



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. 1

12. Januar 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwandt, doch können wir nur für Nachrichten über die Tätigkeit der ITF und ihrer Gewerkschaften die Verantwortung übernehmen. Im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

DIE ITF PROTESTIERT

Ungarn fällt in die Barbarei zurück!

(ITF) Am 31. Dezember 1952 brachten mehrere Zeitungen folgende Meldung der Nachrichtenagentur "Associated Press":

"Ungarischer Eisenbahner nach einem Unglück hingerichtet

Budapest, Dez. 30 (AP) -- Ein Budapester Eisenbahner, dessen Fahrlässigkeit am 26. Dezember ein Eisenbahnunglück verursachte, ist, wie die Budapester Zeitungen heute früh meldeten, zum Tode verurteilt und hingerichtet worden.

Ein kurzer Bericht lüftete das Geheimnis des Eisenbahnunglücks, das am Tag nach Weihnachten, als in einem Budapester Vorort zwei Züge zusammenstiessen, den Tod 'mehrerer Personen' verursachte.

Imre Molnar, der nur als 'ein Eisenbahner' beschrieben wurde, dessen 'Nachlässigkeit und Unachtsamkeit' das Unglück verursachten, war von einem Kriegsgericht abgeurteilt worden. Er wurde drei Tage nach dem Zusammenstoss hingerichtet."

Kein Eisenbahner, der in einem zivilisierten Lande wohnt -- oder sich an das Leben in einem zivilisierten Land erinnert --, kann diese Meldung ohne Empörung lesen. Die Eisenbahner mit gewöhnlichen Mördern auf eine Stufe zu stellen, ist die grösste Beleidigung, die man ihnen ins Gesicht werfen kann.

Durch diese grausame Behandlung eines Menschen, der das Pech hatte, ein Unglück zu verursachen, das auf jeder Eisenbahn vorkommen kann, haben die sowjetischen Quislinge, die jetzt in Ungarn herrschen, sich als Barbaren gebrandmarkt.

Zur Belehrung derer, die mit dem bei Eisenbahnunglücken üblichen Verfahren nicht vertraut sind, beschreiben wir kurz den Vorgang in zivilisierten Ländern:

- a) Eisenbahnunglücke haben oft mehr als eine Ursache. Häufig liegt eine ganze Ursachenkette vor. Um die tatsächlichen Gründe eines Eisenbahnunglücks blosszulegen, ist eine eingehende Untersuchung notwendig, welche die Eisenbahntechniker und Gerichtsbeamten tagelang beschäftigt und sich über Wochen und manchmal Monate hinzieht.
- b) Nur in seltenen Fällen können diejenigen, die durch einen Beurteilungsfehler, durch Sorglosigkeit oder Pflichtvernachlässigung ein Unglück verursacht haben, des Totschlags, d.h. der unbeabsichtigten Tötung angeklagt werden.
- c) Wer des Totschlags überführt ist, wird unter Umständen zu einer Gefängnisstrafe von mehreren Monaten, seltener von Jahren, verurteilt.
- d) Nur im Verlauf von Kriegshandlungen und auf dem eigentlichen Kriegsschauplatz würde der Betreffende vor ein Kriegsgericht gestellt.

Nach solchen Maßstäben war das in Budapest angewandte Verfahren eines zivilisierten Landes unwürdig. In den drei Tagen zwischen Unglück und Hinrichtung kann unmöglich eine sorgfältige Untersuchung stattgefunden haben. Imre Molnar hätte mindestens drei Tage gebraucht, um die Techniker oder Gewerkschaftsfunktionäre zu ernennen und zu instruieren, die der Untersuchung beigewohnt hätten, um ihn gegen falsche Anklagen oder gegen die Ausserachtlassung der seinem Einfluss entzogenen Faktoren, die zum Unglück beigetragen haben können, zu schützen.

Auf jeden Fall kann man sich kaum vorstellen, dass Imre Molnar in einem zivilisierten Lande eines schwereren Vergehens als des Totschlags angeklagt worden wäre.

In zivilisierten Ländern erhalten selbst schamlose Verbrecher, die des Mordes überführt und mit Recht zum Tode verurteilt worden sind, eine Gnadenfrist von einigen Wochen oder Monaten, während der sie ihre Richter verfluchen können, Imre Molnar jedoch wurde unmittelbar nach diesem barbarischen Urteil hingerichtet.

Im Namen der ungarischen Eisenbahner, deren Gewerkschaft in den Tagen der Freiheit der ITF angehörte,

Im Namen der Eisenbahner auf beiden Seiten des Eisernen Vorhangs, die ob der unmenschlichen Behandlung ihres unglücklichen Kollegen entrüstet sind;

Im Namen der Gerechtigkeit,

Protestiert die ITF gegen die Hinrichtung Imre Molnars.

Paul Tofahrn,
Sekretär der Eisenbahnersektion
der ITF

EISENBAHNER

ANGLO-AEGYPTISCHER SUDAN

Streik um längere
Frühstückspause

(ITF) Rund 23.000 sudanesische Eisenbahner und Hafendarbeiter traten am 14. Dezember zur Unterstützung ihrer Forderung

nach einer längeren Frühstückspause in den Streik.

Drei Tage lang lähmte der von der "Sudan Railway Workers' Union" ausgerufene Streik den Eisenbahnverkehr im ganzen Land. Der Streikbeschluss erfolgte, nachdem die Verwaltung der Staatsbahnen sich geweigert hatte, den Eisenbahnern eine Stunde anstelle der jetzigen dreissig Minuten für ihr Frühstück einzuräumen.

DEUTSCHLAND

Neue Lohnforderung
der GdED

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands teilt uns mit, dass sie die Verwaltung der Deutschen

Bundesbahn um Erhöhung der Arbeiterlöhne ersucht hat. Die Gewerkschaft fordert rückwirkend auf den 1. Oktober 1952 eine durchschnittliche Erhöhung um 8 Pfennig pro Stunde. Sie hat auch die Verminderung der Ortslohnklassen von 10 auf 8 und die Aufnahme einer grösseren Zahl von Orten in eine höhere Klasse vorgeschlagen. Die Gewerkschaft hofft, dass diese Vorschläge letztlich zu einer weiteren Herabsetzung der Zahl der Ortslohnklassen sowie zu einer Verkleinerung der Lohnunterschiede führen werden.

Bessere Bedingungen für
die Privatbahner

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands meldet, dass in Verhandlungen mit dem Arbeitgeber-

verband der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die am 17. und 18. November in Darmstadt geführt wurden, eine Verständigung über eine Reduktion der Ortslohnstaffeln von sieben auf sechs erfolgte. Ab 1. Januar 1953 entfällt die niedrigste Ortslohnstaffel. Da zwei Drittel der Lohnempfänger der Privatbahnen dieser Staffel angehörten, bedeutet ihre Abschaffung für die meisten unter ihnen eine Lohnerhöhung.

Weitere Erfolge unseres Mitgliedsverbandes betreffen eine Abmachung, noch vor dem 15. Februar 1953 über neue Löhne zu verhandeln, sowie eine Erhöhung der Ausbildungsbeihilfen für Lehrlinge.

ITALIEN

Streikdrohung

(ITF) Auf einer vom 10. bis 12. Dezember abgehaltenen Tagung der italienischen Eisenbahnergewerk-

schaften wurden die von der Eisenbahnverwaltung vorgelegten Lohn- und Klassifikationsvorschläge geprüft und als ungenügende Diskussionsgrundlage abgelehnt. Die Eisenbahnergewerkschaften weisen darauf hin, dass keine ihrer Forderungen in die Vorschläge der Verwaltung aufgenommen worden sind, die eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner darstellen, indem sie die in den letzten drei Jahren in der Paritätischen Ministeriellen Kommission erzielten Vereinbarungen missachteten.

Zum Schlusse der gewerkschaftlichen Besprechungen wurde beschlossen, auf die zweite Januarwoche einen Streik anzudrohen, sofern nicht die Eisenbahnverwaltung bis dahin von ihrer rein negativen Haltung abweicht. Von den beiden auf der Tagung

vertretenen Gewerkschaften der ITF hat nur eine -- das "Sindacato Nazionale Ferrovieri" (UIL) -- dem Streik zugestimmt. Das "Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani" (CISL) hat sich zwar dem Protest angeschlossen, hofft aber auf eine friedliche Beilegung des Konflikts.

In einem Schreiben an den italienischen Premierminister fordert der Gewerkschaftsbund UIL das Eingreifen der Regierung und Beratungen mit den Eisenbahnergewerkschaften, um einen schädlichen Landesstreik abzuwenden.

JAPAN

Der Lohnkonflikt bei den Staatsbahnen

(ITF) Aus Tokio wird gemeldet, dass die beiden sozialistischen Parteien Japans und die demokratische Partei die Regierung

aufgefordert haben, den Grundlohn der Eisenbahner mit Wirkung ab August 1952 von 10.500 Yen (360 Yen = \$1) auf 13.400 Yen im Monat zu erhöhen und eine Gratifikation zum Jahresende in Höhe von 16.800 Yen zu gewähren.

Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, dass die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft, die bereits zu, wie es hiess, "gesetzlichen" Taktiken zur Unterstützung ihrer Forderungen Zuflucht genommen hatte, das Personal in sechs Büros und einer Werkstätte aufgefordert hatte, ab 15. Dezember "Urlaub zu nehmen". Beamte der Staatsbahnen erliessen daraufhin unverzüglich die Warnung, dass gegen diejenigen, die der Anordnung der Gewerkschaft Folge leisten, Disziplinar massnahmen ergriffen würden.

Unsere Leser erinnern sich, dass eine Erhöhung der Grundlöhne der Eisenbahner auf 13.400 Yen früher vom Schlichtungsausschuss der Staatsbahnen autorisiert wurde, der gleichzeitig die rückwirkende Gewährung der Erhöhung ab August empfahl. Später wurde dieser Entscheid vom japanischen Parlament abgeändert, das beschloss, die Erhöhung am 1. November in Kraft treten zu lassen.

FUSSNOTE

Ein späterer, noch unbestätigter Bericht erklärt, dass der Streitfall am 19. Dezember beigelegt wurde. Die Gewerkschaft soll einem Vorschlag der Verwaltung, den neuen Grundlohn am 1. November in Kraft treten zu lassen, zugestimmt haben.

MEXIKO

Lohnerhöhungen

(ITF) Ein Bericht aus Mexiko erklärt, dass drei Monate vor dem Erlöschen des geltenden Vertrags

ein neuer Tarifvertrag für das Personal der Staatsbahnen abgeschlossen worden ist. Der Vertrag sieht eine durchschnittliche Erhöhung der Monatslöhne um 61 Peso (etwas über £2) vor und soll, wie es heisst, sämtliche Lohnstreitigkeiten zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft lösen. Die schlechter entlöhnten Eisenbahner ziehen den grössten Nutzen aus der Lohnerhöhung, die rückwirkend auf den 16. November gewährt wird, den Tag, an dem die Einführung höherer Personen- und Gütertarife erfolgte.

NEUSEELAND

Lohn- und Gehaltserhöhungen

(ITF) Das Lohnschiedsgericht der neuseeländischen Staatsbahnen hat die Erlaubnis zu einer Erhöhung der Löhne des Personals erteilt,

welche das Eisenbahndepartement jährlich rund £765.000 kosten

wird. Die Erhöhungen liegen zwischen 3d. pro Stunde für Hilfsarbeiter und 3½d. pro Stunde für Handwerker und zwischen £10 im Jahr für Gehaltsempfänger mit weniger als £399 und £30 im Jahr für solche mit mehr als £539 im Jahr.

TUNESIEN

ITF erzielt Wiedereinstellungen.

(ITF) Am 26. März 1952 setzte der französische Generalresident in Tunis die von Premierminister Hamed Chenik geführte Regierung

des tunesischen Protektorats ab. Infolgedessen forderte die UGTT (dem IBFG angeschlossener tunesischer Gewerkschaftsbund) seine Mitglieder auf, mittels eines eintägigen Generalstreiks gegen diesen Schritt zu protestieren. Der Streik fand am 1. April statt, und alle Mitglieder der UGTT einschliesslich der Beamten und Eisenbahner leisteten dem Aufruf ihres Gewerkschaftsbundes Folge.

Zur Vergeltung verfügte die Regierung disziplinarische Sanktionen gegen viele der Beamten, die am Streik teilgenommen hatten, hob sie aber am 15. April auf Ersuchen des französischen Generalresidenten wieder auf.

Die beiden tunesischen Eisenbahngesellschaften, die "Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens" und die "Compagnie de Chemins de Sfax-Gafsa" entliessen etwa 380 Eisenbahner als Disziplinar-massnahme. Nicht alle diese Entlassungen wurden jedoch aufrechterhalten. Nach ein paar Tagen begannen die Gesellschaften Wiedereinstellungen vorzunehmen. Trotzdem waren im August 1952 immer noch etwa 100 gemassregelte Eisenbahner ohne Arbeit. Alle Bemühungen des der ITF angeschlossenen tunesischen Eisenbahnerverbandes, ihre Wiedereinstellung zu erreichen, waren umsonst. Darüberhinaus weigerten sich die beiden Gesellschaften hartnäckig, die mehreren hundert andern Eisenbahnern auferlegten betrieblichen Straf-massnahmen, wie Versetzungen, Rückstufungen und Lohnkürzungen, aufzuheben.

Der tunesische Eisenbahnerverband ersuchte deshalb die ITF um Hilfe. Diese wandte sich an die französische Regierung und versuchte sie von der Notwendigkeit zu überzeugen, von ihrem Einfluss bei den tunesischen Eisenbahngesellschaften Gebrauch zu machen und sie in Nachahmung der Regierung zur Wiedereinstellung der entlassenen Eisenbahner und Aufhebung aller übrigen Sanktionen zu bewegen. Anlässlich einer am 26. November mit dem Staatssekretär im französischen Aussenministerium geführten Unterredung betonte der stellvertretende Generalsekretär der ITF, Paul Tofahrn, dass die freien Gewerkschafter die Verhängung politischer Sanktionen durch Arbeitgeber ganz besonders verabscheuen. Er wies darauf hin, dass es in diesem Fall zwei private, oder halbprivate Unternehmungen auf sich genommen hatten, den Schritt des französischen Generalresidenten zunichte zu machen, der versucht hatte, Öl auf die hochgehenden Wogen zu giessen, indem er die Regierung des Protektorats aufforderte, die gegen Beamte verfügten Sanktionen zurückzuziehen.

Die französische Regierung hat auf die Vorstellungen der ITF in günstigem Sinne reagiert und ein erstes Ergebnis erzielt. Die "Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens" hat sich nun bereit erklärt, Gesuche der seit April von ihr entlassenen 60 Bediensteten um Wiedereinstellung prüfen zu wollen. Die Sfax-Gafsa-Gesellschaft erklärt jedoch, dass sie die Entlassenen zur Zeit nicht wieder einstellen kann, weil der Rückgang der Phosphat-Exporte und die durch den Terrorismus geschaffene Unsicherheit eine Abnahme des Verkehrs bewirkt haben.

Der Beschluss der "Compagnie Fermière" ist ein willkommener Schritt in der guten Richtung. Die ITF hofft, dass weitere Schritte folgen werden. Sie wird nach wie vor darauf beharren, dass alle den tunesischen Eisenbahnern wegen Beteiligung am Streik des 1. April auferlegten Sanktionen annulliert werden.

VEREINIGTE STAATEN
Streikabstimmung

(ITF) Der letzte Schritt in den Bemühungen von 17 amerikanischen Gewerkschaften des stationären

Eisenbahnpersonals um die Verwirklichung des "Union shop" ist die Durchführung einer Streikabstimmung auf der wichtigen Eisenbahn "Chicago & North Western Railway". Die von den leitenden Funktionären der Gewerkschaften unterzeichnete Anweisung dazu ist von einer Erklärung begleitet, in der es heisst, dass jede Möglichkeit einer friedlichen Beilegung des Streitfalls erschöpft sei. Die Erklärung betont ferner, dass die Gewerkschaftsmitglieder nicht gewillt sind, die ungerechte Last, die ihnen die gegenwärtige Situation auferlegt, weiterhin zu tragen. Sie hätten jedes Recht, zu erwarten, dass alle, die aus der gewerkschaftlichen Vertretung Nutzen ziehen, deren Kosten tragen helfen.

Die "Chicago & North Western Railway" ist eine der Eisenbahnen, auf die sich die 17 Gewerkschaften seit dem Zusammenbruch der regionalen Verhandlungen für die westliche und südöstliche Gruppe konzentriert haben. Die Streikabstimmung wurde eingeleitet, nachdem die wiederholten Bemühungen eines Verhandlungsausschusses, eine befriedigende Regelung zu erzielen, fruchtlos geblieben waren.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN
Lohnerhöhungen
vorgeschlagen

(ITF) Es wird gemeldet, dass die Arbeitgebervertreter anlässlich einer kürzlichen Tagung des belgischen paritätischen Ausschusses

für das Strassenbahnwesen vorgeschlagen haben, die Löhne der Strassenbahner ab 1. Januar um 1,5 % zu erhöhen.

Gleichzeitig wird bekanntgegeben, dass die Gratifikation zum Jahresende, welche die belgischen Strassenbahner erhalten, diesmal von 600 auf 675 belg. frs. erhöht wird. Eisenbahner im Ruhestand erhalten eine Zuwendung von 50 frs. (1 £ = 140 belg. frs.).

VEREINIGTE STAATEN
Streik des Neuyorker
Autobuspersonals

(ITF) Rund 8.000 Arbeitnehmer der privaten Neuyorker Omnibusbetriebe traten am 1. Januar um eine Minute nach Mitternacht in den Ausstand.

Der Streik wurde von der Gewerkschaft des Personals, der "Transport Workers' Union" zum Protest gegen die Nichtgewährung der 40-Stundenwoche und der geforderten Lohnerhöhung von 25 Cent pro Stunde ausgerufen.

Der Präsident der Gewerkschaft hat erklärt, dass auch die Untergrund- und Hochbahnen New Yorks in Mitleidenschaft gezogen würden, falls versucht werden sollte, die Arbeitnehmer dieser Betriebe bei Ueberzeitverweigerung zu bestrafen. Die Stadtverwaltung soll deshalb die Absicht, zusätzliche Untergrund- und Hochbahnzüge während des Streiks verkehren zu lassen, aufgeben haben.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

AUSTRALIEN

Arbeitszeitvorschriften
für die Kraftfahrer
von Neusüdwaales

(ITF) Es wird gemeldet, dass das Parlament von Neusüdwaales ein neues Kraftverkehrsgesetz verabschiedet hat, das u.a. vorschreibt, dass die Führer von schweren

Motorfahrzeugen nach einer Lenkzeit von fünf Stunden eine Ruhepause von mindestens einer halben Stunde haben müssen, und dass sie in jedem 24-stündigen Zeitraum Anspruch auf eine Ruhezeit von mindestens zehn Stunden besitzen.

Bei der Beratung der Vorlage wurde angeregt, in Abständen von je 100 Meilen "Erholungslager" zu errichten, wo die Chauffeure für eine Ruhepause und eine Kontrolle durch den diensttuenden Verkehrsbeamten anhalten müssten.

Das neue Gesetz wurde eingeführt, weil polizeiliche Untersuchungen ergeben hatten, dass zahlreiche Unfälle mit schweren Motorfahrzeugen dem Einnicken des Fahrers am Steuer zuzuschreiben waren.

SCHWEDEN

Gewerkschaftliche Unter-
suchung deckt Umgehung
der Gesetze auf

(ITF) Schon seit einiger Zeit hatte die der ITF angeschlossene schwedische Transportarbeitergewerkschaft vermutet, dass die Gesetzesvorschriften über Arbeits- und Ruhezeiten im

schwedischen Güterfernverkehr auf der Strasse in grossem Masstab umgangen werden. Ausserdem lagen Anzeichen vor, dass die im Namen der betreffenden Arbeiter abgeschlossenen Kollektivverträge missachtet werden, besonders was die Löhne betrifft.

Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Verstösse schwer aufzudecken sind, weil in vielen Fällen Arbeitgeber und Arbeitnehmer übereinkommen, die Arbeitszeitgesetzgebung und die Tariflöhne zugunsten privater, auf einem Akkordsystem beruhender Abmachungen zu missachten. Die Arbeiter der Transportfirmen sind offenbar zu der Auffassung verleitet worden, dass sie aus solchen Abmachungen Gewinn ziehen würden. In den wenigen Fällen, in denen Verstösse gegen die Vorschriften aufgedeckt worden sind, war jedoch gewöhnlich festzustellen, dass die betreffenden Kraftfahrer mehr verdient hätten, wenn sie auf ihren Rechten beharrt hätten, und dass ausserdem eine Reihe von Unfällen, oft mit tödlichem Ausgang, vermieden worden wäre..

Eine Gelegenheit, die Vermutungen der Gewerkschaft auf die Probe zu stellen, ergab sich im vergangenen Sommer, als der schwedische Transportarbeiterverband beschloss, eine Untersuchung durchzuführen, die sich auf etwa 10 % der im Fernverkehr eingesetzten Lastkraftwagen erstreckte. Die Untersuchungsergebnisse sind nun veröffentlicht worden und haben in der schwedischen Presse grosse Beachtung gefunden.

Die schwedischen Gesetze schreiben vor, dass die Arbeiter im Strassengüterverkehr normalerweise nicht mehr als 11 Stunden im 24-stündigen Zeitraum arbeiten dürfen, dass sie nach je 5 Stunden Arbeitszeit eine Ruhezeit von mindestens einer halben Stunde erhalten müssen und dass die ununterbrochene Ruhezeit im 24-stündigen Zeitraum 9 Stunden zu betragen hat. In besonderen Fällen darf die durchgehende Arbeitszeit bis auf 13 Stunden ausgedehnt werden, sofern die darauffolgende Arbeitsschicht entsprechend verkürzt wird. Als Arbeitszeit gilt nicht

nur die eigentliche Fahrzeit, sondern auch die für Wartung und Lade- und Entladearbeiten verwendete Zeit, sowie alle Pausen von weniger als einer halben Stunde.

Die gewerkschaftliche Untersuchung betraf 80 Fahrzeuge, die zwischen Stockholm, Göteborg und Malmö verkehren. Die Untersuchungsbeamten fanden heraus, dass die Fahrer von 57 dieser Fahrzeuge, oder 73 %, die gesetzlichen Arbeitszeitgrenzen überschritten, wobei die durchgehenden Dienstzeiten zwischen 11½ und 70 Stunden schwankten. In einem Fall wurde festgestellt, dass dieselben Kraftfahrer auf der Strecke zwischen Hudiksvall und Göteborg sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt (eine Distanz von 3.200 km) eingesetzt waren, wobei sie selber die Lade- und Entladearbeiten besorgten, ohne, ausser kurzen Unterbrechungen für Mahlzeiten usw., irgendwelche Ruhezeiten zu haben. Die durchschnittliche Gesamtdienstzeit ohne eigentliche Ruhepause betrug 21 Stunden.

Eine ähnliche Lage herrscht bei den Löhnen. Untersuchungen haben ergeben, dass die Mehrzahl der Kraftfahrer der 80 Fahrzeuge nicht den Tariflohn erhält. Die Minderbezahlung betrug zwischen 17 und 120 Kronen pro Woche. (1 = 14,50 Kronen)

Der schwedische Transportarbeiterverband glaubt, dass eine Untersuchung des Güterfernverkehrs in seiner Gesamtheit zeigen würde, dass die Lage im ganzen noch schlimmer ist als aus seiner Teiluntersuchung hervorgeht. Zur Unterstützung dieser Behauptung weist der Verband darauf hin, dass in den Gebieten, auf die seine Untersuchung sich erstreckte, gewöhnlich für die Lade- und Entladearbeiten besonderes Personal verwendet wird, was anderswo oft nicht der Fall ist. Es wird auch betont, dass die Arbeitsbedingungen im Norden des Landes, wo besonders grosse Strecken zurückgelegt werden müssen, wahrscheinlich noch schlechter sind als in Süd- und Mittelschweden.

Die Untersuchungsergebnisse sind nun dem schwedischen König vorgelegt worden, zusammen mit einem Ersuchen um Schritte der Regierung zur Verhinderung der weiteren Ausbeutung der Arbeitnehmer im Güterfernverkehr auf der Strasse.

HAFENARBEITER

INDIEN

Zulage für die Hafenarbeiter von Bombay

(ITF) Zwischen der Vereinigung der Stauereifirmen von Bombay und der örtlichen Hafenarbeitergewerkschaft wurde eine Vereinbarung erzielt, wonach für das Jahr 1951/52 eine

Lohnzulage gezahlt wird. Die Gewerkschaft hatte eine Zulage in Höhe des Lohnes von drei Monaten gefordert und mit Kampfmassnahmen gedroht, falls der Forderung nicht entsprochen werde. Schlichtungsverhandlungen führten jedoch zu einer gütlichen Regelung. Diese sieht die Zahlung einer Zulage in Höhe des Grundlohnes von 53 Tagen an alle registrierten Hafenarbeiter vor, die im Laufe des Jahres an 156 Tagen zur Arbeit erschienen sind. Eine proportionelle Zahlung erhalten die Hafenarbeiter, die an 26 bis 156 Tagen anwesend waren. Die Zulage soll vor dem 15. Januar 1953 zur Auszahlung gelangen.

SEELEUTE

GROSSBRITANNIEN
Lohnerhöhung für
Schlepperbesatzungen

(ITF) Das britische Arbeitsschiedsgericht hat den Grundlohn der Schlepperbesatzungen auf dem Fluss Tyne um 8/6d. pro Woche erhöht, nachdem die Arbeitgeber die gewerkschaftliche Forderung nach einer Erhöhung um 20 % abgelehnt hatten. Das Schiedsgericht hat auch die bis zum Alter von 21 Jahren geltenden Grundlöhne der im Schlepperbetrieb beschäftigten Jugendlichen neu festgesetzt.

Die übrigen Forderungen der Schlepperbesatzungen wurden abgelehnt. Sie umfassten: eine Änderung der Regeln über die Zahlung des "Reisegeldes", eine Erhöhung der Verpflegungszulage von 3/6d. auf 5s. pro Tag auf Reisen, für die Reisegeld zahlbar ist, und die Zusammensetzung der Besatzungen aus acht Mann, einem Jungen und einem geprüften Koch auf Fahrten über den Firth of Forth und den Humber hinaus.

INDIEN
Neue Seemannsschule

(ITF) Die indische Regierung hat bekanntgegeben, dass sie im Rahmen ihres Aufbauplanes für die indische Handelsschiffahrt in naher Zukunft eine dritte Seemannsschule errichten wird.

Es gibt bereits zwei Schulschiffe, auf denen das Personal der indischen Handelsflotte ausgebildet wird. Das eine befindet sich in Kalkutta, das andere in Vizagapatam. Zur Zeit werden in diesen beiden Schulen jedes Jahr rund 1.000 Seeleute, Deck- und Maschinenraumpersonal, ausgebildet. Das neue Programm der Regierung sieht eine weitere Erhöhung dieser Zahl vor. Die neue Seemannsschule, die der Einbeziehung weiterer indischer Regionen in den Ausbildungsplan dienen soll, wird an der Westküste errichtet, wahrscheinlich in Bhavnagar (Saurashtra). Wenn sie einmal den Betrieb voll aufgenommen haben wird, werden die drei Schulen zusammen jährlich mehr als 2.000 Seeleute ausbilden.

NIEDERLANDE
Entschädigung für
Sonntage auf See

(ITF) Der Verbindungsausschuss der niederländischen Seemannsorganisationen, der seit Anfang 1952 Verhandlungen mit Reedervertretern geführt hat, um Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen der holländischen Seeleute zu erzielen, gibt bekannt, dass er nun eine äusserst befriedigende Vereinbarung abgeschlossen hat. Es ist ihm gelungen, viele seiner ursprünglichen Vorschläge zur Annahme zu bringen, obschon die Besprechungen früher zu einem Stillstand gelangt waren.

Einer der wichtigsten Punkte, über die jetzt eine Verständigung erzielt worden ist, betrifft die Abgeltung der Sonntage auf See. Mit dieser Forderung stiess der Verbindungsausschuss auf eine Reihe von Einwänden der Reedervertreter. Diese fürchteten z.B., dass die Einführung der Entschädigung die 7-Tagewoche auf See beeinträchtigen würde. Die Gewerkschaften wiesen jedoch darauf hin, dass es ihnen um eine Entschädigung im Rahmen der geltenden 7-Tagewoche gehe.

Eine schwierigere Frage war die, ob die Abgeltung in Geld oder Zeit zu erfolgen hat. Die Diskussionen über diesen Punkt führten zu einer Kompromissvereinbarung. Danach erhält ein Seemann, der in einem Zeitraum von 6 Monaten Anspruch auf Abgeltung von 17 Sonntagen hat, mindestens 12 freie Tage (d.h. ebensoviele

wie nach der alten Vereinbarung). Im Falle der übrigen fünf Sonntage hat der Reeder die Wahl zwischen einer Barvergütung und der Abgeltung durch Freizeit.

Eine Verständigung ist auch erfolgt über den Entschädigungsanspruch für die teilweise auf See verbrachten Sonntage (d.h. Abfahrts- und Ankunftstage). Es gilt folgende Regelung:

- a) Bei einer Arbeitszeit von weniger als 6 Stunden ist keine Entschädigung zahlbar.
- b) Bei einer Arbeitszeit von mindestens 6, aber weniger als 12 Stunden, ist die Entschädigung für einen halben Arbeitstag zu zahlen.
- c) Bei einer Arbeitszeit von 12 Stunden oder mehr ist die Entschädigung für einen vollen Arbeitstag zu zahlen.

Obiges gilt für die grosse Fahrt. In der Küstenschifffahrt hatten die Seeleute nach der alten Vereinbarung nur auf einen freien Tag pro Monat Anspruch. Dieser Umstand wurde bei der neuen Regelung berücksichtigt. Infolgedessen werden die auf See verbrachten Sonntage nur als halbe Arbeitstage entschädigt.

Es ist dem Verbindungsausschuss auch gelungen, eine Reihe wichtiger Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen der Seeleute auf Küstenfahrzeugen (bis 500 BRT) zu erzielen, die auf der sogen. Ozeanfahrt, d.h. ausserhalb der eigentlichen Küstengewässer, eingesetzt sind. In einer Reihe von Fällen gelten für diese Seeleute künftig dieselben Bedingungen wie in der grossen Fahrt. Das gilt besonders für Heuern, Dienstalterszuschläge, die Tanker- und die Fernfahrtzulage. Auch die Sonntage auf See werden gleich entschädigt wie in der grossen Fahrt.

NORWEGEN

Streikdrohung der Lotsen

(ITF) Auf den 1. Januar war ein Streik der norwegischen Lotsen wegen Lohnforderungen angesetzt,

der rund 350 Mitglieder der norwegischen Lotsengewerkschaft (Norsk Losforbund) berühren sollte, die mit Ausnahme des Küsten-Personenverkehrs auf sämtlichen Schiffen verwendet werden.

Die Lotsen fordern ein festes Jahresgehalt von mindestens 16.000 Kronen (rund £800) zuzüglich 80 % des Meilengeldes, das die Reedereien an das Ministerium für Fischerei zahlen. Sie haben ein Angebot auf Erhöhung der Jahresgehälter auf 13.200 Kr. und des Meilengeldanteils auf 65 % abgelehnt. Zur Unterstützung ihrer Forderungen wird darauf hingewiesen, dass die Lotsen eine äusserst lange Arbeitszeit haben, die manchmal 16 Stunden pro Tag beträgt, und dass sie ausserdem selber für die Kosten der Reisen zu den Häfen aufkommen müssen, die mehrere tausend Kronen pro Jahr betragen können.

NACHTRAG

Als Nachtrag zu der Meldung auf Seite 6 über die Streikabstimmung in den Vereinigten Staaten haben wir mitzuteilen, dass später bekanntgegeben wurde, dass es den 17 Gewerkschaften des stationären Eisenbahnpersonals nun gelungen ist, mit der Eisenbahn "Chicago and North Western Railway" eine Vereinbarung über den "Union shop" (obligatorischer Beitritt zur Gewerkschaft) abzuschliessen. Eine ähnliche Vereinbarung ist mit einer andern Eisenbahn des Westens, der "Missouri-Kansas-Texas", abgeschlossen worden.