



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. 5

9. März 1953

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

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwendet, 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.

I T F

Tagung des
Exekutivkomitees

(ITF) Vom 19. bis 21. Februar 1953 fand in London eine Tagung des Exekutivkomitees der ITF statt. Anwesend waren:

R. Bratschi (Schweiz), A. Deakin (Grossbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), P. Ferri-Pisani (Frankreich), T. Gomez (Spanien), I. Haugen (Norwegen), H. Jahn (Deutschland), H. J. Kanne (Niederlande), A. E. Lyon (Vereinigte Staaten), O. Becu (Generalsekretär) und P. Tofahn (Stellv. Generalsekretär). Der Präsident der ITF, Robert Bratschi, führte den Vorsitz.

Das Exekutivkomitee genehmigte den Bericht des Sekretariats über die Tätigkeit der Föderation in den letzten sechs Monaten. Besonderes Interesse wurde den Ergebnissen einer abklärenden Mission nach Indien entgegengebracht, die der Generalsekretär im Oktober und November vergangenen Jahres unternommen hatte. Das Exekutivkomitee beschloss, besondere Aufmerksamkeit auf die Schaffung einer nationalen Seemannsgewerkschaft in Indien zu verwenden. W. Dorchain, der Vertreter der ITF in New York, wurde beauftragt, sich nach Indien zu begeben und den indischen Gewerkschaftskollegen bei der Organisierung des Gründungskongresses eines Landesverbandes der Seeleute beizustehen. Dieser Kongress soll in den nächsten sechs bis zehn Wochen stattfinden. Das Exekutivkomitee beschloss ferner, den im Gange befindlichen Bestrebungen um die Bildung einer nationalen Seemannsorganisation in Pakistan bedeutende materielle Hilfe zu gewähren.

Pläne zur Einberufung einer asiatischen Eisenbahnerkonferenz liegen ebenfalls vor. Auf Ersuchen der ITF unternimmt der Generalsekretär des Allindischen Eisenbahnerverbandes, S. Guruswami, derzeit eine Reise durch verschiedene Länder Asiens, um die gewerkschaftliche Lage bei den Eisenbahnern und andern Transportarbeitern abzuklären. Die endgültigen Beschlüsse der erwähnten Konferenz hängen vom Ergebnis dieser Reise ab.

Eine dringliche Einladung der angeschlossenen Gewerkschaften in Japan, eine Freundschaftsmision nach diesem Land zu entsenden, wurde mit grosser Anteilnahme geprüft. Wenn möglich wird der Generalsekretär Japan noch in diesem Jahr besuchen.

Angelegenheiten angeschlossener Organisationen in Afrika nahmen ebenfalls einen wichtigen Platz in den Beratungen des Exekutivkomitees ein. Das Sekretariat wurde beauftragt, ein bescheidenes Versuchsprogramm technischer Hilfeleistung an angeschlossene afrikanische Eisenbahnergewerkschaften einzuleiten. Ferner wurde beschlossen, eine afrikanische Eisenbahnergewerkschaft gegen den Brauch zu unterstützen, der ihre Mitglieder aus rassistischen Gründen von gelernten Berufen ausschliesst.

Die Probleme tunesischer Mitgliedsverbände wurden ausführlich besprochen und es wurde der Beschluss gefasst, in ihrem Namen bei den französischen und tunesischen Behörden sowie bei den tunesischen Eisenbahngesellschaften neue Vorstellungen zu unternehmen.

Eingehend geprüft wurde die Lage angeschlossener Gewerkschaften in Frankreich und Italien. Mit ihnen werden neue Beratungen stattfinden im Hinblick auf eine Verstärkung ihrer Tätigkeit und Vergrösserung ihres Einflusses unter den Transportarbeitern der beiden Länder.

Die Beziehungen mit den Transportarbeitergewerkschaften in Lateinamerika und die Tätigkeit dieser Organisationen wurden als eine Quelle der Enttäuschung betrachtet, vor allem wegen der politischen Faktoren, die ihrem Einfluss weitgehend entzogen sind. Die Beratungen mit dem IBFG über Organisationsarbeit in den lateinamerikanischen Ländern werden fortgesetzt.

Das Exekutivkomitee stimmte der Anregung des Kongresses 1952 zu, einen Ausschuss einzusetzen, der die Probleme der europäischen Verkehrsorganisation auf's Neue prüft. Es wurde darauf hingewiesen, dass die von den europäischen Regierungen in verschiedenen internationalen Organen zugleich entwickelte Tätigkeit zur Verwirrung beiträgt, weshalb das Exekutivkomitee beschloss, einen kleinen Sachverständigenausschuss mit einer Inventur der zu lösenden wirtschaftlichen Probleme -- zum Unterschied von technischen, administrativen und rechtlichen Vorschriften -- zu beauftragen.

Die Besprechung von Fragen der Seeleute gab Anlass zu lebhafter Kritik an der passiven und zögernden Haltung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes. Das Sekretariat wurde beauftragt, sowohl dem Generaldirektor des IAA als auch dem IBFG die Gründe der grossen Unzufriedenheit zur Kenntnis zu bringen, welche die Seeleute hinsichtlich der Durchführung der sie berührenden internationalen Arbeitsübereinkommen empfinden. Ähnliche Kritik wurde geübt in bezug auf Hafentarbeiterfragen und das Stillschweigen des Verwaltungsrates zum Vorschlag einer an Ort und Stelle durchzuführenden Untersuchung der wichtigsten Aspekte der Arbeitsbedingungen im Binnenverkehr Asiens und Afrikas.

Das Exekutivkomitee nahm Kenntnis von der Tätigkeit des Ausschusses für Redliche Gebräuche zur Verbesserung der Arbeitsverhältnisse an Bord von Schiffen unter der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten. Es spornte den Ausschuss an, sich nach wie vor kräftig um die Verwirklichung seines Ziels zu bemühen.

Die Zahl der ITF-Gewerkschaften nahm um eine zu, indem das Exekutivkomitee dem Aufnahmegesuch der französischen Gewerkschaft der Flugzeugbesatzungen entsprach.

Die Einladung zur Teilnahme an dem Kongress des IBFG, der im kommenden Juli in Stockholm stattfinden wird, wurde angenommen. A.E. Lyon, I. Haugen und O. Becu werden die ITF vertreten.

Exekutivkomitee und Generalrat der ITF werden vom 29. Juni bis 2. Juli 1953 in Kopenhagen zusammentreten.

Regionale Seeleute-
Konferenz für
Nordwesteuropa

(ITF) Am 2. und 3. März fand in Stockholm unter den Auspizien der ITF eine Seeleutekonferenz zur Besprechung des Wettbewerbsproblems in der Nord- und Ostseeschifffahrt statt. Vertreten waren die Offiziers- und Seemannsgewerkschaften aus acht beteiligten Ländern -- Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Grossbritannien, Holland, Norwegen und Schweden --, sowie die estländische Seemannsgewerkschaft im Exil. D.S. Tennant, Vorsitzender der Seeleutesektion der ITF, führte den Vorsitz. Es handelte sich um die Fortführung von Besprechungen über dieselbe Frage, die im Januar dieses Jahres in London abgehalten worden waren.

Aus Skandinavien wurde gemeldet, dass es den Seeleuten bisher gelungen ist, ihre Löhne und Arbeitsbedingungen auf dem geltenden Niveau zu erhalten. Die Konkurrenzierung durch Unternehmer, die mit bedeutend niedrigeren Kosten arbeiten können, sei jedoch sehr ausgeprägt, weshalb eine grössere Einheitlichkeit der Arbeitsbedingungen der Seeleute wie auch anderer Faktoren eine Notwendigkeit sei, wenn eine Verschlechterung der Verhältnisse vermieden werden soll.

Es wurde auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, die sich daraus ergeben, dass die Lebenshaltungskosten in einigen Ländern viel höher sind als in andern, weshalb die Reallohnunterschiede nicht so ausgeprägt sind wie man aus einem zahlenmässigen Vergleich der Löhne entnehmen könnte. Das Problem lautet: Wie kann man die Unterschiede zwischen den Normen der Seeleute abschaffen, ohne das Gleichgewicht zwischen denen der Seeleute und der Arbeiter an Land zu stören? Auf lange Sicht, so wurde erklärt, kann nur der wirtschaftliche Zusammenschluss Europas eine Lösung solcher Probleme bringen.

Die Konferenz nahm Kenntnis von den Fortschritten in den Bemühungen um kurzfristige Lösungen. Es besteht die Aussicht, dass ein dreigliedriger Unterausschuss des Paritätischen Seefahrtsausschusses der IAO in naher Zukunft zusammentreten und Vorschläge der Seeleute zur Festlegung von minimalen bzw. fairen Normen für die Schifffahrt des fraglichen Raumes prüfen wird.

In Seeleutekreisen weiss man, dass dieses Sozialprogramm nur dann verwirklicht werden kann, wenn gleichzeitig das wirtschaftliche Problem der Stabilisierung der Frachtsätze angepackt wird. Sie haben deshalb schon seit längerer Zeit die Schaffung von Einrichtungen zur Festsetzung minimaler bzw. fairer Frachten für die Nord- und Ostseeregion gefordert. Sie betrachten die Europäische Wirtschaftskommission der V.N. als das geeignete Organ zur Behandlung dieser Frage.

Auf der Konferenz in Stockholm wurde vor allem die Bedeutung einer regionalen Zusammenarbeit zwischen den Seeleuten betont, damit verhindert wird, dass die einzelnen Gruppen gegeneinander ausgespielt werden. Die vertretenen Gewerkschaften kamen überein, zur Verteidigung geltender Normen und zur Herbeiführung einer grösseren Einheitlichkeit der Verhältnisse eng zusammenzuarbeiten. Es wurde ein sieben Mitglieder umfassender, ständiger Ausschuss gebildet, der sich weiter mit dem Problem befassen und Empfehlungen zu neuen Entwicklungen erlassen wird. Die Schlussfolgerungen der Konferenz fanden in folgender einstimmig angenommener Entschliessung Ausdruck:

"Diese unter den Auspizien der ITF am 2. und 3. März 1953 in Stockholm tagende Konferenz gibt wiederum der Besorgnis der Seeleute Ausdruck über die ernstliche Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse im Nord- und Ostseeraum und das Aufliegen zahlreicher Fahrzeuge des Küsten- und Seenaverkehrs, besonders der skandinavischen Länder.

Sie bestätigt die Entschlossenheit aller Seemannsgewerkschaften dieser Region, eng zusammenzuarbeiten zur Verteidigung der geltenden Seemannsheuern und sozialen Verhältnisse und zur Herbeiführung grösserer Einheitlichkeit durch deren Verbesserung, wo eine solche möglich ist.

Sie beschliesst die Einsetzung eines ständigen Arbeitsausschusses, in welchem alle beteiligten Länder vertreten sind. Dieser Ausschuss wird:

- 1) Bericht erstatten und Empfehlungen erlassen über Heuern, Arbeitszeit, Bemannung und alle übrigen sozialen Faktoren, die sich auf die Wettbewerbsverhältnisse und damit auf die betreffenden nationalen Wirtschaften auswirken,
- 2) Pläne zur Koordinierung der Bestrebungen der Seemannsgewerkschaften in den verschiedenen Ländern ausarbeiten.

Die Konferenz weist erneut darauf hin, dass die Lage in der regionalen Schifffahrt eine schwere Bedrohung darstellt, nicht nur für die Normen der Seeleute, sondern auch für die Stabilität der Schifffahrt selber und der nationalen Wirtschaften, deren Prosperität und Sicherheit damit verbunden ist.

Sie fordert die IAO auf, die Abhaltung einer regionalen dreigliedrigen Seefahrtskonferenz als äusserst dringlich zu beschleunigen. Die Regierungen, die es angeht, werden ersucht, sich möglichst wirksam an einem solchen Versuch zur Meisterung der Lage zu beteiligen.

Schliesslich betont die Konferenz nochmals die entscheidende Bedeutung des Niveaus der Frachtsätze. Sie fordert in dieser Hinsicht baldige Vorkehrungen zur Regulierung der Frachtsätze durch eine geeignete Stelle, wie z.B. die Europäische Wirtschaftskommission, und legt den Regierungen die Notwendigkeit der unverzüglichen Durchführung des Uebereinkommens über die Errichtung der IMCO (Internationale Beratende Seefahrtsorganisation) nahe, deren eines Ziel die Sicherung fairer Verhältnisse in der Schifffahrt ist."

Internationale Hilfe
für die Opfer der
Überschwemmungskatastrophe

(ITF) Die kürzliche Ueberschwemmungskatastrophe, die Holland, Grossbritannien und Belgien heimgesucht und viele Menschenleben gekostet hat, hat

ihrerseits eine Flut ausgelöst -- nicht des Todes und der Zerstörung, sondern der konstruktiven und praktischen Hilfe in einem neuen Beweis der internationalen Gewerkschaftssolidarität.

Es wäre ein aussichtsloses Unterfangen, alle aufzählen zu wollen, die ihren heimgesuchten Mitmenschen zur Hilfe gekommen sind, besonders da Spenden immer noch eingehen. Dass die Organisationen der ITF unter den ersten waren, die finanzielle und materielle Hilfe gewährten, war vielleicht nur natürlich. Ebenso natürlich war, dass einige unter ihnen sich entschlossen, ihren Beitrag ganz oder teilweise über die ITF zu leiten.

Die ITF nimmt mit Stolz Kenntnis von der grosszügigen Hilfe, die ihre Mitgliedsverbände entweder direkt oder durch die verschiedenen Gewerkschaftsbünde geleistet haben. Vor allem aber bestätigt die ITF auch den Empfang von DM 5.000,-- von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands für die Niederlande und von £100 vom belgischen Eisenbahnerverband für Grossbritannien.

Unter den grosszügigen Angeboten, auf andere Weise zu helfen, stellt die ITF mit Freude den Erfolg der Verhandlungen ihres Mitgliedsverbandes, der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, mit der Deutschen Bundesbahn über die Beförderung holländischer Kinder aus den heimgesuchten Gebieten nach Erholungsheimen in Deutschland zu niedrigsten Tarifen fest.

Wir hoffen, ausführlicher über Ausmass und Natur des von unseren Gewerkschaften gewährten Beistandes berichten zu können, wenn einmal ausführlichere Informationen zur Verfügung stehen.

EISENBAHNER

ITALIEN

Mitgliedsverband der ITF
verhindert neuen Streik

(ITF) Auf Initiative der kommunistischen Eisenbahnergewerkschaft fand am 24. Februar zur Beratung weiterer Schritte

eine Zusammenkunft der italienischen Eisenbahnergewerkschaften statt, die am 24-stündigen Streik vom 13. Januar teilgenommen hatten. Die kommunistische Organisation schlug bei dieser Gelegenheit vor, auf den 3. März einen weiteren Streik von 48 Stunden anzusetzen. Diesem Vorschlag widersetzte sich das der ITF angeschlossene Sindacato Nazionale Ferrovieri nachdrücklich mit der Begründung, dass es diese Haltung als unverantwortlich betrachte, weil zur Zeit mit der Regierung Verhandlungen über die Verbesserung der Lage der italienischen Eisenbahner geführt werden.

Infolgedessen distanzierte sich das Sindacato Nazionale Ferrovieri vom kommunistischen Vorschlag, der nach seiner Meinung nur zu neuen sozialen Störungen führen könne. Ausserdem beantragte diese Gewerkschaft im Sinne eines konstruktiven Vorschlags, dass die Regierung ersucht wird, allen italienischen Eisenbahnern eine Beihilfe von 3.000 Lire (£1 = 1.750 Lire) als Vorschuss auf die erwarteten Lohn-erhöhungen zu gewähren.

Infolge des Widerstandes unseres Mitgliedsverbandes haben die Kommunisten den Streikbeschluss verschoben.

KANADA

Lohnerhöhung und
Einbehaltung der
Gewerkschaftsbeiträge

(ITF) Eine kürzliche Vereinbarung zwischen einem gemeinsamen Ausschuss der kanadischen Eisenbahnergewerkschaften und den kanadischen

Bahnen sieht rückwirkend auf den 1. September 1952 eine Lohnerhöhung von 7 % zuzüglich 7 Cent pro Stunde vor, sowie die Einbehaltung der Gewerkschaftsbeiträge aller von der Vereinbarung betroffenen Bediensteten.

Der gemeinsame Ausschuss der kanadischen Eisenbahnergewerkschaften ist ein Organ, dem sämtliche Gewerkschaften des stationären Personals sowie die "Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers" angehören, die alle der ITF angeschlossen sind.

SCHWEDEN

Neuer Vertrag für das
Personal der bahneigenen
Autobusbetriebe

(ITF) Die der ITF angeschlossene schwedische Eisenbahnergewerkschaft meldet den kürzlichen Abschluss eines neuen Vertrags für das Personal der Autobusbetriebe

der Staatsbahnen und zweier Privatbahngesellschaften. Der neue Vertrag, der bis zum 1. Januar 1954 befristet ist, erhält die Löhne auf dem bisherigen Niveau, ausgenommen für die obersten Gruppen des Werkstättenpersonals, die je nach der Teuerungsgruppe, der sie angehören, Erhöhungen zwischen 8 und 10 Oere (21 = 14,50 Kr., 1 Kr. = 100 Oere) pro Stunde erhalten. Schaffnerinnen auf gewissen Linien erhalten Lohnerhöhungen von 5 Kr. bei monatlicher Entlohnung, 5 Oere pro Stunde, wenn sie Stundenlohn beziehen.

Der Vertrag enthält ausserdem eine Reihe neuer Bestimmungen bezüglich der Ueberzeitentschädigung. Sämtliche Ueberstunden des Betriebspersonals in der Zeit zwischen Mai und September werden in Zukunft mit Geld obgegolten. Werkstättenpersonal in der höchsten Kategorie erhält in Zukunft einen Mehrarbeitszuschlag, der nicht mehr 40 % bzw. 60 und 80 % (je nach Teuerungsgruppe) sondern 37 % bzw. 70 und 100 % des Grundgehalts beträgt.

VEREINIGTE STAATEN

Streik des
Fahrenden Personals

(ITF) Sechs Gewerkschaften des fahrenden Eisenbahnpersonals, deren Mitglieder seit mehreren Wochen gegen die Eisenbahn-

gesellschaft "Chicago Great Western Railway" im Streik stehen, melden, dass jetzt gute Aussichten auf eine baldige Beilegung des Streitfalls bestehen. Die diesbezügliche Ankündigung erfolgte, nachdem vier der Organisationen -- Lokführer, Lokheizer, Zugführer, Zugpersonal -- an neuen Verhandlungen mit der Verwaltung teilgenommen hatten, in deren Verlauf bedeutende Fortschritte in Richtung auf die Beilegung verschiedener der 600 gewerkschaftlichen Beschwerden erzielt wurde.

Einige der Streitfälle, über die bereits eine grundsätzliche Einigung vorliegt, beziehen sich auf die sanitären Anlagen, die Heizung der Rangierlokomotiven, die Abdichtung der Fenster und Türen der Lokomotiven und Wagen, die Verwendung des Personals ausserhalb des Dienstplans, die Bezahlung des Personals bei unangekündigtem Ausfallen von Zügen und die Ueberlastung der Dieseleinheiten.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

DEUTSCHLAND

OTV gewinnt

Verleumdungsklage

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat vor kurzem einen Verleumdungs-

prozess gegen das Deutsche Industrie-Institut, ein Organ der deutschen Arbeitgeberverbände, gewonnen.

Im Juli vergangenen Jahres behauptete das Industrie-Institut, dass die OTV nur 7 % ihrer Einnahmen für soziale Leistungen, 93 % dagegen für gewerkschaftsfremde Zwecke verwende. Diese Erklärung wurde von einer deutschen Nachrichtenagentur verbreitet und fand in der deutschen Presse wie auch im Rundfunk grosse Beachtung. Eine Zeitung veröffentlichte sogar einen Artikel, der scharfe Massnahmen gegen die Gewerkschaften forderte. In verschiedenen Industrien, vornehmlich in der Metallindustrie, wurde dieser Artikel den Arbeitnehmern in ihre Lohntüten hineingelegt. Ausserdem benützten die Redner gewisser politischer Parteien die erwähnte Meldung als Anhaltspunkt, um gegen die Gewerkschaften loszuziehen. Diese Ereignisse waren als Beginn einer Hetze nicht nur gegen die OTV, sondern gegen die gesamte deutsche Gewerkschaftsbewegung zu betrachten.

Unser Mitgliedsverband ergriff deshalb sofortige Gegenmassnahmen und verklagte das Deutsche Industrie-Institut. Am 16. Januar 1953 hat nun das Landgericht Köln ein Urteil gefällt, wonach das Institut die Anschuldigungen über dieselbe Nachrichtenagentur zurückziehen muss, die sie ursprünglich verbreitete. Das Institut ist ferner verpflichtet, der OTV alle durch die Verbreitung der Erklärung entstandenen und noch entstehenden Schäden zu ersetzen und die Kosten der Veröffentlichung des vom Gericht verfüigten Widerrufs durch die OTV in achtzehn Zeitungen und Zeitschriften zu tragen.

Die ITF beglückwünscht die Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr zu ihrem entschlossenen Vorgehen und der erfolgreichen Zurückweisung dieser verleumderischen Anschuldigungen.

Schwierige Verhandlungen
für die Privatbahner

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr meldet, dass sie beim Aushandeln

neuer Löhne für die von ihr organisierten Privatbahner auf bedeutende Schwierigkeiten stösst.

Im vergangenen Jahr kündigte unser Mitgliedsverband die beiden auf die Löhne bezüglichen Paragraphen des derzeitigen Tarifvertrages und legte der Arbeitgeber-Vereinigung neue Forderungen vor. Infolgedessen wurde auf den 17. November 1952 eine Zusammenkunft von Gewerkschafts- und Arbeitgebervertretern einberufen, die der Besprechung der gewerkschaftlichen Lohnforderungen dienen sollte.

Diese Tagung war jedoch dermassen mit Arbeit überlastet, dass die Besprechung der Lohnbestimmungen auf den 8. und 9. Januar verschoben wurde. Am 13. Dezember teilte die Arbeitgeber-Vereinigung der Gewerkschaft mit, dass die Ausschussverhandlungen nur als eine Vorberatung der gewerkschaftlichen Anträge betrachtet werden können. Das Ergebnis dieser Beratungen müsse zunächst den beiderseitigen Vorständen unterbreitet werden, worauf erst ein endgültiger Termin für die Tarifverhandlungen festgelegt werden könne. Zu Tarifverhandlungen sei der Ausschuss nicht legitimiert. Die Gewerkschafts-

vertreter bestanden jedoch auf einer vollen Aussprache über ihre Forderungen. Von gewissen Neuformulierungen abgesehen, brachte diese Tagung keine positiven Leistungen hervor, indem z.B. bei der Forderung auf Verbesserung der Anstellungsbedingungen der Omnibusfahrer keine Fortschritte erzielt werden konnten. Eine weitere Tagung wurde deshalb auf den Februar angesetzt und man hoffte, dass die Arbeitgebervertreter zum Abschluss einer endgültigen Regelung ermächtigt sein würden.

Unser Mitgliedsverband weist darauf hin, dass neben dem Fehlen einer Verhandlungsvollmacht seitens der Arbeitgebervertreter noch andere Faktoren zur Erschwerung der Verhandlungen beigetragen haben, darunter der Umstand, dass die Ergebnisse der Lohnforderungen der OTV im öffentlichen Dienst noch nicht feststehen. Die OTV hofft, die derzeitigen Verhandlungen in naher Zukunft zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen, verhüllt aber nicht die Tatsache, dass die Privatbahnen sich den Lohnerhöhungen mit der Begründung widersetzen, dass ihre finanzielle Lage keine Verbesserungen zulässt.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Streik der Antwerpener Strassenbahner beendet

(ITF) Der am 28. Januar begonnene Streik der Antwerpener Strassenbahner ging am 18. Februar zu Ende, nachdem eine

Streikversammlung den neuen Vorschlägen der Arbeitgeber zugestimmt hatte. Die Löhne des gesamten Personals der Antwerpener Strassenbahnen werden rückwirkend ab 1. Januar erhöht. Wagenführer und -schaffner erhalten einen neuen Anfangslohn von 184,40 Fr. (£1 = 140 belg. Fr.) an Stelle der bisherigen 182 Fr. und einen Höchstlohn von 203 Fr. (bisher 198 Fr.) pro Tag. Die Höchstsätze für gelernte Arbeiter betragen 219 bis 235,60 Fr. pro Tag, je nach dem Grad.

Die Strassenbahner hatten den Streik für vier Tage unterbrochen, um die während der Ueberschwemmung unternommenen Rettungsarbeiten nicht zu schädigen.

FRANKREICH

Streikwelle im Pariser Personenverkehr

(ITF) Zum Protest gegen die Nichtbehandlung ihrer Forderungen durch die Regierung haben die Arbeitnehmer des Pariser Personenverkehrsbetriebs

im Pariser Omnibus- und U-Bahnverkehr eine Reihe von Störungstreiks begonnen. Der letzte dieser Streiks ereignete sich am 25. Februar nach einer ruhigen Woche.

Die diese Protestaktion unterstützenden Gewerkschaften, unter denen sich der französische Transportarbeiterverband F.O. (ein ITF-Mitglied) befindet, haben erklärt, dass die Aktion ausgedehnt wird, sofern ihren Forderungen nicht entsprochen wird. Diese beziehen sich u.a. auf die Gleichstellung mit den Wagenführern der U-Bahn, die als einzige Personalgruppe im vergangenen Jahr eine Lohnerhöhung erhielten. Die Rückkehr zur Gleichbehandlung würde für alle Grade ausser den Wagenführern eine Lohnerhöhung von schätzungsweise sechs bis sieben Prozent bedeuten.

Diese Reihe teilweiser Streiks, die durch das Element der Ueberschlagung gekennzeichnet ist und scheinbar ein Zuschlagen "aufs Geratewohl" bedeuten (im Französischen werden sie "grèves tournantes" genannt), stellt eine neue Form der Aktion des Personals der Pariser Verkehrsverwaltung zur Durchsetzung seiner Forderungen dar.

KUBA
Ungezahlte Löhne

(ITF) Nach einer am 19. Februar verbreiteten Rundfunkmeldung aus Havanna hat das kubanische

Autobuspersonal eine Protestbewegung gegen die Nichtzahlung der Löhne durch die Gesellschaft Cooperativa de Omnibus Aliados begonnen. Die Meldung erklärt, dass die Gesellschaft mit der Begründung, sie verfüge nicht über die erforderlichen Mittel, am 10. Februar ihr Personal auf den meisten Linien nicht entlohnt hat.

Der Wortführer der Omnibusbediensteten gab der Befürchtung Ausdruck, dass sich die Lage verschärfen werde, wenn das Unternehmen die Lohnzahlung noch weiter hinauszögert.

SCHWEDEN
Verlängerung des
Tarifvertrags für
Taxichauffeure

(ITF) Verhandlungen zwischen dem der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeiterverband und der Vereinigung der Kraftverkehrsunternehmer über den

Tarifvertrag der Taxichauffeure und -telefonisten fanden am 19. Februar ihren Abschluss.

Auf Grund der erzielten Vereinbarung gilt der derzeitige Tarifvertrag weiterhin bis zum 1. April 1954 für das ganze Land mit Ausnahme von Stockholm, Göteborg und Malmö. Während die Löhne unverändert bleiben, wurden die allgemeinen Bestimmungen in verschiedener Hinsicht abgeändert. Rund 2.000 Taxichauffeure und -telefonisten werden von der Vereinbarung berührt.

HAFENARBEITER

INDIEN
Bevorstehender gewerk-
schaftlicher Zusammen-
schluss in Bombay

(ITF) Bestrebungen sind im Gange, die fünf verschiedenen Organisationen angehörenden Hafenarbeiter Bombays in einer einzigen Gewerkschaft zusammenzufassen. Unter

Führung des Kollegen P.D'Mello, Generalsekretär der Bombay Dock Workers' Union, haben in der Woche vom 15. Februar über den Zusammenschluss Besprechungen begonnen, die sich jetzt ihrem Ende nähern. Die neue Organisation wird voraussichtlich etwa 25.000 Mitglieder haben.

Eine gemeinsame Tagung der Vertreter der fünf Gewerkschaften, die im Laufe dieses Monats stattfinden soll, wird die letzten Vorbereitungen zum Zusammenschluss treffen.

SCHWEDEN
Zusammenbruch der
Tarifverhandlungen

(ITF) Am 10. Dezember 1952 begonnene Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für die schwedischen Hafenarbeiter sind

am 20. Februar zusammengebrochen. Eine Erklärung, die der Staatliche Schlichtungsausschuss nach der letzten Sitzung der beiden Vertragspartner herausgab, liess erkennen, dass die Besprechungen an der Frage der Einführung eines Garantielohns für die schwedischen Hafenarbeiter gescheitert waren. Ein Vertreter des der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeiterverbandes erklärte, der Vorstand seiner Gewerkschaft werde gegen Ende Februar zusammentreten, um die entstandene Lage zu besprechen.

Früher hatten sowohl die Arbeitgeber- als auch die Arbeitnehmervertreter dem Vorschlag des Schlichtungsausschusses zugestimmt, den Tarifvertrag des Jahres 1952 bis zur Unterzeichnung eines neuen Vertrags ab 1. Februar weiterhin anzuwenden. Gleichzeitig war vereinbart worden, dass alle im Verlauf der Verhandlungen vereinbarten wichtigen Änderungen des Vertrags des Jahres 1952 rückwirkend ab 1. Februar in Kraft gesetzt würden, sofern eine friedliche Einigung erzielt wird.

Später wurde mitgeteilt, dass auf einer Sitzung des Vorstandes des Transportarbeiterverbandes am 24. Februar der Beschluss erfolgte, sich jeder weiteren Rekrutierung von ständigen und unständigen Hafentarbeitern zum Protest gegen die Verschleppung der Kollektivvertragsverhandlungen zu widersetzen. Der Staatliche Schlichtungsausschuss hat auf den 9. März eine weitere Zusammenkunft der im Streit liegenden Parteien angesetzt.

TRIEST

Neue Arbeitsvorschriften

(ITF) Die Gewerkschaft der demokratischen Hafentarbeiter von Triest (ein ITF-Verband) gibt

bekannt, dass die Durchführungsvorschriften zum italienischen Schiffahrtsgesetz mit Wirkung ab 5. Januar auf Triest ausgedehnt worden sind.

Auf Grund dieser gesetzlichen Vorschriften wird in Triest ein Hafentarnbeitsamt gebildet, das verantwortlich ist für die Beaufsichtigung der Arbeitsverhältnisse im Hafen und die Durchführung der diesbezüglichen Vorschriften. Ausserdem wird ein Hafentarnbeitsausschuss gebildet, dem drei Arbeitnehmervertreter angehören werden.

Unter der neuen Ordnung werden alle Hafentarnbeiter in ein Register eingetragen und nach Berufsgruppen eingeteilt. Sie erhalten einen Ausweis, der neben andern Angaben ihren Grad und die sie beschäftigende Gesellschaft bzw. die Arbeitsgruppe aufführt. Die Hafentarnbeiter sind normalerweise bei Arbeiten einzusetzen, die ihrem Grad entsprechen, doch ist das Hafentarnbeitsamt befugt, sie umzuteilen, sowie die Zahl der registrierten Hafentarnbeiter zu verkleinern, sofern dies infolge eines Rückgangs der Umschlagstätigkeit erforderlich sein sollte. In letzterem Fall sind die Entlassungen auf Grund eines Planes vorzunehmen, der Betragen, Tüchtigkeit und Familienumstände mitberücksichtigt.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Die Reeder erwachen

(ITF) Eine eindruckliche Erklärung über die Gefahren, die dem

Aufbau von Handelsflotten in

traditionell nicht-maritimen Ländern innewohnen, wurde kürzlich von Herrn D. Anderson, dem neugewählten Präsidenten der Britischen Schiffahrtskammer, in seiner Ansprache vor der Jahrestagung der Schiffahrtskammer abgegeben. In einer Bezugnahme auf die Handelsflotten Panamas und Liberiens hatte Herr Anderson folgendes zu sagen:

"Die Flotten Panamas und Liberiens sind künstliche Schöpfungen, die weitgehend der schrecklichen Tatsache zuzuschreiben sind, dass das heutige Niveau der Besteuerung dazu zwingt, fast ebenso viel Nachdenken und Erfindungsgabe zu ihrer Vermeidung aufzuwenden wie für die Führung des Betriebs. Dass ein Land eine grosse Handelsflotte haben kann, ohne sie zu besitzen, zu bemannen und zu betreiben, ja sogar ohne irgendein landeseigenes Interesse und einen ausreichenden Verwaltungsapparat

zu besitzen, der sich mit ihr befassen würde, stiftet im Bereich der internationalen Verträge und Konventionen natürlich Verwirrung. Diese Tatsache zeigt aber auch, dass wenn ein Reeder heute seine Konkurrenten unterbieten will, ohne tüchtiger zu sein, seine Besatzung nicht mehr hungern zu lassen und seine Schiffe nicht zu vernachlässigen braucht. Er braucht nichts anderes zu tun als das Firmenschild im rechten Land aufzuhängen und die Steuern einzusparen, und mit einem Schritt ist er uns allen weit voraus. Was das bedeutet, wenn die Zeiten härter werden, wissen wir nicht, aber für uns alle werden einige Probleme entstehen."

Mit dem Hauptthema der Ansprache des Herrn Anderson -- die mit der erwähnten Entwicklung verbundene Bedrohung der international geschaffenen Seefahrtsgesetzen -- gehen wir selbstverständlich einig. Tatsächlich ist es so, dass die ITF die beiden Sozialpartner in der Schifffahrt schon seit Jahren vor gerade dieser Gefahr gewarnt hat, und es freut uns, festzustellen, dass wenigstens einige Reeder sich ihrer heute bewusst sind.

Widersprechen möchten wir Herrn Anderson allerdings in einem Punkt. Er erklärt, dass der Reeder, der heute seine Konkurrenten unterbieten will, "seine Besatzung nicht mehr hungern zu lassen und seine Schiffe nicht zu vernachlässigen braucht". Vermutlich wird damit auch auf schlechte Bezahlung und unzureichende Verköstigung angespielt. Wenn Herr Anderson mit dieser Feststellung meint, dass es für die Reeder nicht länger notwendig ist, solche Methoden anzuwenden, streiten wir ihre Berechtigung nicht ab. Wir vermuten aber bestimmt nicht zu unrecht, dass er sagen will, dass solche Dinge überhaupt nicht mehr vorkommen, ein Standpunkt, dem wir unter keinen Umständen beipflichten können.

Selbst wenn man eine gewisse natürliche Nachsicht seinen Reederkollegen gegenüber in Rechnung stellt, können wir kaum glauben, dass Herr Anderson so naiv ist, dass er annimmt, die Reeder der Panama- und Liberienfahrzeuge begnügten sich mit den Gewinnen, die sich aus der Umgehung der in ihrem eigenen Lande erhobenen Steuern ergeben. Sollte er sich jedoch wirklich dieser Illusion hingeben, so möchten wir ihn auffordern, seine Erklärung vor den Besatzungen gewisser unternormaler Schiffe zu wiederholen, von denen die "Riviera" nur das jüngste Beispiel ist. Bestimmt würde ihm die Antwort erteilt -- aber in weniger zurückhaltender Sprache als von uns!

FINNLAND

Erfolgreicher Streik

(ITF) Infolge der fortgesetzten Weigerung der finnischen Regierung, den Forderungen der finnischen

Seeleute nach grösseren Steuer- und Zollkonzessionen stattzugeben, traten die Besatzungen aller Eisbrecher des States und der Häfen am 23. Februar in den Ausstand. Später gab der von der finnischen Seemannsgewerkschaft (ein ITF-Mitglied) und andern Seemannsorganisationen gebildete gemeinsame Ausschuss bekannt, dass die Besatzungen der Bergungsfahrzeuge, Schlepper und Handelsschiffe sich zu den Eisbrecherbesatzungen gesellt hatten. Finnische Fahrzeuge in ausländischen Häfen wurden allerdings vom Streik nicht berührt.

Die finnische Regierung benützte daraufhin ihre aus der Kriegszeit stammenden Befugnisse zur Untersagung des Streiks und erhielt später vom Parlament das für ihre Massnahmen verlangte Vertrauensvotum. Da diese Schritte den Streik nicht zu beeinträchtigen vermochten, wandten sich Regierungsbeamte am 25. Februar an den Generalsekretär der finnischen Seemannsgewerkschaft und Vorsitzenden des Gemeinsamen Ausschusses, Koll. Wälläri, und ersuchten um Aufnahme neuer Verhandlungen über die Forderungen der Seeleute. Bis zum Abend desselben

Tages wurde weitgehende Uebereinstimmung erzielt, weshalb der Gemeinsame Ausschuss den Streikabbruch beschloss.

Kollege Wälläri teilt uns mit, dass die Regierung nicht nur in die Bildung eines besonderen Ausschusses zur Prüfung der vorgeschlagenen Steuer- und Zollerleichterungen eingewilligt, sondern auch baldige Beschlüsse des Parlaments zu einer Gesetzesvorlage über die Arbeitszeit auf See und einem revidierten Seemannsgesetz ähnlich dem in Schweden in Kraft stehenden in Aussicht gestellt hat. Ausserdem erhalten die Besatzungen der Eisbrecher in Zukunft eine Sonderzulage von 9.000 Finn. Mark (£1 = 640 Finn. Mark) pro Jahr bzw. pro Saison.

Verbesserte Ueberstundensätze

(ITF) Obschon die finnischen Reeder in letzter Zeit eine Herabsetzung der Seemannsheuern

angestrebt haben, hat unser Mitgliedsverband, die finnische Seemannsgewerkschaft, nach seiner eigenen Mitteilung diesen Bestrebungen nicht nur entgegenwirken sondern einige Gewinne für seine Mitglieder erzielen können.

Auf Grund kürzlicher Verhandlungen bleibt der derzeitige Lohnvertrag bis Ende 1953 in Kraft mit der Verbesserung, dass die Hochsee- und die Tankerzulage für die Berechnung des Ueberstundenlohns in die Grundheuern miteinbezogen werden. Erstere beträgt 1.200 Finn. Mark für Vollmatrosen und darüber, 600 Finn. Mark für die übrigen Besatzungsmitglieder. Die Tankerzulage beläuft sich auf 10 %. Die Berechnung des Mehrarbeitslohns stützt sich damit von nun an z.B. auf die Vollmatrosenheuer von 20.540 Finn. Mark in der Hochseeschifffahrt, 21.274 Finn. Mark auf Tankern und 22.474 Finn. Mark in der Hochsee-Tankerfahrt.

VEREINIGTE STAATEN

Offizierstreik an der Westküste

(ITF) Am 26. Februar verliessen die im Verband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (ein ITF-Mitglied) organisierten

Offiziere zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen 75 Schiffe der Pazifik-Reedervereinigung.

Nach Aussage des Vorsitzenden der Gewerkschaft, Kapitän C.F. May, hatten die Schiffsoffiziere einstimmig beschlossen, solange nicht auf Schiffen der Reedervereinigung anzuheuern, als ihrer Forderung nach einer Lohnerhöhung von 9,5 % zur Anpassung an das Niveau der Navigationsoffiziere und Maschinisten an der Ostküste nicht entsprochen wird. Kapitän May erklärte, der Streik werde später auf 200 Fahrzeuge ausgedehnt, von denen jedes im Durchschnitt fünf Mitglieder der Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen aufweise.

Versprochene Aenderungen zum McCarran Act

(ITF) Auf Grund von Vorstellungen der Seafarers' International Union und der Sailors' Union of the Pacific, die beide der ITF ange-

schlossen sind, haben Regierungsbeamte in Washington gewisse Erleichterungen für die auf amerikanischen Schiffen fahrenden und dem McCarran Act unterworfenen ausländischen Seeleute versprochen. Das Einwanderungsdepartement hat ausserdem Gewerkschaftsvertretern gegenüber die Versicherung abgegeben, dass es bis zur Festlegung amtlicher Richtlinien und Abänderung des Gesetzes auf Ausweisungen verzichten wird.

Der Entschluss der Gewerkschaften, die Angelegenheit in Washington zur Sprache zu bringen, war darauf zurückzuführen, dass eine Reihe ausländischer Seeleute, die regelmässig auf gewerkschaftlich

bemannten Schiffen gearbeitet und die Sicherheitsprüfung der Küstenwache bestanden hatten, von den Einwanderungsbehörden nicht zur Abmusterung und Lohnauszahlung zugelassen wurden. In einigen Fällen war das Ausweisungsverfahren eingeleitet worden. Man war deshalb der Meinung, dass diesen Seeleuten, die sich darüber ausweisen können, dass sie keinerlei Verbindungen mit einer umstürzlerischen Organisation haben, geholfen werden soll.

In den Besprechungen mit den Immigrationsbehörden wiesen die Gewerkschaftsvertreter auch auf das Problem der Landgangbeschränkung auf 29 Tage hin. Nach dem früheren Gesetz wurde diese Frist jeweils verlängert, wenn ein Seemann am Ende der 29 Tage noch nicht angeheuert hatte, doch scheint einige Verwirrung bezüglich der Auslegung des Gesetzes McCarran in dieser Frage vorzuliegen.

Funktionäre der beiden Seemannsgewerkschaften traten später mit Vertretern von Ausschüssen des Senats und Repräsentantenhauses zusammen. In beiden Kammern wurde von Sprechern die Versicherung abgegeben, dass Änderungen des Gesetzes zum Zweck des Schutzes vertrauenswürdiger ausländischer Seeleute unterstützt würden.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

INDIEN

Rücksichtnahme auf
Personalinteressen
gewährleistet

(ITF) Im Nachgang zu der in unserer letzten Nummer erschienenen Meldung über die von vierzehn Gewerkschaften des indischen Luftfahrtspersonals

unternommenen Vorstellungen zum Schutze der Interessen ihrer Mitglieder im Zusammenhang mit der bevorstehenden Verstaatlichung des indischen Luftverkehrs können wir nun mitteilen, dass das Verstaatlichungsgesetz dem Parlament noch im Laufe dieser Session vorgelegt werden soll. Der Gesetzesentwurf sieht die Errichtung von zwei Korporationen für Inlands- bzw. Auslandsdienste vor. An Entschädigungen sollen 46 Millionen Rupien (etwa £345.000) ausbezahlt werden.

Im indischen Parlament ist die Versicherung abgegeben worden, dass die Bildung der beiden Korporationen keinen Personalabbau mit sich bringen werde. Auch hat der Verkehrsminister erklärt, dass die ihm in einem Memorandum unterbreiteten Auffassungen des Personals eingehend geprüft würden.

ITALIEN

Pilotenstreik

(ITF) Die Piloten der italienischen Fluggesellschaften traten am 24. Februar in den Streik zur

Unterstützung ihrer Forderung nach höheren Gehältern. Durch den nach dem Zusammenbruch von Verhandlungen am Sonntag vorher angekündigten Streik wurden alle in- und ausländischen Dienste der italienischen Fluggesellschaften auf unbestimmte Zeit unterbrochen.