



Nr. 23

12. November 1951

EISENBAHNER

## ARGENTINIEN

Eva Perons "Mein Kampf"  
Pflichtlektüre für die  
Eisenbahner

(ITF) Das Nachrichtenblatt der argentinischen Gesandtschaft in London meldet, dass die Genossenschaft der argentinischen Eisenbahner beabsichtigt, 2.000 Exemplare

des politischen "Bestsellers" Eva Perons, "Mein Lebenswerk", zu kaufen. Das Buch soll unter den 80 Zweigstellen der Genossenschaft zur Verteilung gelangen.

Die Genossenschaft der Eisenbahner erklärt zu ihrem Kauf, es sei "die Pflicht eines jeden, besonders der Arbeiter, die in diesem wunderbaren Buch ausgedrückten edlen Gedanken zu propagieren".

## ISRAEL

Ende eines Streiks des  
Lokpersonals

(ITF) Die bei den israelischen Bahnen beschäftigten Lokführer und -heizer, die am 14. Oktober in einen Lohnstreik getreten waren, nahmen

die Arbeit 4 Tage später wieder auf.

Der Beschluss zur Beendigung der landesumfassenden Arbeitsniederlegung, die das Verkehrswesen des Staates Israel stark gestört hatte, erfolgte nach einer Besprechung zwischen dem Verkehrsminister und Vertretern der streikenden Eisenbahner in Anwesenheit von Delegierten des israelischen Gewerkschaftsbundes "Histadrut".

Die Unterredung mit dem Minister fand statt auf Ersuchen der Vertreter der Eisenbahner, nachdem der Vorstand des Gewerkschaftsbundes eine entsprechende Empfehlung erlassen hatte. Es heisst, dass der Minister das Versprechen abgegeben hat, sich für eine Lösung des Lohnkonfliktes einzusetzen.

## NEUSEELAND

Das Lokpersonal fordert  
Verbesserungen

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene "Neuseeländische Vereinigung der Lokomotivführer, Heizer und Putzer" berichtet, dass ihr

Grosser Rat beschlossen hat, dem neuseeländischen Eisenbahnschiedsgericht eine Reihe von Forderungen vorzulegen. Die wichtigsten darunter sind:

- a) Drei Wochen Jahresurlaub.
- b) Volle Lohnzahlung bei Abwesenheit wegen Krankheit oder Unfall.
- c) Bezahlung der für Reisen zur und von der Arbeit aufgewendeten Zeit als normale Arbeitszeit.
- d) Bezahlung eines "Schmutzgeldes" von 3d. pro Stunde beim Schmieren von Lokomotiven.
- e) Zahlung des Mindestlohnes für Lokführer an die Heizer, welche die Prüfung als Lokführer 2. Klasse bestanden haben, unabhängig davon, in welcher Eigenschaft sie fahren.

#### NORWEGEN

##### Die Bahnmeister treten dem Eisenbahnerverband bei

(ITF) Der bei der I.T.F. angeschlossene norwegische Eisenbahnerverband berichtet in seiner Zeitung vom 10. Oktober, dass die norwegische Bahnmeisterversammlung, früher ein Mitglied der Vereinigung der norwegischen Staatsangestellten, durch Abstimmung unter seinen Mitgliedern beschlossen hat, dem norwegischen Eisenbahnerverband und damit dem norwegischen Gewerkschaftsbund ab 1. Januar 1952 beizutreten.

Die Vereinigung der Bahnmeister ist die zweite unabhängige Eisenbahnerorganisation, die sich in diesem Jahr in den norwegischen Eisenbahnerverband eingliedert hat. Die Vereinigung der Lokputzer-Vorarbeiter führte den Anschluss vor einigen Monaten durch.

Der norwegische Eisenbahnerverband bemerkt dazu, es sei nun an der Zeit, dass die Eisenbahntechniker und andere kleine, unabhängige Gruppen dem Beispiel der beiden Vereinigungen folgen und den ihnen zukommenden Platz innerhalb der Gewerkschaft einnehmen.

#### U. S. A.

##### Der Kongress beschliesst höhere Eisenbahnerpensionen

(ITF) Der amerikanische Kongress hat am 19. Oktober ein Gesetz verabschiedet, welches die Pensionen der amerikanischen Eisenbahner erhöht.

Die Ruhestandspensionen werden um 15 %, die Hinterbliebenenrenten um 33 1/3 % und die einmaligen Zahlungen zum Dienstaustritt um 25 % erhöht. Gegenwärtig leisten die Eisenbahner einen Beitrag von 6 % der ersten \$300 des Monatslohnes und der Arbeitgeber zahlt eine entsprechende Summe. Durch das neue Gesetz wird der Beitrag ab 1. Januar 1952 auf 6 1/4 % erhöht.

Die neuen Pensionszahlungen treten am 1. Tag des auf die Unterzeichnung des Gesetzes durch den Präsidenten der U.S.A. folgenden Monats in Kraft.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

#### GROßBRITANNIEN

##### Lohnerhöhung für das Personal des Londoner Strassenbahn- und Autobusbetriebes

(ITF) Das Personal der Londoner Autobusse, Strassenbahnen und Trolleybusse, das der bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Transportarbeitergewerkschaft angehört, hat nun dem Angebot der Londoner Transportverwaltung auf Erhöhung der Löhne um 8s.6d. pro Woche (Einzelheiten siehe Pressebericht Nr. 21/22 vom 29. Oktober 1951) zugestimmt.

Auf Grund der neuen Vereinbarung beziehen die Autobuslenker im Londoner Stadtverkehr nun nach 12 Monaten Dienst einen Wochenlohn von £7.4.6, Schaffner einen solchen von £7.0.6. Die entsprechenden Lohsätze für Führer und Schaffner im Strassenbahn- und Trolleybusbetrieb betragen £7.2.6 bzw. \$7.0.6. Alle Erhöhungen treten rückwirkend ab 29. August 1951 in Kraft.

### HAFENARBEITER

#### INTERNATIONAL

#### Kommunistische Aktivität in deutschen und holländischen Häfen

(ITF) Der I.T.F. ist von dem bei ihr angeschlossenen holländischen Transportarbeiterverband mitgeteilt worden, dass kommunistische Elemente versuchen, in holländischen Häfen

Störungen hervorzurufen, indem sie die Hafearbeiter auffordern, aus Solidarität mit den Teilnehmern an den wilden Streiks in Hamburg und Bremen die Arbeit niederzulegen.

Um die angeschlossenen Hafearbeitergewerkschaften über den wahren Sachverhalt in den deutschen Häfen aufzuklären und sie vor ähnlichen kommunistischen Störungsversuchen zu warnen, hat das I.T.F.-Sekretariat ein Rundschreiben ausgesandt, das folgenden Bericht der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr enthält:

"Am 8. Oktober 1951 begannen in Hamburg die Lohnverhandlungen der Hafearbeiter. Zweimal wurde in freier Vereinbarung, dann unter dem Vorsitz eines neutralen Schlichters verhandelt. Nach dem vom Schlichter allein gefällten Schiedsspruch erfolgte Urabstimmung in den Seehäfen von Lübeck bis Emden (Nord- und Ostsee),

Die Urabstimmung ergab keine qualifizierte Mehrheit für die Arbeitsniederlegung.

In einer am 20. Oktober in Hamburg vom Kollegen Hildebrand (Leiter der Hauptfachabteilung Schifffahrt und Häfen) durchgeführten Pressekonferenz wurde die Annahme des vom Schlichter gefällten Schiedsspruches durch eine Erklärung der Gewerkschaft OETEVAVU bekanntgegeben.

Der gesamte Vorstand der K.P.D. in der Bundesrepublik wurde nach Hamburg zusammengezogen, um nunmehr in den beiden Häfen Hamburg und Bremen einen Streik zu organisieren.

Montag, den 22. Oktober 1951, haben ca. 1.000 Hafearbeiter in der Hansestadt Hamburg und ca. 300 in Bremen an diesem Arbeitsausstand teilgenommen.

Am Dienstag, 23. Oktober 1951, verschärfte sich die Situation durch die bekannten Terrormassnahmen der K.P.D. Es gelang den Kommunisten, den Hamburger Hafen bis zu 50 % stillzulegen. Das gleiche war auch in Bremen der Fall. Am Dienstagnachmittag war durch verstärkten Polizeischutz und durch ein erneutes Aktivwerden der OETEVAVU festzustellen, dass die Streikenden sich die Rückkehr zur Arbeit überlegten."

Während der wilden Streiks war der ostdeutsche Rundfunk emsig mit der Ausstrahlung von Propaganda zur Unterstützung der kommunistischen Intriganten beschäftigt. U.a. wurde ein Appell einer "Zentralen Streikleitung" gesendet, der die Hafearbeiter in Belgien und Holland aufforderte, von Westdeutschland ungeleitete Schiffe nicht zu löschen.

Der politische Charakter des deutschen Hafentarbeiterstreiks wird beleuchtet durch einen später erlassenen Appell um Solidarität an die Arbeiter in Deutschland und andern europäischen Ländern, der von der ostdeutschen Nachrichten-Agentur im Namen eines Ausschusses herausgegeben wurde, der sich den Titel "Komitee der europäischen Arbeiter" zugelegt hatte. Darin heisst es, dass keine ursprünglich nach Hamburg bestimmten Schiffe gelöscht werden sollten. Die Hafentarbeiter dürften denen, die der Remilitarisierung und dem Krieg Widerstand leisteten, nicht in den Rücken fallen. Der Sieg (!) der Hamburger Hafentarbeiter sei ein Sieg der europäischen Arbeiterklasse gegen die Remilitarisierung Deutschlands.

#### AUSTRALIEN

##### Erhöhung des Mindestlohnes gefordert

(ITF) Der Korrespondent der Londoner "Times" in Sydney berichtet, dass rund 25.000 australische Kaiarbeiter einen Mindestwochenlohn von £A20, die 35-Stundenwoche, 4 Wochen Jahresurlaub anstelle der bisherigen 2 Wochen, sowie 3 Wochen bezahlten Krankenurlaub fordern. Ausserdem verlangen sie einen Lohn von \$11.0 für Arbeit an Samstagen, Sonntagen und öffentlichen Feiertagen.

Die an der Forderung beteiligten Hafentarbeiter sind in der australischen Hafentarbeitergewerkschaft organisiert.

#### SEELAUTE

#### INTERNATIONAL

##### Erfolgreiche Aktion der I.T.F. gegen das Panamaschiff "Taboga"

(ITF) Das fast dreissig Jahre alte, im Besitz einer estländischen Reederei stehende Panamaschiff "Taboga" lief am 18. September 1951 in der Nähe von St. John (New Brunswick, Kanada) auf, worauf es zur Reparatur ins Trockendock von St. John abgeschleppt wurde. Am 2. Oktober setzte sich die Besatzung mit dem New Yorker Büro der I.T.F. in Verbindung und beklagte sich u.a., dass der Kapitän den Besatzungsmitgliedern nur drei kanadische Dollar pro Woche ausbezahlt habe anstelle der zwanzig kanadischen Dollar, auf die sie Anspruch hätten; er auferlege den Besatzungsmitgliedern Geldstrafen für Vorkommnisse an Land und halte die Reisepässe zurück. Er habe auch den Wortführer der Besatzung **verhaftet** lassen, weil dieser einen Arzt an Land aufsuchte.

Der I.T.F.-Vertreter in New York setzte sich unverzüglich in Verbindung mit den Kollegen CONNELLY von der "International Longshoremen's Association" (Hafentarbeiter) und HAL BANKS, dem Vizepräsidenten der "Seafarers' International Union" (Seelaute), die beide sofort ihre volle Mitwirkung versprachen. Darauf wurde dem Kapitän mitgeteilt, dass sein Schiff aufgehalten würde, sofern die Forderungen nicht behandelt und die Besatzung nicht entspr. dem Tarifvertrag bezahlt würde.

Das brachte ihn zur Vernunft. Folgende Regelung wurde erzielt:

- 1.) Der Bootsmann erhielt \$176.14 als Leistungszulage und Sonntagslohn für 17 Monate, auf die er Anrecht hatte, die ihm aber nicht ausbezahlt worden waren.
- 2.) Der Wortführer der Besatzung, der auf Anordnung des Kapitäns eingesperrt worden war, weil er sich an Land begeben hatte, um einen Arzt zu besuchen, erhielt \$40 zur Deckung der Kosten seiner Verteidigung, \$25 zur Deckung der Auslagen an Land, denn der Kapitän gestattete ihm nicht, an Bord zurückzukehren,

\$20 Dolmetschergebühren und zwei Monatsheuern als Entschädigung für die beiden Tage, die er wegen der Anzeige des Kapitäns im Gefängnis verbracht hatte

Der Kapitän der "Taboga" erhielt ausserdem einen richterlichen Verweis, weil er Anzeige erstattet hatte.

- 3.) Der zweite Steward erhielt \$106.20 zur Begleichung seiner Forderung auf einen Anteil an der Heuer der fehlenden Besatzungsmitglieder.
- 4.) Der Erste Koch erhielt \$26,55 zur Begleichung derselben Forderung.
- 5.) Ein Vollmatrose erhielt \$13,50 zur Deckung seiner Fahrkarte nach Bayonne, wo er angeheuert hatte.
- 6.) Ein Trimmer erhielt \$29,50 als Leistungszulage für 5 Monate.
- 7.) \$50 wurden gezahlt an Paul J. Holland, den S.I.U.-Vertreter, zur Deckung der Kosten seiner Reise von Halifax nach St. John, um eine Regelung herbeizuführen.
- 8.) Die Besatzungsmitglieder erhielten einen Lohnvorschuss von \$42, mit dem sie sich befriedigt und in einigen Fällen sogar mehr als befriedigt zeigten.

Der Kapitän erklärte sich auch bereit, in den Mannschaftsquartieren Kleiderschränke und Waschbecken anbringen zu lassen und ermächtigte den Wortführer der Besatzung, sich in die Stadt zu begeben, um sie auszuwählen. Kollege Galbraith von der Hafendarbeitergewerkschaft versprach, dass das Schiff erst beladen würde, wenn die Schränke und Waschbecken eingebaut sein würden.

Wir stellen uns vor, dass der Kapitän der "Taboga" es sich in Zukunft zweimal überlegen wird, bevor er wiederum mit einer in der Besonderen Seeleutesektion der I.T.F. organisierten Besatzung willkürlich umspringt.

Kranke Seeleute verlassen ein panamaisches Höllenschiff

(ITF) Nach einem Bericht aus Schweden haben 9 kranke Mannschaftsangehörige in Begleitung des Zweiten Steuermanns das

Panamaschiff "George" im Hafen von Lulea verlassen. Die örtlichen Gesundheitsbehörden haben die Verhältnisse an Bord untersucht und das Vorgehen der Seeleute gutgeheissen. Drei weitere Seeleute blieben an Bord, weil sie zu krank waren, um das Schiff zu verlassen.

Der Vertreter des schwedischen Seeleuteverbandes in Lulea erklärt, die "George" sei ein wahrhafter schwimmender Sarg und die Verhältnisse an Bord seien die schlimmsten, die er je gesehen habe. Die Besatzung des Schiffes wurde äusserst brutal behandelt. So sollen einige der Mannschaftsangehörigen auf der letzten Reise geprügelt worden sein. Einer der Heizer hat erzählt, dass das Fahrzeug ein Gebiet in der Nordsee durchfuhr, das noch nicht minenfrei erklärt worden ist, um die Reise um einige Stunden abzukürzen. Ausserdem wurde eine Reihe kranker Mannschaftsangehöriger die Erlaubnis verweigert, an Land zu gehen, um ärztliche Behandlung zu erhalten.

Das ganze Fahrzeug soll unbeschreiblich schmutzig sein. Die Mannschaftsquartiere sind voller Läuse und Ratten. Letztere sollen so frech geworden sein, dass sie sich bis in die Kojen der Seeleute wagen.

U. S. A.

Bedeutende Verbesserungen  
für die Seeleute an der  
Atlantikküste

(ITF) Der Unterverband der  
"Seafarers' International Union"  
für die Atlantik- und Golfküste  
gibt den Abschluss eines neuen  
Tarifvertrages mit 41 Reedereien,

die mit der S.I.U. in einem Kontraktverhältnis stehen, bekannt.  
Weitere 100 Reedereien sollen den Tarifvertrag in nächster Zeit  
ebenfalls unterzeichnen.

Auf Grund der neuen Vereinbarung werden die Grundheuern und  
Ueberstundensätze um 6,2 % erhöht, die 40-Stundenwoche auf See  
wird eingeführt, der Beitrag der Arbeitgeber an die Wohlfahrts-  
kasse der Gewerkschaft wird um 25 Cent pro Tag gehoben und die  
jährliche Urlaubszahlung von \$115 auf \$140 erhöht. Der neue  
Tarifvertrag trat am 1. November 1951 in Kraft.

#### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

U. S. A.

A.L.P.A. schliesst  
neuen Vertrag mit der  
"United Air Lines"

(ITF) Am 20. Oktober gaben die  
bei der I.T.F. angeschlossene  
"Air Line Pilots' Association" und  
"United Air Lines" den Abschluss  
eines neuen Tarifvertrages bekannt,

womit eine lange Auseinandersetzung, die im Juni dieses Jahres  
einen zehntägigen Streit verursacht hatte, zu Ende gegangen ist.

Nach einer von der "United Air Lines" veröffentlichten Erklärung  
enthält die neue Vereinbarung, die mehr als 1.000 Piloten und  
Kopiloten betrifft, eine allgemeine Lohnerhöhung von 16 %, vorbe-  
hältlich der Genehmigung durch das Lohnstabilisierungsamt der  
U.S.A.

Die neuen Bestimmungen geben folgendes Bild:

Ein erfahrener Pilot verdient nun maximal zwischen \$1.051 (auf  
D.C. 3) und \$1.512 (auf Stratocruiser), sofern er die vollen  
85 gesetzlich zugelassenen Flugstunden im Monat leistet, gegen-  
über \$912 bzw. \$1.381.

Erfahrene Kopiloten verdienen zwischen \$675 (auf D.C. 3) und  
\$906 (auf Stratocruiser) bei 85 Flugstunden im Monat, gegenüber  
\$570 bzw. \$600.

Das Gehalt des Flugkapitäns setzt sich zusammen aus Grundlohn,  
Bruttogewichtszulage und Stundengeld, zuzüglich 1½ Cent für jede  
geflogene Meile. Bisher war das Fluggeld nicht einheitlich fest-  
gesetzt, sondern schwankte je nach dem Flugzeugtyp. Die höchste  
Zahlung betrug 1,23 Cent im Falle der D.C. 6.

Der Vertrag sieht ausserdem Lohnnachzahlungen vor in Höhe von  
\$100 pro Monat für einen Zeitraum von 10 bis 12 Monaten für  
Kapitäne und für einen Zeitraum von 21 Monaten für Kopiloten.