



## 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. 17

24. August 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.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN  
Lohnforderungen

(ITF) Am 7. August trafen Funktionäre der der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften mit Vertretern der britischen Eisenbahnverwaltung zusammen, um die gewerkschaftliche Forderung nach einer Lohnerhöhung von 15 % zu besprechen (s. Pressebericht vom 27. Juli).

Ein für Beziehungen mit der Arbeiterschaft verantwortlicher Beamter der Verwaltung gab die Versicherung ab, dass bald eine Antwort erteilt würde.

VEREINIGTE STAATEN  
Lokführergewerkschaft  
fordert Entschädigung  
für auswärtiges  
Uebernachten

(ITF) Die amerikanische Lokführergewerkschaft hat beschlossen, den verschiedenen Eisenbahngesellschaften die Forderung auf Gewährung einer Zulage zu unterbreiten, die den

Lokführern gestatten soll, die Kosten der durch den Dienstplan verursachten Uebernachtungen zu decken. Dieser Beschluss wurde am 4. August anlässlich des alle drei Jahre stattfindenden Kongresses der Gewerkschaft gefasst. Andere Resolutionen forderten: Fortsetzung der Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnergewerkschaften, Bekämpfung des von einer Reihe von Gesellschaften verlangten Verzichts der Lokführer auf gewisse Urlaubsansprüche, Einführung von Sicherheitsvorrichtungen zum Schutz der Lokführer gegen gesundheitsschädigende Dünste, Entschädigung für Wartezeiten und eine bessere

Entlöhnung der Nachtarbeit (die in andern Wirtschaftszweigen weitverbreiteten Nachtarbeitszuschläge sind bei den Eisenbahnen mit Ausnahme einiger kleiner Gesellschaften unbekannt). Weitere erhobene Forderungen betreffen doppelten Lohn für Sonnabends- und Sonntagsarbeit, verbesserte Urlaubszahlungen, die Anpassung der Löhne in Uebereinstimmung mit Pflichten und Verantwortung, sowie eine Erhöhung der Ruhestandszahlung.

Obiges Forderungsprogramm soll den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten und Kanadas kurz nach Abschluss des Kongresses unterbreitet werden. Die derzeitigen Verträge können am 1. Oktober zum Gegenstand neuer Verhandlungen gemacht werden.

### TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

#### INTERNATIONAL

Kuba ratifiziert  
Internationale  
Arbeitsübereinkommen

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt meldet, dass Kuba vor kurzem sechs Internationale Arbeitsübereinkommen ratifiziert hat, darunter die Konvention über das Mindestalter für

die Beschäftigung Jugendlicher auf See (revidiert 1936) und die Konvention über Arbeits- und Ruhezeiten im Strassenverkehr.

#### FRANKREICH

Streikwelle

(ITF) Ein ausführlicher Bericht über die Streikwelle in Frankreich und die von den ITF-Transportarbeiter-

gewerkschaften dabei gespielte Rolle ist in der Anlage zu dieser Ausgabe des Presseberichtes zu finden.

### ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

#### NIEDERLANDE

Lohnerhöhungen

(ITF) Nach längeren Verhandlungen ist es den holländischen Gewerkschaften der Strassentransport-

arbeiter gelungen, für ihre Mitglieder eine Lohnerhöhung zu erzielen. Die Besprechungen mit den Arbeitgebern über Arbeitszeit, Ruhezeiten und Mehrarbeitszuschläge werden später wieder aufgenommen.

Auf Grund der erzielten Lohnvereinbarung erhalten die Strassentransportarbeiter (Personen- und Güterverkehr) ab 3. August Lohnerhöhungen zwischen 6 und 7,4 %.

Die neuen Löhne des erwachsenen Personals liegen für die 48-Stundenwoche zwischen 41,50 und 58,77 Gulden (£1 = 10,64 Gulden) je nach Lohnklasse und Ortslohngruppe. Dienstalterszulagen erhöhen den Höchstlohn der obersten Lohngruppe auf 64,49 Gulden nach drei Dienstjahren. Von diesen Löhnen gehen 1,6 % für die Arbeitslosenversicherung ab.

Für jugendliche Arbeiter und Schaffnerinnen beträgt die Lohnerhöhung 6 %. Zusätzlich zu diesen Erhöhungen erhält alles erwachsene und jugendliche Personal eine einheitliche Lohnerhöhung von 2,35 Gulden pro Woche unter der Bedingung, dass es mindestens 7½ % des Lohnes an eine Pensionskasse beiträgt.

VEREINIGTE STAATEN  
streik in den  
Neuengland-Staaten

(ITF) Rund 13.000 Strassentransport-  
arbeiter in drei Staaten im  
Nordosten der Vereinigten Staaten  
traten um Mitternacht des

2. August in den Ausstand, nachdem Verhandlungen zwischen dem der  
ITF angeschlossenen amerikanischen Kraftfahrerverband und der  
Arbeitgebervereinigung zusammengebrochen waren.

Die Gewerkschaft fordert rückwirkend ab 11. April eine Lohnerhöhung  
von 15 Cent die Stunde sowie höhere Mehrarbeitszuschläge, eine  
bessere Freizeit- und Urlaubsregelung sowie Wohlfahrts- und andere  
Verbesserungen.

Nach Aussagen der Funktionäre des Kraftfahrerverbandes sind solche  
Verbesserungen enthaltende Verträge bereits mit einer Reihe von  
Gesellschaften in Massachusetts, Connecticut und Rhode Island  
unterzeichnet worden.

HAFENARBEITER

CHINA

Die Wahrheit über die  
Arbeitsbedingungen in  
Rot-China

(ITF) Wie vergleichen sich die  
Arbeitsbedingungen der Arbeiter in  
den wichtigsten chinesischen Häfen  
mit den Arbeitsbedingungen z.B. in  
Bombay? Nicht günstig, meint Kollege

K.A. Khan, Sekretär der Hafentarbeitergewerkschaft von Bombay. Ueber die  
Ausführungen des Kollegen Khan, der als Mitglied der den siebenten  
Kongress des chinesischen Gewerkschaftsbundes besuchenden Delegation  
des indischen Gewerkschaftsbundes "Hind Mazdoor Sabha" eine ausge-  
dehnte Reise durch China unternahm, stand nach seiner Rückkehr in  
der indischen Presse folgendes zu lesen:

"Gleich allen andern Gewerkschaften im neuen China ist die chinesische  
Hafentarbeitergewerkschaft eine Abteilung der Regierung. Sie ist  
keine Gewerkschaft in unserm Sinne. Sie wird von oben gelenkt durch  
den chinesischen Gewerkschaftsbund, der seinerseits von der chine-  
sischen Regierung gestützt, gelenkt und finanziert wird -- selbst-  
verständlich weniger aus dem Papier als in der Praxis."

Nach den Aussagen des Kollegen Khan werden die von den chinesischen  
Behörden erhobenen Behauptungen hinsichtlich einer Verbesserung von  
Produktion und Arbeitsleistung in den Häfen nicht durch die Tatsachen  
belegt. Der indischen Delegation wurde während ihres Besuches im  
Hafen von Schanghai erklärt, dass die Lage der Hafentarbeiter in  
China nach der "Befreiung" bedeutend verbessert worden sei, weshalb  
auch die Arbeitsleistung zugenommen habe. Es wurde behauptet, dass  
eine einzelne Arbeitsgruppe durchschnittlich 320 t Güter pro Tag  
verladen kann und dass ungeschulte Arbeitskräfte im Stücklohn  
1,80 Rupien pro Tonne verdienen. Der einzelne Hafentarbeiter könne  
damit etwa 25 Rupien pro Tag verdienen. (1 Rupie = etwa 1/6d.)

Demgegenüber stellte Kollege Khan fest, dass die Leistungsfähigkeit  
in den chinesischen Häfen mitnichten höher ist als in Bombay, wo  
die Arbeitsleistung einer einzelnen Gruppe im Tagesdurchschnitt  
50 t ausmacht. Die behauptete Arbeitsleistung von 320 t schein  
deshalb stark übertrieben. Die Arbeitsbedingungen im Hafen von  
Schanghai seien bestimmt schlechter als in Bombay und die dortigen  
Arbeiter verfügten nicht einmal über irgendwelche mechanischen  
Hilfsmittel, um die Güter auf den obern Boden der Speicher zu  
tragen. Die Beförderung -- oft handelt es sich um Distanzen von  
150 m -- geschieht ausschliesslich durch Muskelkraft. Die ver-  
sprochene Krankenversicherung ist noch nicht eingeführt.

Die Erklärung, dass in Schanghai infolge eines idealen Systems der Regulierung des Schifffahrtsverkehrs kein Hafendarbeiter ohne Beschäftigung ist, wurde als reiner Unsinn bezeichnet. Die Folge davon sei lediglich, dass die Arbeiter keine Arbeitslosenunterstützung erhalten.

Kollege Khan erklärte abschliessend, weder die Verbesserung in den Arbeitsbedingungen noch die Leistungsfähigkeit der chinesischen Hafendarbeiter habe ihn irgendwie beeindruckt. Die demokratischen, selbständigen indischen Gewerkschaften hätten bessere Ergebnisse erzielt.

#### INDIEN

##### Mindestlohn in Bombay

(ITF) Das regionale Informationsbüro der ITF in Indien meldet, dass der Finanzausschuss der Hafenverwaltung von Bombay die Empfehlung erlassen hat, dass sämtliche Kategorien der von der Hafenverwaltung beschäftigten Arbeiter in den Bereich des Mindestlohngesetzes einbezogen werden sollen. Bisher war nur ein Teil dieser Arbeiter zum Bezug der im Gesetz vorgesehenen Leistungen berechtigt, die einen Mehrarbeitszuschlag und einen bezahlten freien Tag pro Woche einschliessen.

Unter denen, die in den Genuss dieser Leistungen treten werden, sofern die Hafenverwaltung, wie erwartet, den Empfehlungen des Finanzausschusses zustimmt, befinden sich Kranführer, Lagerhausarbeiter und Schlepper- und Schutenbesatzungen.

#### PAKISTAN

##### Garantielohnordnung geplant

(ITF) Die von der pakistanischen Regierung mit der Untersuchung der Frage einer Garantielohnordnung beauftragte Kommission hat ihren

Bericht erstattet.

Die Kommission spricht sich grundsätzlich für eine Stabilisierung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse aus. Das pakistanische Arbeitsministerium ist im Begriff, eine Garantielohnordnung auf experimenteller Grundlage stufenweise einzuführen.

#### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

##### Grossbritannien ratifiziert zwei IAO-Konventionen

(ITF) Die IAO meldet die Ratifizierung von zwei Internationalen Arbeitsübereinkommen durch Grossbritannien. Es handelt sich um die Konvention bezüglich der Verpflegung

der Schiffsbesatzungen (Seattle-Übereinkommen Nr. 68) und die Konvention bezüglich der Unterkunft der Besatzung an Bord (Übereinkommen Nr. 92 -- ursprünglich Nr. 75, Seattle, 1946), die 1949 von der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf angenommen wurde.

Die Ratifizierung dieser Konventionen durch Grossbritannien wurde in unserer Ausgabe vom 27. Juni im Zusammenhang mit der Erlassung neuer Vorschriften über die Unterkunft an Bord britischer Schiffe, die die Bestimmungen der beiden Konventionen weitgehend zur Anwendung bringen, vorausgesagt.

Die Konvention bezüglich der Mindestnormen für Mannschaftsquartiere trat am 29. Januar 1953 in Kraft, nachdem sie von 8 Ländern ratifiziert worden war, von denen 5 die erforderliche Tonnage besitzen.

Zum Inkrafttreten des Übereinkommens über die Verpflegung der Besatzungen sind drei weitere Ratifikationen erforderlich.

FINNLAND

Gewerkschaftliche  
Arbeitslosenversicherung

(ITF) Die der ITF angeschlossene finnische Seemannsgewerkschaft hat die Absicht bekanntgegeben, eine Arbeitslosenversicherung für

finnische Seeleute zu schaffen. Der Vorstand der Gewerkschaft beschloss, die Gewerkschaftsmitglieder anzufragen, ob sie bereit sind, an eine Arbeitslosenkasse beizutragen. Infolgedessen wird in der Zeit von Juli bis September dieses Jahres ein Referendum durchgeführt.

Nach finnischem Recht haben Arbeitslosenversicherungen Anspruch auf Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln. Sie können entweder unabhängig oder im Verband mit einer Vereinigung tätig sein, die nicht ausdrücklich für diesen Sonderzweck gebildet wurde. In letzterem Fall sind die Mittel zur Arbeitslosenunterstützung allerdings getrennt zu verwalten. Die Klassifizierung der Mitglieder und Festsetzung der Beiträge und Leistungen steht den Versicherungen innerhalb gewisser Grenzen frei. Das Tagegeld darf zwei Drittel des im entsprechenden Beruf üblichen Tageslohnes nicht überschreiten und innerhalb von 12 aufeinanderfolgenden Monaten darf die Unterstützung für höchstens 120 Tage gewährt werden.

Die Arbeitslosenversicherungskassen erhalten halbjährlich aus öffentlichen Mitteln zwei Drittel bzw. die Hälfte der ausbezahlten Unterstützungsgelder, je nachdem ob der Unterstützungsempfänger verheiratet ist oder nicht.

Die finnische Seemannsgewerkschaft gewährt ihren Mitgliedern jetzt schon gewisse Leistungen bei Erkrankung, Unfall, Militärdienst und zur Deckung der Begräbniskosten, besitzt aber bisher noch keine Arbeitslosenversicherung. Sie ersucht die Seeleute zur Genehmigung des Versicherungsplanes mit dem Hinweis darauf, dass im vergangenen Winter infolge des Auflegens von etwa 15 % der finnischen Handelsflotte ausgedehnte Arbeitslosigkeit herrschte.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

INDIEN

Einheitliche Gewerkschaft  
für das Personal der ver-  
staatlichten Luftverkehr-  
betriebe

(ITF) Das indische regionale Informationsbüro der ITF meldet, dass das Personal der früheren indischen Luftverkehrsgesellschaften, die jetzt verstaatlicht sind, zwischen dem 30. Juli und 1. August in

New Delhi tagte, um eine neue Gewerkschaft zu bilden, die den Namen "Air Corporations Employees' Union" trägt. Diese ganz Indien umfassende Organisation, die ausschliesslich Personal des allgemeinen Dienstes vertritt, setzte einen interimistischen Vorstand von neunzehn Mitgliedern ein. Kollege V.K. Narendar ist Präsident, Kollege H. Gupta Generalsekretär. Zum Sitz der neuen Gewerkschaft wurde Bombay erkoren.

Die Tagung beschloss ausserdem die Bildung einer Föderation sämtlicher Organisationen der Flugzeugführer, Flugzeugmechaniker, Funker und des allgemeinen Personals. Die Bereinigung der Satzungen dieser Föderation wurde einem fünf Mitglieder umfassenden Ausschuss übertragen.

Wie in unserer letzten Nummer berichtet, bleibt das Personal, das den verschiedenen Gesellschaften vor dem 1. Juli 1952 beigetreten war, auf Grund des Verstaatlichungsgesetzes im Dienste der beiden

staatlichen Betriebe. Die Frage der Weiterbeschäftigung des nach diesem Zeitpunkt angestellten Personals ist noch zu regeln.

VEREINIGTE STAATEN

Umfassender Kollektiv-  
vertrag für Bodenpersonal

(ITF) Rund 13.000 Arbeitnehmer  
amerikanischer Fluggesellschaften,  
die der der ITF angeschlossenen  
"International Association of

Machinists" angehören, erhalten rückwirkend ab 1. Januar Lohnerhöhungen von 9 Cent pro Stunde. Die Schichtzulagen werden um zwei Cent pro Stunde auf 7 Cent für die zweite, auf zwölf Cent für die dritte Schicht erhöht.

Dieser bis zum 30. Juni 1954 befristete Vertrag ist der erste umfassende amerikanische Kollektivvertrag für Bodenpersonal und wurde nach zweimonatigen Vermittlungsbestrebungen des staatlichen Schlichtungsamtes erzielt, das mit der Schlichtung von Konflikten im Eisenbahn- und Flugwesen beauftragt ist.

Am Vertrag beteiligt sind die Gesellschaften Eastern, Northwest, National, United, Trans World und Capital. Er gilt für Mechaniker, Güterarbeiter, Wartungspersonal und Flugscheinverkäufer.

- - - - -

Berichtigung: In der letzten Nummer unseres Presseberichtes erschien eine Meldung über den Zusammenschluss indischer Eisenbahnergewerkschaften, in der bei den Namen der Stellv. Vorsitzenden des neugebildeten Landesverbandes der indischen Eisenbahner ein Versehen unterlaufen ist. Zu Stellv. Vorsitzenden wurden gewählt die Kollegen: S.R. Veseveda, Laxminarayan Pearlal und Murlidar Dube.

1 Beilage

DIE TRANSPORTARBEITER SCHLIESSEN SICH DEN  
PROTESTSTREIKS IN FRANKREICH AN

Die französischen Eisenbahner und Transportarbeiter haben rasch auf die drohende Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen durch die von der französischen Regierung Laniel in Vorschlag gebrachten Sparmassnahmen reagiert. Indem sie sich dem Post-, Telefon- und Telegrafpersonal anschlossen, das am 6. August einen Proteststreik unbeschränkter Dauer auslöste, riefen die nichtkommunistischen Gewerkschaften unter Führung der sozialistischen Force Ouvrière-Organisationen in allen Zweigen des öffentlichen Dienstes Arbeitsniederlegungen aus. Der von den Kommunisten beherrschte Gewerkschaftsbund (CGT) schloss sich der Protestwelle ebenfalls an, versuchte jedoch, eine rein gewerkschaftliche Bewegung für politische Zwecke auszunützen.

Die Streikwelle, die damit ganz Frankreich überzogen hat -- es handelt sich um die wirksamste Demonstration dieser Art in siebzehn Jahren --, umfasst rund 2 Millionen Arbeitnehmer des Staates und der Gemeinden, darunter etwa 400.000 Eisenbahner, und ist die Antwort der französischen Gewerkschaftsbewegung auf die Absicht der Regierung, ihre Reformen mit Angriffen auf die in hartem Kampf erworbenen Rechte des Staatspersonals zu beginnen, das zum grossen Teil aus Transportarbeitern besteht.

Auf Grund der ihr vom Parlament eingeräumten Sonderbefugnisse schlägt die französische Regierung gewisse Veränderungen der Arbeitsbedingungen im öffentlichen Dienst vor, darunter eine Erhöhung des Pensionierungsalters (das jetzt für Angestellte 63, für Arbeiter 58 Jahre beträgt) um zwei Jahre, eine neue Klassifikation der Angestellten und anderer Arbeitnehmer, sowie eine Herabsetzung in der Zahl der in den Staatsdienst aufgenommenen Hilfskräfte. In einer zu Beginn der Streikbewegung herausgegebenen Erklärung klagte Force Ouvrière die Regierung der Absicht an, Opfer von den minderbemittelten Arbeitnehmern zu fordern, deren Lohn in den meisten Fällen 25.000 frs. im Monat nicht übersteigt. Angesichts der schweren Bedrohung ihrer wohl erworbenen Rechte befinden die Arbeitnehmer des Staates sich in einem Zustand der legitimen Verteidigung.

Am 7. August fand eine Sitzung der Commission Supérieure de la Fonction Publique statt, eines gemischten Organs, das bei allen Veränderungen der Verhältnisse im öffentlichen Dienst zu Rate gezogen werden muss. Die Gewerkschaftsvertreter, die 12 der Sitze innehaben, weigerten sich, die vorgeschlagenen Dekrete der Regierung in der vorgelegten Form zu besprechen. Sie wiesen darauf hin, dass die Sondervollmachten der Regierung ihr auf jeden Fall gestatten würden, ohne Rücksicht auf die Auffassungen der Kommission vorzugehen, und sie warfen der Regierung vor, dass sie es unterlassen habe, Löhne und Pensionen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften zu revidieren oder die von der Kommission empfohlene Revision des Lebenskostenindex durchzuführen.

Kurz nach dem Ausmarsch der Gewerkschaftsvertreter aus dieser Sitzung wurde bekannt, dass die Pariser Transportarbeiter und das Bodenpersonal der Air France beschlossen hatten, sich dem Streik anzuschliessen.

Am 11. August traten die Eisenbahner wiederum in den Ausstand und die Pariser Transportarbeitergewerkschaften gaben bekannt, dass sie am darauffolgenden Tag einen Streik des U-Bahn- und Omnibuspersonals auslösen würden. Wiederum hatte die Regierung eine deutliche Warnung des Widerstandes erhalten, auf den ihre Wirtschaftsdekrete, zu deren Studium die Gewerkschaften seit ihrer am 9. August erfolgten Annahme durch die Regierung Zeit gehabt hatten, stossen würden.

Angesichts des Ernstes der Lage fordern die Gewerkschaftsführer und sozialistischen Parlamentsmitglieder die Einberufung der Nationalversammlung. Dazu ist ein Ersuchen von 209 Abgeordneten, einem Drittel der Versammlung, erforderlich.

Vertreter der demokratischen Gewerkschaftsbünde waren bis Montag, den 17. August, in Verbindung mit Mitgliedern der Regierung und versuchten, Verhandlungen über die Forderungen der Arbeiter zu eröffnen. Die Regierung zeigte sich jedoch nicht nur unnachgiebig, sondern weigerte sich sogar, den Gewerkschaften die Versicherung abzugeben, dass die Streikteilnehmer nicht gemassregelt würden, falls sie an die Arbeit zurückkehrten. Unter diesen Umständen lehnten der Force Ouvrière-Gewerkschaftsbund (CGT/FO) und der christliche Gewerkschaftsbund (CFTC) das Ultimatum der Regierung, den Streik spätestens am 18. August abubrechen, ab. Die unversöhnliche und reaktionäre Haltung der Regierung dürfte ernste Folgen haben. Die Gewerkschaft der Postarbeiter und der Eisenbahnverband FO haben beschlossen, den Streik fortzusetzen, bis befriedigende Ergebnisse vorliegen. Die Regierung steht nun der Möglichkeit gegenüber, dass die Protestbewegung den Charakter eines Generalstreiks annimmt.

Diese von den Arbeitnehmern des öffentlichen Dienstes begonnenen spontanen Streikbewegungen müssen im Lichte langer Jahre unbefriedigender sozialer und wirtschaftlicher Verhältnisse betrachtet werden. Es ist zu hoffen, dass es den freien und demokratischen Gewerkschaften gelingen wird, sich von der dämonischen Politik der Kommunisten fernzuhalten, und dass die Arbeiter sich letzten Endes entschliessen werden, der FO beizutreten.

Eine Delegation des IBFG, bestehend aus dessen Generalsekretär, J.H. Oldenbroek, und Präsident, Omer Becu, sowie dem Sekretär der europäischen Regionalorganisation, W. Schevenels, besuchte am 17. August den Sitz der CGT/FO und erklärte sich in voller Sympathie mit der französischen Arbeiterschaft. Auf den 20. August war eine Zusammenkunft des Kollegen Becu mit G. Devaux, dem Vorsitzenden der Eisenbahnersektion der ITF, in Paris angesetzt, um gemeinsam mit dem französischen Eisenbahnverband Mittel und Wege zu besprechen, um den französischen Eisenbahnern in ihrem Kampf beizustehen.