



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. 23

16. November 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 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

Internationale
Eisenbahnerkonferenz
in Rom

(ITF) In der Zeit vom 26. bis 31. Oktober wurde in Rom eine Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF abgehalten. An der Konferenz nahmen teil Delegierte

aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Indien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich, dem Saarland, Schweden, der Schweiz und Tunesien. Ferner konnte die Konferenz eine Anzahl Gäste begrüßen, die in Eisenbahnkreisen einen hervorragenden Platz einnehmen.

Die Verhandlungen wurden eingeleitet mit dem Bericht des Sekretariats, der die Tätigkeit der Eisenbahnersektion der ITF seit ihrer letzten Tagung umfasst, die anlässlich des Stockholmer Kongresses im Juli 1952 abgehalten wurde. Ausser den auf dem Kongress eingetragenen 35 Eisenbahnergewerkschaften aus 25 Ländern sind nun folgende drei Organisationen Mitglieder der ITF: Rhodesische Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner (8.500 Mitglieder), Tunesischer Eisenbahnerverband (2.000 Mitglieder); Ostpakisthanischer Eisenbahnerverband (40.000 Mitglieder).

Der Bericht enthielt Einzelheiten über die von der Sektion entweder durch direkte Verhandlungen bei den betreffenden Regierungen oder auf dem Wege über die IAO unternommenen Vorstellungen wegen der Abstellung von Misständen in bezug auf die Eisenbahner Griechenlands, des Verhandlungsrechts in der Saar und der Repressalien gegen Streikteilnehmer in Tunesien. Beistand in verschiedener Form, einschl. finanzieller Art, wurde mehreren angeschlossenen Organisationen gewährt. Der französische

Eisenbahnerverband wurde in zwei grossen Propagandafeldzügen finanziell unterstützt, während den italienischen Gewerkschaften in verschiedener Hinsicht Hilfe zuteil wurde. Der rhodesischen Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner, dem ostpakistanischen Eisenbahnerverband, dem Rat der Transportarbeiter von Trinidad und der Gewerkschaft für die Bediensteten der Pazifik-Eisenbahn, Kolumbien, wurde mannigfaltige Unterstützung gegeben.

Der Bericht des Sekretariats erinnerte ausserdem an die unternommenen Anstrengungen zur Unterstützung der asiatischen Eisenbahner, zur Verteidigung der Eisenbahnerinteressen im Binnenverkehrsausschuss der BCE und zur Sicherung eines grösseren Masses an Koordination und Integration auf dem Gebiet des europäischen Verkehrs.

Die Konferenz ging sodann zur Behandlung der anderen Tagesordnungspunkte über: Sicherheit der Bahnunterhaltungsarbeiter; die moderne technische Entwicklung des Signal- und Fernmeldewesens mit den Auswirkungen auf die Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner; Züge ohne Begleitpersonal; internationale Tagungen junger Eisenbahner, sowie mehrere Anträge von angeschlossenen Organisationen.

Folgende Entschliessungen wurden angenommen:

Entschliessung über Asien

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF

Grüsset die Eisenbahner Asiens und fordert sie auf, sich der ITF anzuschliessen, wie es die Eisenbahner Indiens vor dreissig Jahren und diejenigen Ostpakistans und Hongkongs unlängst getan haben.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Arbeitnehmer -- darunter mehr als drei Millionen Eisenbahner in allen Teilen der Welt -- sind überzeugt, dass allein der dauernde Zusammenschluss aller Arbeitnehmerorganisationen der Welt es ermöglichen wird, die zwischen den Völkern und Rassen bestehenden Schranken niederzureissen und die soziale Gerechtigkeit zu verwirklichen.

Die Konferenz bekundet ihre volle Sympathie mit dem Streben der asiatischen Eisenbahnerorganisationen, unter sich Beziehungen anzuknüpfen, und sie begrüsst den Beschluss des Exekutivkomitees der ITF, in nächster Zeit eine Asiatische Eisenbahnerkonferenz einzuberufen. Enge und dauerhafte Beziehungen zwischen den asiatischen Eisenbahnergewerkschaften sind ebenso notwendig und nützlich wie es die Beziehungen zwischen den Eisenbahnerorganisationen Europas und Amerikas waren und auch heute noch sind. Die Konferenz gibt dem Wunsch Ausdruck, dass die Asiatische Eisenbahnerkonferenz der Ausgangspunkt einer blühenden asiatischen Sektion der ITF sein möge.

Die Anknüpfung von freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnern der verschiedenen asiatischen Länder einerseits und denen Asiens und der übrigen Weltteile andererseits ist ein notwendiger Beitrag an die internationale Gewerkschaftssolidarität, die Annäherung der Völker und den Weltfrieden.

Entschliessung über das Tarifsvertragsrecht
der saarländischen Eisenbahner

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, tagend in Rom vom 26. bis 31. Oktober 1953, erinnert an die einschlägige Entschliessung des ITF-Kongresses von 1952 und protestiert aufs neue gegen die Aufhebung des kollektiven Verhandlungs- und Vertragsrechtes auf den Eisenbahnen des Saarlandes.

In allen demokratischen Staaten, mit der einzigen Ausnahme der Saar, ist das Recht der Eisenbahnergewerkschaften unbestritten, auf dem Wege der Verhandlung und der kollektivvertraglichen Vereinbarung an der Festsetzung der Rechts- und Besoldungsverhältnisse ihrer Mitglieder massgebend mitzuwirken. Die Auffassungen, die dem Gesetz über die Rechts- und Besoldungsverhältnisse der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnen des Saarlandes zugrundeliegen, haben in der zivilisierten Welt seit dreissig bis fünfzig Jahren keine Geltung mehr und werden nunmehr auch in Kolonialländern hinfällig.

Die Konferenz richtet einen Appell an die Regierung und alle Demokraten des Saarlandes, baldigst das Recht der saarländischen Eisenbahner wiederherzustellen, durch ihre Gewerkschaftsvertretung mit der Eisenbahnverwaltung kollektivvertragliche Vereinbarungen über ihre Anstellungs- und Arbeitsbedingungen abzuschliessen.

Entschliessung über den Achtstundentag
bei den griechischen Bahnen

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bringt unter Bezeichnung auf die Resolution des ITF-Kongresses 1952 ihre Empörung darüber zum Ausdruck, dass die griechische Regierung mit dem Vorwand finanzieller Schwierigkeiten 3.000 griechischen Eisenbahnern den Achtstundentag vorenthält.

Die Konferenz erinnert daran, dass Griechenland nicht nur das Internationale Arbeitsübereinkommen des Jahres 1919 über den Achtstundentag ratifiziert hat, sondern dass auch der griechische Vertreter auf den Internationalen Arbeitskonferenzen 1951 und 1952 das Versprechen abgegeben hat, binnen kurzer Frist den Achtstundentag in allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes wieder einzuführen.

Die Konferenz fordert die griechische Regierung aufs neue auf, ihren Verpflichtungen endlich nachzukommen und ihr Wort einzuhalten.

Entschliessung über den Austritt der japanischen
Privatbahnergewerkschaft aus der ITF

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF nimmt Kenntnis von dem Beschluss des Kongresses der japanischen Privatbahnergewerkschaft, aus der ITF auszutreten, und pflichtet dem begründeten Appell bei, den das Sekretariat der ITF an diese Gewerkschaft gerichtet hat, um sie dazu zu bewegen, auf ihren Beschluss zurückzukommen.

Die Konferenz fordert die japanischen Privatbahner eindringlich auf, die Verbindung mit ihren Kollegen der demokratischen Welt

aufrecht zu erhalten, um mit ihnen gegen die wirtschaftliche Ausbeutung und die politische Unterdrückung der Arbeiterschaft anzukämpfen und an die Schaffung einer Weltordnung beizutragen, die auf dem Zusammenschluss der Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres Wohlergehens durch gemeinsame Auswertung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Entschliessung über Tunesien

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF hat folgende Erklärung der tunesischen Delegation entgegengenommen:

- 1.) Die dem Staat gehörenden Eisenbahnen werden von Privatgesellschaften betrieben, denen die Interessen ihrer ausserhalb des Landes wohnenden Aktionäre mehr bedeuten als die Interessen der Allgemeinheit.
- 2.) Es bestehen ernstliche Einschränkungen der Gewerkschaftsfreiheit parallel zur Unterdrückung der politischen Tätigkeit der tunesischen Staatsbürger, die verlangen, dass ihr Land eine Regierung erhält, die einer Versammlung von Abgeordneten des tunesischen Volkes gegenüber verantwortlich ist.
- 3.) Die Beziehungen zwischen dem tunesischen Eisenbahnerverband und den Eisenbahngesellschaften werden durch eine böswillige Massregelungspolitik vergiftet, die Hunderte von Mitgliedern des Verbandes trifft.
- 4.) Die Personalpolitik der Eisenbahngesellschaften versperrt den Tunesiern den Zugang zu vielen Stellen und benachteiligt die tunesischen Eisenbahner auf dem Gebiete der Sozialfürsorge und der Wohnbaupolitik der Eisenbahngesellschaften.

Die Konferenz hat ausserdem den Bericht des Sekretariats der ITF zur Kenntnis genommen, aus dem hervorgeht, dass die französische Regierung entweder nicht gewillt oder nicht in der Lage ist, den tunesischen Eisenbahngesellschaften ihren Willen aufzuzwingen.

Infolgedessen fordert die Konferenz die Wiederherstellung der Gewerkschaftsfreiheit und der Arbeitsbeziehungen in Uebereinstimmung mit den Spielregeln der Demokratie und ersucht das Exekutivkomitee der ITF, alle geeigneten Massnahmen zu ergreifen, um die Aufhebung der den Eisenbahnern wegen Beteiligung am Streik vom 1. April 1952 auferlegten Massregelungen herbeizuführen und den legitimen Forderungen der tunesischen Eisenbahner und insbesondere dem Verlangen nach Ausschaltung aller mit Rassendiskriminierung gleichbedeutenden Gepflogenheiten Geltung zu verschaffen.

Entschliessung über die Sicherheit der Bahnunterhaltungsarbeiter

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF stellt fest, dass die Unfallhäufigkeit im Bahnunterhaltungsdienst in zahlreichen Ländern sehr hoch ist, weshalb Bemühungen zu unternehmen sind, um die Sicherheit in diesem Dienstzweig zu erhöhen und zahlreiche Menschenleben zu retten.

Die Konferenz hält es für notwendig, ausdrücklich zu betonen, dass die Verantwortung für die Sicherungsmassnahmen beim Arbeitgeber liegt und dass dieser den Rottenführern genaue und zwingende Instruktionen über die Massnahmen geben muss, die zum Schutz der

ihnen unterstellten Arbeiter zu ergreifen sind. Es geht nicht an, alles dem Gutdünken dieser Bediensteten zu überlassen, die unter dem Druck anderer Anforderungen des Dienstes versucht sein können, Wagnisse einzugehen.

Die Konferenz macht ausserdem folgende Empfehlungen:

- 1.) Der Arbeitgeber muss alle notwendigen Vorkehrungen treffen, um die Rottenführer ausreichend über die Sicherheitsmassnahmen zu unterrichten, und durch Kurse und periodische Prüfungen dafür sorgen, dass diese Bediensteten ihrer Aufgabe gewachsen sind und bleiben.
- 2.) Die Sicherheitsvorschriften des Bahnunterhaltungsdienstes müssen nicht nur der Entwicklung der Eisenbahntechnik laufend angepasst, sondern auch periodischen Totalrevisionen durch Sachverständige unterworfen werden, die vom Arbeitgeber und den zuständigen Gewerkschaften anzuweisen sind.
- 3.) Wenn die ständige Telefonverbindung zwischen dem Rottenführer und der Fahrdienstleitung dazu beitragen kann, die Sicherung der Bahnunterhaltungsarbeiter besser zu gewährleisten, und ein Streckenfernsprecher nicht leicht erreichbar ist, ist die Rotte mit einem tragbaren Telefon auszurüsten.
- 4.) Wenn der Rottenführer die doppelte Aufgabe der Leitung der Arbeit und der Sicherung seiner Mannschaft allein nicht gehörig ausführen kann, muss ihm zwingend vorgeschrieben werden, Sicherungsposten in genügender Anzahl aufzustellen mit der ausschliesslichen Aufgabe, das Leben ihrer Arbeitskollegen zu schützen.
- 5.) Motorisierte und andere Schienen-Kleinfahrzeuge, die für den Transport von Arbeitern, Werkzeugen und Material Verwendung finden, müssen Zügen gleichgestellt und folglich durch Haupt- und Blocksignale gedeckt oder durch gleichwertige Sondermassnahmen geschützt werden. Eine Ausnahme ist zulässig für Fahrzeuge zum Gebrauch eines einzelnen Mannes, die leicht aus dem Gleis gekippt werden können.
- 6.) Die Arbeitgeber und die Gewerkschaften müssen sich gemeinsam bemühen, die beteiligten Arbeiter dazu zu erziehen, durch peinliche Einhaltung der Sicherheitsvorschriften ihr eigenes Leben und das ihrer Arbeitskollegen zu schützen.

Entschliessung über Signal- und Fernmeldewesen

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF hat die Entwicklung im Signal- und Fernmeldewesen und deren Rückwirkung auf die Arbeitsverhältnisse und -bedingungen des beteiligten Personals geprüft und dazu Stellung genommen.

Der technische Fortschritt in diesem Zweige des Eisenbahnwesens ist geeignet, die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung zu verbessern und die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu erhöhen. Folglich muss mit der raschen Verbreitung der modernen Neuerungen gerechnet werden. Den Eisenbahnergewerkschaften obliegt es, die Interessen der betreffenden Menschen zu wahren und dafür zu sorgen, dass die aus der Rationalisierung entstehenden schädlichen Folgen für das Personal beseitigt oder gemildert werden.

Die Konferenz stellt daher folgende Forderungen:

- 1.) Das Personal hat Anspruch auf einen angemessenen Teil des Gewinns, der sich aus der Rationalisierung ergibt. Dieser Anteil muss aufgewandt werden für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen des gesamten Personals und zwar, je nach den Verhältnissen des betreffenden Landes, für Lohnerhöhung oder Arbeitszeitverkürzung oder beides.
- 2.) Durch die Rationalisierung möglich werdende Personaleinsparungen dürfen nur soweit vorgenommen werden, als der dann verbleibenden kleineren Gruppe von Bediensteten das höhere Mass an Verantwortung übertragen werden kann. Ferner muss durch eine Reform der Aufstiegsbedingungen rechtzeitig für geeigneten Nachwuchs Sorge getragen werden.
- 3.) Die durch die Rationalisierung erfassten Dienstposten müssen entsprechend der gesteigerten Verantwortung und Leistung neu bewertet, d.h. höher bewertet werden.
- 4.) Für Bedienstete auf elektrischen Stellwerken, wo die Anpassung der geistigen Kräfte auf ein gesundheitsschädliches Niveau gesteigert wird, muss die Arbeitszeit gekürzt, das Pensionsalter herabgesetzt und die Pensionsregelung so gestaltet werden, dass die Beteiligten trotzdem mit ihrer vollen Pension aus dem Dienste scheiden.
- 5.) Die Personaleinsparungen dürfen nicht zu Entlassungen aus dem Dienste führen. Bedienstete, deren Posten aufgehoben werden, müssen entweder im bisherigen Beruf weiterbeschäftigt oder für andere Beschäftigung im Eisenbahndienst umgeschult werden. Soweit Versetzungen an einen andern Arbeitsort unvermeidlich sind, muss auf die Interessen der Familien der Beteiligten gebührend Rücksicht genommen werden.

Die Konferenz empfiehlt den angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften, den Erfahrungsaustausch über die Rationalisierung des Signal- und Fernmeldewesens zu fördern und ihre beteiligten Mitglieder anzuspornen, sich möglichst an Ort und Stelle über die einschlägigen Verhältnisse im Auslande zu unterrichten.

Entschliessung über Züge ohne Begleitpersonal

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF stimmt nach Prüfung der Frage der Züge ohne Begleitpersonal folgenden Schlussfolgerungen zu:

- 1.) Auf keinen Fall dürfen Züge, deren Lokomotive oder andere Zugmaschine von nur einem Mann bedient wird, ohne wenigstens einen Zugbegleiter verkehren.
- 2.) Personenzüge dürfen auf keinen Fall ohne Begleitpersonal verkehren, selbst dann nicht, wenn die Lokomotive oder Zugmaschine mit zwei Mann besetzt ist.
- 3.) Die Frage, ob Güterzüge ohne Begleitpersonal verkehren können, muss in jedem Lande nach Erwägung aller damit verbundenen Faktoren entschieden werden. Eine allgemeingültige Regel kann nicht formuliert werden.
- 4.) Wenn Güterzüge ohne Begleitpersonal verkehren, müssen folgende technischen Mindestbedingungen erfüllt sein:

- a) Verlässliche durchgehende Bremsen, verbunden mit einer Vorrichtung, die den Lokomotivführer unmittelbar über Bremsschaden unterrichtet;
- b) Kupplungen und Zugvorrichtungen solcher Stärke, dass Zugtrennungen weitgehend ausgeschlossen sind;
- c) Gut ausgebaute Sicherungsanlagen und -methoden, die alle Gewähr bieten gegen die Einfahrt eines Zuges in einen Streckenabschnitt, solange ein anderer Zug oder ein Zugsteil sich in demselben befindet;
- d) Mit der Bremsordnung und den Vorschriften über Zugbildung gut vertrautes Stationspersonal und eindeutige Regelungen über die Verantwortlichkeit für die Einhaltung dieser Vorschriften;
- e) Die Strecken müssen reichlich mit Fernsprechposten oder die Lokomotiven mit einem Radiotelefon ausgerüstet sein, die es dem Lokomotivpersonal ermöglichen, die Fahrdienstleiter unmittelbar von Unfällen und Zwischenfällen zu unterrichten.

Soweit Zugbedienstete infolge Verminderung oder Abschaffung von Begleitmannschaften auf Zügen in anderem Dienst verwendet werden müssen, haben sie Anspruch auf eine gleichwertige Stellung und Schutz gegen materielle Einbussen.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Ernste Unruhe unter den britischen Eisenbahnern

(ITF) Auf einer Sitzung des "British Railway Staff Tribunal", die am 9. November zur Entgegennahme der Eisenbahnerforderung nach einer 15%igen Lohnerhöhung einberufen wurde, warnten die Führer der drei beteiligten, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, dass die Eisenbahnbediensteten nie so unruhig gewesen wären wie heute. Sie erklärten, dass infolge Ansteigens der Lebenshaltungskosten der Lebensstandard der Eisenbahner ständig fällt, und dass die Eisenbahnerlöhne in keinem vernünftigen Verhältnis zu den in andern Wirtschaftszweigen gezahlten Löhnen stehen.

Der Generalsekretär des Landesverbandes der Eisenbahner, Kollege J.S. Campwell, sagte: "Ich möchte gern eine ernste Mahnung aussprechen. Man sollte die Loyalität der Eisenbahner nicht als Schwäche oder Selbstzufriedenheit ansehen. Ihre Geduld ist nicht unerschöpflich." Er fuhr fort, dass "sofern die Eisenbahner nicht eine grosszügigere Anerkennung des von ihnen verrichteten Dienstes erfahren, werden die Eisenbahnen eine stetig ansteigende Personalabwanderung sehen, sowie eine ständig anwachsende Enttäuschung unter den Zurückbleibenden und eine steigende Spannung, welche die Zusammenarbeit und den guten Willen gefährden könnten, auf die das Gewerbe in grossem Masse angewiesen ist."

Im Namen der Gewerkschaft des Lokomotivpersonals sagte Kollege J.G. Baty, dass man die Pflichten des Lokomotivpersonals, was Verantwortung und Geschicklichkeit angeht, mit keinem andern Beruf vergleichen könnte. Er wies darauf hin, dass Männer, die 20 Jahre zur Erlernung ihres Berufs aufgewendet haben, den Eisenbahndienst wegen der schlechten Löhne verlassen.

Kollege W.J. Webber von der Gewerkschaft der Eisenbahnangestellten erklärte, obschon es sich hier um die vierte Forderung binnen vier Jahren handle, seien seine Mitglieder jetzt verhältnismässig schlechter dran als zur Zeit der Errichtung der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1948. Die grosse Mehrheit der Eisenbahnangestellten hatte keine Möglichkeit des Mehrverdienens durch Ueberzeit. Er fügte hinzu, wenn auch die Zukunft des Eisenbahngewerbes schwierig scheinen möge, so wäre es gewiss von Wert, wenn die Eisenbahnen die rückhaltlose Unterstützung derjenigen besässen, die von ihnen beschäftigt werden. Vorbedingung einer solchen Loyalität seien befriedigende Lohnsätze und Beschäftigungsbedingungen.

SCHWEIZ

Benachteiligung der schweizerischen Privatbahner

(ITF) Der der ITF angeschlossene Schweizerische Eisenbahner-Verband ist besorgt über den grossen Widerspruch in Löhnen und Beschäftigungsbedingungen zwischen

den Bediensteten der schweizerischen Bundesbahn und denen der Privatbahnen. Ausserdem weist der Verband darauf hin, dass trotz verbesserter Lohnskalen und trotz der Gewährung einer Lebenshaltungskostenzulage die Löhne der Privatbahner nicht Schritt gehalten haben mit denen der Arbeiter in andern Wirtschaftszweigen.

Indem unser Mitgliedsverband die benachteiligte Lage der Privatbahner mit der Lage der Bediensteten der Bundesbahn vergleicht, betont er den Grundsatz "Gleiche Arbeit - Gleicher Lohn" und erklärt, dass er seine Bemühungen um die Gleichstellung der Privatbahner fortsetzen wird. Mehr als 90 % der Bediensteten von rund 100 privaten Eisenbahnunternehmungen sind in dem Schweizerischen Eisenbahner-Verband organisiert, und die Gewerkschaft hat mehr als zwei Jahre lang deren Lohn- und Arbeitsbedingungen untersucht. Die zusammengetragenen Angaben wurden in dieser Zeit zur Unterstützung von Forderungen an verschiedene Verwaltungen verwendet. Die Gewerkschaft verlangt ganz besonders, dass die während des Krieges und danach gewährten Lebenshaltungskosten-Zulagen in die Grundlöhne eingebaut werden, und dass die Lohnsätze der Privatbahner auf der in dem ganzen Gewerbe allgemein gültigen Lohnstruktur beruhen sollen.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

FRANKREICH

Neuer garantierter Mindestlohn

(ITF) Französische Strassen-transportarbeiter im Personen- und Güterverkehr erhalten Erhöhungen auf Grund eines am 16. Oktober unterzeichneten neuen Vertrages über garantierte Lohnsätze.

Nach den neuen Sätzen erhält ein Schaffner wöchentlich 4.920 Fr. (£1 = etwa 980 Fr.) während der Probezeit und 5.018 Fr. bei Festanstellung; nach fünf Dienstjahren steigt der Lohn auf 5.215 Fr. an. Neue Sätze für einen Fahrer sind 5.320 Fr. während der Probezeit, 5.426 Fr. bei Festanstellung und nach fünf Dienstjahren Erhöhung auf 5.639 Fr.; für Schaffner/Fahrer (in der vorstehenden Reihenfolge) 5.600, 5.712 und 5.936 Fr.

Kraftwagenführer erhalten, je nach Grösse des Fahrzeuges, von 4.640 Fr. bis 5.368 Fr. während der Probezeit, bei Festanstellung von 4.733 bis 5.475 Fr., und nach fünf Dienstjahren von 4.918 bis 5.690 Fr. Fernlastfahrer beginnen mit 6.020 Fr. und erhalten bei Festanstellung 6.140 Fr., nach fünfjähriger Dienstzeit steigt der Lohn an auf 6.381 Fr.

Diese Löhne sind nur in Paris zahlbar. Ausserhalb der Hauptstadt werden sie gemäss den betreffenden Ortslohnklassen gekürzt. Während diese Kürzung früher bis 18 % betragen konnte, setzt der neue Vertrag die Höchstkürzung auf 15 % fest.

FRANZÖSISCH WESTAFRIKA

Transportarbeiter streiken

(ITF) Oeffentliche Transport-, Hafen- und Strassenverkehrsarbeiter in Dakar und Senegal beteiligten sich an einem dreitägigen Generalstreik, zu dem die örtlichen Gewerkschaften für den 3. bis 5. November aufgerufen hatten. Die Arbeiter protestieren gegen die Methode, in der die Behörden die französischen Gesetze zur Regelung der Beschäftigung anwenden, die kürzlich auf diese Gebiete ausgedehnt wurden. Die Gewerkschaften bestehen auf der Anwendung der 40-Stundenwoche und dem nationalen Mindestlohn, die in Frankreich gesetzlich sind.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Kürzung der Omnibusfahrerlöhne gefordert

(ITF) Die privaten Omnibusgesellschaften ausserhalb Londons unterbreiteten eine Forderung nach Kürzung der Löhne ihrer Omnibusfahrer um 7/6d. Diese arbeitgeber-

seitige Aktion ist eine Gegenmassnahme auf den Vorschlag der Arbeitnehmer, dass die Zahl der Stehplätze entweder herabgesetzt werden soll oder dass überhaupt keine Stehplätze zu gestatten sind.

Der "National Joint Council" (Gemeinsamer Ausschuss) des Omnibusgewerbes trat am 6. November zusammen zur Behandlung dieser Forderung sowie einer früheren Forderung des Transportarbeiterverbandes (ein ITF-Mitglied) nach einer bedeutenden Lohnerhöhung. Eine Verständigung kam nicht zustande und die Behandlung beider Fragen ist einstweilen vertagt.

Die Frage der Stehplätze war seit langem Gegenstand von Untersuchungen seitens des britischen Verkehrsministeriums. In einer im August veröffentlichten Bekanntmachung weist das Ministerium darauf hin, dass die Erhöhung der Zahl der Stehplätze von fünf auf acht eine durch den Krieg bedingte Notmassnahme war und gab zu verstehen, dass die Zeit für ihre Abschaffung nun gekommen sei. In London ist die Höchstzahl von fünf Stehplätzen während der Hauptbetriebszeit bereits in Anwendung als Folge eines Abkommens zwischen dem Transportarbeiterverband und "London Transport".

Obgleich es bei den gegenwärtigen Verhandlungen nur um private Omnibusgesellschaften ausserhalb Londons geht, haben sich die städtischen Personenverkehrsunternehmen der Forderung nach einer Lohnkürzung angeschlossen, sollte die Höchstzahl der Stehplätze herabgesetzt werden. Für den Fall, dass die Forderung durchkommt, würde der durchschnittliche Verdienst von rund 165.000 provinziellen Omnibusbediensteten von wöchentlich £7/18/6 auf £7/11/0 gekürzt werden.

HAFENARBEITER

GRIECHENLAND

Verbesserungen
verlangt

(ITF) Der Generalrat des der ITF
angeschlossenen griechischen
Hafenarbeiterverbandes tagte am
10. und 11. September in Piräus.

Zur Diskussion standen verschiedene Probleme, denen die Hafenarbeiter gegenüberstehen. Die gezogenen Schlussfolgerungen sind in einer Reihe Forderungen enthalten, die dem Arbeitsminister vorgelegt wurden. Diese umfassen: die einstweilige Aufhebung von Massnahmen, die direkt oder indirekt zu einer Abschaffung von Arbeitsgenehmigungen führen könnten; die Beschäftigung von zusätzlichen Arbeitskräften für den Fall, dass die Löhne der bereits Beschäftigten ein spezifiziertes Maximum überschreiten; die Auferlegung von Sanktionen an Arbeitgeber, die sich unwillig zeigen, Beiträge an die Sozialversicherungskasse zu leisten.

Die griechischen Hafenarbeiter fordern weiterhin die Festsetzung der Altersgrenze für die Zurrubesetzung auf 60 Jahre und die Zahlung einer Entschädigung an Hafenarbeiter, die ihrer Beschäftigung infolge Einrichtung von Silos verlustig gehen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Weitere Aktion gegen
Panamaschiff

(ITF) In der ITF-Kampagne gegen
Schiffe, die den Normen nicht
genügen, wurde am 23. Oktober ein
weiteres Kapitel geschrieben, als

das Panamaschiff "Areti" der Apostolo Navigation Company, Lissabon, beim Eintreffen in Cardiff zwecks Aufnahme einer Kohlenladung auf die Schwarze Liste gesetzt wurde. Der Bann wurde von dem britischen Landesverband der Seeleute, dem Landesverband der Eisenbahner und dem Transportarbeiterverband (alle ITF-Mitglieder), unter loyaler Mitwirkung der "Coal Trimmers' Union", durchgeführt. Das Schiff wurde vier Tage lang aufgehalten und am Auslaufen solange verhindert, bis alle Streitfragen zur Zufriedenheit der ITF-Sondersektion der Seeleute geregelt waren.

Die Geschichte der "Areti" geht zurück auf den Monat Juni dieses Jahres, als der der ITF angeschlossene belgische Transportarbeiterverband Massnahmen gegen die Reederei des Schiffes beschloss, in Verfolgung der ITF-Politik in bezug auf Schiffe, die den Normen nicht genügen. Infolgedessen wurde die "Areti" für sechs Tage auf die Schwarze Liste gesetzt, bis die Reederei mit der ITF einen Vertrag unterzeichnete, der anständige Heuern und Arbeitsbedingungen vorsah.

Die Reederei missachtete jedoch den Vertrag. Sie versäumte es, ihr Versprechen auf Einhaltung der British National Maritime Board-Heuern und -Arbeitsbedingungen zu erfüllen, die Offiziersbesatzung bei Eintreffen in Lissabon auf den normalen Stand zu bringen oder fließendes frisches Wasser in den Besatzungsunterkünften anzulegen. Ueberdies wurden in Lissabon 11 Besatzungsmitglieder, darunter der Funker, unter Umständen entlassen, die einen Vertragsbruch darstellten.

Als Ergebnis der Aktion, welche die ITF im Verein mit den obenerwähnten Gewerkschaften unternommen hat, verfügt die Besatzung nun über fließendes frisches Wasser, zehn Besatzungsmitglieder erhalten eine Monatsheuer und der Funker drei Monatsheuern als

GROSSBRITANNIEN
Lohnforderungen

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Landesverband der Seeleute hat den National Maritime Board um eine baldige Zusammenkunft zwecks Besprechung der Gewerkschaftsforderung nach einer bedeutenden Erhöhung der Grundlohnsätze für britische Seeleute ersucht.

Die Lohnforderung wurde auf der Jahrestagung der Gewerkschaft im vergangenen Mai diskutiert. Man beschloss damals, es dem Verhandlungsausschuss zu überlassen, einen günstigen Zeitpunkt für Vorstellungen bei den Reedern zu auswählen.

PAKISTAN
Pakistanischer
Seeleuteverband

(ITF) In unserm Pressebericht Nr. 21 konnten wir die Gründung des Pakistanischen Seeleuteverbandes bekanntgeben. Gleichzeitig hiessen wir die neue Organisation im Kreise der Mitglieder der ITF willkommen. Zur Zeit der Berichterstattung waren volle Einzelheiten über die Kongressverhandlungen nicht erhältlich. Wir sind nun in der Lage, unserm früheren Bericht folgendes hinzuzufügen:

Dem Präsidenten des neuen Verbandes, Koll. Aftab Ali, sind die Kollegen M.A. Khatib und Mazammal Hag als Vizepräsidenten beigegeben.

Der Gründungskongress nahm folgende fünf Entschliessungen an: Die Verbindung von Ostpakistan mit Westpakistan auf dem Seewege und die Verstaatlichung der Küstenschiffahrt; Verpflegung an Bord; die Entwicklung des Hafens von Chalna; Beitritt zur ITF; Organisation der pakistanischen Seeleute in den Häfen von Grossbritannien. Die letzte dieser fünf Entschliessungen lautet:

Diese Konferenz beschliesst, dass, da rund 40.000 pakistanische Seeleute auf britischen Schiffen von Häfen ausserhalb Pakistans fahren, der pakistanische Seeleuteverband eine Uebersee-Organisation in Grossbritannien errichtet - vorzugsweise in Zusammenarbeit mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und dem Britischen Landesverband der Seeleute -, die sich der Bedürfnisse der auf britischen Schiffen fahrenden und britische Häfen anlaufenden pakistanischen Seeleute annimmt.

Diese Konferenz begrüsst ausserdem den Vorschlag auf Errichtung einer gemeinsamen Organisation pakistanischer und indischer Seeleute in Grossbritannien, unter der Leitung der ITF und des Britischen Landesverbandes der Seeleute, zum Zwecke gemeinsamer Besprechung mit den britischen Reedern und der Beilegung von verschiedenen schwebenden Beschwerden der indo-pakistanischen Seeleute, die in der britischen Handelsmarine Dienst tun, besonders in bezug auf Heuern, Arbeitszeit, Ueberzeit, Bemannungsskala und andere Arbeitsbedingungen einschliesslich Wohlfahrt in britischen Häfen. Die Konferenz ermächtigt hiermit Herrn Aftab Ali zur Aufnahme formeller Verhandlungen mit dem indischen Seeleuteverband, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und dem Britischen Landesverband der Seeleute zu dem Zweck, die vorgeschlagenen gemeinsamen Ueberseeorganisationen baldmöglichst zu errichten. Es wird beschlossen, dass die gemeinsame Organisation ausser den vorstehenden Aufgaben auch bestrebt sein soll, die indo-pakistanischen Seeleute von britischen Häfen aus zu organisieren.

GROSSBRITANNIEN

Lohnforderungen

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Landesverband der Seeleute hat den National Maritime

Board um eine baldige Zusammenkunft zwecks Besprechung der Gewerkschaftsforderung nach einer bedeutenden Erhöhung der Grundlohnsätze für britische Seeleute ersucht.

Die Lohnforderung wurde auf der Jahrestagung der Gewerkschaft im vergangenen Mai diskutiert. Man beschloss damals, es dem Verhandlungsausschuss zu überlassen, einen günstigen Zeitpunkt für Vorstellungen bei den Reedern zu auszuwählen.

PAKISTAN

Pakistanischer
Seeleuteverband

(ITF) In unserm Pressebericht Nr. 21 konnten wir die Gründung des Pakistanischen Seeleuteverbandes bekanntgeben. Gleichzeitig hiessen

wir die neue Organisation im Kreise der Mitglieder der ITF willkommen. Zur Zeit der Berichterstattung waren volle Einzelheiten über die Kongressverhandlungen nicht erhältlich. Wir sind nun in der Lage, unserm früheren Bericht folgendes hinzuzufügen:

Dem Präsidenten des neuen Verbandes, Koll. Aftab Ali, sind die Kollegen M.A. Khatib und Mazammal Hag als Vizepräsidenten beigegeben.

Der Gründungskongress nahm folgende fünf Entschliessungen an: Die Verbindung von Ostpakistan mit Westpakistan auf dem Seewege und die Verstaatlichung der Küstenschiffahrt; Verpflegung an Bord; die Entwicklung des Hafens von Chalna; Beitritt zur ITF; Organisation der pakistanischen Seeleute in den Häfen von Grossbritannien. Die letzte dieser fünf Entschliessungen lautet:

Diese Konferenz beschliesst, dass, da rund 40.000 pakistanische Seeleute auf britischen Schiffen von Häfen ausserhalb Pakistans fahren, der pakistanische Seeleuteverband eine Ueberseeorganisation in Grossbritannien errichtet - vorzugsweise in Zusammenarbeit mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und dem Britischen Landesverband der Seeleute -, die sich der Bedürfnisse der auf britischen Schiffen fahrenden und britische Häfen anlaufenden pakistanischen Seeleute annimmt.

Diese Konferenz begrüsst ausserdem den Vorschlag auf Errichtung einer gemeinsamen Organisation pakistanischer und indischer Seeleute in Grossbritannien, unter der Leitung der ITF und des Britischen Landesverbandes der Seeleute, zum Zwecke gemeinsamer Besprechung mit den britischen Reedern und der Beilegung von verschiedenen schwebenden Beschwerden der indo-pakistanischen Seeleute, die in der britischen Handelsmarine Dienst tun, besonders in bezug auf Heuern, Arbeitszeit, Ueberzeit, Bemannungsskala und andere Arbeitsbedingungen einschliesslich Wohlfahrt in britischen Häfen. Die Konferenz ermächtigt hiermit Herrn Aftab Ali zur Aufnahme formeller Verhandlungen mit dem indischen Seeleuteverband, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und dem Britischen Landesverband der Seeleute zu dem Zweck, die vorgeschlagenen gemeinsamen Ueberseeorganisationen baldmöglichst zu errichten. Es wird beschlossen, dass die gemeinsame Organisation ausser den vorstehenden Aufgaben auch bestrebt sein soll, die indo-pakistanischen Seeleute von britischen Häfen aus zu organisieren.