



Nr. 2

28. Januar 1952

EISENBAHNER

ARGENTINIEN

Die Führer der freien
Eisenbahner verlieren
Berufungsklage

(ITF) Das "Inter-American Labor Bulletin" berichtet, dass die argentinischen Gewerkschaftsführer, die im vergangenen Jahr im Zusammenhang mit dem Eisenbahnerstreik vom

Dezember 1950 und Januar 1951 inhaftiert wurden, vor kurzem erfolglos Berufung gegen ihre Inhaftierung eingelegt haben. Sie forderten sofortige Aburteilung oder Freilassung. Der Befehl für ihre weitere Inhaftierung wurde durch den berüchtigten Richter Dr. Miguel Vagnola ausgestellt, der wiederholt als blindes Instrument der peronistischen Politik der Verfolgung demokratischer Gewerkschaftsführer gewirkt hat.

Die Leiter des argentinischen Ausschusses für unabhängige gewerkschaftliche Aktion, die jetzt in Montevideo im Exil leben, haben sich an die Interamerikanische Regionale Gewerkschaftsorganisation (O.R.I.T.) und den I.B.F.G. gewandt mit dem Ersuchen, eine weltweite Protestkampagne durchzuführen, welche die Freilassung der Eisenbahngewerkschafter bewirken soll, die von Peron verfolgt werden, obschon sie keines Verbrechens schuldig sind.

DÄNEMARK

Neue Vorschriften über
die Ruhetage des
dänischen Lokpersonals

(ITF) Der bei der I.T.F. angeschlossene Verband des dänischen Lokpersonals gibt die Ausgabe neuer Vorschriften bezüglich der Ruhetage seiner Mitglieder durch die Verwaltung

der dänischen Staatsbahnen bekannt.

Die neuen Vorschriften, welche die in einer Vereinbarung vom 28. April 1944 enthaltenen Bestimmungen ersetzen, sehen durchschnittlich jeden sechsten Tag im Monat einen freien Tag vor (d.h. 60 bis 61 Ruhetage pro Jahr). Damit wird ein vollständiger Ausgleich für die öffentlichen Feiertage erzielt, an denen gearbeitet wird, so dass die geltenden Vorschriften bezüglich der Abgeltung öffentlicher Feiertage (Sonntage ausgenommen) durch Freizeit aufgehoben werden. Ausserdem gelten folgende Bestimmungen:

- a) Im allgemeinen muss der Dienst des Lokpersonals so eingeteilt sein, dass zwischen zwei Ruhetagen nicht mehr als fünf Arbeitstage liegen. Wenn der Eisenbahndienst es verlangt, kann allerdings vom Lokpersonal verlangt werden, dass es an mehr als fünf aufeinanderfolgenden Tagen arbeitet. In diesem Falle dürfen höchstens acht Arbeitstage zwischen zwei Ruhetagen liegen.

- b) Wenn der Dienst es verlangt, können zwei aufeinanderfolgende freie Tage vorgeschrieben werden. Sonst ist dies jedoch zu vermeiden. Drei oder mehr aufeinanderfolgende freie Tage können nur mit dem Einverständnis des betreffenden Personals vorgeschrieben werden.
- c) Kein Angehöriger des Lokdienstes darf ohne seine Zustimmung weniger als vier freie Tage im Monat und dreizehn freie Tage im Vierteljahr erhalten. Beträgt die Zahl der gewährten freien Tage weniger als vier pro Monat oder dreizehn im Vierteljahr, so muss der betr. Eisenbahner entsprechend entschädigt werden.

Die neuen Vorschriften werden bis zum 31. März 1952 schrittweise eingeführt.

GROSSBRITANNIEN

Lösung im Lohnkonflikt des Werkstättenpersonals?

(ITF) Ein Versuch, den Konflikt bezüglich der Forderung der britischen Eisenbahner- und Metallarbeitergewerkschaften nach einer

bedeutenden Erhöhung der Löhne von rund 130.000 Werkstättenarbeitern zu lösen, wurde zu Anfang dieses Monats unternommen, als Vertreter der Gewerkschaften und der Eisenbahnverwaltung mit Beamten des Arbeitsministeriums neue Besprechungen aufnahmen. Eine Erklärung wurde nach den Besprechungen nicht abgegeben, jedoch hiess es, dass die Gewerkschaftsfunktionäre mit ihren Vorständen Rücksprache nehmen würden.

Auf einer Tagung des Landesausschusses für den Werkstättenbetrieb, die am 5. Dezember 1951 stattfand, machte die Eisenbahnverwaltung das Angebot, die Löhne des Werkstättenpersonals um 8 % zu erhöhen. Die Vertreter des bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Eisenbahnerverbandes und der Vereinigung der Metallarbeitergewerkschaften lehnten dieses Angebot jedoch ab, weil es nicht an die den Metallarbeitern einige Zeit vorher gewährte Erhöhung von 11% heranreichte.

SCHWEDEN

Eisenbahner im Schwedischen Parlament

(ITF) Die Personalzeitung der Schwedischen Staatsbahnen "SJ nytt" berichtet, dass die schwedischen Eisenbahner jetzt nicht

weniger als elf Vertreter im Schwedischen Reichstag besitzen.

Die Zeitung erklärt ausserdem, dass jeder 52. Schwede im Alter zwischen 20 und 65 Jahren bei den Schwedischen Staatsbahnen beschäftigt ist, und dass jeder 34. Reichstagsabgeordnete ein Eisenbahner ist oder war.

URUGUAY

Gegen den Totalitarismus

(ITF) Eine der Hauptfragen, die auf dem IX. Jahreskongress des bei der I.T.F. angeschlossenen uruguay-

ischen Eisenbahnerverbandes in Montevideo (7. bis 9. Dezember 1951) zur Sprache gelangten, war die Lage der Arbeiter in den totalitären Ländern Europas und Lateinamerikas. Zum Schluss der Aussprache nahm der Kongress einstimmig eine Entschliessung an, von der wir die wichtigsten Absätze nachstehend aufführen:

"Der IX. Landeskongress der Eisenbahner, versammelt in Montevideo vom 7. bis 9. Dezember 1951, pflichtet rückhaltlos der Kampagne des uruguayischen Eisenbahnerverbandes zur Unterstützung der von den totalitären Regimen Russlands, seiner Satelliten und Spaniens verfolgten, vertriebenen und versklavten Arbeiter bei.

Gleichzeitig verurteilt der Kongress alle Diktaturen, wie diejenigen in Venezuela, Peru und Argentinien, welche das Recht der freien Meinungsäußerung und das Vereinigungs- und Streikrecht unterdrücken. Auch wendet er sich gegen jede dem ruchlosen Regime Francos gewährte Hilfe.

Bei dieser Gelegenheit erklären wir erneut unser Bekenntnis zur Demokratie und sozialen Gerechtigkeit und unsere Achtung vor dem Gesetz und seiner genauen Einhaltung. Wir sind fest entschlossen, Seite an Seite mit den freien Arbeitern der Welt, die Menschenrechte und die hohen Ideale des Weltfriedens und der Brüderlichkeit zu verteidigen.

...

Der Kongress ergreift diese Gelegenheit, die Reife hervorzuheben, welche die Eisenbahner als Gewerkschafter und als Bürger gezeigt haben, indem sie zum ersten Male in der Geschichte Uruguays alle Eisenbahnergewerkschaften im uruguayischen Eisenbahnerverband zusammengefasst haben. Er beglückwünscht die Vorstände, die an diesem Beschluss beteiligt waren. Unser gemeinsames Ziel besteht darin, unseren Organisationen den ihnen gebührenden Platz im Leben der Nation zu sichern."

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Verbesserungen für die Arbeitnehmer im Güterverkehr gesucht

(ITF) Auf einer kürzlichen Tagung des britischen Lohnausschusses für den Strassengüterverkehr erhoben die Vertreter des bei der I.T.F. angeschlossenen Britischen Transport-

arbeiterverbandes eine Reihe von Forderungen bezüglich der Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Strassengüterverkehr.

Eine der wichtigsten der besprochenen Fragen war die Revision des Ueberstundensatzes. Die Gewerkschaftsvertreter verlangten, dass die ersten fünf die Normalarbeitswoche von 44 Stunden übersteigenden Arbeitsstunden mit einem Zuschlag von 25 % des Normallohnes zu entlohnen sind, die darauffolgenden Arbeitsstunden mit einem solchen von 50 %. Die Regelung der Sonntagsarbeit würde davon nicht berührt. Die Gewerkschaftsvertreter forderten ausserdem, dass die an Samstagen nach 12.30 Uhr geleistete Arbeit als Ueberzeit betrachtet wird. Jetzt liegt diese Grenze bei 14.00 Uhr.

In bezug auf die Frage der Nachtarbeit waren die Gewerkschaftsvertreter der Auffassung, dass der Zuschlag von 4d. pro Stunde, der für die zwischen 21.00 und 06.00 geleistete Arbeitszeit gewährt wird, erhöht werden sollte. Ausserdem vertraten sie den Standpunkt, dass das gegenwärtige Tagegeld angesichts der gestiegenen Verpflegungskosten auf 15s. erhöht werden sollte.

VEREINIGTE STAATEN

Die Lohnentwicklung im Güterverkehr

(ITF) Nach einer neuen Aufstellung der Abteilung für Arbeitsbeziehungen der amerikanischen Strassentransportunternehmer erzielten die Arbeitnehmer

im Strassengütertransport im dritten Vierteljahr 1951 geringere Stundenloohnerhöhungen als im zweiten Vierteljahr.

Eine Untersuchung von 60 Verträgen zeigt, dass 39 % der Vertragsabschlüsse im dritten Quartal eine Stundenlohnerhöhung von weniger als 10 Cent brachten, während im zweiten Quartal nur 28 % der Verträge eine ebenso geringe Loohnerhöhung vorsahen. 25 % der im dritten Vierteljahr abgeschlossenen Verträge brachten Lohnerhöhungen um 10 bis 12 Cent; 5 % sahen überhaupt keine Erhöhungen vor.

Andererseits berichtet die Abteilung für Arbeitsbeziehungen, dass die in den Hauptverträgen nicht enthaltenen zusätzlichen Leistungen an die Arbeitnehmer im Strassengüterverkehr an Bedeutung zugenommen haben. Darunter befinden sich bessere Ueberzeitbestimmungen, höhere Pensionen und längerer bezahlter Urlaub.

Es ist die Tendenz festzustellen, dass die Verträge auf ein Jahr anstatt, wie früher, auf zwei oder mehr Jahre abgeschlossen werden.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

£600.000 für die Wohlfahrt
der britischen Hafendarbeiter

(ITF) In seinem Vorwort zum ersten vom "British National Dock Labour Board" (Britisches Landesamt für Hafendarbeit) herausgegebenen Bericht über die Wohlfahrt der Hafendarbeiter

erklärt der Vorsitzende des Amtes, Lord Crook, dass im Laufe der nächsten 12 Monate £600.000 für die Wohlfahrt der Hafendarbeiter ausgeben werden sollen.

Der Bericht, der den Zeitraum vom Juli 1947 bis zum Dezember 1951 behandelt, erklärt, dass das Amt bis Ende 1950 £400.000 für Arbeitseinteilungsstellen, Büros, ärztliche Betreuungsstellen, Aufenthaltsräume usw. ausgab. Das vollständige Programm soll unter Zugrundelegung der heutigen Preise mehr als £1.500.000 kosten.

Das Programm umfasst u.a. den Bau von Aufenthaltsräumen, die einfach möbliert und mit einem Herd zum Heisswassermachen und Aufwärmen von Speisen versehen sein sollen. Sie stehen denjenigen Hafendarbeitern zur Verfügung, die zwischen den Arbeitseinteilungen nicht nach Hause gehen können.

Im letzten Jahr gab es in 16 Häfen insgesamt 31 ärztliche Betreuungsstellen. Fünf weitere sollen in Kürze fertiggestellt werden, während die Pläne für zehn ärztliche Betreuungsstellen sich in einem vorgeschrittenen Stadium befinden. Im Laufe des Jahres 1951 wurden mehr als 240.000 Fälle behandelt.

Das Landesamt für Hafendarbeit ist sich allerdings bewusst, dass die ärztlichen Betreuungsstellen an sich nicht ausreichend sind. Es erklärt, dass man versucht, zahlreiche weitere Hafendarbeiter soweit auszubilden, dass sie Erste Hilfe leisten können.

Zur Freizeitgestaltung bemerkt der Bericht: "Das Wachstum der Sport- und Gesellschaftsvereine der Hafendarbeiter war in den letzten vier Jahren sehr ermutigend. Mehr als 25.500 Hafendarbeiter tragen nun regelmässig durch Lohnabzüge an diese Bestrebungen bei. 1949/50 machten die Beiträge zusammen nahezu £14.000 aus."

Zusammenfassend erklärt der Bericht, es sei noch zu früh, um die volle Bedeutung des Wohlfahrtsprogramms für den Hafendarbetrieb abzuschätzen. Es scheine jedoch die allgemeine Auffassung vorzuherrschen, dass diese Bestrebungen das gegenseitige Verständnis der verschiedenen am Hafendarbetrieb beteiligten Kreise fördern - ein Verständnis, das auf der Achtung des Einzelnen und der Meinung anderer aufgebaut ist.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

NIEDERLANDE

Das Abkommen über die Sozialversicherung der Rheinschiffer vor dem Parlament

(ITF) Das internationale Abkommen über die soziale Sicherheit des Rheinschiffahrtspersonals, das von den Niederlanden am 30. September 1950 in Genf unterzeichnet wurde, liegt nun dem Oberhaus des Nieder-

ländischen Parlaments zur Genehmigung vor.

Das Abkommen, das im Juli 1950 in Paris von einer von der I.A.O. einberufenen Konferenz der an der Rheinschiffahrt beteiligten Länder angenommen wurde, gilt für alle Arbeitnehmer und diesen gleichgestellten Personen, die Staatsangehörige anderer vertragsschliessender Länder oder der in der Rheinzentralkommission vertretenen Länder sind und zu der Besatzung von Fahrzeugen gehören, die in der Rheinschiffahrt eingesetzt sind. Das Abkommen gilt auch für Staatenlose.

Anwendbar auf Grund des Abkommens sind die nationalen Gesetze und Vorschriften bezüglich der Sozialversicherung, die in dem Land in Kraft stehen, in welchem das betreffende Schiffahtsunternehmen seinen Hauptsitz hat oder aber der Reeder seinen rechtlichen Wohnsitz hat oder beheimatet ist.

Das Abkommen findet Anwendung auf alle bestehenden und zukünftigen Gesetze und Vorschriften bezüglich Krankenversicherung, Mutterschaftsversicherung, Invalidenversicherung, Altersversicherung, Witwen- und Waisenversicherung, Versicherung gegen Unfälle und Berufskrankheiten, Arbeitslosenversicherung und Kinderzulagen. Jedes vertragsschliessende Land muss die Rheinschiffer aus andern Ländern gleich behandeln wie seine eigenen Staatsangehörigen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Finnland ratifiziert revidierte Seattle-Uebereinkommen

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt in Genf gibt bekannt, dass Finnland am 22. Dezember 1951 die folgenden zwei Internationalen Seefahrts-Arbeitsübereinkommen ratifiziert hat:

- Nr. 91 über den bezahlten Urlaub für Seeleute (revidiert) 1949;
- Nr. 92 über die Unterkunft der Besatzungen (revidiert) 1949.

Indien ratifiziert das Uebereinkommen über die Sicherheit des Lebens auf See

(ITF) Nach einer Meldung aus Bombay hat die indische Regierung das Internationale Uebereinkommen über die Sicherheit des Lebens auf See ratifiziert, das im Juni 1948 durch eine internationale Konferenz in

London ausgearbeitet wurde.

Vor kurzem wurde bekanntgegeben, dass das Uebereinkommen am 19. November 1952 in Kraft treten wird, nachdem bis zum 19. November 1951 15 Länder die Ratifizierung vollzogen hatten. Indien befand sich nicht unter den Ländern, von denen damals erklärt wurde, dass sie das Uebereinkommen ratifiziert hatten.

NORWEGEN

Erhöhung der Teuerungszulagen

(ITF) Am 7. Dezember 1951 fällte der norwegische Lohnausschuss (Lønnsnemnd) einen Schiedsspruch bezüglich der Forderung des norwegischen Gewerk-

schaftsbundes nach einer Erhöhung der Teuerungszulagen. Der

Schiedsspruch sieht eine allgemeine Erhöhung von 21 Ore pro Stunde für Erwachsene, 11 Ore für Lehrlinge und Jugendliche und eine monatliche Erhöhung von Kr. 44,47 für Gehaltsempfänger vor. (1 Kr. = 100 Ore oder 1s.)

Der bei der I.T.F. angeschlossene Norwegische Seeleuteverband hat nun bekanntgegeben, auf welche Weise diese neue Teuerungszulage auf das Personal der Handelsmarine zur Anwendung gelangt. Auf Schiffen der Heimatfahrt erhalten Seeleute, für die die 48-Stundenwoche gilt, eine Erhöhung von Kr. 38 im Monat, während diejenigen, für die die 54-Stundenwoche gilt, Kr. 44 erhalten. Für das Personal, das 56 Stunden in der Woche arbeitet, beträgt die Zulage Kr. 45 im Monat. Schiffsjungen und Jungmänner erhalten 50 % dieser Erhöhungen. Beim Stewardpersonal, dessen Ueberzeit durch einen festen Betrag abgegolten wird, beträgt die Erhöhung Kr. 55.

In der Auslandsfahrt erhalten Leichtmatrosen und höhere Ränge (einschl. Hilfsköche, Kellner und weibliches Bedienungspersonal nach wenigstens sechsmonatiger Dienstzeit) eine Zulage von Kr. 38, während die Ränge unter dem Leichtmatrosen Kr. 14 erhalten.

Die neuen Zulagen treten rückwirkend auf den 16. Oktober 1951 in Kraft.

VEREINIGTE STAATEN

Zwei neue Verträge durch das Lohnstabilisierungsamt genehmigt

(ITF) Zwei der bei der I.T.F. angeschlossenen amerikanischen Seeleutegewerkschaften - die "Sailors' Union of the Pacific" (S.U.P.) und der Verband der Kapitäne, Steuerleute

und Lotsen (M.M.P.) - haben bekanntgegeben, dass die von ihnen kürzlich mit der Vereinigung der Pazifik-Reeder abgeschlossenen Verträge nun vom Lohnstabilisierungsamt genehmigt worden sind.

Beide Verträge sehen eine Erhöhung der Heuersätze um 6,2 % vor, sowie die Entlohnung der Ueberzeit mit einem Zuschlag von 40 %. Der von der M.M.P. abgeschlossene Vertrag führt ausserdem auf See und im Hafen die 40-Stundenwoche ein, während derjenige der S.U.P. in der Hochseeschiffahrt einen zusätzlichen Mann an Deck vorsieht, sowie erhöhte Arbeitgeberbeiträge an die gewerkschaftliche Wohlfahrtskasse. Das Lohnstabilisierungsamt hat ausserdem einen längeren Urlaub für patentierte Decksoffiziere genehmigt. Kapitäne erhalten in Zukunft anstelle des bisherigen Urlaubs von zwei Wochen einen solchen von fünf Wochen während der ersten drei Jahre in Dienste derselben Reederei, danach einen solchen von sechs Wochen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Ausschuss prüft Forderungen

(ITF) Auf Grund von Besprechungen zwischen Vertretern des "Syndicat National des Officiers de l'Aviation

Merchande" (S.N.O.A.M.) und Beamten des Verkehrsministeriums soll ein besonderer dreiköpfiger Ausschuss sich mit den Forderungen des fliegenden Personals der Air France befassen.

Mehr als 1.000 Piloten, Navigatoren und Bordmechaniker der Air France traten um Mitternacht des 20. Dezember in den Streik zur Unterstützung der Forderungen der S.N.O.A.M. nach einer Erhöhung der Löhne um zwei Drittel und nach Verbesserung der Pensionen. Die Arbeitsniederlegung ging am 31. Dezember zu Ende, nachdem der Verkehrsminister versprochen hatte, die gewerkschaftlichen Forderungen in wohlwollendem Sinne zu prüfen.