



## 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. 25

10. Dezember 1951

### TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

#### INTERNATIONAL

Arbeitsbedingungen  
nehmen hervorragenden  
Platz auf I.A.O.-  
Tagesordnung ein

(ITF) Eine grosse Zahl von Problemen im Zusammenhang mit den Arbeitsverhältnissen im Binnenverkehr gelangt auf der Vierten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsor-

ganisation zur Besprechung, der vom 4. bis 15. Dezember in Genua/Italien tagt.

Der Binnenverkehrsausschuss setzt sich aus den Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern von dreissig Ländern zusammen, in denen der Binnenverkehr eine bedeutende Rolle spielt. Es handelt sich um einen von mehreren sogenannten Industrieausschüssen, die einen festen Bestandteil der Einrichtungen der Internationalen Arbeitsorganisation für die Verbesserung der Arbeits- und sozialen Verhältnisse bilden.

Die formelle Tagesordnung umfasst zwei Punkte: 1.) Ein vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteter Allgemeiner Bericht und 2.) Arbeitsprobleme, welche die Verkehrskoordinierung betreffen. Der Allgemeine Bericht behandelt die in allen Weltteilen unternommenen Schritte zur Durchführung der Empfehlungen der letzten, 1949 in Brüssel durchgeführten Tagung des Ausschusses, berichtet über die Ergebnisse einer Reihe von Untersuchungen und gibt einen Ueberblick über die letzten Ereignisse und Entwicklungen im Binnenverkehr.

Auf Ersuchen des Verwaltungsrates des I.A.A. behandelt die Tagung drei weitere Fragen: a) Die Erwünschtheit einer Revidierung des Internationalen Arbeitsübereinkommens von 1939 über die Arbeits- und Ruhezeiten im Strassenverkehr; b) Bestimmungen über die Arbeitsbedingungen der Lenker von Kraftfahrzeugen zur Aufnahme in ein Lastenheft für Unternehmer, die sich mit der internationalen Beförderung von Personen und Gütern in Europa befassen; c) Ein Arbeitsprogramm über die Beschäftigungsverhältnisse in der Zivilluftfahrt.

### EISENBAHNER

#### AUSTRALIEN

Ausgeprägter Personal-  
mangel bei den austral-  
ischen Bahnen

(ITF) Der australische Arbeitsminister gab vor kurzem im Parlament bekannt, dass die australischen Bahnen an einem ausgeprägten Personal-

mangel leiden, der auf 15.000 bis 20.000 Mann geschätzt wird. Die einzelnen Staaten versuchten fieberhaft, Personal in Uebersee anzuwerben.

Der Minister erklärte, der Mangel an Arbeitskräften sei äusserst ernsthaft und drohe, den Eisenbahnbetrieb in allen Teilen des Bundesstaates zu beeinträchtigen. Er beabsichtige deshalb, eine Konferenz der Eisenbahnkommissare aller Staaten unter dem Vorsitz eines seiner Ministerialbeamten einzuberufen, um sich mit der Lage zu befassen.

Der Versuch der Anwerbung von Personal in Grossbritannien habe wenig Erfolg gehabt, weshalb man sich nun Deutschland und andern Ländern des europäischen Kontinents zuwende.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Italienische Arbeiter treten bei den britischen Eisenbahnen in Dienst

(ITF) Die britische Zeitschrift "Modern Transport" berichtet, dass eine erste Gruppe von rund 1.000 von der britischen Eisenbahnverwaltung angeworbenen italienischen Arbeitern kürzlich in England eingetroffen ist. Man hofft, auf diese Weise den Mangel an Arbeitskräften in den wichtigsten Regionen (Midland, Southern, Western und Eastern) zu beheben.

Die zuerst eingetroffenen Arbeiter werden im Süden Englands eingesetzt und in Herbergen, Privathäusern und umgebauten Eisenbahnwagen untergebracht. Da die italienischen Arbeiter ausschliesslich bei Arbeiten eingesetzt werden, die keine besonderen Kenntnisse verlangen, hat man darauf verzichtet, sie in technischer oder sprachlicher Hinsicht besonders auszubilden.

Die zuerst eingetroffenen Arbeiter werden im Süden Englands eingesetzt und in Herbergen, Privathäusern und umgebauten Eisenbahnwagen untergebracht. Da die italienischen Arbeiter ausschliesslich bei Arbeiten eingesetzt werden, die keine besonderen Kenntnisse verlangen, hat man darauf verzichtet, sie in technischer oder sprachlicher Hinsicht besonders auszubilden.

#### INDIEN

##### Einsetzung eines Schieds- gerichtes für Personal- fragen

(ITF) Ein Eisenbahnpersonalschiedsgericht, das aus Vertretern der Eisenbahnverwaltung und der Eisenbahnergewerkschaften, sowie einem unabhängigen Vorsitzenden

besteht, soll auf Grund von Besprechungen zwischen dem Allindischen Eisenbahnerverband (ein I.T.F.-Mitglied) und dem Eisenbahnministerium, die am 10. November in Delhi ihren Abschluss fanden, gebildet werden.

Diesem Schiedsgericht sind alle noch unerledigten Streitfragen in der Auseinandersetzung zwischen dem Eisenbahnerverband und der Eisenbahnverwaltung zu unterbreiten. Es gilt als Bedingung für die Errichtung des Schiedsgerichtes, dass der Eisenbahnerverband Streitfragen, in bezug auf welche die Regierung den Empfehlungen des Schiedsgerichtes in unveränderter Form zustimmt, während mindestens zwei Jahren nicht wieder aufgreifen darf. Stimmt die Regierung jedoch den Empfehlungen nur teilweise zu, so kann der Verband nach Ablauf eines Jahres auf den strittigen Punkt zurückkommen.

In den erwähnten Besprechungen wurde ausserdem ein Einverständnis in andern noch ungelösten Fragen erzielt, nämlich in bezug auf die Berücksichtigung der vor 1931 geleisteten Dienstzeit und die Neueinteilung der Eisenbahner in Klasse III. Bisher kam jedoch in einer der Hauptstreitfragen - die Erhöhung der Teuerungszulage nach den Empfehlungen der Zentralen Lohnkommission - noch keine Einigung zustande. Es heisst, dass die Regierung sich zur Zeit mit der Möglichkeit des Einbaus eines Teils der Teuerungszulage in die Grundlöhne beschäftigt.

#### RUMANIEN

##### Unruhwelle unter den Eisenbahnern in Bukarest

(ITF) Nach der I.B.F.G.-Veröffentlichung "Blitzlicht" herrscht unter den Arbeitern der "Grivita"-Eisenbahnwerkstätten grosse Erregung

wegen der Verhaftung einer Anzahl von Arbeitern wegen angeblicher Sabotage.

Wiederholt haben in diesen Werkstätten gegen die kommunistische Verwaltung gerichtete Streiks stattgefunden. Kommunistische Sprecher haben die Arbeiter wissen lassen, dass alle weiteren Arbeitsniederlegungen oder Demonstrationen gegen die Verhaftungen streng unterdrückt würden. Zahlreiche kommunistische Funktionäre haben anonyme Drohbriefe erhalten und wagen nur noch unter bewaffneter Begleitung, sich im Betrieb zu bewegen.

## ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

### UNGARN

#### Die neue "Norm" im ungarischen Strassenverkehr

(ITF) Die Arbeitszeit der Kraftfahrer in Ungarn ist durch ein neues Dekret, Nr. 83, geregelt. Dieses schreibt vor, dass die Arbeitszeit durchschnittlich 250

Stunden im Monat und 10 Stunden im Tag betragen muss. Die Arbeitszeit der Autobuslenker in Budapest ist um 10 Stunden im Monat kürzer.

Niedrigere Grenzen können angewandt werden, wenn jahreszeitliche Schwankungen es erfordern, oder auch bei durchgehendem Betrieb. Solche Herabsetzungen der Arbeitszeit bedürfen jedoch der Genehmigung durch den zuständigen Minister.

Von den ungarischen Transportarbeitern wird zweifellos erwartet, dass sie sich zu dem neuen Dekret beglückwünschen und es als grosse Verbesserung begrüßen. Vielleicht stellt es auch wirklich einen Fortschritt gegenüber den bisher in der "Volksdemokratie" herrschenden Verhältnissen dar. Aber trotzdem handelt es sich im Vergleich mit den Verhältnissen im Vorkriegsungarn - das ein halbfaschistisches Regime besass - um einen ausgeprägten Rückschritt.

1939 betrug die regelmässige Arbeitszeit 8 bis 8 ½ Stunden im Tag und zwischen 48 und 50 Stunden in der Woche. Es trifft zu, dass die einschlägigen Gesetze beim Ausbruch des Krieges in Europa ausser Kraft gesetzt wurden. Die Verordnung vom 2. September 1939 bestimmte jedoch, dass "die Bestimmungen bezüglich der zusätzlichen Lohnzahlungen, die im Falle der Leistung von als Ueberzeit geltenden Arbeitsstunden fällig sind, weiterhin Geltung haben."

Während damit das - von den freien Gewerkschaften gehasste und bekämpfte - Horthy-Regime den 8-Studentag und die 48-Stundenwoche, selbst in seiner Kriegsgesetzgebung, anerkannte, beschäftigt die "Volksdemokratie" ungarische Transportarbeiter unter Bedingungen, die vor mehr als einer Generation herrschten.

Nur ein Umstand vermag uns etwas versöhnlich zu stimmen: die Offenheit, mit der die ungarische Volksdemokratie ihre reaktionäre Natur zur Schau trägt.

### U. S. A.

#### Die Lohnentwicklung im Strassentransportgewerbe

(ITF) Nach Angaben der Vereinigung der amerikanischen Strassentransportunternehmer stiegen die Stundenlöhne der gewerkschaftlich organisierten

Kraftfahrer in 36 % der im 2. Vierteljahr 1951 vereinbarten Verträge um 10 bis 12 Cent, während 33 % der Verträge Erhöhungen von 13 bis 15 Cent die Stunde brachten. In etwa 3 % der Verträge waren Erhöhungen von 16 Cent die Stunde und darüber zu verzeichnen.

"Am andern Ende der Skala" sagt der Bericht "zeigten 2 % der Verträge keine Lohnerhöhungen, 11 % sahen Erhöhungen von 1 bis 6 Cent vor, während die übrigen 15 % der Verträge 7 bis 9 Cent festlegten. Diese Zahlen stützen sich auf die Ergebnisse einer Untersuchung, die sich auf 66 neue Lohnvereinbarungen im Strassentransportgewerbe erstreckte.

Ein Vergleich der Lohnabschlüsse im zweiten Quartal mit denen im vorausgehenden Quartal zeigt mehr Regelungen im Bereich von 1 bis 6 Cent und weniger im Bereich von 16 Cent und darüber. Die Vertragsabschlüsse in diesem Vierteljahr stehen in einem auffallenden Gegensatz zum zweiten Vierteljahr 1950, als über 30 % der Verträge keine Lohnerhöhungen aufwiesen und nur 12 % solche im Bereich von 10 bis 12 Cent.

Neben den Lohnverbesserungen sehen etwa 30 % der im zweiten Quartal abgeschlossenen Verträge Leistungen 'am Rande' vor, die von sehr verschiedener Natur sind. 2 % schufen eine Lebensversicherung, und 3 % führten neue oder verbesserte Gesundheits- und Wohlfahrtspläne ein. Erhöhter Urlaubslohn wurde in 5 % der Verträge gewährt und in 3 % wurde die Urlaubsregelung grosszügiger gestaltet.

Aus dem Studium der Lohnvereinbarungen in allen Industrien im zweiten Vierteljahr 1951 geht hervor, dass die Strassentransportbetriebe einen grösseren Prozentsatz an Lohnerhöhungen von 12 Cent die Stunde aufwiesen, als die Industrie im allgemeinen. Sowohl im Strassentransportgewerbe als auch in allen Industrien lagen am meisten Erhöhungen im Bereich von 10 bis 12 Cent."

### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

#### BELGIEN

#### Die Brüsseler Taxichauffeure immer noch im Ausstand

(ITF) Der Streik der bei den nicht konzessionspflichtigen Gesellschaften des Brüsseler Gebietes beschäftigten Taxichauffeure dauert den Meldungen zufolge immer noch an. Die Taxi-

chauffeure legten am 1. November die Arbeit nieder zur Unterstützung ihrer Forderung, dass sie gleich den bei den konzessionspflichtigen Unternehmungen beschäftigten Chauffeuren 20 % der täglichen Einnahmen erhalten sollen.

Eine Anzahl kleinerer Taxigesellschaften hat bereits mit dem Streikausschuss Vereinbarungen unterzeichnet, die eine Erhöhung des Anteils ihrer Angestellten an den Einnahmen auf 15 % vorsehen. Die bei diesen Betrieben beschäftigten Taxichauffeure haben die Arbeit wieder aufgenommen, nachdem eine Streikversammlung diesem Kompromiss zugestimmt hatte.

Der Streik nimmt jedoch seinen Fortgang, was das Personal der beiden grossen Gesellschaften Delire und Dubois betrifft. Ein Vorschlag dieser Unternehmungen, den Anteil der Taxichauffeure nach einer gleitenden Skala zu berechnen, ist von letzteren abgelehnt worden. Nach diesem Vorschlag hätten die Gesellschaften 10 % der Einnahmen bis zu 250 Belg. Franken (140 Belg. Franken = £1), 12,5 % der zusätzlichen Einnahmen bis 500 Belg. Franken, 15 % bis 750 Belg. Franken und 20 % aller 750 Belg. Franken im Tag übersteigenden Einnahmen gezahlt.

### HAFENARBEITER

#### GROSSBRITANNIEN

#### Schlepperbesatzungen und Stauerarbeiten verweigern Ueberzeitarbeit

(ITF) Die Leichterbesatzungen auf der Themse verweigern die Leistung von Ueberzeitarbeit seit 26. November, nachdem eine Berufung an ein höheres Schiedsgericht gegen Suspendierungen

durch das Londoner Hafendarbamt ohne Erfolg geblieben war. Am 3. Dezember schlossen sich die 7.000 Mitglieder, welche die "National Amalgamated Stevedores and Dockers' Union" im Londoner Hafen besitzt, der Bewegung an.

Früher hatte der britische Arbeitsminister bekanntgegeben, dass er das Arbeitsschiedsgericht ersucht hatte, den Konflikt der Leichterbesatzungen zu regeln. Dieser begann vor zwei Monaten, als die Gewerkschaft beschloss, einen teilweisen Bann auf Ueberzeit durchzuführen aus Protest gegen die Ablehnung ihrer Forderung nach einer Sonderzulage von 1s.6d. im Tag durch einen Untersuchungsausschuss des Arbeitsministeriums.

Ein weiterer Vorschlag des Untersuchungsausschusses, dass Verhandlungen über eine zusätzliche Forderung nach einem einheitlichen Lohnzuschlag von £1 pro Woche wieder aufgenommen werden sollten, wurde von der Gewerkschaft der Leichterbesatzungen abgelehnt, vom britischen Transportarbeiterverband (ein I.T.F.-Mitglied) jedoch angenommen. Die Mitglieder letzterer Gewerkschaft sind an dem neuen Bann auf Ueberzeit nicht beteiligt (siehe auch Seite 208!).

### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

Belgien ratifiziert  
4 Seattle-Uebereinkommen

(ITF) Die belgische Regierung hat kürzlich die Ratifizierung folgender vier 1946 in Seattle angenommenen Internationaler

Seefahrts-Arbeitsübereinkommen bekanntgegeben:

- Nr. 68 über die Verpflegung der Mannschaften an Bord;
- Nr. 69 über das Fähigkeitszeugnis der Schiffsköche;
- Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung der Seeleute;
- Nr. 74 über das Fähigkeitszeugnis des Vollmatrosen.

#### GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen wurden  
besprochen

(ITF) Eine Tagung des britischen "National Maritime Board" fand am 30. November in London statt, um Forderungen nach erhöhten Heuern

und Verbesserungen der Arbeitsverhältnisse zu besprechen, die vom britischen Seeleuteverband (ein I.T.F.-Mitglied) erhoben worden waren. Eine zweite Sitzung wurde auf den 7. Dezember angesetzt.

Die Lohnforderung der Seeleute, von der Einzelheiten noch nicht bekanntgegeben worden sind, geht auf einen Beschluss der Jahrestagung des Seeleuteverbandes zurück, zum Ausgleich der gestiegenen Lebenshaltungskosten eine bedeutende Erhöhung der Heuer- und Ueberzeitsätze zu fordern.

#### SUEDAFRIKA

Nichteuropäische  
Seeleute auf  
Regierungsfahrzeugen?

(ITF) Der Korrespondent der britischen Schifffahrtszeitung "Fairplay" in Kapstadt berichtet, dass nun die bestimmte Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Regierung

der Südafrikanischen Union in Zukunft nichteuropäische Seeleute für ihre Schiffe anheuern wird.

Bisher bestand die Haltung der Regierung darin, auf ausschliesslich aus Weissen zusammengesetzten Besatzungen zu beharren, jedoch sollen Bemannungs- und andere Schwierigkeiten, die sich in letzter Zeit fühlbar gemacht hatten, eine Aenderung dieser Haltung bewirkt haben. Die südafrikanischen Reeder, die ähnliche Einschränkungen nie gekannt haben, sind im allgemeinen mit den nicht-europäischen Besatzungen zufrieden und glauben, dass die Regierung ihren Beschluss nicht bereuen wird.

U. S. A.

M.M.P. erzielt Erhöhung  
der Wohlfahrtsbeiträge

(ITF) Vertragsverhandlungen zwischen dem bei der I.T.F. angeschlossenen amerikanischen Landesverband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen

einerseits und den Reedern an der Atlantik- und Golfküste andererseits wurden am 21. November erfolgreich abgeschlossen mit der Unterzeichnung eines neuen Vertrages, der von Gewerkschaftsfunktionären als der "bisher beste" beschrieben wurde.

Eine vorläufige Vereinbarung über die Hauptforderungen der Gewerkschaft war zwischen den beiden Parteien schon am 2. Oktober erzielt worden. Die Vereinbarung umfasste eine Erhöhung der Grundheuern- und Ueberzeitsätze um 6,2 %, die Einführung der 40-Stundenwoche auf See und im Hafen anstelle der früheren 48-Stundenwoche, einen längeren Jahresurlaub, sowie Heimschaffung auf Kosten des Reeders.

Die vorläufige Vereinbarung sah jedoch nicht die von der Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen geforderte Verdoppelung der Arbeitgeberbeiträge an die Wohlfahrtskasse vor. Verhandlungen über diesen Punkt, die einmal zusammenzuberechnen drohten und beinahe zu einem Streik führten, verzögerten die Unterzeichnung des neuen Vertrages, der auf zwei Jahre befristet ist.

Der neue Vertrag enthält die erhöhten Wohlfahrtsbeiträge, für die sich die Gewerkschaft im Laufe der Besprechungen eingesetzt hatte. Ausserdem gibt er der Gewerkschaft die Möglichkeit, alle zwei Monate die Lohnfrage neu zu stellen, und steht in keiner Weise hinter dem von dem Unterverband der Gewerkschaft für die Westküste mit den dortigen Reedern unterzeichneten Vertrag zurück.

- - - - -

P.S. Der Londoner Hafenbetrieb funktionierte am Freitag, 7. Dezember, wieder normal, nachdem am Vortage in Besprechungen zwischen der Gewerkschaft der Leichterbesatzungen und der Arbeitgeber im Beisein des britischen Arbeitsministers Sir Walter Monckton eine Einigung erzielt worden war.

Die Suspendierungen wurden rückgängig gemacht. Die Lohnforderungen der Gewerkschaft werden einem Arbeitsschiedsgericht unterbreitet.

- - - - -