



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. 2

24. Januar 1955

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

ARGENTINIEN

Noch einmal der Skandal
um die Pensionskasse

(ITF) Ein Artikel, der vor kurzem in der in Montevideo erscheinenden Zeitung "La Vanguardia" erschien, liefert

einen weiteren Beweis für die traurige Lage der argentinischen Eisenbahner, was ihre Sozialversicherung betrifft. In diesem Artikel, der sich mit den Machenschaften der argentinischen Regierung beschäftigt, wird der Erlass einer Verordnung der argentinischen Regierung erwähnt, durch die der Pensionskasse der Eisenbahner als Beitragsleistung der staatlichen Eisenbahngesellschaft ein Betrag von 300 Millionen Pesos in vierprozentigen Sozialversicherungsobligationen 1954 als Subvention gewährt wird, um die Defizite für 1953/54 auszugleichen. Dieser Betrag stellt jedoch nur einen Bruchteil des Gesamtbetrages dar, den die Regierung der Kasse schuldet und der sich derzeit auf etwa 1.500 Millionen Pesos beläuft. Vorher hatte sich die Regierung bereits mehrere Male Beträge rückzahlen lassen, die insgesamt über 220 Millionen Pesos ausmachten, und diese rückgezählten Beträge durch Sozialversicherungsobligationen ersetzt.

AUSTRALIEN

Lohnzulagen für
ungelernte Arbeiter

(ITF) Auf Grund eines schiedsgerichtlichen Entscheids sollen alle gelernten australischen Industriearbeiter Zulagen für

höhere berufliche Befähigung erhalten. Der australische Eisenbahnerverband **dringt** jedoch auf die Anwendung der Bestimmungen dieses Entscheids auch auf ungelernte und angelernte Arbeiter mit der Begründung, dass diese Arbeiter während ihrer langen

Dienstzeit bei den Eisenbahnen sich eine fachtechnische Befähigung angeeignet hätten, die einen wesentlichen Beitragsfaktor zur Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen darstellt. Ferner weist der Eisenbahnerverband darauf hin, dass infolge der Aufhebung der vierteljährlichen regelmässigen Lohnerhöhungen und des allgemein niedrigen Niveaus der Entlohnung diese Kategorien von Arbeitern im Falle einer Erhöhung der Einzelhandelspreise infolge der Erhöhung der Fachzulagen für die gelernten Arbeiter unvermeidlich am schlimmsten betroffen werden würden.

CHILE

Lohnerhöhungen für Eisenbahner

(ITF) Die der ITF angeschlossene chilenische Eisenbahner-Föderation gibt bekannt, dass die Grundentlohnung und Zulagen des Personals

der Eisenbahnen auf Grund einer vor kurzem veröffentlichten Verordnung und vorbehaltlich ihrer Bestätigung durch den Finanzminister rückwirkend ab 1. Juli 1954 wie folgt erhöht werden:

Grundentlohnung

Erhöhung

Gehaltsempfänger	39 %
Personal im Tagelohn	38 %

Zulagen

Gehaltsempfänger	} 30 %
Personal im Tagelohn	

Dem dauernden Druck, den die Führer der Gewerkschaften auf die zuständigen Stellen ausübten, wird ferner durch Gewährung einer Neujahrszulage in Höhe von einem Monatslohn (mindestens \$10.000 *) auf Grund der vor kurzem erfolgten Währungsreform) entsprochen.

GRIECHENLAND

Dienstalterszulagen für die Eisenbahner

(ITF) Auf Grund einer Verordnung vom 4. Dezember 1954 erhält das Personal der griechischen Staatsbahnen mit Ausnahme von gewissen

Kategorien von ungelernten Arbeitern rückwirkend ab 1. Oktober 1954 die folgenden Dienstalterszulagen:

8 %	des Grundlohns	nach	10	Dienstjahren
10 %	"	"	20	"
15 %	"	"	30	"

Bei der Berechnung der Sondervergütungen für Weihnachten, Ostern usw. werden die vorerwähnten Erhöhungen nicht berücksichtigt.

VEREINIGTE STAATEN

Gewerkschaftsführer warnt vor Personalabbau

(ITF) Vor kurzem warnte der Vorsitzende des Verbandes des Instandhaltungspersonals (Mitgliedsverband der der ITF angeschlossenen

US Railway Labor Executives' Association), Kollege T.C. Carroll, vor den nachteiligen Auswirkungen des Personalabbaus bei den Eisenbahnen im vergangenen Jahre, durch den die Betriebssicherheit gefährdet werden könnte.

*) £1 = 440 Pesos

Er wies darauf hin, dass über 237.000 Eisenbahner während der ersten zehn Monate des vergangenen Jahres im Rahmen von "Rationalisierungsmaßnahmen" entlassen wurden. Aus der Tatsache, dass eine Eisenbahngesellschaft im Osten der USA bis Mitte Oktober nicht weniger als 27.000 Bedienstete entlassen hatte, liessen sich Schlüsse auf den Umfang des Rationalisierungsprogramms ziehen. Die gleiche Eisenbahngesellschaft hatte in den 5 Jahren vor 1953 über 20.000 Eisenbahner entlassen. Bezeichnend sei jedoch, dass sich am Bestand des leitenden Personals nicht geändert hätte.

GUATEMALA

Offizielle Anerkennung der Eisenbahner- gewerkschaften

(ITF) Durch eine gegen Ende des vergangenen Jahres erlassene Verordnung sicherte die Regierung von Guatemala den drei wichtigsten Gewerkschaften des Landes wieder

ihre offizielle Anerkennung zu. Eine davon ist der Eisenbahnerverband, die beiden andern vertreten die Interessen der Arbeitnehmer der United Fruit Company. Durch diese Verordnung wird den Gewerkschaften nicht nur die offizielle Anerkennung zugesichert, sondern ihnen auch alle ihre Liegenschaften und Geldmittel, die vorübergehend mit Beschlag belegt worden waren, zurückgegeben.

Die provisorische Exekutive des Eisenbahnerverbandes, der Vertreter aller Abteilungen und Kategorien des Personals angehören, hat an den Präsidenten von Guatemala ein Telegramm gerichtet, in dem sie sich im Namen des Verbandes verpflichtet, jeglichen ausländischen Einfluss oder Kontrolle von ihrer Tätigkeit auszuschalten und die Geschäfte auf streng demokratischer Basis zu führen.

In dem von der Interamerikanischen Regionalorganisation des IBFG veröffentlichten Bulletin wird festgestellt, dass diese Aktion der Regierung von Guatemala die Billigung aller freien Gewerkschaften sowohl in Guatemala als auch im Ausland gefunden hat.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

NORDIRLAND

Transportarbeiter fordern Lohnerhöhungen

(ITF) Die Transportarbeiter in Nordirland haben eine Forderung nach Erhöhung ihrer Löhne erhoben, um sie der der britischen Eisenbahner und

Omnibusarbeiter anzugleichen. Gefordert wird eine Erhöhung von 12s. bis £1 pro Woche für Begleitpersonal, Fahrkartenkontrolleure, Trassenarbeiter usw. und eine Erhöhung von £1 pro Woche für Omnibusfahrer, Schaffner und Garagenpersonal, sowie Ueberstundenentlohnung für gewisse Arbeiten an Sonnabenden.

NORWEGEN

Lohnforderung des Omnibuspersonals

(ITF) In den letzten Tagen haben Verhandlungen über eine neue Lohnforderung des Omnibuspersonals (ausschliesslich der im weiteren Stadt-

gebiet von Oslo beschäftigten Arbeitnehmer) begonnen, die von dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband eingereicht wurde. Im Namen von etwa 2.000 Arbeitnehmern wird eine Erhöhung der Löhne von 10s. bis 20s. pro Woche gefordert. Der gegenwärtige Höchstlohn von Fahrern (nach 6 Dienstjahren) beträgt £9/6/- pro Woche.

ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

KOLOMBIEN

Tätliche Angriffe
auf Taxifahrer in
Bogota

(ITF) Am 9. Januar legten 4.000 Taxifahrer in Bogota aus Protest gegen die Nachlässigkeit der städtischen Behörden die Arbeit nieder, die, wie sie erklärten, nicht in der Lage

wären, sie vor Gewalttätigkeiten ihrer Fahrgäste zu schützen (im Dezember wurden 5 Taxifahrer getötet). Die Fahrer nahmen am 11. Januar ihre Arbeit wieder auf, weigerten sich jedoch, während der Nacht zu fahren, solange sie keinen Polizeischutz erhalten.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für das
Omnibuspersonal in
der Provinz

(ITF) Ungefähr 100.000 bei Privatgesellschaften und Omnibusbetrieben der Britischen Verkehrsbehörde in der Provinz beschäftigte Arbeitnehmer erhalten Erhöhungen ihrer Löhne um

bis zu 10s. pro Woche. Auf einer Delegiertenkonferenz des der ITF angeschlossenen Allgemeinen Transportarbeiterverbandes am 7.1. wurde der Beschluss gefasst, ein Angebot der Arbeitgeber anzunehmen, das eine Erhöhung der Entlohnung von Fahrern, Schaffnern und gelernten Instandhaltungsarbeitern um 10s. pro Woche, der Entlohnung von angelernten Arbeitern und Reinigungspersonal um 5s. bis 6s. pro Woche, Ueberstundenentlohnung für Arbeit am Sonnabendnachmittag von 7d. bis 10d. pro Stunde und eine Sonderzulage für dauernde Nachtarbeit in Höhe von 2d. bis 3d. pro Stunde beinhaltet.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

BRASILIEN

Lohnerhöhungen für
Lkw-Fahrer

(ITF) Lkw-Fahrer und Mitfahrer in Rio de Janeiro erhalten auf Grund eines vor kurzem unterzeichneten Abkommens eine Erhöhung ihrer Grund-

löhne um 800 bzw. 650 Cruzeiros *). Die gegenwärtig bezahlten Monatslöhne betragen:

Fahrer 3.400 Crs.
Mitfahrer 2.750 Crs.

VEREINIGTE STAATEN

Transportarbeiter setzen
Lohnerhöhungen durch

(ITF) In Chicago haben 150.000 Mitglieder der der ITF angeschlossenen Brotherhood of Teamsters eine rück-

wirkend ab September 1954 in Kraft tretende Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 12 Cents durchgesetzt, sowie eine solche um 5 Cents, die am 1. September 1955 wirksam wird. Ferner wurde ein Uebereinkommen über eine Altersversicherung getroffen, in deren Rahmen ein Arbeiter, der nach dreissigjähriger Dienstzeit im Alter von 65 Jahren in den Ruhestand tritt, eine monatliche Rente von \$45 erhält. Bei Erreichung des gleichen Alters wird nach 25-jähriger Dienstzeit eine Rente von \$35 und nach 15-jähriger Dienstzeit eine solche von \$15 gewährt. Die Pensionierung wird erst bei Erreichung des Alters von 68 Jahren obligatorisch.

In Philadelphia haben die Teamsters ebenfalls Erfolge zu verzeichnen. Etwa 20.000 der dortigen Transportarbeiter erhalten auf Grund eines neuen Abkommens, das ab 1. Januar 1955 gilt, für die Jahre

*) £1 = 52 Cruzeiros

1955 und 1956 Erhöhungen ihrer Stundenlöhne zwischen 35 und 66 Cents.

Unser Mitgliedsverband drängt auch auf die Einbeziehung der erhöhten Löhne in den Tarifvertrag für die Langstrecken-Lkw-Fahrer im mittleren Westen der Vereinigten Staaten. Ihre derzeitigen Löhne betragen \$1,97 pro Stunde plus Streckenzulage in Höhe von 7 Cents pro Meile.

Ende des Streiks der
Neuyorker Lkw-Fahrer

(ITF) Am 7. Januar nahmen etwa 1.200 Neuyorker Lkw-Fahrer, Mitglieder der der ITF angeschlossenen International Brotherhood of Teamsters, nach einem

siebtägigen Streik, der den Transport von Obst und Gemüse zum Stillstand gebracht hatte, ihre Arbeit wieder auf, nachdem sie sich mit der ihnen angebotenen Erhöhung ihres wöchentlichen Lohnes um \$6 einverstanden erklärt hatten. Vor diesem Streitfall betrug der wöchentliche Lohn von Lkw-Fahrern \$76 je 40-Stundenwoche.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen im
Bundesschleppbetrieb

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr (OTV) gibt den Abschluss von Lohnver-

handlungen für den Bundesschleppbetrieb bekannt, durch die eine Erhöhung der Löhne zwischen 16,-- und 17,-- DM sowie eine Ueberbrückungszulage von 30,-- DM erreicht wurde. Diese Erhöhungen treten rückwirkend ab 1. Dezember 1954 in Kraft.

Lohnerhöhungen in
der Mainschiffahrt

(ITF) Wie die OTV ferner mitteilt, ist es ihr gelungen, für das Personal der Mainschiffahrt eine Reihe von Lohnerhöhungen durchzusetzen.

Bemerkenswert ist, dass für die Matrosen eine Erhöhung ihrer Entlohnung um 16,-- DM erzielt werden konnte und dass die Gewerkschaft für 3 Kategorien von Schiffsführern gemäss ihrer gestellten Forderung eine Erhöhung von 24,-- DM durchsetzen konnte. Für die Kapitäne auf den Schleppern wurde -- wie auch in der Rheinschiffahrt -- eine Erhöhung ihrer Entlohnung um 18,-- DM im Monat und für die Schiffsjungen eine solche von 8,-- DM erreicht.

NIEDERLANDE

Höhere Entlohnung
in der Rheinschiffahrt

(ITF) Dem der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeiterverband ist es gelungen, für seine in der Rheinschiffahrt tätigen Mitglieder

eine Erhöhung ihrer Entlohnung durchzusetzen, die für die meisten Kategorien 10 % ausmacht. Ferner wird auf Grund eines im Laufe dieses Monats abgeschlossenen Vertrages für Arbeit am Sonntag der anderthalbfache Lohn gewährt bzw. die Sonntagsarbeit durch einen freien Tag abgegolten, sowie Dienstalterszulagen eingeführt, die für Arbeitnehmer im Dienste der gleichen Gesellschaft nach 1, 2 und 5 Jahren 1, 2 und 3 Gulden pro Woche ausmachen.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Beträchtliche Lohn-
erhöhungen für
die Hafendarbeiter

(ITF) Eine nationale Delegiertenkonferenz am 6. Januar in London billigte mit überwiegender Mehrheit ein von den drei Gewerkschaften -- dem der ITF angeschlossenen

Transportarbeiterverband, dem Verband der Gemeindebediensteten und dem schottischen Transportarbeiterverband -- ausgehandeltes Übereinkommen über Erhöhungen des Wartegeldes und den garantierten Mindestlohn.

Ab 10. Januar erhöht sich der Mindestlohn von Hafendarbeitern, die sich zur Arbeit melden, für die jedoch keine Arbeit gefunden werden kann, um 16s. 6d. pro Woche auf £5. 4s. 6d. Das Wartegeld, das für jede Halbschicht entrichtet wird, zu der sich ein Hafendarbeiter meldet, erhöht sich von 5s. auf 6s.

Schlepperbesatzungen
von Hull nehmen die
Arbeit wieder auf

(ITF) Schlepperbesatzungen im Hafen von Hull, die von den Arbeitgebern im Zusammenhang mit einem Streitfall, der sich aus der strittigen Frage der Bemannungsnormen ergeben hatte, ausge-

sperrt worden waren, kehrten am 12. Januar zu ihrer Arbeit zurück, nachdem Unterredungen zwischen Funktionären des Arbeitsministeriums, Vertretern der Arbeitgeber und der Gewerkschaft, der die Besatzungen angehören -- dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband --, stattgefunden hatten. Ob die Frage der Bemannungsnormen endgültig geregelt werden konnte, ist noch nicht bekannt.

DEUTSCHLAND

Hafendarbeiter fordern
Lohnerhöhungen

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) hat den für etwa 25.000 Hafendarbeiter

in allen Häfen der Westdeutschen Bundesrepublik geltenden Tarifvertrag zum 31. Januar gekündigt.

Die Gewerkschaft fordert eine 10%ige Erhöhung des Schichtlohnes, d.h. von DM 14,-- auf DM 15,40.

VEREINIGTE STAATEN

Neuyorker Hafendarbeiter
billigen neuen
Kollektivvertrag

(ITF) Die in der (unabhängigen) International Longshoremen's Association organisierten Neuyorker Hafendarbeiter erklärten sich am 5. Januar durch Abstimmung mit einem

neuen Kollektivvertrag einverstanden, nachdem sie ein früheres Abkommen am 10. Dezember des vorigen Jahres abgelehnt hatten. Das Ergebnis der Abstimmung war 11.572 für und 4.222 gegen den Kollektivvertrag, 62 Stimmen waren ungültig.

Auf Grund des neuen Vertrages erhalten die Hafendarbeiter eine Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 7 Cents rückwirkend ab 1. Oktober und eine weitere Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 6 Cents ab 1. Oktober 1955. Ferner haben sich die Arbeitgeber mit einer Erhöhung ihrer Beiträge zur Wohlfahrts- und Pensionskasse um je 2 Cents einverstanden erklärt, wodurch sich ihr gesamtter Beitrag auf 13 Cents erhöht.

Die früheren Löhne der Hafentarbeiter betragen \$2,35 pro Stunde. und die Beitragsleistungen der Arbeitgeber (New York Shipping Association) 7 Cents für die Wohlfahrtskasse und 5 Cents für die Altersversicherung.

Durch den neuen Vertrag werden Streiks oder Aussperrungen verboten, Schiedsgerichtsorgane eingesetzt, um inoffiziellen Arbeitsniederlegungen vorzubeugen und neue Sicherheitsvorkehrungen gegen das gesetzwidrige System der Auswahl von Arbeitskräften durch Vorarbeiter und Gangführer getroffen. Andererseits sind jedoch keine besonderen Strafen für spontane Arbeitsniederlegungen oder die Weigerung vorgesehen, sich der Vermittlungsmaschinerie zu bedienen, wodurch ein bindender Entscheid einer Schiedsinstanz herbeigeführt werden würde. Der abgeänderte Vertrag enthält ferner eine Garantie, dass die derzeit üblichen Praktiken im Hafen unverändert bleiben würden.

Der Verband und die Arbeitgebervereinigung werden einen aus zehn Mitgliedern bestehenden ständigen Ausschuss einsetzen, der mit der allgemeinen Überwachung der Arbeitsbedingungen im Hafen betraut werden und sich bemühen wird, ein konstruktives Verhältnis zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu schaffen.

Weniger registrierte
Hafentarbeiter
in New York?

(ITF) Im Hafen von New York wird mit einem beträchtlichen Abbau der registrierten Hafentarbeiter gerechnet. Die Hafenbehörde von New York gab in einer am 1. Januar

veröffentlichten Erklärung bekannt, dass sie eine Herabsetzung der Zahl der Hafentarbeiter um 8.300 beabsichtigt. Als Grund für diese Massnahme wird angegeben, dass diese Arbeiter zwar als Hafentarbeiter registriert waren, jedoch "weder arbeiten noch sich bemühen, auch nur einigermaßen regelmässige Arbeit im Hafen zu finden".

Die Behörde stellt fest, dass durchschnittlich in den Hafenbetrieben höchstens 15.000 Arbeitsplätze pro Tag verfügbar sind und dass in Zeiten der Spitzenbelastung höchstens 20.000 Arbeiter beschäftigt werden. Die Zahl der eingetragenen Hafentarbeiter beträgt jedoch 40.000. Ferner konnte festgestellt werden, dass anscheinend weitere 6.500 Arbeiter nicht den Mindestanforderungen genügen, die für das Verbleiben auf der Liste der eingeschriebenen Hafentarbeiter erfüllt werden müssen. Diesen, von der Hafenbehörde im vorigen Jahr festgelegten Mindestanforderungen zufolge muss ein Hafentarbeiter in der zweiten Hälfte des Jahres 1954 an 48 Tagen gearbeitet oder sich zur Arbeit gemeldet haben bzw. triftige Gründe für seine Abwesenheit an diesen Tagen angeführt haben. Ausserdem muss ein Hafentarbeiter an mindestens acht Tagen pro Monat innerhalb der gleichen Periode gearbeitet oder sich zur Arbeit gemeldet haben. Die Hafenbehörde hat erklärt, dass sie beabsichtige, alle jene Hafentarbeiter von der Liste zu streichen, die den Mindestanforderungen nicht Genüge getan haben und hierfür keine stichhaltigen Gründe anführen können.

SEELEUTE

INTERNATIONAL
Wohlfahrtseinrichtungen
in asiatischen Häfen

(ITF) Die Wohlfahrtsausschüsse der Handelsmarine von Norwegen, Schweden und Dänemark führen gemeinsam eine Untersuchung der Wohlfahrtseinrichtungen

in jenen asiatischen Häfen durch, die von skandinavischen Seeleuten am häufigsten besucht werden. Den Besatzungen aller Schiffe, die diese Häfen anlaufen, werden Fragebogen zugesandt und die Seeleute um Anregungen für Verbesserungen dieser Wohlfahrtseinrichtungen gebeten.

FRANKREICH

Konflikt über die
Arbeitszeit in der
französischen Schifffahrt

(ITF) Nach dem Inkrafttreten des Dekrets vom 22. Oktober 1954 über die Arbeitszeit, Entlohnung für Mehrarbeit und Urlaub der Seeleute und der darauf folgenden Weigerung der Reeder, gewisse, in der Mittelmeerschifffahrt übliche Mehrleistungen zu gewähren, die vereinbart worden waren, ist es in Marseille seit dem 29. Dezember 1954 zu einer Reihe von einstündigen Proteststreiks von Besatzungen der dort ankernden Schiffe gekommen. Ihre Aktion findet die volle Unterstützung des der ITF angeschlossenen Seeleuteverbandes (FO), der in einer vor kurzem veröffentlichten Erklärung daran erinnert, dass die Arbeitszeit der Seeleute auf Grund des Dekrets, das trotz der Opposition der Gewerkschaft in Kraft gesetzt wurde, mit 48 Stunden pro Woche festgelegt wird, und dass sie der ihnen auf Grund ihres nationalen Tarifvertrags garantierten Vorteile und eines grossen Teiles der ihnen im Rahmen des Gesetzes über die Arbeitszeit vom 25. Februar 1946 zustehenden Leistungen beraubt würden.

In der Zeitschrift seines Verbandes gibt Kollege A. Français, Generalsekretär der Föderation der Offiziere der französischen Handelsmarine (Mitgliedsverband der ITF) einen kurzen Ueberblick über die Ereignisse, die zu den oben erwähnten Streiks geführt haben.

In Frankreich findet die 40-Stundenwoche im allgemeinen seit 1936 und für die Seeleute seit 1937 Anwendung mit Ausnahme der Zeit während des Weltkrieges. Die allgemeine Wiedereinführung der 40-Stundenwoche erfolgte durch das Gesetz vom 25. Februar 1946. Für die Handelsmarine wurde dieser Zeitpunkt jedoch hinausgeschoben, wobei als Gegenleistungen gewisse Vorteile für die Dauer des Wiederaufbaues der französischen Flotte eingeräumt wurden. Mit dieser Hinausschiebung des Termins des Inkrafttretens der 40-Stundenwoche hatten sich die Vertreter der Gewerkschaft (nur Delegierte der CGT) anlässlich der Wiederherstellung der Kollektivverträge im September 1948 stillschweigend einverstanden erklärt.

Nach einer Zusammenkunft zwischen Vertretern der Gewerkschaften und dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten am 15. September 1954 wurde das neue Dekret am 22. Oktober trotz der nachdrücklichsten Vorbehalte vonseiten der Gewerkschaften verabschiedet und den Verbänden der Offiziere der Handelsmarine der FO, CGT (kommunistisch) und CFTC (christlich) zusammen mit dem Entwurf eines Abkommens zur Unterschrift übermittelt.

Abgesehen von der Beibehaltung der 48-Stundenwoche wird durch das Dekret der während der Kriegszeit eingeführten Überstundenentlohnung (18 % des Grundlohnes) zusätzlich einer dürftigen 5 %igen Erhöhung Gesetzeskraft verliehen. Damit erklärte sich unser Mitgliedsverband nicht einverstanden und schlug eine Überstundenentlohnung von 36 % vor. Die der CGT und CFTF angeschlossenen Föderationen billigten jedoch, nachdem sie ursprünglich eine 27 %ige Erhöhung für Mehrarbeit vorgeschlagen hatten, den Vorschlag der Reeder über eine blosse 2 %ige Erhöhung der 23 % auf 25 % bei Unterzeichnung des Abkommens, wodurch das Dekret die erforderliche gewerkschaftliche Garantie erhält -- eine sonderbare Haltung von Organisationen, die die 40-Stundenwoche im Jahre 1953 als dringenden Grund ins Treffen führten, um die Offiziere der Handelsmarine zu einer noch nie dagewesenen Streikaktion zu verleiten.

Die französischen Reeder haben sich des Arguments bedient, dass die Wiedereinführung der 40-Stundenwoche für die französische Schifffahrt auf dem Gebiete der internationalen Konkurrenz eine untragbare

Belastung bedeuten würde. Unser Mitgliedsverband weist auf die offiziellen Statistiken hin, aus denen hervorgeht, dass die französischen Seeleute zu den niedrigst entlohnerten in der ganzen Welt zählen; dass c. Arbeiter an Land, die einen gleichwertigen Grundlohn erhalten, hinsichtlich ihrer Ueberstundenentlohnung besser gestellt sind als die Seeleute und schliesslich, dass die Kosten der Einführung der 40-Stundenwoche nur 32,50 Prozent der Bruttolöhne ausmachen würden.

ISRAEL

Sektion der Kapitäne im Seeleuteverband

(ITF) Unter den von der Jahreskonferenz des der ITF angeschlossenen Landesverbandes der Seeleute von Israel in Haifa im Dezember gebilligten

Resolutionen ist ein Beschluss über die Schaffung einer Sondersektion der Kapitäne und l. Ingenieure zu erwähnen.

Dieser Beschluss ist das Ergebnis des Uebereinkommens zwischen dem Sekretär des Verbandes und den Kapitänen und l. Ingenieuren, die ursprünglich die Errichtung eines separaten Verbandes beantragt hatten. Die neue Sektion ist die vierte des Seeleuteverbandes, der bereits über Sektionen der Offiziere, des Bedienungs- und Verpflegungspersonals, des Maschinenraum- und des Deckpersonals verfügt.

In weiteren von der Konferenz gebilligten Resolutionen werden Heuern gefordert, die der Entlohnung von an Land beschäftigten Arbeitnehmern entsprechen, die Schaffung von Versicherungs- und Pensionskassen, Beiträge der Arbeitgeber zu den Kosten des Urlaubs und ein ausführlicher Kollektivvertrag mit den Schifffahrtsgesellschaften einschl. einer zwingenden Bestimmung über Sicherheitsvorkehrungen.

ITALIEN

Neue Bestimmungen über Verpflegungsgeld

(ITF) Der der ITF angeschlossene Seeleuteverband (Fe.Ge.Mare) gibt die Unterzeichnung eines neuen Abkommens über Verpflegungsgeld bekannt, das in

italienischen Häfen gewährt wird, wo ausnahmsweise nicht für Bordverpflegung gesorgt ist.

Die neuen Verpflegungsgeldsätze betragen im Monat 1.200 Lire für Offiziere und 600 Lire für die Mannschaften. Ein Maat erhält 800 Lire. Dieses Verpflegungsgeld wird Mitgliedern der Besatzung gezahlt, die in der Provinz ansässig sind, in dem sich der Hafen befindet, in dem das Schiff vor Anker liegt. Für alle übrigen Besatzungsmitglieder beträgt das Verpflegungsgeld 1.800, 800 und 1.000 Lire.

Die Schifffahrtslinien, für die die neuen Bestimmungen über das Verpflegungsgeld gelten, sind Italia, Lloyd Triestino, Adriatica und Tirrenia.

Der Vertrag gilt ab 1. Oktober 1954 bis 31. Dezember 1955. Er wird automatisch mit sechsmonatiger Kündigungsfrist um ein weiteres Jahr verlängert.

NORWEGEN

Höhere Heuern und Zulagen für die Seeleute

(ITF) Obwohl noch nicht alle Einzelheiten der Zwangsschlichtung bekannt sind, durch die das Schiedsgericht den Konflikt in der norwe-

gischen Hochseeschifffahrt beigelegt hat, verlautet, dass sie eine zweiprozentige Erhöhung der Grundheuern und eine Erhöhung der Entlohnung für Mehrarbeit zwischen 10 und 20 Oere (50 Oere = 6d.) beinhaltet, die den Mitgliedern der der ITF angeschlossenen Verbände

der Seeleute und Schiffsoffiziere zugutekommen. Beide Verbände hatten eine zehnpromzentige Erhöhung der Heuern und Entlohnung für Mehrarbeit gefordert. Die neuen Abkommen treten rückwirkend ab 1. November 1954 in Kraft und ihre Geltungsdauer beträgt 2 Jahre.

Soweit bekannt ist, liegen die dem norwegischen Verband der Steuerleute (ebenfalls Mitglied der ITF) zugesprochenen Erhöhungen etwas höher als die der Entlohnung der Schiffsoffiziere. Der Grund für diese Differenz ist darin zu suchen, dass die Heuern der Bordingenieure auf die PS der Maschinen bezogen sind, die der Deckoffiziere jedoch auf die Bruttotonnage. Da die Maschinen an Umfang mehr zugenommen haben als die Tonnage der Handelsschiffe, hat sich daraus ein gewisses Missverhältnis zwischen den Gehältern der beiden Gruppen von Offizieren ergeben. Das Schiedsgericht hat vorgeschlagen, dass die neue Berechnungsgrundlage für die Heuersätze der Deckoffiziere -- eine Kombination von PS und Tonnage -- gleicherweise sowohl für Steuerleute als auch Bordingenieure gelten könnte, und hat den Verband der Schiffsoffiziere und die Reeder eingeladen, in einem späteren Zeitpunkt Verhandlungen über diesen Gegenstand aufzunehmen.

SCHWEDEN

Seeleute fordern

Klimazulagen

(ITF) Im Rahmen der gegenwärtig stattfindenden Tarifvertragsverhandlungen hat der der ITF angeschlossene Seeleuteverband eine Forderung nach besonderen Zulagen für die Besatzungen von Schiffen unterbreitet, die in Zonen aussergewöhnlicher Hitze oder Kälte eingesetzt sind.

Insbesondere handelt es sich hier um die Besatzungen von Oeltankern, die persische und andere Häfen in den Tropen anlaufen und die Besatzungen von Schiffen, die während der Wintermonate Eisenerze nach dem nordnorwegischen Hafen von Narvik befördern.

HOCHSEEFISCHER

SCHWEDEN

Der erste Streik in
der Hochseefischerei
Schwedens

Ein Streik von etwa 60 Fischereifahrzeugen im Hafen von Hörö an der Westküste wird in der schwedischen Presse als der erste Streik dieser Art in der Geschichte

des Landes bezeichnet. Er entstand aus einem Konflikt über den Anteil am Fanggut, der sich zwischen Eignern von Fischereifahrzeugen und jenen, deren Schiffe nicht ihr Eigentum sind, entwickelt hatte. Beide betrachten sich jedoch als selbständig und gehören der gleichen zentralen Organisation der Fischer an.

Von den 500 von diesem Konflikt berührten Fischern sind 325 Eigner ihrer Boote oder eines Anteils daran und diese Gruppe hat den Konflikt durch ihre Forderung nach einem erhöhten Anteil am Fanggut zur Deckung der Betriebskosten hervorgerufen. Die unmittelbare Ursache des Streiks, der am 10. Januar begann, war die Weigerung der Eigner, einen Vermittlungsvorschlag der Nichteigner anzunehmen. Die Drohung der Eigner, ihre Schiffe trotz des Streiks auslaufen zu lassen, hat eine rasche Reaktion des der ITF angeschlossenen Seeleuteverbandes zur Folge gehabt. Ein Sprecher dieser Organisation hat darauf hingewiesen, dass die in diesen Konflikt verwickelten Fischer ursprünglich Mitglieder des Seeleuteverbandes waren und dass die Zustimmung zur Errichtung ihres selbständigen Verbandes unter der Bedingung erteilt worden war, dass ihre Interessen entsprechend gewahrt würden. Er erklärte, eine Organisation, innerhalb der eine Gruppe versuche, über eine andere die Oberhand zu gewinnen, könne

DIE LAGE IN DEN FRANZÖSISCHEN HÄFEN

Der Kampf der Force-Ouvrière Hafenarbeiter-Föderation
gegen reaktionäre Arbeitgeber geht weiter

In früheren Ausgaben unseres Presseberichtes haben wir über den monatelangen Lohnkonflikt in den Hafenebetrieben Frankreichs berichtet, der seinen Höhepunkt in der Langsamarbeit und den Aussperrungen in Bordeaux fand, zu denen es gegen Ende des Vorjahres kam. Der Verfasser des nachstehenden ausführlicheren Berichtes über die Situation ist Koll. G. Piquemal, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Föderation der Hafenearbeiter (Force Ouvrière).

Paris, im Januar 1955

Die Vereinigung der Arbeitgeber der Hafenebetriebe hat der Arbeiterschaft der See- und Binnenhäfen Frankreichs den Fehdehandschuh hingeworfen. Der Verlauf der Verhandlungen, die stattgefunden haben, liefert den Beweis dafür, dass die Arbeitgeber die Hafenearbeiter absichtlich zu einer Kraftprobe herausfordern wollen.

Auf drei Sitzungen der paritätischen Kommission für die Hafenebetriebe im September und Oktober 1953 wurden den Arbeitgebern die von der F.O.-Föderation im Namen der Arbeiterschaft erhobenen Forderungen auseinandergesetzt :

1. Neubewertung der Tätigkeit des Hafenearbeiters.
2. Erhöhung des Grundlohns.
3. Einführung einer Urlaubszulage.

Am 9. Oktober 1953 brachen die Arbeitgeber unter dem fadenscheinigsten Vorwand, nämlich wegen eines in den Häfen von St. Louis du Rhône und Bordeaux entstandenen Konflikts, die Verhandlungen plötzlich ab und erklärten, dass sie sich an die vom Landesrat der französischen Arbeitgeber erteilten Richtlinien halten müssten und sie sich daher mit einem Vorschlag über eine Erhöhung der Löhne der Hafenearbeiter über den garantierten nationalen Mindestlohn hieraus nicht befassen könnten.

Am 20. Oktober 1954 wurde auf unseren Wunsch eine weitere Sitzung der paritätischen Kommission einberufen; als Ergebnis der Verabschiedung der Lohngesetzgebung vom 9. Oktober 1954 lag nämlich der nationale Mindestlohn nunmehr höher als der im September 1951 festgelegte Grundlohn für die Hafeneindustrie. Dieser betrug in der höchsten Tarifzone (Paris) Frs. 115.- (etwa 2s.5d.) pro Stunde, im Gegensatz zum nationalen Mindestlohn von Frs. 121,50 (etwa 2s.6½d).

In den darauffolgenden 35 Tagen wurde das Arbeitstempo der Hafenearbeiter in den meisten Häfen Frankreichs absichtlich verlangsamt, der Umschlag bei Stückerarbeit so eingeschränkt, dass sein Volumen der Arbeit eines Tages im Stückerlohn entsprach. Ueberstundenarbeit verweigert und bei einem Arbeitsverhältnis im Zeitlohn auch die Nachtarbeit. Es ging hart auf hart, insbesondere in Bordeaux, wo die Arbeitgeber Vergeltungsmassnahmen in Form einer teilweisen Aussperrung ergriffen, indem sie die Arbeiter während dieser 35 Tage am Beginn jedes halben Tages nur eine Stunde arbeiten liessen.

Es kam zu einer weiteren Zusammenkunft der paritätischen Kommission am 15. Dezember, auf der uns die Arbeitgeber eine Erhöhung des Stundenlohns um 7 Francs und die Einbeziehung des Wartegeldes in Höhe von 15 Francs in die Berechnungsgrundlage für die Mehrarbeit anboten. Dadurch würde sich der Stundenlohn (Grundlohn) für die 1. Zone (Paris) auf 122 plus 15 = 137 Francs (ungefähr 2s.10d.) erhöht haben und diese Ziffer wäre auch die garantierte Grundlage für die Leistungen der Sozialversicherung gewesen.

Abgesehen von den Auswirkungen auf die Berechnung der Entlohnung für Mehrarbeit bedeutete das Angebot der Arbeitgeber also bloss eine Erhöhung der Stundenlöhne um 7 Francs. (1-3/4d.)

Als die Arbeitgeber auf der nächsten Sitzung der paritätischen Kommission am 28. Dezember auf ihrem Angebot bestanden, konnten die Vertreter der Arbeitnehmer es nicht als Verhandlungsgrundlage billigen. Die Force-Ouvrière erklärte, dass der Vorschlag der Arbeitgeber unannehmbar wäre und sie ihre Mitgliedsverbände hiervon in Kenntnis setzen würde.

Dieser Situation sahen sich die Verbände der Hafentarbeiter nun gegenüber. Wichtig war, der Föderation Handlungsvollmachten zu erteilen; noch wichtiger aber, die Kräfte der freien Gewerkschaftsbewegung für den Kampf zu rüsten, mit dem wahrscheinlich in der allernächsten Zukunft gerechnet werden muss.

Vielleicht ist hier eine Erläuterung erforderlich, um zu vermeiden, dass ein Eindruck gewonnen werde, den ein gewisser Teil der Presse mit grossem Eifer hervorzurufen bemüht ist, nämlich, dass sich der Kampf zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf den Hafen von Bordeaux beschränke. Damit sollte die Bevölkerung veranlasst werden, zu glauben, dass der 35-tägige Konflikt in Bordeaux keinen sozialwirtschaftlichen Hintergrund hatte. Nichts entspricht weniger den Tatsachen.

Die Force Ouvrière, die freie Gewerkschaftsbewegung Frankreichs, die sich der Sache der Hafentarbeiter von Bordeaux und der Hafenerbetriebe des ganzen Landes angenommen hat, braucht ihre Unabhängigkeit vom Einfluss oder der Einmischung politischer Parteien nicht unter Beweis zu stellen. Die oben angeführten Lohnskalen bedürfen keines weiteren Kommentars.

Von gewissen Kreisen wird uns ungebührliche Angriffslust vorgeworfen und wir werden sogar als Agitatoren gebrandmarkt. So wollen wir nicht eingeschätzt werden, denn wir haben ja nur eingesehen, dass die Armut einschlechter Ratgeber der Armen ist, gleichzeitig aber auch der beste Bundesgenosse des Kommunismus, der allen, die er in seinen Bann zieht, Unglück bringt. Diese Tatsache allein rechtfertigt schon unseren festen Willen, unseren Hafentarbeitern eine gerechte Regelung ihrer Entlohnung und eine angemessene Fürsorge im Falle von Krankheit, Arbeitsunfähigkeit und bei Erreichung der Altersgrenze zuzusichern.