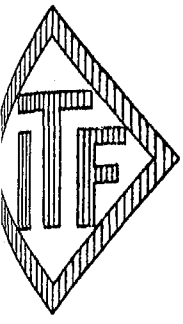
INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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.22 15. November 1954

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

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen. Sonstige im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN
Neue Lohnforderungen der Eisenbahner

(ITF) Wie am 11. November bekanntgegeben wurde, hat der der ITF angeschlossene Landesverband der Eisenbahner, (NUR), der grösste der drei britischen Verbände der Eisenbahner, beschlossen, der Britischen Verkehrsbehörde im Namen von rund 250,000 Arbeitnehmern der Eisenbahnen eine neue Lohnforderung zu überreichen. Diese neue Forderung bedeutet, dass die NUR eine Revision des vor knapp einem Monat getroffenen Abkommens herbeiführen möchte, in dessen Geltungsbereich alle Eisenbahner mit Ausnahme des Lokpersonals fielen.

In einer offiziellen Erklärung erläutert die NUR die Gründe für diesen Beschluss wie folgt :

"Gestern beschäftigte sich das Exekutivkomitee der NUR mit der Situation, die sich aus der äusserst weitgehenden Unzufriedenheit mit der letzten Lohnregelung für alle Verwendungsgruppen mit Ausnahme des Lokpersonals ergeben hat, da diese Regelung so weit hinter den Vorschlägen der Gewerkschaft in Bezug auf eine durchgreifende Neuordnung der Struktur der Entlohnung zurückbleibt. Angesichts des Ausmasses dieser Unzufriedenheit hat die Gewerkschaft beschlossen, die Verkehrsbehörde davon in Kenntnis zu setzen, dass diese Regelung unannehmbar ist. Die Verkehrsbehörde ist um eine dringende Zusammenkunft zum Zwecke der Wiederaufnahme der Diskussionen über die von der Gewerkschaft ursprünglich beantragte Neuregelung der Lohnstruktur ersucht worden."

Die Verhandlungen über die im Namen des Lokpersonals erhobenen Forderungen sind inzwischen weitergegangen und der Entscheid des Landesschiedsgerichts für die Eisenbahnen wird in ungefähr vierzehn Tagen erwartet. Die Verkehrsbehörde hat den Lokführern einen maximalen Ecklohn von £ 9 5s. Od angeboten, während die NUR £9 15s. Od fordert und die Vereinigung der Lokführer und Heizer £10 5s. Od. Der gegenwärtige Höchstecklohn beträgt £8 18s. 6d.

GRIECHENLAND
Eisenbahner fordern höhere Pensionen

(ITF) Anlässlich einer Unterredung mit dem griechischen Arbeitsminister, die dieser Tage stattfand, protestierten die Vertreter der griechischen Föderation der Eisenbahner (Mitglied der ITF) gegen die fortdauernde Verzögerung des Inkrafttretens der gegenwärtig im Vorbereitungsstadium befindlichen Gesetzgebung über die Altersversicherung der Eisenbahner, die eine Erhöhung der Altersrenten beinhalten würde. Der Minister versprach, sich mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln für eine Beschleunigung des Verfahrens einzusetzen.

RHODESIEN
Eisenbahner fordern bessere Arbeitsbedingungen

(ITF) Nach der Tagung des der ITF angeschlossenen rhodesischen Eisenbahnerverbandes im vergangenen August ersuchte die Exekutive des Verbandes um Einberufung einer besonderen Sitzung der nationalen paritätischen Kommission für die Eisenbahnen, um die folgenden dringenden Angelegenheiten zu erörtern :

1. Einführung eines auf einem 26-tägigen Arbeitsmonat beruhenden Grundlohns (d.h. ausschliesslich der Sonntage) für alle im Lohnverhältnis stehenden Arbeitnehmer ;
2. Ordnungsgemässe Anwendung der Bestimmungen des provisorischen Abkommens über einen Ruhetag in elf Arbeitstagen. (Die paritätische Kommission hat sich im Prinzip auf einen Ruhetag je sieben Arbeitstage geeinigt. Diese Vereinbarung ist jedoch noch nicht in Kraft getreten.)

Die nationale paritätische Kommission soll gegen Anfang des nächsten Jahres zusammentreten, um über eine Neuregelung der Entlohnung zu beraten, die am 1. April 1955 im Kraft treten soll. Die Geltungsdauer der derzeitigen Regelung läuft am 31. März 1955 ab.

SÜDAFRIKA
Ausländische Arbeitskräfte für die Eisenbahnen

(ITF) Aus den in der letzten Zeit von der Eisenbahnverwaltung veröffentlichten Statistiken ergibt sich ein Bild des bei den südafrikanischen Bahnen herrschenden Personalmangels.

Zwischen April und Juni 1954 traten 2,597 Bedienstete aus dem Dienst aus, während nur 1,630 früher bei der Eisenbahn Beschäftigte um Wiederaufnahme angesucht haben.

Die Verwaltung bemüht sich, geeignetes Personal im Auslande anzuwerben. Bisher sind 283 Arbeitnehmer aus Deutschland und den Niederlanden eingestellt worden, von denen 94 als Heizer, 120 als Rangierpersonal und 69 als Streckenarbeiter ausgebildet werden. 277 dieser Arbeiter sind bereits in Südafrika eingetroffen. In Dänemark und Grossbritannien sollen ebenfalls Arbeitskräfte angeworben werden.

SCHWEDEN
Entschädigung für "unbequeme" Arbeitszeit

(ITF) Im Jahre 1952 wurde im Namen des schwedischen Personals der öffentlichen Dienste ein Abkommen getroffen, das die Einführung einer besonderen Entschädigung für Arbeit vorsah, die während sogenannter unbequemer Arbeitszeit, d.h. nach 19 Uhr an Werktagen und nach 18 Uhr an Samstagen, geleistet wurde. Zu den Arbeitnehmern, denen diese neuen Bestimmungen zugute kamen, gehörten die Bediensteten der schwedischen Staatsbahnen. Das im Jahre 1952 getroffene Abkommen war jedoch nur provisorisch und vor kurzem fanden zwischen dem schwedischen Arbeitsminister und Vertretern der gemeinsamen Verhandlungsorganisation des Personals der öffentlichen Dienste Verhandlungen über eine Revision dieses Abkommens statt. Wie "Signalen", das offizielle Organ des der ITF angeschlossenen schwedischen Eisenbahnerverbandes nunmehr berichtet, haben diese Verhandlungen beträchtliche Verbesserungen der Entlohnung und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner ergeben.

Als wichtigste Verbesserung kann die 50%ige Erhöhung der Vergütungssätze (von 40 auf 60 Öre x) pro Stunde) bezeichnet werden. Ausserdem wird für jede nach 16 Uhr an Samstagen geleistete Arbeit nunmehr eine Sondervergütung gewährt. Ferner wird eine Bestimmung abgeschafft, dass ein Arbeiter 190 Stunden im Monat arbeiten mussto, bevor er für Entlohnung auf Grund des höheren Lohnsatzes in Betracht kam.

Die neuen Bestimmungen treten am 1. Januar 1955 in Kraft.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

DEUTSCHLAND
Neuer Lohntarifvertrag für die Arbeitnehmer des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes in Hamburg

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr gibt bekannt, dass sie mit dom Verband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes in Hamburg im Namen ihrer in Garagen und Tankstellen beschäftigten Mitglieder einen neuen Lohntarifvertrag vereinbart hat.

Auf Grund des neuen Abkommens, das am 1. Oktober in Kraft trat und an Stelle eines früheren Lohntarifvertrages vom 23. Juni 1953 tritt, beträgt die wöchentliche Entlohnung von Tankmeistern und Garagenmeistern, als Vorgesetzte von mindestens fünf Personen, DM 81,90 xx), Garagenwärter, Tankgehilfen und Nachtwächter, die auch alle in Garagen und Tankstellen vorkommenden Arbeiten, einschliesslich Wagenpflege, Abschmieren usw. verrichten, erhalten einen Wochenlohn von DM 72,20. Wächter ohne Nebentätigkeit erhalten bei einer Arbeitszeit von wöchentlich 60 Stunden DM 63,50. Frauen, die an Wagen

---

x) 1£ = 14,50 Kr. 1 Kr. = 100 Öre.

xx) 1£ = 11,75 DM.

Oberwäsche, Reinigungsarbeiten und Polieren ausüben, sowie Reinmachefrauen erhalten einen Wochenlohn von DM 57,80.

Der Lohn von Aushilfspersonal, das stundenweise entlohnt wird, richtet sich nach dem Stundenlohn der der Tätigkeit jeweils entsprechenden Lohngruppe, zu dem grundsätzlich 10% Zuschlag zu zahlen sind. Handwerker erhalten den Lohn nach dem für ihre Berufsgruppe gültigen Tarif.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

USA

Lohnerhöhungen für die Kraftfahrer der Neuyorker Grossverkaufshäuser

(ITF) Die der ITF angeschlossene International Brotherhood of Teamsters gibt bekannt, dass sie einen neuen, dreijährigen Tarifvertrag für rund 3.000 Kraftfahrer abgeschlossen hat, die vier Zweigstellen angehören und in Grossverkaufshäusern im Gebiete von Neuyork beschäftigt sind.

Auf Grund des neuen Abkommens erhöht sich der Grundlohn um $ 5.50 für eine 40stündige Arbeitswoche und der für Nachtarbeit entrichtete Zuschlag von 7 1/2 auf 10%. Drei der vorerwähnten Zweigstellen haben vereinbart, dass $ 3.00 dieser Lohnerhöhung als Beitrag zu einer Versicherung gelten sollten, die beim Ausscheiden des betreffenden Arbeitnehmers aus dem Dienste in Kraft tritt. Für die Mitglieder der übrigen Zweigstellen besteht bereits eine derartige Versicherung, wonach Arbeitnehmer, die nach Erreichung des Alters von 55 Jahren den Dienst verlassen, zwischen $ 3.000 und $ 5.000 in bar ausbezahlt erhalten.

Durch die obige Lohnaufbesserung erhöht sich der Grundlohn aller Kraftfahrer auf $ 80.00 pro Woche.

ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

GROSSBRITANNIEN

Forderungen des Londoner Omnibuspersonals

(ITF) Nach Beendigung des jüngsten inoffiziellen Streiks hat der der ITF angeschlossene Allgemeine Transportarbeiterverband im Namen von 58.000, bei der Londoner Verkehrsbehörde beschäftigten Mitglieder die folgenden Forderungen erhoben:

a.) Erhöhung der Grundlöhne;
b.) Angleichung der Entlohnung bei den Linien in der Umgebung von London an die in Zentral-London gezahlten Löhne;
c.) Gleichheit der Entlohnung für Fahrer und Schaffner;
d.) Höhere Lohnsätze für Arbeit an Samstagen;
e.) Höhere Überstundenentlohnung;
f.) Erhöhung der Löhne für Arbeit an Ruhetagen;
g.) Einschränkung der Arbeit und Abschaffung der bisher üblichen Einbeziehung von Sonntagen in die Periode, auf die sich eine gewisse Dienstzeit verteilt;
h.) Gewährung von doppelten Ruhetagen an Samstagen und Sonntagen anstelle von Dienstag und Mittwoch.

SCHWEDEN

Streik der Taxifahrer von Stockholm vermieden

(ITF) Ein auf den 30. Oktober anberaumter Streik der Taxifahrer von Stockholm konnte infolge eines unter den Auspizien einer Schlichtungsbehörde erreichten Kompromisses mit knapper Mühe vermieden werden.

Das neue Abkommen sieht eine direkte Lohnerhöhung von 5 kronor (etwas weniger als 7s. pro Woche) bzw. 21 kronor pro Monat vor, plus eine Zulage in Höhe von 1,09 kronor (1s. 6d.) je Schicht, zum Ausgleich der Einbussen an Einkünften und Trinkgeldern, die sich aus der jüngsten Herabsetzung der Taxitarife ergeben haben. Ausserdem wird für Arbeit zwischen 2 und 6 Uhr morgens eine zusätzliche Vergütung von einer krona je Stunde gewährt. Das neue Abkommen tritt rückwirkend ab 1. April in Kraft. Die Bezahlung der Ausgleichszulage von 1,09 kr. je Schicht tritt jedoch erst rückwirkend ab 4. Mai in Kraft, am Tage, an dem die Taxitarife laut Beschluss der Preiskontrollbehörde herabgesetzt wurden.

Früher betrugen die Einnahmen der Stockholmer Taxifahrer 502,50 kr. im Monat (20,65 kr. je Schicht) plus 12% der Einnahmen, ausschliesslich der ersten 10 kr. je Schicht.

ARBEITER IN DER BINNENSCHIFFAHRT

DEUTSCHLAND

Neuer Lohn- und Gehaltstarifvertrag für das fahrende Personal der Rheinschiffahrt

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat für das fahrende Personal in der Rheinschiffahrt einen neuen Lohn- und Gehaltstarifvertrag abgeschlossen, der ab 1. Oktober in Kraft tritt.

Auf Grund dieses Vertrages erhöhen sich die Gehälter der Schiffsführer, Kapitäne, Ersten Maschinisten und Allein-Maschinisten um monatlich 18 DM und der Tariflohn der Lohnempfänger, d.h. der Steuerleute, Zweiten Maschinisten, Rudergänger, Menageleute, Matrosen und Heizer um monatlich 16 DM. Die monatliche Vergütung für Schiffsjungen erhöht sich um 8 DM.

Der Lohn- und Gehaltstarifvertrag ist erstmalig kündbar am 31. Dezember 1955, jedoch mit dem Vorbehalt, dass wenn sich in dieser Zeit die Lebenshaltungskosten wesentlich verändern, vor Ablauf des Vertrages Verhandlungen aufgenommen werden können.

HAFENARBEITER

ALGERIEN

24-Stunden-Streik der Hafenarbeiter von Algier

(ITF) Am 25. Oktober traten 2.300 im Hafen von Algier beschäftigte Hafenarbeiter aus Protest gegen die Verladung von Baryt mittels Palletten auf die für Venezuela bestimmte "Marseilles" in einen 24-Stunden-Streik. Die Hafenarbeiter begründeten ihre Aktion damit, dass ihrer Ansicht nach die Verwendung von Palletten eine Erhöhung der Arbeitslosigkeit mit sich bringen könnte.

AUSTRALIEN

Australischer Hafenarbeiterstreik beendigt

(ITF) Der Streik von 26.000 Hafenarbeitern, durch den die australischen Häfen seit dem 3. November lahmgelegt worden waren, wurde gegen Mitte des Monats beendigt, nachdem der Vorsitzende des australischen Gewerkschaftsrates eine Rückkehr zur Arbeit empfohlen hatte, um eine weitere Verzögerung in der Verladung verderblicher Güter zu vermeiden.

Der Streik hatte sich aus einer 24-stündigen Arbeitsniederlegung am 2. November entwickelt, die eine Protestaktion gegen die von der Regierung beabsichtigten Abänderungen des Gesetzes über die Verlade-Industrie vom Jahre 1947 darstellte. Auf Grund dieses Gesetzes wurde im Jahre 1949 das Stevedoring Industry Board, eine paritätische Kommission errichtet, um die Arbeit in den Häfen zu überwachen und die Versorgung der Stauergesellschaften mit Arbeitskräften zu gewährleisten.

TRINIDAD

Erhöhung der Löhne der Hafenarbeiter

(ITF) Als Ergebnis von Verhandlungen zwischen der der ITF angeschlossenen Föderation der Seeleute und Hafenarbeiter von Trinidad und Tobago und der Trinidad Shipping Association, sind die Löhne der Stauer und Verladearbeiter um 5 Cent pro Stunde erhöht worden. Unser Mitgliedsverband hatte ursprünglich eine Erhöhung der Stundenlöhne um 15 Cent gefordert (S. Pressebericht No. 19 vom 4. Oktober 1954). Die Verhandlungen hatten im vergangenen Juli begonnen, als die Geltungsdauer des bisherigen Kollektivvertrages ablaufen sollte.

Seit dem ursprünglichen Abkommen zwischen der Föderation und der Trinidad Shipping Association haben sich die Lohnsätze und Teuerungszulagen der Hafenarbeiter von Trinidad wie folgt geändert:

Datum des Abkommens	Grundlohn	Teuerungszulage
2. Dezember 1938	$2.-- (9-Stundentag)	-
1. April 1946	$2,40 (8-Stundentag)	9 Cent pro Stunde
1. Juli 1948	36 Cent pro Stunde	11 1/2 Cent pro Stunde
1. August 1950	42 " " "	12 Cent pro Stunde
1. August 1952	56 " " "	9 1/2 Cent pro Stunde
Jetziger Grundlohn	56 " " "	10 Cent pro Stunde

Die Berechnung der Kosten der Lebenshaltung erfolgt auf Grund des allgemeinen Indexes der Einzelhandelspreise. Steigt, bzw. fällt der Index um 2 Punkte, so erhöhen sich, bzw. sinken die Kosten der Lebenshaltung um ein halbes Prozent. 1951 erfolgte ausserhalb der normalen Berechnungsgrundlage eine Erhöhung der Teuerungszulage um 2 Cent pro Stunde und auf Grund des Abkommens vom Jahre 1952 wurden 8 Cent der Teuerungszulage mit dem Grundlohn zusammengelegt.

SEELEUTE

FINNLAND

Die Seeleute fordern Revision der Tarifverträge

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene finnische Seeleuteverband mitteilt, haben alle Organisationen der finnischen Seeleute ihre Tarifverträge mit den Reedern gekündigt. Man erwartet, dass die Gewerkschaften im Laufe dieses Monats Einzelheiten ihrer Forderungen bekanntgeben werden. Die Geltungsdauer

der gegenwärtigen Tarifverträge läuft am 31. Dezember ab.

Die Gewerkschaften haben auch bei der Regierung dringende Vorstellungen wegen der Verabschiedung der neuen Seefahrtsgesetzgebung erhoben, die Fortschritte in bezug auf Modernisierung der Verhältnisse an Bord, insbesondere hinsichtlich der Arbeitszeit, mit sich bringen würde. Sie weisen darauf hin, dass der Präsident von Finnland die Vorlage eines einschlägigen Gesetzentwurfes bereits vor etwa 2 Jahren versprochen hatte, dass jedoch in dieser Hinsicht nichts geschah. Nach Ansicht der Seeleute ist diese Verzögerung das direkte Ergebnis der Sabotage des vorgeschlagenen Gesetzentwurfes durch den früheren, der Agrarpartei angehörenden Premierminister Kekkonen. Sie betonen, dass Finnland zwar an einer gemeinsamen Konferenz teilnahm, deren Ziel die Revision und Modernisierung der gegenwärtigen skandinavischen Gesetzgebung über die Arbeitsbedingungen der Seeleute war, dass Finnland jedoch das einzige skandinavische Land sei, das die auf dieser Konferenz gefassten Beschlüsse noch nicht in die Tat umgesetzt habe.

FRANKREICH

Neue Mindestheuern der Seeleute

(ITF) Auf Grund eines Rundschreibens der Handelsmarine vom 29. Oktober 1954 finden nunmehr die durch Verordnung vom 9. Oktober festgelegten Bestimmungen über einen nationalen Mindestlohn auf die französischen Seeleute Anwendung.

Die neuen Mindestheuern sind die folgenden:

Für Personal im Alter von 18 Jahren und darüber, dessen Verpflegung der Reeder übernimmt

Früher (pro Stunde)	Jetzt (pro Stunde)
102,50 frs.[x] (Grundheuer plus 15 frs. Zulage)	109 frs. (87,50 frs. Grundheuer plus 21,50 frs. Zulage)

Die neue Mindeststundenheuer entspricht einer monatlichen Heuer (208 Stunden) von 22.672 frs.

Für Personal im Alter von 18 Jahren und darüber, dessen Verpflegung der Reeder nicht übernimmt

Eine Mindestheuer von 14.924 frs. (208 Stunden) plus 13.800 frs. Verpflegungszulage.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

USA

Non-stop transkontinentale Flüge gehen weiter

(ITF) Auf Grund eines "vorläufigen" Entscheids eines neutralen Vermittlers, der in dem Streitfalle zwischen American Airlines und der der ITF angeschlossenen Vereinigung der Verkehrspiloten vermitteln sollte, werden die über eine achtstündige Flugzeit hinausgehenden non-stop transkontinentalen Flüge in den Vereinigten Staaten fortgesetzt. Gegen diese

---

x) 1£ = 980 frs.

Flüge hatten die Piloten, von denen verlangt wurde, dass sie über acht Stunden ununterbrochen am Steuer verbringen sollten, Protest erhoben.

In dem Entscheid wird ein ausreichender Schutz der Piloten und entsprechende Abgeltung der zusätzlichen, von ihnen verlangten Leistung durch Freizeit empfohlen und Schutzmassnahmen beantragt, um ein Übergreifen der mehr als achtstündigen Flugzeit auf andere Strecken zu verhindern. Ferner machte der Vermittler den Vorschlag, dass der Verband und die Luftverkehrsgesellschaft versuchen sollten, zu einer Einigung über entsprechende Schutzvorkehrungen zu gelangen, fügte jedoch hinzu, dass er eine endgültige Empfehlung machen werde, falls sie binnen Monatsfrist kein Einvernehmen erzielten.

Der Streitfall zwischen der Vereinigung der Verkehrspiloten und der American Airlines hatte seinen Ursprung im vergangenen Sommer, als der Verband gegen die Einbeziehung eines Fluges von Neuyork nach Los Angeles in den Flugplan protestierte, durch den die Beschränkung der Flugzeit auf internen Strecken auf acht Stunden überschritten wurde, die bis dahin während über 23 Jahren eingehalten worden war.

Am 31. Juli traten etwa 1200 Piloten dieser Luftverkehrsgesellschaft in den Streik, nachdem die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde die Gesellschaft auf Grund einer Notverordnung ermächtigt hatte, derartige Flüge durchzuführen. Nach einem 25-tägigen Streik stimmten beide Parteien dem Vorschlag einer Schlichtungsinstanz zu, ihre Meinungsverschiedenheiten einem neutralen Vermittler zu unterbreiten, dessen Empfehlungen nicht bindend sein würden.

Inzwischen hält der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband die obige Luftverkehrsgesellschaft wegen der während des Streiks der Piloten von ihr begonnenen Einsparungsmassnahmen weiterhin unter Druck. Obwohl einzelne der damals entlassenen Arbeitnehmer inzwischen wieder eingestellt worden sind, ist die Zahl der Arbeitslosen noch immer ziemlich hoch und die lokalen Funktionäre der Gewerkschaft sind angewiesen worden, auf etwaige, von der Luftverkehrsgesellschaft verlangte Mehrarbeit zu achten, um zu vermeiden, dass sie auf diese Weise der Wiedereinstellung entlassener Arbeitskräfte aus dem Wege gehe. Ferner hat die Sektion des Transportarbeiterverbandes für das Personal der Zivilluftfahrt Demonstrationen organisiert, durch die die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die durch die Entlassungen verursachten Verzögerungen und Unannehmlichkeiten gelenkt wird. Die Gewerkschaft beabsichtigt auch, Anzeigen in der Presse in den Dienst der Propaganda zu stellen.

Streik bei sechs Luftverkehrslinien vorläufig vermieden

(ITF) Präsident Eisenhower hat einen auf den 19.November anberaumten Streik des technischen Personals von 6 grossen Luftverkehrslinien durch Errichtung einer mit Sonderbefugnissen ausgestatteten Schiedsinstanz vermieden, deren Aufgabe es ist, die Ursachen der Streitfälle zu untersuchen.

Durch diese, durch den "Railway Labor Act" begründete Aktion wird der Streik, zu dem die bei der ITF angeschlossene International

Association of Machinists aufgerufen hatte, auf mindestens 60 Tage hinausgeschoben. Die Schiedsinstanz muss auf Grund des vorerwähnten Gesetzes innerhalb von 30 Tagen zu einer Beschlussfassung gelangen. Innerhalb von weiteren 30 Tagen nach Berichterstattung der Schiedsinstanz an den Präsidenten darf kein Streik stattfinden.

Der Verband hatte die Einführung einheitlicher Entlohnungssätze bei allen 6 Luftverkehrslinien: Capital, Eastern, National, Northwest, Trans World und United gefordert, einschliesslich einer 5%igen Erhöhung, sowie die Gewährung einer Reihe von Nebenleistungen. Die Luftverkehrsgesellschaften haben ihrerseits die Abänderung gewisser Bestimmungen gefordert, wodurch nach Ansicht des Verbandes ein Absinken des Lohnniveaus verursacht würde.

Frühere Bemühungen der normalerweise in derartigen Streitfällen angerufenen Vermittlungsinstanz, den Streitfall beizulegen, hatten fehlgeschlagen.

Anhang

ANHANG ZUM PRESSEBERICHT DER ITF NO. 22 VOM 15. NOVEMBER 1954

LOHNVERHANDLUNGEN IN DEN NIEDERLANDEN

Den nachstehenden Beitrag, der sich auf die jüngste, 6%-ige Lohnerhöhung bezieht, die auf Grund einer Ermächtigung der Niederländischen Stiftung der Arbeit erfolgte, verdanken wir Kollegen H. J. Kanne, dem Vorsitzenden des Niederländischen Verbandes der Eisen- und Strassenbahner, der die Bedeutung dieser Massnahme für die niederländische Gewerkschaftsbewegung erläutert.

Der Pressebericht der ITF vom 18. Oktober enthält eine Mitteilung über eine 6%-ige Erhöhung der Entlohnung der niederländischen Eisenbahner und an anderer Stelle eine gleichartige Erhöhung der Löhne der Arbeiter im Strassentransport. Da es sich dabei um weitaus mehr handelt als einfach um eine Lohnerhöhung für diese beiden Gruppen von Arbeitnehmern, ganz abgesehen davon, dass die gesamte niederländische Industrie in den Geltungsbereich dieser Verfügung einbezogen wurde, wäre es vielleicht der Mühe wert, sich mit dieser Angelegenheit etwas eingehender zu beschäftigen.

Als sich die Niederlande nach der Befreiung der Aufgabe gegenübersahen, ihr wirtschaftliches Leben von Grund auf neu aufzubauen, schloss sich die bona fide Gewerkschaftsbewegung dem Grundsatz der Planung auf dem Gebiete der Lohnpolitik an. Dies bedeutet, dass die endgültige Entscheidung über die Festsetzung des Niveaus der Entlohnung bei den Behörden liegt.

Diesem Beschluss lag in erster Linie der Gedanke zugrunde, aus der Produktion der Industrie eine möglichst grosse Reserve anzulegen -- und während der ersten Jahre auch aus der Auslandshilfe --, um die Produktionsmittel wiederherzustellen. Denn nur darauf konnte sich die Hoffnung stützen, der Bevölkerung einen annehmbaren Lebensstandard und ein gewisses Maas an Wohlfahrtseinrichtungen zu gewährleisten. Insbesondere zielten diese Bestrebungen darauf ab, jedem Arbeitnehmer eine möglichst annehmbare Mindestentlohnung zuzusichern, soweit die begrenzten, zu Gebote stehenden Mittel es gestatteten. Auch der Forderung der Gewerkschaftsbewegung nach sozialer Gerechtigkeit sollte zumindest insoweit entsprochen werden, dass in allen Zweigen der Industrie gleichwertige Arbeit gleichwertig entlohnt werden sollte, und schliesslich sollte, soweit dies im nationalen Rahmen möglich war, die Vollbeschäftigung gewährleistet werden.

Infolge des stetigen Ansteigens der Preise wurden die ursprünglich festgelegten Löhne im Laufe der Zeit aus verschiedenen Anlässen erhöht, aber bis vor kurzem überschritten diese Erhöhungen im allgemeinen nicht das zum eigentlichen Ausgleich der Erhöhung der Lebenshaltungskosten erforderliche Maas. In sozialer Hinsicht bedeuteten sie daher nicht mehr als die Verteilung eines möglichst begrenzten Anteils am Sozialprodukt, sodass so viel wie möglich für den Wiederaufbau der Produktionsmaschinerie übrig blieb. Seit der Befreiung hatte es sich daher immer um eine Verteilung der Armut auf Verbraucherebene gehandelt und keineswegs um eine Erhöhung der allgemeinen Wohlfahrt.

Bei der letzten Lohnrunde handelte es sich jedoch um etwas ganz anderes.

Den Opfern und Beschränkungen, die sich die organisierte Arbeiterschaft aus freiem Willen auferlegte, ist es in erster Linie zu verdanken, dass man von einem niederländischen Wirtschaftswunder sprechen konnte. Innerhalb der verhältnismässig kurzen Zeit von weniger als 10 Jahren hat sich die wirtschaftliche Lage der Niederlande von den Schäden des Krieges und der deutschen Besetzung erholt und bietet der Bevölkerung heute wieder eine gesunde Lebensgrundlage. Wirtschaftspolitische Kennzeichen, wie z. B. Zahlungsausgleich, die Devisenlage, Produktionsziffern und die Höhe des Nationaleinkommens liefern dafür einen ausreichenden Beweis.

Sobald man sich darüber klar wurde, dass ein grösserer Teil des Kuchens übrig bleiben würde, um verzehrt zu werden -- d.h. zur Hebung des Lebensstandards der Arbeitnehmer verwendet werden könnte, ohne die für Investitionszwecke benötigten Mittel zu gefährden -- machte sich die Arbeiterbewegung daran, dieses Ergebnis ihrer staatspolitischen Weisheit im Interesse der Arbeitnehmer zu verwerten. Jetzt konnte an eine Verteilung des neu errungenen Wohlstandes gedacht werden, während bisher nichts anderes angeboten werden konnte als eine Verteilung der Armut.

Hier begannen sich die Vorteile der Planung auf dem Gebiete der nationalen Lohnpolitik bemerkbar zu machen. Nach Beratungen zwischen den zentralen Organisationen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber und im Rahmen des Wirtschafts- und Sozialrates, in dem die Behörden, die Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertreten sind, fand man es für möglich, einen allgemeinen, auf die gesamte Industrie anwendbaren Beschluss zu fassen, der eine einheitliche Hebung des Lohnniveaus um 6% als Anteil der Arbeitnehmer am erhöhten nationalen Wohlstand ermöglichte.

Es ist der Mühe wert, neuerdings nicht nur den Beitrag der niederländischen Gewerkschaftsbewegung zum wirtschaftlichen Wiederaufbau des Landes zu unterstreichen, sondern auch die einzigartige Weise, auf die begonnen wurde, den Arbeitnehmern einen fairen Anteil an den Ergebnissen der anstrengenden geistigen und körperlichen Arbeit zuzusichern, die sie geleistet haben.

Aus den vorstehenden Ausführungen sollte keineswegs der Schluss gezogen werden, dass wir in das Goldene Zeitalter eingetreten sind. In wirtschaftspolitischer Hinsicht kann davon offenkundig nicht die Rede sein, schon deswegen, weil z.B. eine weltweite Depression die Niederlande kaum unversehrt lassen würde. Das gleiche trifft in sozialer Hinsicht zu, da soziale Unterschiede, sowohl in bezug auf die gegebenen Tatsachen als auch auf Meinungen, nach wie vor bestehen und eine starke Gewerkschaftsbewegung, die gegebenenfalls ihren Einfluss auch ausserhalb des Verhandlungstisches geltend machen kann, keineswegs einen Anachronismus darstellt. Ganz im Gegenteil: da das Leck jetzt verstopft ist und die Wirtschaft dank der verständnisvollen Haltung und Disziplin der Gewerkschaftsbewegung eine ansteigende Tendenz aufweist, wird es notwendig sein, den Kampf um die Beibehaltung einer koordinierten Lohnpolitik zu beginnen. Dieser Einfluss, den die Gewerkschaftsbewegung infolge dieser Politik indirekt auf die gesamte Wirtschafts- und Sozialpolitik des Landes auszuüben in der Lage ist, ist vielen Leuten noch immer ein Dorn im Auge. Da sie nun glauben, sie könnten ohne die Mitarbeit der Gewerkschaftsbewegung auskommen, möchten sie sie gerne ihres Anteils an der sozialen und wirtschaftlichen Leitung des Landes und der Mitbestimmung in den verschiedenen Unternehmen der Industrie berauben.

Beim Kampf um die Aufrechterhaltung der Planung auf dem Gebiete der Lohnpolitik handelt es sich tatsächlich, wie aus den obigen Ausführungen ersichtlich sein wird, um die Wahrung des wirtschaftspolitischen Einflusses der Gewerkschaftsbewegung, den sie seit mehreren Monaten geltend gemacht hat und der zur Garantie der Sicherheit und sozialen Gerechtigkeit beiträgt.