundliches Angebot, sie an die Regierung weiterzuleiten, zu benützen.

Was wir zu sagen haben, ist, kurz gesagt, folgendes:

Wir sind äusserst besorgt über die Tatsache, dass der Streit zwischen der Verwaltung der indischen Eisenbahnen und dem Allindischen Eisenbahnerverband weiterhin ungelöst bleibt trotz angestrebter Versuche des indischen Eisenbahnverbandes während langer Zeit, Gerechtigkeit für seine Mitglieder auf dem Verhandlungswege zu erlangen.

Die Mitglieder des Eisenbahnverbandes, über 300.000 an der Zahl, haben nun das Gefühl, dass ihnen kein anderer Weg mehr offensteht als der des Streiks und sie haben daher beschlossen, in den Ausstand zu treten.

Wir haben nicht den geringsten Zweifel, dass die Forderungen des Eisenbahnverbandes berechtigt sind. Es kann auch keinen Zweifel darüber geben, dass die Eisenbahnergewerkschaften der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, wenn sie von den Tatsachen in Kenntnis gesetzt werden, den Beschluss ihrer Kollegen in Indien gutheissen werden.

Der indische Eisenbahnverband hat in den letzten Jahren zur Genüge bewiesen, dass er ebenso bemüht ist, wie die verantwortungsbewussten Eisenbahnergewerkschaften in andern Ländern, die Ergreifung von Streikmassnahmen zu vermeiden. Mit Rücksicht

auf die in Indien herrschende schwierige und gefährliche Lage verstehen wir voll und ganz den Wunsch Ihrer Regierung, den auf den 27. August festgesetzten Streik zu vermeiden. Wir haben jedoch die Pflicht, darauf hinzuweisen, dass von keiner Gewerkschaft erwartet werden kann, dass sie einem Streikverbot zustimmt, mit dem nicht die zwingende Anweisung an die beteiligten Parteien verbunden ist, ihren Streit einem unparteiischen Schiedsgericht zu unterbreiten. Das Recht des Arbeitnehmers auf Entzug der Arbeitskraft gehört zu den Grundlagen der Demokratie. Wenn dieses Recht zeitweilig aufgehoben wird, ist ein Ersatz fällig. Es muss dies das Schlichtungsverfahren sein.

Wir sind gewiss, dass der Beschluss der indischen Eisenbahner, zum Streik zu greifen, ein bitterer und verzweifelter ist. Er ist ausschliesslich von der Ueberzeugung eingegeben, dass ihnen angemessene Arbeitsbedingungen verweigert werden.

Wir appellieren daher an die indische Regierung und an den Premierminister - der bei den Organisationen der I.T.F. in hohem Ansehen steht - die Eisenbahnverwaltung aufzufordern oder anzuweisen, die Verhandlungen mit dem Allindischen Eisenbahnerverband wieder aufzunehmen und sie aufzufordern, mit dem festen Entschluss zu verhandeln, eine Regelung herbeizuführen, die allen indischen Eisenbahnern gestattet wird, ihre Arbeit ohne Unterbrechung und zu Bedingungen zu leisten, denen sie aus freiem Entschluss zugestimmt haben, womit die Durchführung der kürzlich erlassenen Verordnung überflüssig wird.

Eine Internationale Eisenbahnerkonferenz wird vom 13. bis 18. August 1951 in Utrecht, Holland, stattfinden. Wir hoffen sehr, dass der indische Delegierte auf dieser Konferenz in der Lage sein wird, zu berichten, dass der Arbeitsfrieden auf den Eisenbahnen seines Landes erhalten worden ist, und dass er in der Zukunft gesichert wird durch leistungsfähige Organe für Verhandlungen und Zusammenarbeit zwischen dem Allindischen Eisenbahnerverband und der Eisenbahnverwaltung.

Mit Vergnügen ergreife ich die Gelegenheit, die sich mir durch diesen Brief bietet, Ihnen für die Aufmerksamkeit zu danken, die Sie mir geschenkt haben.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

gez. P. Tofahrn

Stellv. Generalsekretär der I.T.F."

- 2.) Die Ansicht der I.T.F. über die Antistreik-Verordnung, die mündlich dem Büro des Hochkommissars in London und mit Telegramm dem Allindischen Eisenbahnerverband am 3. August mitgeteilt wurde:

"Guruswami, Mylapore, Madras 4. - Die Verordnung ist unvollständige Gesetzgebung, unangemessen und ungeeignet zur Erzielung sozialer Gerechtigkeit und Arbeitsfrieden auf den Eisenbahnen. Alle Beteiligten sollten die Verordnung nur als Lückenbüsser betrachten. Es besteht jedoch ein Bedürfnis für ein vom Parlament zu verabschiedendes Gesetz über Arbeitsbeziehungen im Transport und Verkehr. Dieses Gesetz sollte sich auf die Entschliessung des Binnenverkehrsausschusses der I.A.O. vom Mai 1947 stützen, deren Annahme unter Zustimmung aller indischen Vertreter erfolgte. Die Regierung sollte nun die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerverband anweisen, sofort die Verhandlungen über alle wichtigen Forderungen wieder aufzunehmen und den ernsthaften Versuch zu unternehmen, eine Verständigung zu erzielen. Wenn dies geschieht,

aber eine Verständigung bis zum 27. August nicht erfolgt, kann die Regierung einen Konflikt vermeiden durch weise Zurückhaltung im Gebrauch der ihr durch die Verordnung übertragenen Befugnisse. 30 Tage Streikverbot sollten genügen und sollten vom Verband eingehalten werden, sofern die Regierung gleichzeitig die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerverband anweist, ihren Streit innerhalb von 20 bis 25 Tagen entweder durch weitere direkte Verhandlungen oder durch ein freiwilliges Schlichtungsverfahren beizulegen. Es wäre von Hilfe, wenn die Regierung jetzt die Absicht bekanntgeben würde, die Verordnung in naher Zukunft durch ein passendes Gesetz zu ersetzen, das sich eignet für den doppelten Zweck: den ununterbrochenen Betrieb auf den Eisenbahnen zu sichern und den Eisenbahnern Gerechtigkeit widerfahren zu lassen.

gez. P. Tofahrn

Stellv. Generalsekretär der I.T.F."

,) Die Botschaft der I.T.F. an Premierminister Nehru:

"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.

Mit dem Ausdruck unserer Hochachtung im Namen der Konferenz

gez. P. Tofahrn

Stellv. Generalsekretär der I.T.F."