



## 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

27. Oktober 1952

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

## OESTERREICH

Arbeitsinspektorat  
für den Verkehr

(ITF) Das Internationale  
Arbeitsamt berichtet, dass in  
Oesterreich durch Gesetz vom  
20. Mai 1952 ein Arbeitsinspektorat

für sämtliche Verkehrszweige geschaffen wurde. Arbeitsinspektoren sind mit der Kontrolle über die Durchführung der gesetzlichen Vorschriften beauftragt, welche Sicherheit, Arbeitszeit und Gesundheit der Transportarbeiter, Frauen- und Jugendarbeit, Lehrlingsausbildung, Lohnzahlung und Kollektivverhandlungen berühren.

Die Arbeitsinspektoren besitzen ziemlich weitreichende Befugnisse, einschl. Zugang zu den Akten und Anlagen der Verkehrsbetriebe. Sie arbeiten in allen die Gesundheit und Sicherheit der Arbeiter betreffenden Fragen eng mit den örtlichen Behörden, Betriebsräten und Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen zusammen.

EISENBAHNER

## EL SALVADOR

Eisenbahner erhalten  
Kollektivvertrag

(ITF) Ein dreigliedriger Ausschuss,  
der von der Regierung von El Salvador  
mit der Untersuchung des gegen-  
wärtigen Konflikts bei den Eisen-

bahnen beauftragt wurde, legte am 12. September 1952 einen Bericht vor, der bedeutende Lohnerhöhungen und die Einführung eines Mindestlohnes empfahl, der für einen angemessenen Lebensstandard ausreicht. Der Ausschuss empfahl ferner die unverzügliche Einberufung einer Konferenz zwischen Betriebsleitung und Gewerkschaftsvertretern zur Ausarbeitung eines Kollektivvertrages. Gewerkschaftsvertreter im Ausschuss war J. Francisco Sanchez, ein ehemaliger Student der ersten regionalen Schule des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften in Puerto Rico. Im vergangenen Monat wurde er zum Generalsekretär der Eisenbahnergewerkschaft von El Salvador gewählt.

## PERU

Lohnerhöhung durch  
Streik erzwungen

(ITF) Nach einem am 5. und 6.  
Oktober durchgeführten Streik er-  
halten nun die 3.400 Arbeitnehmer  
der Zentralbahn Perus eine allge-

meine Lohnerhöhung von 20 % auf Grund eines Entscheids des

Staatlichen Arbeitsamtes. Die Erhöhung beträgt damit weniger als die ursprüngliche Forderung der Gewerkschaft von 50 %, die später auf 35 % herabgesetzt wurde, ist jedoch bedeutend besser als das Angebot der Eisenbahn von 12 %. Damit haben die peruanischen Gewerkschaften in allen vier kürzlichen Streiks wenigstens einen Teilsieg davongetragen.

### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

#### BELGIEN

#### Lohnverhandlungen

(ITF) Am 8. Oktober trat der Unterausschuss für Omnibusverkehr des Paritätischen Landesausschusses für Verkehr in Brüssel zusammen, um die Löhne des Personals einschl. desjenigen der sogenannten Sonderdienste zu besprechen.

Obschon ein früherer Beschluss des Ausschusses bestimmt hatte, dass die Löhne des Omnibuspersonals denen des Kleinbahnpersonals entsprechen müssen, folgte auf eine Erhöhung letzterer nur selten automatisch eine Lohnerhöhung für das Omnibuspersonal. In der Vergangenheit wurden die meisten Anpassungen oft erst nach Verhandlungen vorgenommen. Am 1. Mai 1952 erhielt das Personal der Kleinbahnen eine Lohnerhöhung von 2,5 %. Die Autobusbetriebe dagegen vertreten den Standpunkt, dass sie ihrem Personal diese Erhöhung nicht gewähren können, weil sie mit den konzessionierenden Gesellschaften keine Verständigung über ihre vertraglichen Verpflichtungen erzielen konnten. Da frühere Diskussionen über die Gewährung dieser Lohnanpassung zu keinem Ergebnis geführt hatten, wurde vorgeschlagen, sie im Verkehrsministerium mit dem Direktor für Strassenverkehr fortzusetzen.

Letzterer hat erklärt, dass nach seiner Meinung die Fahrpreise sich auf drei Faktoren stützen müssen: Löhne, Betriebskosten und Gewinnmarge. Was die Löhne betrifft, sei zu berücksichtigen, dass sie durch Schiedsspruch festgelegt sind und dass die Betriebe deshalb nicht mit dem Gedanken spielen dürfen, sie herabzudrücken, um ihre Kosten zu senken. Wenn die Autobusbetriebe einander konkurrenzieren wollten, müssten sie entweder ihre Betriebskosten senken, wobei die Löhne aus dem Spiel zu lassen sind, oder aber eine Verkleinerung der Gewinnmarge in Kauf nehmen.

Dieser Fragenkomplex wurde von einer gemischten Kommission, in der die Eisenbahnen, Kleinbahnen und Autobusbetriebe vertreten sind, besprochen. Mit dem Ergebnis dieser Beratungen wird sich der Unterausschuss für Omnibusverkehr befassen. Man hofft, dass die Autobuslenker wie auch das übrige Personal letztlich wieder dem Personal der Kleinbahnen gleichgesetzt werden, so dass sie deren am 1. Mai in Kraft getretene Lohnerhöhung ebenfalls erhalten.

Ein weiterer Punkt auf der Tagesordnung dieses Unterausschusses sind die Autobus-Sonderdienste, die eingeführt wurden, um dem erhöhten Verkehrsbedarf zu genügen, der dem Umstand entspringt, dass ein grosser Teil der Arbeitnehmer einen sehr langen Arbeitsweg zur Fabrik oder zum Bergwerk zurücklegen müssen. Einige Autobusunternehmer verlangen eine besondere Arbeitszeit- und Lohnregelung für diese sogenannten Sonderdienste. Es trifft zu, dass viele dieser Linien mit Verlust arbeiten, was jedoch zur Hauptsache ihrer schlechten Organisierung durch die Behörden zuzuschreiben ist. Eine weitere Komplikation ergibt sich daraus, dass die Sonderdienste oft in Verbindung mit dem normalen Betrieb durchgeführt werden. Unser Mitgliedsverband, die belgische Transportarbeitergewerkschaft, ist jedoch nicht überzeugt, dass die Unternehmer aus diesen Verhältnissen das Recht zur Ueberschreitung der Arbeitszeitgrenzen ableiten können, die im Tag 10 Stunden und im dreiwöchigen Zeitraum 144 Stunden betragen.

## URUGUAY

### Aufhebung der Sicherheitsmassnahmen durch die Regierung

(ITF) Die Sicherheitsmassnahmen, die die Regierung Uruguays im Zusammenhang mit dem in Nr. 19 des Presseberichtes vom 29. September gemeldeten Verkehrsstreik ergriffen

hatte, wurden am 30. September nach einer Radiomeldung aus Venezuela aufgehoben.

## ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

## INDIEN

### Streikdrohung

(ITF) Die rund 35.000 in der "Bengal Mariners' Union" zusammengesetzten Binnenschiffer der

"Indian General Navigation Company" und der "River Steam Navigation Company" von Kalkutta haben ihren Arbeitgebern mit einem Streik gedroht, sofern ihren Forderungen nicht entsprochen wird. Diese lauten:

- a) Abschaffung des gegenwärtig angewandten "Kontraktsystems" beim Anheuern;
- b) Einführung der direkten Anheuerung durch die Gesellschaften;
- c) Lohnerhöhungen für das Personal;
- d) Erhöhung der Teuerungszulage;
- e) Einführung einer Pensionsordnung.

Der Generalsekretär der Gewerkschaft erklärte, der Streikbeschluss sei ihr gewissermassen aufgezwungen worden, weil die Arbeitgeber sich wiederholt geweigert hätten, in eine friedliche Regelung einzuwilligen.

## HAFEN ARBEITER

## FRANKREICH

### Stellung der Hafendarbeiter durch neues Gesetz nicht verändert

(ITF) Ein neuer Gesetzesentwurf über die Organisation der Hafendarbeit wurde am 24. September vom französischen Ministerrat genehmigt und soll der Nationalversammlung

im Laufe ihrer nächsten Session vorgelegt werden. Der neue Entwurf weicht in gewissen Einzelheiten vom Gesetz aus dem Jahre 1947 ab, jedoch ausschliesslich im Interesse der Klarheit und der Vereinfachung. Die Beschäftigungs- und Registrierungsbedingungen der ständigen Hafendarbeiter, die Anspruch auf einen garantierten Mindestlohn besitzen, werden in keiner Weise verändert. Unständige Hafendarbeiter werden einen Personalausweis bei sich haben müssen.

Die neuen Vorschriften werden den Hafenbehörden das Vorgehen gegen Arbeiter, die an politischen oder andern unoffiziellen Streiks teilgenommen oder das Ausladen von Militärgütern verweigert haben, erleichtern.

SEELEUTE

INDIEN

Seeleute verlangen  
grössere Sicherheit

(ITF) Unser Mitgliedsverband, die "National Seamen's Union of India", führte am 7. September in Bombay seine Jahrestagung durch.

Für die Amtszeit 1952/53 wurden gewählt: **Präsident:** M.Y. Nurie; **Vizepräsidenten:** M.E. Serang, J.A. Colaco und I.B. Syed; **Kassierer:** E.K. Esmail; **Generalsekretär:** A.K. Mohamed Serang. Ausserdem wurde ein Vorstand von 21 Mitgliedern gewählt.

In einer Entschliessung wurde bedauert, dass die Regierung sich weigert, das Sozialversicherungsgesetz auf die Seeleute anzuwenden. Gleichzeitig wurde eine Revision des Handelsschiffahrtsgesetzes gefordert. Die Regierung wurde ersucht, bei der Auswahl des Nachwuchses für Deck- und Maschinenraum den Söhnen und Verwandten im Ruhestand lebender und verstorbener Seeleute den Vorzug zu geben.

Eröffnung von  
Heuerbüros steht bevor

(ITF) Es heisst, dass Vorbereitungen im Gange sind für die Eröffnung von Heuerstellen in Bombay und Kalkutta unter der Leitung und ausschliess-

lichen Verantwortung der indischen Regierung. Gesetzesbestimmungen über die Schaffung von Arbeitsvermittlungsbüros für Seeleute sind in der Form eines Zusatzes zum indischen Handelsschiffahrtsgesetz von 1923 bereits vorhanden. Der Zusatz, der das Datum vom 13. Dezember 1949 trägt, ermächtigt die Zentralregierung, in den von ihr zu bestimmenden Häfen Heuerbüros für die Handelsschiffahrt zu eröffnen. Wo es ein solches Büro gibt, dürfen die Seeleute nur durch seine Vermittlung angemustert werden.

Das Personal der neuen Organisation wird ausschliesslich aus Regierungsangestellten bestehen. Die Beschäftigung suchenden Seeleute werden in ein Register eingetragen. Bei der Vermittlung wird ein Rotationssystem angewandt.

VEREINIGTE STAATEN

ITF-Gewerkschaft  
unterstützt Streikation  
der Besatzung eines  
unternormalen Schiffes

(ITF) Wiederum hat unser Mitgliedsverband, die "Sailors' Union of the Pacific", eingegriffen, um der Besatzung eines unternormalen Schiffes zu helfen. Die abscheulichen Verhältnisse auf der "Riviera",

eines unter der Flagge Liberians fahrenden Schiffes eines griechischen Reeders, und die unmenschliche Behandlung seiner Besatzung, haben zu einem Streik in Portland, Oregon, geführt.

Die "Reviena" ist ein Schiff der Liberty-Klasse, das von einigen Griechen gekauft wurde, die eine panamaische Gesellschaft gründeten und das Schiff in Liberia registrierten. Man versäumte es, der am 19. März 1953 in Bremen angeheuerten Besatzung den Heuervertrag zu übersetzen, so dass sie sich unter dem Eindruck befand, für eine Reise von 30 Tagen nach den USA und zurück angemustert zu haben. Erst auf hoher See teilte man ihr mit, dass der Heuervertrag für zwei Jahre abgeschlossen war. Zunächst ging es nach den Azoren, von dort nach New Orleans und dann nach Bombay und Kalkutta. Von Indien führte die Reise nach Japan und weiter nach Portland, Oregon, wo die Mannschaft am 9. September als Protest gegen die unerträglichen Verhältnisse an Bord in den Streik trat.

Die Verhältnisse, über die die Besatzung sich beschwert, hören sich fast unwahrscheinlich an und erinnern an die Zustände, die vor etwa 100 Jahren nur allzu gebräuchlich waren, in unserm Jahrhundert jedoch glücklicherweise, vor allem dank unseres unermüdlischen Kampfes gegen die unternormalen Schiffe, kaum mehr vorkommen. Dass sie heutzutage geduldet werden, ist nichts anderes als ein Skandal und ein bitterer Kommentar über unsere Zivilisation.

Das Schiff ist schmutzig, voller Ungeziefer und eine Gefahr für alle, die darauf fahren. Die Verpflegung ist für die menschliche Ernährung ungeeignet. Die Reeder, in der Person des Kapitäns dieses alten Kastens, setzen sich nicht nur über die Gebote der Menschlichkeit, sondern sogar über das internationale Recht hinweg. Das Schiff ist z.B. so sehr unterbemannt, dass der Ausguck nicht besetzt war. Das ist eine Verletzung des internationalen Rechts. Ausserdem besass das Schiff keine Lademarke -- eine weitere flagrante Verletzung internationalen Rechts. Das war jedoch noch lange nicht alles. Die Rettungsboote trugen keine Kennzeichen, waren leck und konnten nicht ausgesetzt werden, weil die Aussetzvorrichtung so rostig war, dass sie nicht bewegt werden konnte. Eine Untersuchung zeigte, dass kaum ein Feuerlöschgerät gebrauchsfähig war. Man hatte sich anscheinend seit Jahren nicht mehr darum gekümmert.

Nachdem die Besatzung in den Streik getreten war, wurde unser Mitgliedsverband, die "Sailors' Union of the Pacific", von den Reedern wegen Streikanstiftung verklagt. Die Besatzung wurde von den Immigrationsbehörden wegen "illegalen" Verlassens des Schiffes verhaftet und ins Gefängnis gesteckt. Dabei hatte sie es auf Grund einer Anordnung des "Federal Maritime Court" im Zusammenhang mit der Klage der Reeder verlassen. Die Gewerkschaft forderte daraufhin die Freilassung der Seeleute auf Grund eines Gesetzes, welches das Verlassen ausländischer Schiffe zum Zwecke der Wiedereinschiffung gestattet. Es ist anzunehmen, dass die Besatzung von 22 Mann inzwischen wieder freigelassen worden ist.

- - - - -