



## 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. 21/22

29. Oktober 1951

I. T. F.

Tagung des Generalrates  
 der I.T.F.

(ITF) Der Generalrat der I.T.F. hielt vom 10. bis 12. Oktober 1951 in Marseille seine alljährliche Tagung ab. Der Generalrat, der die

oberste Behörde der I.T.F. in der Zeit zwischen den Kongressen ist, besteht aus 33 Mitgliedern, welche die bei der I.T.F. angeschlossenen Länder und Ländergruppen vertreten, sowie aus den Sektionsvorsitzenden, dem Generalsekretär und dessen Stellvertreter, die ihm kraft ihres Amtes angehören. Wichtige Ereignisse in verschiedenen Ländern, wie die bevorstehenden allgemeinen Wahlen in Grossbritannien, verhinderten einige seiner Mitglieder an der Teilnahme oder Entsendung von Stellvertretern, so dass auf der Marseiller Tagung nur 25 Mitglieder anwesend waren, die folgende Länder vertraten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Holland, Italien, Japan, Norwegen, Oesterreich, Spanien (Geheimorganisationen), Schweden, Schweiz und Vereinigte Staaten. Der Präsident der I.T.F., Robert Bratschi, Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, führte den Vorsitz.

Rechenschaftsberichte

Ein Tätigkeitsbericht und Finanzbericht für 1950, sowie ein ergänzender Bericht über die ersten acht Monate des Jahres 1951, lagen vor. Diese Berichte befassten sich mit einer grossen Zahl von Fragen, einschl. der Durchführung der Kongressbeschlüsse und der Arbeit der sieben Sektionen, aus denen die I.T.F. sich zusammensetzt (Eisenbahner, Arbeiter im Strassenverkehr, Hafenarbeiter, Seeleute, Hochseefischer, Arbeiter der Binnenschifffahrt, Personal der Zivilluftfahrt).

Der Generalrat nahm Kenntnis von dieser Tätigkeit und genehmigte die ihm unterbreiteten Berichte.

Regionale Tätigkeit

Ein besonderer Punkt auf der Tagesordnung waren die Bemühungen des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften zur Förderung und Stärkung des freien Gewerkschaftswesens in verschiedenen Teilen der Welt. Der I.B.F.G. hatte die Internationalen Berufsekretariate ersucht, sich an den für diesen Zweck geschaffenen regionalen Einrichtungen zu beteiligen.

Die regionale Tätigkeit ist ein Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit schon seit dem Gründungskongress des I.B.F.G., der Ende 1949 in London stattfand. Regionale Einrichtungen gibt es bereits in Asien und Amerika, während Missionen zur Durchführung der vorbereitenden Arbeiten nach andern Teilen der Welt entsandt worden sind.

Die I.B.S. sind sich der Bedeutung dieser Arbeit voll bewusst, sowohl als ein Mittel zur Förderung der Ziele des freien Gewerkschaftswesens, als auch im Kampf gegen die Ausbreitung des Kommunismus in den unterentwickelten Gebieten der Welt. Auf Ersuchen des I.B.F.G. haben sie auf verschiedenen gemeinsamen Konferenzen geprüft, wie sie einen wirksamen Beitrag auf diesem Gebiet leisten können, zusätzlich zu demjenigen der nationalen Gewerkschaftsbünde. Die letzte dieser gemeinsamen Konferenzen, die im Dezember 1950 in Amsterdam stattfand, beschloss, die Empfehlung an die einzelnen I.B.S. zu richten, sich an der regionalen Tätigkeit des I.B.F.G. zu beteiligen und einen jährlichen Beitrag zu leisten, der im Verhältnis steht zu der Zahl der angeschlossenen Mitglieder, oder doch einen Beitrag, der ihrer Leistungsfähigkeit entspricht.

Das Exekutivkomitee und der Generalrat der I.T.F. bekannten sich zu der Auffassung, dass es die Pflicht der I.T.F. ist, einen grösstmöglichen Beitrag an die regionalen Bestrebungen des I.B.F.G. zu leisten. Gleichzeitig zog man aber in Betracht, dass die I.T.F. schon seit einer Reihe von Jahren ebenfalls auf regionalem Gebiet tätig ist und gegenwärtig regionale Büros in Bombay, Havanna und New York besitzt. Diese Arbeit ist von grosser Bedeutung für die besonderen Interessen der I.T.F. und sollte neben der Hilfeleistung an die Tätigkeit des I.B.F.G. fortgeführt werden. Man beschloss, die angeschlossenen Gewerkschaften um eine besondere Leistung zur Erleichterung der regionalen Arbeit des I.B.F.G. wie auch der I.T.F. zu ersuchen.

#### Japans wirtschaftliche Lage

Das japanische Mitglied des Generalrates legte im Namen des japanischen Seeleuteverbandes den Entwurf einer Entschliessung über die wirtschaftliche Lage Japans vor. Infolge der Ueberbevölkerung reicht die landwirtschaftliche Produktion Japans zur Deckung des Bedürfnisses nach Nahrungsmitteln bei weitem nicht aus. Japan muss deshalb in der Lage sein, Nahrungsmittel für seine Bevölkerung und Rohstoffe für seine Industrien einführen zu können, im Austausch gegen Fertigwaren und Dienstleistungen. Der Entschliessungsentwurf erklärte, dass Japan zu diesem Zwecke gestattet werden soll, sich an Handel, Schifffahrt und Fischfang zu beteiligen und Rohstoffe zu denselben Bedingungen wie andere Länder zu erwerben.

Der amerikanische Vertreter erklärte, dass der Grundsatz der Entschliessung ein klarer und gesunder sei, dass jedoch die Arbeitsbedingungen in Amerika wie auch in anderen Ländern vor dem Import von Waren, deren Produktion unter Ausbeutung der Arbeiter erfolgte, geschützt werden müssten, und dass dieser Schutz ebensowohl im Interesse der japanischen Arbeiter wie derjenigen anderer Länder liege.

Nachdem ein Unterausschuss, zusammengesetzt aus den Vertretern der Vereinigten Staaten, Japans und Norwegens und dem Generalsekretär der I.T.F., die Angelegenheit geprüft hatte, nahm der Generalrat einstimmig eine Entschliessung an, welche das Recht des japanischen Volkes auf Beteiligung am internationalen Handel, an der Schifffahrt und an der Hochseefischerei bestätigt, diese Beteiligung aber von der Einhaltung fairer Methoden und angemessener Normen in den betreffenden Ländern abhängig macht. Die Entschliessung lautet:

"Der Generalrat der I.T.F., versammelt in Marseille vom 10. bis 12. Oktober 1951, gibt seiner Befriedigung über die Unterzeichnung des Friedensvertrages von San Franzisko Ausdruck, der den Weg zur Wiedereingliederung Japans in die Gemeinschaft der freien Nationen freilegt.

Der Generalrat erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass die Satzungen der I.T.F. von dieser fordern, dass sie an der Errichtung einer Weltordnung mitarbeitet, die auf dem Zusammenschluss aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres gemeinsamen Wohles durch gemeinschaftliche Nutzung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Der Generalrat anerkennt die lobenswerten Bemühungen der japanischen Gewerkschaften um die Förderung und Entwicklung der Demokratie in ihrem Lande und unterstützt ihre Feststellung, dass es zur Entwicklung und Festigung der Demokratie dringend notwendig ist, dass die Einwohner des Landes in die Lage versetzt werden, einen vernünftigen Lebensstandard zu erreichen; denn die Fortdauer der Armut ist dazu angetan, den totalitären Kräften in die Hände zu spielen.

Da Japans landwirtschaftliche Hilfsquellen nie zur Erhaltung eines erträglichen Lebensstandards seiner Bevölkerung ausreichen können, glaubt der Generalrat, dass Japan in der Lage sein muss, auf angemessener Grundlage am internationalen Handel, an der Schifffahrt und an der Hochseefischerei teilzunehmen und landwirtschaftliche Produkte und Rohstoffe im Austausch gegen Fertigwaren, Fischereiprodukte und Schifffahrtsdienste einführen zu können.

Unter Vorbehalt der notwendigen Garantien, einschliesslich der allseitigen Beobachtung anerkannter Handelsmethoden und angemessener Arbeits- und sozialer Bedingungen, unterstützt der Generalrat die Forderung der bei der I.T.F. angeschlossenen japanischen Gewerkschaften auf das Recht des japanischen Volkes auf Beteiligung am Welthandel, an der Schifffahrt und an der Hochseefischerei und auf Zugang zu den Rohstoffen auf der Grundlage der Gleichberechtigung mit anderen Ländern."

#### Argentinische Gewerkschaften

Der Generalrat befasste sich auch mit dem mutigen Kampf, den die argentinischen Gewerkschaften unter dem Regime General Perons um ihr Fortbestehen führen. Der Generalrat gab seinen Gefühlen in folgender Entschliessung Ausdruck, deren Annahme ebenfalls einstimmig erfolgte:

"Der Generalrat der I.T.F., versammelt in Marseille vom 10. bis 12. Oktober 1951, hat Kenntnis genommen von den zahlreichen Beweisen der Entschlossenheit der argentinischen Transportarbeiter, die Freiheit und die demokratischen Rechte, deren das Regime General Perons sie beraubt hat, wiederzugewinnen.

Der Generalrat ist besonders beeindruckt von dem tapferen Kampf, den die Seeleute und Hafendarbeiter im Jahre 1950 und die Eisenbahner in letzter Zeit geliefert haben. Er versichert ihnen, dass sie nicht vergessen sind und dass sie in ihren Bestrebungen immer auf die Sympathie und Unterstützung der I.T.F. zählen können."

## I.T.F. - Kongress

Nächstes Jahr findet ein Kongress der I.T.F. statt. Der Generalrat setzte ihn auf den 16. - 23. Juli 1952 fest. Die Frage des Tagungsortes ist noch nicht ganz abgeklärt, aber es wird sich entweder um Stockholm oder Kopenhagen handeln.

## Ein Blick hinter den Eisernen Vorhang

Ein Zwischenspiel von ungewöhnlichem Interesse ereignete sich, als der Generalrat den tschechischen Lokführer Jaroslav KONVALINKA empfing, der, als er das von den Kommunisten in der Tschechoslowakei errichtete tyrannische Regime nicht länger ertragen konnte, mit seinem Zug, in welchem auch seine Familie Platz genommen hatte, über die tschechisch-deutsche Grenze in die Freiheit fuhr. Anhand von Tatsachen und Zahlen wies Kovalinka nach, dass der materielle Lebensstandard in der Tschechoslowakei in den letzten drei Jahren auf ein Minimum gesenkt worden ist, während die Arbeitslast äusserst schwer geworden ist. Die Tschechoslowakei wird in Russlands Interesse systematisch ausgeplündert. Die Atmosphäre ist so drückend, dass manche Kovalinkas Beispiel Folge leisten würden, wenn sie ihre Familien mit sich nehmen könnten. Der Generalrat beglückwünschte den tschechischen Kollegen im Laufe einer herzlichen Begrüssung zu seinem Mut und seiner demokratischen Ueberzeugung und wünschte ihm für sein Leben in der freien Welt alles Gute.

## Das Exekutivkomitee der I.T.F. tagte in Marseille

(ITF) Der Tagung des Generalrates, über die wir vorstehend berichten, ging eine Tagung des Exekutivkomitees der I.T.F. voraus, die am 8. und 9. Oktober 1951

ebenfalls in Marseille stattfand. Da der Generalrat unmittelbar darauf zusammentrat, war die Tagung des Exekutivkomitees zur Hauptsache Vorbereitungen und internen Fragen gewidmet.

Der Bericht des Sekretariats und der Finanzbericht wurden einstimmig angenommen. Der Tagung lag auch ein Bericht des Kollegen Trifon Gomez über seinen Besuch in Havanna vor, wo sich später auch der Generalsekretär zu ihm gesellte. Das lateinamerikanische Zweigsekretariat der I.T.F. in Havanna hat nun endlich zu funktionieren begonnen und man kann nun befriedigende Ergebnisse erwarten.

Das Exekutivkomitee befasste sich mit einem Schreiben der Gewerkschaftsinternationale der Land- und Lufttransportarbeiter (Berufsabteilung des W.G.B.), in welchem eine Zusammenkunft zur Besprechung gemeinsamer Aktionen vorgeschlagen wurde. Es entschied, dass angesichts der Erfahrungen in der Vergangenheit und der fortgesetzten Beleidigungen der I. T. F. und ihrer Leiter durch jene Organisation keine Grundlage existiert, welche die Annahme des Vorschlags rechtfertigen würde.

Vorschläge auf Beteiligung an der regionalen Tätigkeit des I.B.F.G. wurden an den Generalrat überwiesen.

Es wurde beschlossen, dass der nächste Kongress der I.T.F. vom 16. bis 23. Juli 1952 stattfinden soll, voraussichtlich in Stockholm oder Kopenhagen.

Das Exekutivkomitee entsprach den Aufnahmegesuchen folgender Gewerkschaften:

Holländischer allgemeiner Verband des Luftfahrt-personals	1.000 Mitgl.
Hafenarbeitersektion der finnischen allgemeinen Arbeitergewerkschaft	2.311 Mitgl.
Demokratische Hafenarbeitergewerkschaft von Triest	200 Mitgl.
Demokratische Seeleutegewerkschaft von Triest	376 Mitgl.
Rat der Transportarbeiter von Trinidad und Tobago	4.000 Mitgl.

Die nächste Tagung des Exekutivkomitees wird in der Woche nach Ostern 1952 stattfinden.

Reorganisation des lateinamerikanischen Zweigsekretariats der I.T.F.

(ITF) Am 30. bzw. 31. August 1951 fanden in Havanna (Kuba) zwei Sitzungen statt zur Besprechung verschiedener Aspekte der Arbeit des lateinamerikanischen Zweigsekretariats der I.T.F., dessen Errichtung,

wie man sich erinnert, nach der im September 1949 in Havanna abgehaltenen ersten lateinamerikanischen Regionalkonferenz der I.T.F. erfolgte.

Anwesend waren Omer Becu, Generalsekretär, Trifon Gomez, spanisches Mitglied im Exekutivkomitee der I.T.F., und Vertreter der vier bei der I.T.F. angeschlossenen kubanischen Transportarbeitergewerkschaften.

Nach einer gründlichen Aussprache über die bisherigen Leistungen des lateinamerikanischen Zweigsekretariats und die zu seiner teilweisen Reorganisation vorgeschlagenen Massnahmen wurde einstimmig beschlossen, einen neuen Ausschuss für das Zweigsekretariat zu bilden. Dieser besteht aus einem Sekretär, einem Delegierten des I.T.F.-Sekretariats in London und vier weiteren Mitgliedern, welche dem Sekretär bei seiner Arbeit behilflich sein werden.

Zu Mitgliedern des neugebildeten Ausschusses wurden ernannt: Sekretär: Rafael Otero (Eisenbahner); Delegierter: Calixto Sánchez (Personal der Zivilluftfahrt); weitere Mitglieder: Javier H. Bolaños (Eisenbahner), Ignacio González Tellechea (Seeleute), José Gómez García (Strassentransportarbeiter) und Alejandro Estrada (Personal der Zivilluftfahrt).

EISENBAHNER

ARGENTINIEN

Neue Verbrechen der Henkersknechte Perons

(ITF) Die I.T.F. hat vor kurzem Abschrift eines Telegramms erhalten, das dem Verteidigungsminister Argentiniens von Dr. Ramón A. Muñis zugestellt wurde, dem Anwalt, der mit der Verteidigung einer Reihe von Mitgliedern der argentinischen Gewerkschaft des Lokpersonals "La Fraternidad" beauftragt ist, die im vergangenen August im Laufe des zum Protest gegen die Uebernahme der Gewerkschaft durch Peron ausgerufenen Eisenbahnerstreiks verhaftet wurden.

In seinem Telegramm behauptet Dr. Muñis, dass ein Eisenbahner namens Carlos Necachea gefoltert wurde, um ihm ein "Geständnis", wie man das in totalitären Ländern nennt, abzuzwingen. Ausserdem führt er Erklärungen der Angehörigen von drei weiteren Eisenbahnern, namens B. Colebatti, P. Pistarini und V. Merressi, an, wonach letztere während ihrer Gefangenschaft ebenfalls miss-handelt worden sind.

Dr. Muñis weist darauf hin, dass die Eisenbahner im Augenblick ihrer Verhaftung bereits zum Militärdienst aufgeboten worden waren und sie infolgedessen auf Grund der Militärgesetze Anspruch auf Schutz vor den Ausschreitungen der Polizei Perons besitzen. Gleichzeitig erklärt er sich bereit, dem Verteidigungsminister konkrete Beweise zur Unterstützung seiner Behauptungen vorzulegen.

Weitere bei der I.T.F. eingetroffene Informationen beweisen die Wahrheit der Erklärungen von Dr. Muñis zur Genüge. Die Gefangenen waren während 15 Tagen in winzigen Zellen von nicht einmal 1 qm Bodenfläche untergebracht und durch Folterung gezwungen, Erklärungen zu unterzeichnen, die sie vorher unter ähnlichen Umständen gemacht hatten. Alsdann waren sie während sechs Tagen von jeder Verbindung mit der Aussenwelt abgeschnitten, während welcher Zeit sie weder Nahrung noch Wasser erhielten und ihre Zellen nicht einmal zur Verrichtung der Notdurft verlassen durften. Für diese Misshandlungen soll in erster Linie der berüchtigte peronistische Richter Francisco L. Menegazzi verantwortlich sein.

Die Veröffentlichung des I.E.F.G., betitelt "Blitzlicht", hat auch bekanntgegeben, dass Perons Polizei im Gefängnis befindliche Gewerkschafter foltert, um ihnen "Geständnisse" abzuwingen. Die beliebteste Methode im Villa Devoto-Gefängnis in Buenos Aires, wo manche von ihnen untergebracht sind, soll die "picana eléctrica", der elektrische Stachelstock, sein.

Die I.T.F. fordert erneut die Gewerkschafter der ganzen Welt auf, nachdrücklich zu protestieren gegen diese neuen Beispiele der unmenschlichen Terrorkampagne des Peron-Regimes gegen die mutigen argentinischen Arbeiter, die in ihrer Heimat um Freiheit und Gerechtigkeit kämpfen.

#### FRANKREICH

##### Gewerkschaften protestieren gegen neue Lohnerhöhungen

(ITF) Vertreter der französischen Eisenbahnergewerkschaften traten am 20. September in Paris zusammen, um die letzte den Eisenbahnern von

der Regierung gewährte Lohnerhöhung zu besprechen. Gewährt wurde eine Erhöhung von 12 % des Grundlohnes, der zeitweiligen Zulage, der Leistungsprämie, der örtlichen Teuerungszulagen und der Gratifikationen zum Jahresende ab 10. September.

Nach Schluss der Versammlung gaben die Gewerkschaften eine vereinbarte Erklärung heraus, in welcher sie gegen den willkürlichen Beschluss der Regierung in bezug auf die Eisenbahnerlöhne protestierten. Sie halten die von der Regierung gewährte Erhöhung für völlig unzureichend und fordern einen garantierten Mindestlohn von 23.600 Fr., sowie eine entsprechende Revision aller Lohnskalen, die Anwendung einer gleitenden Lohnskala ab 1. September und entsprechende Anpassungen der Ruhestandspensionen und Familienzulagen.

#### GRIECHENLAND

##### Erfolg im Kampf um höhere Pensionen

(ITF) Der griechische Landesverband der Eisenbahner hat dem Sekretariat der I.T.F. mitgeteilt, dass seine Bemühungen um die Er-

höhung der Pensionen der griechischen Eisenbahner zu einem Erfolg geführt haben,

Auf Grund der Forderungen unseres griechischen Mitgliedsverbandes hat der griechische Arbeitsminister beschlossen, ab 1. Oktober 1951 die Pensionen der Bediensteten der griechischen Staatsbahnen auf 80 % des zuletzt bezogenen Lohnes zu erhöhen.

Der griechische Landesverband der Eisenbahner ist von diesem wichtigen Erfolg sehr befriedigt, beabsichtigt aber nicht, auf seinen Lorbeeren auszuruhen. Er fordert die Ausdehnung der neuen Vorschrift auf das Personal der Privatbahnen und ist von einem erfolgreichen Ergebnis seiner Verhandlungen mit der Regierung überzeugt.

## INDIEN

Besprechungen vorläufig  
noch ohne bestimmtes  
Ergebnis

(ITF) Die letzte Reihe von Besprechungen zwischen dem indischen Eisenbahnerverband (ein I.T.F.-Mitglied) und der indischen Eisenbahnverwaltung ging am 1. Oktober zu Ende, ohne dass ein endgültiges Ergebnis erzielt worden wäre.

Die Besprechungen bezogen sich auf 18 Punkte, einschl. der Fragen der Fahrtbegünstigung, Berücksichtigung der Dienstzeit früherer Bediensteter der Staatsbahnen bei der Festsetzung ihrer Löhne nach den Empfehlungen der Zentralen Lohnkommission, Sonderzulagen für Dienst in Berggebieten, Ausbildungshilfe in gewissen Eisenbahnberufen und feste Anstellung von Aushilfspersonal.

In einer Presseerklärung des Eisenbahnministeriums heisst es, dass eine vorläufige Vereinbarung getroffen wurde in bezug auf Freifahrtsscheine, Anrechnung der Dienstzeit fr. Staatsbahnbediensteter und Festanstellung von Aushilfspersonal.

Der Generalsekretär des indischen Eisenbahnerverbandes, Kollege Guruswami, erklärte, er sei "von dem in den Besprechungen angewandten Verfahren" nicht befriedigt. Er wies darauf hin, dass die besprochenen Fragen weniger wichtig waren als die vom Verband aufgeworfenen grundsätzlichen Probleme. Nach der Meinung seiner Organisation gingen die Angebote der Regierung, selbst in den Fragen, über die eine vorläufige Einigung erzielt wurde, nicht weit genug. Die Verwaltung habe von den Delegierten des Verbandes ein Versprechen gefordert, dass sie die 18 besprochenen Punkte während mindestens einem Jahr ruhen lassen. Kollege Guruswami weigerte sich jedoch mit dem Hinweis darauf, dass er nicht ermächtigt sei, ohne vorherige Befragung der Gewerkschaften seines Verbandes ein solches Versprechen abzugeben.

## KUBA

Bedeutender Erfolg der  
kubanischen Eisenbahner

(ITF) Lt. einer Mitteilung des lateinamerikanischen Zweigsekretariats der I.T.F. hat der bei der I.T.F. angeschlossene kubanische Eisenbahnerverband vor kurzem nach langen und schwierigen Verhandlungen mit den zwei wichtigsten kubanischen Eisenbahngesellschaften bedeutende Verbesserungen für seine Mitglieder erzielt.

Der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen folgte auf das persönliche Eingreifen des kubanischen Staatspräsidenten, nachdem die hartnäckige Weigerung der Arbeitgebervertreter, in irgendeine der Forderungen unseres kubanischen Mitgliedsverbandes einzuwilligen, zu der Drohung eines Generalstreiks der kubanischen Transportarbeiter zum Zeichen der Solidarität mit ihren Eisenbahnerkollegen geführt hatte.

Die Gesellschaften haben sich nun verpflichtet, folgende vom kubanischen Eisenbahnerverband geforderten Verbesserungen zu gewähren:

Erhöhung der Löhne und Gehälter aller Eisenbahner mit einem Monatsverdienst von \$150 (\$1 = 2.80 kubanische Pesos) oder weniger um 11 %, der Eisenbahner mit einem Monatsverdienst von mehr als \$150 um 8 %.



Folgende monatliche Dienstalterszulagen werden gewährt: bis und mit 10 Jahre Eisenbahndienst \$2, 11 bis 15 Jahre \$6, mehr als 15 Jahre \$10.

Die Arbeitszeit beträgt in Zukunft 35 Stunden pro Woche für Büropersonal und 40 Stunden pro Woche für alle übrigen Eisenbahner.

Vereinbart wurde ausserdem, dass jeder Eisenbahner mit 5 und mehr Dienstjahren einen jährlich zu erneuernden Ausweis erhält, der ihn zu beliebigen Fahrten auf dem Netz der beiden Gesellschaften berechtigt.

U. S. A.

Ausschuss stimmt der Erhöhung der Eisenbahnerpensionen zu

(ITF) Der zuständige Ausschuss des amerikanischen Senats gab am 19. September seine Zustimmung zu einem Gesetzentwurf, der eine Erhöhung der Leistungen der

Eisenbahnpensionskasse vorsieht. Die Eisenbahnerpensionen sollen um 15 %, die Zahlungen an Familienangehörige um 33 1/3 % erhöht werden. Einige Mitglieder des Ausschusses versagten dem Gesetzesentwurf ihre Zustimmung, weil sie die Erhöhung für ungenügend hielten.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

FRANKREICH

Die Pariser Taxichauffeure wollen sich an die Verkehrsregeln halten

(ITF) Die Pariser Taxichauffeure, die im vergangenen Monat einen 24-stündigen Streik durchführten, um auf diese Weise gegen die Durchführung von polizeilichen

Vorschriften zu protestieren, die ärztliche Untersuchungen für sie vorsehen, haben die Drohung erhoben, dass sie sich von einem noch unbekanntem Zeitpunkt an an die Verkehrsvorschriften halten würden.

Die drei Gewerkschaften der Taxichauffeure sollen mit der Verteilung von Flugschriften begonnen haben, welche die Chauffeure aufklären über die polizeilichen Verkehrsvorschriften, die peinlich genau eingehalten werden sollen, sofern die Vorschriften, die bei den Chauffeuren Anstoss erregt haben, nicht in naher Zukunft zurückgezogen werden.

Die Taxichauffeure glauben, dass der Pariser Verkehr bei Anwendung dieser Taktiken - nach den Vorschriften muss der Autolenker jedesmal anhalten, wenn ein Fussgänger seinen Fuss auf die Strasse setzt, bei der Annäherung an private Ein- und Ausfahrten und Eingänge von Eisenbahnstationen muss er vorsichtigerweise für einen Augenblick anhalten usw. - so sehr verlangsamt wird, dass sich grosse Verkehrsstockungen ergeben.

Wie wir früher berichteten, verlangen die Taxichauffeure, dass ein vom französischen Arbeitsministerium auszustellendes Gesundheitszeugnis an die Stelle der von der Polizei vorgeschriebenen periodischen ärztlichen Untersuchung treten soll. Sie fordern auch, dass Taxichauffeure, die ihren Beruf auf Grund des Ergebnisses der Untersuchungen nicht mehr ausüben können, einer andern Beschäftigung versichert sein müssen.

GROSSBRITANNIEN

Höhere Löhne für Autobuspersonal in der Provinz

(ITF) Das britische Schiedsgericht, das sich mit den Lohnforderungen befasste, die im Namen von 96.000 Arbeitern und Angestellten der

Autobusgesellschaften in der Provinz eingereicht worden waren, hat nun seinen Entscheid bekanntgegeben.



Auf Grund dieses Schiedsspruches erhalten Fahrer, Schaffner und angelernte Arbeiter (Grad I) rückwirkend ab 1. September eine Erhöhung des Wochenlohnes um 8 Schilling. Der Lohn der angelernten Arbeiter (Grad II) steigt um 7s,6d. pro Woche, derjenige der angelernten Arbeiter (Grad III) und Putzer um 7 Schilling die Woche. Gelernte Wartungsarbeiter erhalten einen Zuschlag zu ihrem Wochenlohn von 11s.

Der Schiedsspruch sieht ausserdem einen verbesserten Jahresurlaub vor. In Zukunft erhalten Autobusleute nach drei Dienstjahren einen Urlaub von 2 Wochen anstatt einer Woche wie bisher.

#### Londoner Autobusleute prüfen neues Angebot der Verwaltung

(ITF) Das Personal der Londoner Autobus-, Strassenbahn- und Trolleybusbetriebe, das am 18. September ein Angebot der Londoner Verkehrsverwaltung auf Erhöhung der Löhne

um rund 7s. pro Woche abgelehnt hatte, wurde am 10. Oktober von seiner Gewerkschaft, der bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Transportarbeitergewerkschaft, davon in Kenntnis gesetzt, dass die Verkehrsverwaltung ihr Angebot auf 8s,6d. pro Woche erhöht hatte.

Ein Beschluss kam auf der Delegiertenkonferenz, in der die Ankündigung erfolgte, nicht zustande. Eine Reihe von Delegierten wandte sich nachdrücklich gegen die Annahme des neuen Vorschlages, weshalb die Angelegenheit den 140 beteiligten Ortsgruppen der Transportarbeitergewerkschaft zur Prüfung vorgelegt wird.

Man erinnert sich, dass das frühere Lohnangebot der Londoner Verkehrsverwaltung vom Autobuspersonal mit der Begründung abgelehnt wurde, dass es zu Erhöhungen berechtigt ist, die mindestens denen entsprechen, welche im August rund 60.000 Arbeitnehmer der städtischen Autobus-, Strassenbahn- und Trolleybusbetriebe erhalten haben. Die gegenwärtigen Verhandlungen betreffen rund 58.000 Angestellte und Arbeiter.

#### INDIEN

#### Die Arbeitsbedingungen der indischen Strassenbahner

(ITF) In seinem Mitteilungsblatt "Industry and Labour", Ausgabe vom 1. Oktober 1951, gibt das Internationale Arbeitsamt eine Zusammenfassung der Ergebnisse einer Unter-

suchung, die das indische Arbeitsamt durchgeführt hat über die Arbeitsbedingungen der Strassenbahner in drei indischen Städten, Bombay, Kalkutta und Madras, und die für ihre Wohlfahrt getroffenen Vorkehrungen. Nachstehend geben wir die Hauptpunkte wieder:

#### Arbeitszeit

In der Regel gilt für alle Arbeitnehmer eine wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden, während der Arbeitstag für die in der allgemeinen Schicht eingesetzten Strassenbahner 8 Stunden bei einem Gesamtumfang der Schicht von 8 ½ bis 9 Stunden beträgt.

#### Nachtarbeit

In Bombay haben die Nachtschicht leistenden Strassenbahner eine kürzere Arbeitswoche von 45 Stunden und ihr Lohn ist um 5 % höher. Die in der Nachtschicht eingesetzten Arbeitnehmer des Strassenbahnbetriebes von Kalkutta geniessen freie Beförderung zum und vom Arbeitsplatz.

### Urlaub und Feiertage

Die Strassenbahner in Bombay haben Anspruch auf zehn Tage Krankenurlaub und zehn weitere bezahlte Urlaubstage im Jahr neben einem bezahlten Jahresurlaub von 24 oder 30 Tagen je nach der Gruppe, zu der sie gehören. In Madras haben die Strassenbahner Anspruch auf einen bezahlten Urlaub von 21 Tagen nach Vollendung von zwölf Dienstmonaten. Neben dem gewöhnlichen Krankenurlaub können sie von der Arbeit abwesend sein, wenn sie sich in Quarantäne befinden, oder einen besonderen Krankheitsurlaub erhalten im Falle von gewissen Krankheiten. Das Personal der technischen Abteilung der Strassenbahnen von Kalkutta erhält 14 Tage Jahresurlaub, sieben Tage Sonderurlaub und 28 Feiertage (12 davon mit Lohnzahlung) im Jahr, während das Personal der Betriebsabteilung Anspruch hat auf 10 Tage Sonderurlaub und 21 Tage Jahresurlaub.

### Wohlfahrt

Alle drei Strassenbahngesellschaften unterhalten Kliniken für ihr Personal, die von einem praktischen Arzt geleitet werden. Kantinen gibt es bei den verschiedenen Garagen. Bei allen drei Betrieben gibt es auch Erholungseinrichtungen und Sportanlagen.

### Wohnen

In Bombay stellt die Gesellschaft 294 Betten für Junggesellen und 180 Zimmer für Verheiratete zur Verfügung. Im Monat beträgt die Miete für ein Bett 12 Annas (1 Rupie = 16 Annas = 1s. 6d.), für ein Zimmer schwankt sie zwischen 8 und 23 Rupien, je nach der Grösse. Die Strassenbahnen von Kalkutta besitzen Unterkunftsmöglichkeiten für etwa 730 Arbeitnehmer gegen Miete. Andere erhalten eine Wohnungszulage von 2½ Rupien im Monat. Die Strassenbahn von Madras stellt keine Unterkunft zur Verfügung.

### Fürsorge

Fürsorgekassen gibt es bei allen drei Gesellschaften. Der Beitrag des Arbeitnehmers schwankt zwischen 6 1/4 und 7 1/2 % des Lohns oder Gehalts, während der Arbeitgeber einen ähnlichen Beitrag zahlt. In Bombay und Madras erhalten die Arbeiter bei der Zurruesetzung eine einmalige Zahlung, falls gewisse Bedingungen erfüllt sind. In Bombay schwankt diese Zahlung zwischen dem Lohn für drei Monate und demjenigen für 12 Monate je nach der Dienstdauer. In Madras beträgt sie ein Viertel des Monatslohns für jedes Dienstjahr.

## ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

### FRANKREICH

#### Neue Lohnerhöhungen

(ITF) Am 26. September 1951 fasste der zuständige paritätische Ausschuss den Beschluss, die den französischen Binnenschiffern ab 1. September gewährte Erhöhung der Löhne und Zulagen ab 1. Oktober 1951 nochmals zu verbessern.

Man erinnert sich, dass die französischen Binnenschiffer am 1. September eine Erhöhung des Grundlohnes um 5 % und der Zulagen um 10 % erhielten. Die neue Vereinbarung sieht eine

einheitliche Erhöhung der Löhne und Zulagen um 15 % vor. Nur die Zulage für Lotsendienste ist davon ausgenommen.

Die neuen Mindestsätze für Ueberzeitarbeit betragen 141 Francs (£1 = 980 Francs) pro Stunde für Tagesarbeit und 176,25 Francs für Nachtarbeit.

#### HAFENARBEITER

##### FRANKREICH

###### Neufestsetzung der Löhne

(ITF) Eine Vereinbarung, die am 28. September zwischen dem Landesverband der Hafenbetriebe und den drei französischen Hafentarbeitergewerkschaften unterzeichnet wurde, legt neue Stundenlohnsätze für die französischen Hafentarbeiter fest.

Die neuen Stundenlöhne, die am 29. September in Kraft traten, betragen: Paris 115 frs.; Häfen der Kategorie A 110.70 frs.; Kategorie B 107.80 frs.; Kategorie C 105 frs.; Kategorie D 93.35 frs.; in Flusshäfen ausserhalb von Paris gelten die Pariser Lohnsätze mit der zonalen Anpassung, die normalerweise auf den garantierten Mindestlohn zur Anwendung gelangt.

Im Falle späterer Anpassungen des garantierten Mindestlohnes verpflichten sich die Unternehmer, neue Verhandlungen zu beginnen, um die Auswirkung solcher Anpassungen auf die Löhne der französischen Hafentarbeiter zu prüfen.

##### GROSSBRITANNIEN

###### Untersuchungsausschuss lehnt Forderungen der Leichter-Besetzungen ab

(ITF) Die im Namen von mehr als 4.000 Londoner Leichter- und Schlepperarbeitern erhobene Forderung auf eine Sonderzulage von 1s.6d. pro Tag ist von einem Untersuchungsausschuss des britischen Arbeitsministeriums abgelehnt worden. Der Untersuchungsausschuss hatte sich mit den Forderungen der Arbeitnehmer seit dem Abbruch einer viertägigen "Arbeit nach Vorschrift" - Bewegung am 20. September befasst.

Der am 11. Oktober herausgegebene Bericht des Ausschusses erklärte ausserdem, die weitere Forderung der Gewerkschaft der Leichter- und Schlepperarbeiter, lautend auf eine einheitliche Lohnzulage von £1 pro Woche, sei nicht gerechtfertigt, sofern es sich um eine Lohnerhöhung handelt, die ausserhalb der Landesverhandlungsorgane zustandekommen soll. Der Ausschuss sei allerdings der Meinung, dass ein neuer Lohnsatz an die Stelle der gegenwärtigen Bezahlung treten soll, die seit 1920 die gleiche geblieben ist.

Fast unmittelbar nach der Bekanntgabe des Untersuchungsberichtes beschlossen die Leichter- und Schlepperbesetzungen, das Arbeiten nach Vorschrift wieder aufzunehmen.

##### U. S. A.

###### Bedeutender Erfolg der Hafentarbeiter der I.L.A.

(ITF) Rund 65.000 Hafentarbeiter an der Ostküste der U.S.A., die der "International Longshoremen's Association" (eine I.T.F.-Gewerkschaft) angehören, haben mit mehr als Zweidrittelsmehrheit einem auf zwei Jahre befristeten neuen Lohnvertrag zugestimmt, den die Gewerkschaft nach mehrwöchigen und schwierigen Verhandlungen mit der New Yorker Reedervereinigung erzielt hatte.

Der neue Vertrag, der rückwirkend ab 1. Oktober in Kraft tritt, stellt einen bedeutenden Erfolg der Hafendarbeiter der I.L.A. dar. Er umfasst eine Erhöhung des normalen Stundenlohnsatzes von 2 Dollar auf \$2.10 und des Ueberstundensatzes von \$3 auf \$3.15. Der Beitrag der Arbeitgeber an die gewerkschaftliche Unterstützungskasse steigt um 1 1/4 Cent pro geleistete Arbeitsstunde auf 5 Cent pro Arbeitsstunde.

Es ist der Gewerkschaft auch gelungen, eine Herabsetzung der Zeitperiode zu erzielen, die Anspruch auf einen Jahresurlaub gibt. Die Hafendarbeiter erhalten nun eine Woche Urlaub nach 700 Arbeitsstunden und zwei Wochen nach 1.200 Stunden, gegenüber 800 bzw. 1.350 Stunden. Die New Yorker Reedervereinigung hat auch der gewerkschaftlichen Forderung nach einem einmaligen Arbeitsantritt (Ausgucken) pro Tag um 7.55 Uhr anstelle des früheren zweimaligen Arbeitsantritts pro Tag zugestimmt. Ausserdem wurde ein Einverständnis erzielt über besondere Vorkehrungen zur Einstellung von Hafendarbeitern, die um 17.00 Uhr und später zur Arbeit antreten.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Kanada ratifiziert das Uebereinkommen über das Mindestalter auf See

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt hat bekanntgegeben, dass Kanada am 10. September 1951 das Internationale Arbeitsübereinkommen Nr. 58 über das Mindestalter für die

Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung auf See (revidiert 1935) ratifiziert hat. Kanada ist damit das elfte Land, welches die Ratifizierung dieses Uebereinkommens vorgenommen hat.

BRASILILIEN

Lohnerhöhungen gefordert

(ITF) Die brasilianische Seefahrtszeitschrift "BIHOM" berichtet, dass der brasilianische Landesverband der Seeleute und Binnenschiffer der

brasilianischen Reedervereinigung vor kurzem Vorschläge für Lohnerhöhungen unterbreitet hat.

Der Seeleuteverband begründet seine Vorschläge mit dem Hinweis darauf, dass der in letzter Zeit erfolgte Anstieg der Lebenshaltungskosten eine Neuanpassung der Löhne zwingend verlangt, wenn diese mit den steigenden Preisen Schritt halten sollen.

Die Vorschläge des Verbandes lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen:

<u>Gegenwärtige Monatsheuern</u>	<u>Verlangte Erhöhung</u>
bis Crs. 2.000 *)	55 %
Crs. 2.001 bis Crs. 3.500	40 %
Crs. 3.501 bis Crs. 4.500	35 %
Crs. 4.501 bis Crs. 7.500	30 %
Crs. 7.501 und mehr	Crs. 1.500

Ausserdem fordert die Gewerkschaft für Seeleute mit mehr als 15, 20 und 25 Dienstjahren eine besondere Dienstalterszulage von 10 bzw. 15 und 25 % der vorgeschlagenen neuen Monatsheuern.

\*) 52.41 Cruzeiros = £1.

## CHILE

Massregelungen finden  
trotzdem statt

(ITF) Der chilenische Verband der Seeleute und Hafenarbeiter (ein I.T.F.-Mitglied) führt am 14., 15. und 16. November einen ausser-

ordentlichen Kongress durch, um gewisse Fragen zu besprechen, die sich aus dem Abschluss seines kürzlichen Streiks ergeben.

Als der Streik am 12. September zu Ende ging, bestand eine der beiden Hauptbedingungen für die Wiederaufnahme der Arbeit darin, dass die am Streik beteiligten Arbeiter nicht gemassregelt werden dürfen. Trotz eines feierlichen Versprechens der Regierung berichtet unser chilenischer Mitgliedsverband jedoch nun, dass nicht nur eine Anzahl Arbeiter, die während des Streiks entlassen wurden, nicht wieder zu ihrer früheren Beschäftigung zugelassen worden sind, sondern dass neue Entlassungen stattgefunden haben.

## FINNLAND

Erfolgloser Versuch der  
Kommunisten, eine Schein-  
gewerkschaft aufzuziehen

(ITF) Nachdem kommunistische Bestrebungen zur Uebernahme der finnischen Seemannsgewerkschaft auf deren Kongress im vergangenen Juli misslungen waren (siehe Pressebericht

Nr. 15/16 von 6. August 1951) unternahm die kommunistische Fraktion in der Gewerkschaft den verzweifelten Versuch, ihren schwindenden Einfluss durch die Veranstaltung eines eigenen "Kongresses" zu stärken.

Obschon an diesem letzteren nicht mehr als eine Handvoll Kommunisten und Mitläufer teilnahmen, erhoben seine Organisatoren den Anspruch, dass es sich um den einzigen satzungsmässigen Kongress der finnischen Seemannsgewerkschaften handle, ja sie versuchten sogar, die von ihm geschaffene Rumpforganisation als Gewerkschaft registrieren zu lassen.

Gewisse Mitglieder der finnischen Seemannsgewerkschaft beschlossen daraufhin, die Kommunisten vor dem Stadtgericht von Helsinki zur Rechenschaft zu ziehen. Infolgedessen sind die kommunistischen Spaltungsversuche mit einem eindeutigen Misserfolg zu Ende gegangen.

Das am 7. August gefällte Urteil erklärt, dass der kommunistische "Kongress" nicht als Versammlung der finnischen Seemannsgewerkschaft betrachtet werden könne und deshalb rechtswidrig sei. Gleichzeitig ordnete das Gericht an, den finnischen Registrierungsamt offiziell diesen Entscheid zur Kenntnis zu bringen, womit die Pläne zur Schaffung einer kommunistischen Seemannsgewerkschaft in Sande verlaufen.

## INDIEN

Kostenfreie Berufsausbildung

(ITF) Am 20. September wurde aus Bombay berichtet, dass die indische Regierung beschlossen hat, für die berufliche Ausbildung der indischen

Seeleute zu sorgen. Die Ausbildung erfolgt an Bord von zwei der Regierung gehörenden Schiffen, der "Mekhala" (in Vizagapattan) und der "Bhadra" (in Kalkutta).

Der Besuch des dreimonatigen Ausbildungskurses ist völlig kostenlos. Neben freier Kost und Unterkunft wird eine Uniform abgegeben. Ausserdem erhalten die Kursteilnehmer ein Taschengeld von wöchentlich 2 ½ Rupien (3s.9d.). Die Kursteilnehmer sind gewöhnlich zwischen 18 und 25 Jahre alt.

## IRLAND

Alle irländischen Seeleute und Hafenarbeiter sind zur Arbeit zurückgekehrt

(ITF) Die irländischen Seeleute, die am 30. August zur Unterstützung von Lohnforderungen in den Streik getreten waren, kehrten am 26. September mehrheitlich zur Arbeit zurück, nachdem sie den

Vorschlägen des irländischen Landesausschusses für die Seeschifffahrt zugestimmt hatten.

Diese Vorschläge umfassen, wie wir in Pressebericht Nr. 20 berichteten, eine Erhöhung der Grundlöhne, Leistungsprämien und Dienstalterszulagen in der Höhe von £3/10/- in Monat.

Diese Regelung besass keine Gültigkeit für die rund 500 bei der Britisch-Irländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft beschäftigten Seeleute. Diese wurden in die Vereinbarung nicht aufgenommen mit der Begründung, dass die britischen und irländischen Seeleute auf den in Irland registrierten Schiffen der Gesellschaft häufig gegeneinander ausgetauscht würden.

Letztere Seeleute, zu deren Unterstützung am 2. Oktober mehr als 1.000 Dubliner Hafenarbeiter ebenfalls in den Ausstand traten, führten ihren Streik weiter bis zum 5. Oktober. An diesem Tage wurde bekanntgegeben, dass die Britisch-Irländische Dampfschiffahrtsgesellschaft der Vereinbarung beitreten würde, die zwischen der irländischen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft und den Reedern abgeschlossen worden war. Gleichzeitig wurde erklärt, dass der normale Betrieb sobald wie möglich wieder aufgenommen würde.

## U. S. A.

Die Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen erzielt beträchtliche Verbesserungen

(ITF) Die U.S.A.-Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (ein I.T.F.-Mitglied) hat bedeutende Verbesserungen für ihre Mitglieder an der Ost- und Golfküste erzielt auf Grund einer Vereinbarung mit

den Reedern der Atlantik- und Golfküste, die am 2. Oktober unterzeichnet wurde. Die Bekanntgabe des Vertragsabschlusses erfolgte kurz nach Berichten über den Abschluss eines in wesentlichen gleichlautenden Vertrages zwei Tage früher zwischen der Gewerkschaftsabteilung für die Westküste und den Reedern am Pazifik.

Die neue Vereinbarung, die noch von der Mitgliedschaft der Gewerkschaft zu genehmigen ist, gilt ab 1. Oktober und hat eine Laufzeit von zwei Jahren. Die Hauptbestimmungen des Vertrages lauten:

- a) Erhöhung der Grundheuern, die gegenwärtig zwischen \$378 und \$750 im Monat betragen, um 6,2 %.
- b) Die 40-Stundenwoche, auf See wie auch im Hafen, anstelle der in alten Vertrag enthaltenen 48-Stundenwoche.
- c) Verlängerung des Jahresurlaubs von zwei auf drei Wochen für Steuerleute und von 5 auf 6 Wochen für Kapitäne.
- d) Beibehaltung der Kriegsrisikoprämie und -versicherung bis zum 31. Dezember.

Die Vereinbarung anerkennt ausserdem die Heuerbüros der Gewerkschaft für alle Offiziere mit Ausnahme der ersten Steuerleute und Kapitäne. Zwei weitere Punkte wurden zur Erledigung an einen paritätischen Unterausschuss überwiesen. Es handelt sich um

die Forderungen nach Verlängerung des Jahresurlaubs der Steuerleute auf 4 Wochen und Erhöhung des Arbeitgeberbeitrages an die gewerkschaftliche Wohlfahrtskasse von 25 auf 50 Cent pro Mann und Tag.

S.I.U. eröffnet Verhandlungen an der Ostküste

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene "Seafarers' International Union" (S.I.U.) hat Lohnverhandlungen für ihre Mitglieder an der

Atlantik- und Golfküste eröffnet. Die Besprechungen, die sich auf die Fahrzeuge von rund 100 Reedereien erstrecken, begannen am 9. Oktober auf Grund einer Klausel im geltenden Vertrag, der bis zum 30. September 1952 befristet ist, wonach die Lohnfrage jederzeit neu aufgegriffen werden kann.

Bisher liegen noch keine Einzelheiten über die Forderungen unseres Mitgliedsverbandes vor. Es ist jedoch zu bemerken, dass der Unterverband der S.I.U. an der Westküste, die "Sailors' Union of the Pacific", vor kurzem einen Vertrag erzielte, der Lohnerhöhungen zwischen \$25 und \$70 im Monat, bessere Ueberstundenlöhne und Bemannungsstufen, sowie eine Erhöhung der Arbeitgeberbeiträge an die gewerkschaftliche Wohlfahrtskasse brachte.

Vorläufige Einigung über einen neuen S.U.P.-Kontrakt

(ITF) Am 28. September gab der Bundesschlichtungsbeamte bekannt, dass die "Sailors' Union of the Pacific" (A.F.L.) und die Reeder-

vereinigung am Pazifik eine vorläufige Einigung erzielt hatten über einen neuen Vertrag für 6.800 Seeleute an der Westküste der U.S.A. anstelle des am 30. September abgelaufenen Kontraktes.

Diese Erklärung folgte auf frühere Berichte, wonach die S.U.P. eine Streikabstimmung unter ihren Mitgliedern durchgeführt hatte, nachdem ihr Sekretär H. Lundberg ein Angebot der Reeder als völlig ungenügend bezeichnet hatte.

Kollege Lundberg sagte in einer Erklärung, die im Namen des Verhandlungsausschusses der S.U.P. kurz vor der Ankündigung des Vertragsabschlusses durch den Schlichtungsbeamten abgegeben wurde, ein Streik der Seeleute an der Westküste komme kaum mehr in Frage. Er erklärte, die mit der Führung der Verhandlung beauftragten Gewerkschaftsfunktionäre hätten einen grossen Erfolg erzielt, insbesondere in bezug auf den 50 %igen Lohnzuschlag für Ueberzeit und Erhöhung der Grundheuern.

Er berichtete weiter, dass eine vorläufige Vereinbarung erzielt worden sei über Lohnerhöhungen zwischen \$25 und \$70 im Monat. Für Ueberzeitarbeit würde ein Lohnzuschlag von 50 % gewährt, berechnet auf Grund der Monatsheuer und des sich daraus ergebenden Stundenverdienstes im Gegensatz zu dem in anderen Verträgen enthaltenen einheitlichen Ueberstundensatz.

Die S.U.P. habe bessere Bemannungsstufen gefordert und einige Gewinne in dieser Hinsicht erzielt. Die Bemanning aller Seeschiffe wird um einen Mann erhöht, womit 400 zusätzliche Arbeitsstellen für S.U.P.-Mitglieder geschaffen werden.

Kollege Lundberg gab auch bekannt, dass eine vorläufige Vereinbarung erzielt worden sei über eine Erhöhung des Arbeitgeberbeitrages an die gewerkschaftliche Wohlfahrtskasse. Dieser Beitrag soll von 25 Cent pro Mann und Tag auf 50 Cent erhöht werden.



HOCHSEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Tarifvertrag für den Walfang (ITF) Nachstehend geben wir eine Zusammenfassung des neuen Tarifvertrages für den Walfang, der am 6. September zwischen der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr einerseits und der Ersten Deutschen Walfang-Gesellschaft, Hamburg, andererseits abgeschlossen worden ist.

Jahresurlaub: Die Dauer des Urlaubs beträgt nach Beendigung der ersten Fangreise 15 Werktage und erhöht sich nach jedem weiteren Berufsjahr beim Walfang um einen Werktag. Für Jugendliche unter 18 Jahren beträgt der Urlaub nach der ersten Fangreise 24 Werktage.

Arbeitszeit: Die Arbeitszeit auf See auf der Fahrt zum und vom Fangplatz beträgt 8 Stunden täglich. Dabei ist der Dienst in drei Wachen eingeteilt. Im Hafen und auf der Reede beträgt sie von Montag bis Freitag 8 Stunden, sonnabends 5 Stunden. An Sonn- und Festtagen im Hafen und auf der Reede, sowie auf See, dürfen Arbeiten nur gefordert werden, soweit diese unumgänglich und zur Sicherung des Schiffes notwendig sind. Für das Küchen- und Bedienungspersonal beträgt die Arbeitszeit werktags 9 Std., sonn- und feiertags 6 Std. (letztere nicht zusammenhängend).

Auf dem Fangfeld wird der Dienst auf dem Mutterschiff innerhalb 24 Std. in 2 Schichten eingeteilt. Die Arbeitszeit beträgt für alle Expeditionsmitglieder 10 Std. innerhalb von 24 Std. Ausgenommen von dieser Regelung ist die Brücken- und Maschinenwache, deren Dienst in drei Wachen eingeteilt ist. Der Schichtwechsel soll möglichst um 06,00 Uhr und um 18,00 Uhr vorgenommen werden. Nach halber Fangzeit müssen die Schichten gewechselt werden. Bei Schichtwechsel ist eine zusammenhängende Ruhepause von mindestens 8 Std. einzuhalten. Für das Küchen- und Bedienungspersonal beträgt die Arbeitszeit auf dem Fangfeld werktags 10, sonn- und feiertags 6 Std. (letztere nicht zusammenhängend). Auf den Fangschiffen ist der Dienst in 2 Wachen eingeteilt. Alle über die obigen Grenzen hinausgehende Arbeitszeit gilt als Ueberzeit.

Ueberzeit: Die Bezahlung der Ueberstunden erfolgt nach den in der Heuertafel festgelegten Sätzen zuzüglich 25 % Aufschlag für die dritte und folgende Ueberstunde. Arbeiten über 14 zusammenhängende Stunden hinaus, sowie alle Arbeitsstunden an Sonn- und gesetzl. Feiertagen sind mit 100 % Aufschlag zu vergüten. An den Vortagen vor Weihnachten, Neujahr und Ostern beträgt die Arbeitszeit 5 Std. Alle über 5 Std. hinaus geleisteten Arbeitsstunden gelten als Feiertagsstunden.

Der Anspruch auf Ueberstundenentgelt entfällt für das Fangbootpersonal auf dem Fangfeld. Als Ausgleich wird eine Fangbootzulage gewährt. Diese beträgt:

<u>Kategorie:</u>	<u>DM:</u>
I. Ing., I. Offz. u. II. Offz.	3,75
II. Ing., III. Ing.	3,50
Matrose und Koch	3,--
sonstige Vollgrade	2,75
Leichtmatrose	1,25
Junge	-.75

Dieser Tarifvertrag hat Gültigkeit vom 1. September 1951 bis 31. August 1952 und weiter jeweils 1 Jahr, falls er nicht von einem Vertragspartner schriftlich gekündigt wird bei einer Kündigungsfrist von 2 Monaten, spätestens 30. Juni des laufenden Jahres.

DER KONGRESS DER BELGISCHEN STRASSENBAHNER

von P. Tofahrn  
Stellv. Generalsekretär der I.T.F.

In Belgien liegt der Personenverkehr, wenn man von den Haupt-eisenbahnlinien absieht, in den Händen einer kleinen Zahl von Unternehmungen. Der Grossteil des Vorort- und Ueberlandverkehrs wird von einer halböffentlichen Gesellschaft durchgeführt, die auf ihren Schmalspurbahnen und Omnibussen rund zehntausend Arbeitnehmer beschäftigt. Die städtischen Verkehrsbetriebe von Brüssel und Antwerpen beschäftigen zusammen weitere 9.500. Die übrigen städtischen Strassenbahnen, Schmalspurbahnen und Omnibusbetriebe - im ganzen sechs Unternehmungen - beschäftigen noch etwa 4.000. Davon sind 17.651 Mitglieder der bei der I.T.F. angeschlossenen belgischen Gewerkschaft der Strassenbahner und Autobusbediensteten. Die Mehrzahl der übrigen 5.786 sind nicht organisiert, der Rest gehört zu einer katholischen Gewerkschaft.

Die Gewerkschaft der Strassenbahner und Autobusbediensteten hielt vom 7.-9. September 1951 in Jambes, einem Vorort von Namur, ihren dreijährlichen Kongress ab. Der Landessekretär der Gewerkschaft, J. Geldof, ein Ueberlebender aus Buchenwald und anderen Konzentrationslagern, legte die Bilanz von drei Jahren Gewerkschaftsarbeit vor. In diesen Jahren war die Tätigkeit so vielfältig und lebendig gewesen, wie irgend ein Veteran sich erinnern konnte. Eine Reihe von Streiks hatte stattgefunden, deren schwierige Verhandlungen in Gesellschaftssitzungszimmern und ministeriellen Büros vorausgegangen und nachgefolgt waren. Arbeitnehmervertreter waren in zwei paritätische Landesausschüsse - die wichtigsten Verhandlungsorgane im Verkehr - zu wählen gewesen. Auch hatten Betriebsrätewahlen stattgefunden. Dazu kam die grosse, von der "Königsfrage" hervorgerufene Auseinandersetzung, an der die Arbeiter des Personenverkehrs einen wichtigen Anteil nahmen, als der belgische Gewerkschaftsbund seine Mitglieder zum Streik aufforderte.

Jedoch, Ende gut, alles gut. Alle Streiks waren erfolgreich, und alle Wahlen wurden gewonnen: die Gewerkschaft vereinigte auf sich 80 % der Stimmen bei den Wahlen in den paritätischen Landesausschuss für die städtischen Verkehrsbetriebe und 64 % der Stimmen bei den Wahlen in den Ausschuss für den Vororts- und Ueberlandsverkehr. Der Anteil an den Stimmen für die acht Betriebsräte betrug 72 % in Gent, 73 % in Antwerpen, 82 % in Lüttich, 85 % in Brüssel, 87 % in Charleroi, 92 % in Ostende, 93 % in Verviers und 95 % in Seraing. Unter den Angestellten - weniger als 10 % des gesamten Personals - besitzt die Gewerkschaft einen geringeren Anteil an Anhängern und noch weniger Mitglieder. Einige Angestellte werden von der katholischen Konkurrenzgewerkschaft angezogen, und noch andere halten sich unter dem Druck des Arbeitgebers ganz von den Gewerkschaften fern.

Die Löhne sind von Zeit zu Zeit erhöht worden, und die belgischen Strassenbahner und Autobusbediensteten sind dabei eher besser gefahren als die meisten industriellen Arbeiter. Nichtsdestoweniger finden sie, dass die gewonnenen Erhöhungen kaum mehr als den Ausgleich der gestiegenen Lebenshaltungskosten bewirkt und nicht zur Verbesserung des Lebensstandards beigetragen haben. Sie machen geltend, dass der Dienst an der Gemeinschaft und die Nachteile ihres Berufes sie zu einem besseren Lebensstandard berechtigen, für den sie zu kämpfen bereit sind, sobald die Gelegenheit sich bietet. Eine Forderung, auf deren Verwirklichung sie drängen werden, ist diejenige der doppelten Bezahlung für Sonntagsarbeit.

Belgien ist eines der Länder, in denen keine Vollbeschäftigung herrscht. Etwa 200.000 Arbeiter, d.h. rund 10% der gesamten belgischen Arbeiterschaft, sind regelmässig ohne Beschäftigung. Das schafft Probleme und Schwierigkeiten, die sich nachteilig auf die gewerkschaftliche Tätigkeit auswirken, ob es sich nun um die Löhne, den bezahlten Urlaub, die bezahlten öffentlichen Feiertage, den Lohnsatz für Sonntagsarbeit, die Arbeitszeit oder irgend eine andere Frage handelt. Die Arbeitslosen wollen Beschäftigung und sind bereit, sie zu schlechteren Bedingungen anzunehmen, als die Gewerkschaft fordert; damit versteifen sie den Widerstand der Arbeitgeber. Die Gewerkschaft der Strassenbahner und Autobusbediensteten muss daher bemüht sein, die Arbeitslosigkeit einer beträchtlichen Zahl im Strassenbahn- und Autobusdienst ausgebildeter junger Leute zu verhindern - im Augenblick ein besonders schwieriges Problem. Nach Kriegsende musste das Personal der Strassenbahnbetriebe weit über den Vorkriegsstand hinaus vermehrt werden. Seither ist der Kraftverkehr wieder auf der Bildfläche erschienen und der Betrieb der Strassenbahnunternehmen ist entsprechend zurückgegangen. Die Gesellschaft des Vorort- und Ueberlandverkehrs allein hat ihr Personal von 12.674 zu Ende 1947 auf 10.337 zu Ende 1950 gekürzt. Der Abbau hat seine Grenze noch nicht erreicht. Die Lage wird ausserdem noch verschärft durch die Ersetzung der Strassenbahn durch den Autobusbetrieb, die stetig fortschreitet, besonders in den kleineren Städten und ihrer Umgebung. Eine Anzahl von Strassenbahnern erweisen sich für den Autobusbetrieb ungeeignet und müssen deshalb suspendiert werden, bis sie in einem geeigneten Zweig des Strassenbahnbetriebs weiterbeschäftigt werden können. Die Gewerkschaft versucht, die Pensionierung von Bediensteten über 60 Jahren zu erleichtern, und hat beträchtliche befristete Zuschüsse zu vorzeitig bezogenen Pensionen erwirkt. Das Problem lässt sich jedoch auf diese Weise nicht ganz lösen. Die Gewerkschaft bemüht sich auch, die Personalstärke zu erhalten durch Verkürzung der Arbeitswoche und Herabsetzung des Pensionierungsalters. Der Widerstand gegen diese beiden Forderungen ist beträchtlich und hat sich bisher als unüberwindlich erwiesen.

Die gegenwärtigen ausgezeichneten Arbeitsbedingungen, welche die belgischen Strassenbahner und Autobusbediensteten geniessen, werden ausserdem ständig durch die schlechte Finanzlage einiger Unternehmen bedroht. Die Erhöhung der Fahrpreise in der Nachkriegszeit war infolge eines regierungsseitigen Verbots nicht so gross, wie wirtschaftlich gerechtfertigt gewesen wäre. Die Gewerkschaft ist auch überzeugt, dass die Leitungen ihrer Aufgabe nicht gewachsen sind; die gegenwärtigen Methoden der Beaufsichtigung, bei denen das private Kapital immer noch eine entscheidende Rolle spielt, lassen Raum für Günstlingswirtschaft bei der Besetzung von Verwaltungsstellen und tragen zur Verewigung von Sinekuren bei.

Einige Konzessionen laufen in den nächsten Jahren ab. Die gegenwärtige Regierung versucht diese Gelegenheit zu benützen, um das private Kapital sich noch stärker im Personenverkehr einnisten zu lassen. Dem Parlament liegt gegenwärtig ein Gesetzesentwurf vor, der für den Brüsseler Verkehrsbetrieb eine halböffentliche Gesellschaft schaffen will. Die Öffentlichkeit soll zwar die Hälfte des Kapitals aufbringen, doch soll der Löwenanteil der Macht und der Garantien den Vertretern des Privatkapitals zufallen. Die Urheber dieses Gesetzesentwurfs haben eine auf dem Index der Lebenshaltungskosten begründete gleitende Skala für die Dividenden erfunden und bestimmen, dass sie nur für die in privaten Händen befindlichen Aktien gelten soll. Wenn das Betriebsergebnis zur Dividendenzahlung nicht ausreicht, ist das Defizit aus öffentlichen Mitteln zu decken.

Solches sind die Pläne der Regierung und vielleicht auch der regierenden Mehrheit im Parlament. Der Gesetzesentwurf wird jedoch keinen glatten Weg haben. Julien Geldof stellt ihn an den Pranger als das was er ist: ein Versuch zur Legalisierung der schamlosen Ausbeutung der Öffentlichkeit zugunsten eines kleinen kapitalistischen Klüngels. Geldof ist nicht nur der Sekretär der Strassenbahner, er ist auch Mitglied des Parlaments mit der Unterstützung

der sozialistischen Partei. Seine Worte und Handlungen werden von den Mitgliedern (in allen Parteien und im ganzen Land) der einflussreichen Vereinigung der politischen Gefangenen der Kriegszeit, deren Vorsitzender er ist, zur Kenntnis genommen. Der Kongress der Strassenbahner und Autobusbediensteten nahm eine Entschliessung an, welche die Oeffentlichkeit zur Wachsamkeit gegen diesen gefährlichen Plan aufruft und die Ueberführung der Verkehrsbetriebe in öffentliches Eigentum und unter öffentliche Kontrolle fordert.

Zum ersten Male seit einer Generation fand der Kongress ohne Arthur Vercruyce statt, dessen Andenken zahlreiche Redner ehrten.

Erst zum zweiten Male war der neue Sekretär die wichtigste treibende Kraft auf dem Kongress, doch es war klar zu erkennen, dass die Leiter der Orts- und Provinzverwaltungen ihn als tüchtigen Mann anerkennen und ihn voll unterstützen. Die Belange der belgischen Strassenbahner und Autobusbediensteten befinden sich in guten Händen.