



## 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. 4

25. Februar 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.

I T F

KANADA

Kollege Harry Chappell †

(ITF) Mit tiefem Bedauern berichtet die ITF das Ableben des Kollegen Harry A. Chappell, Vize-

präsident des der ITF angeschlossenen kanadischen Verbandes der Eisenbahner und Transportarbeiter, der im frühen Alter von 52 Jahren verschied.

Kollege Chappell trat 1919 in den Dienst der Canadian National Railways. Er hatte in der lokalen Zweigstelle seines Verbandes das Amt des Vorsitzenden, Vizepräsidenten und Präsidenten inne und bekleidete auch eine Reihe von Aemtern im Distriktsrat von Manitoba. Ab 1933 war er als vollamtlicher Angestellter der Gewerkschaft tätig und wurde später zu ihrem vollamtlichen Verhandlungsbefugten ernannt. 1949 erfolgte seine Wahl zum Präsidenten des Verbandes.

Der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, richtete eine Beileidsbotschaft an den kanadischen Verband, in der er die wertvollen Charaktereigenschaften des Verstorbenen und seine Arbeit für die nationale und internationale Gewerkschaftsbewegung würdigte.

EISENBAHNER

GRIECHENLAND

Eisenbahner fordern  
höhere Löhne und  
bessere Arbeits-  
bedingungen

(ITF) Der der ITF angeschlossene griechische Eisenbahnverband hat dem Verkehrsminister vor kurzem ein Memorandum überreicht, dass die Forderungen des Verbandes enthält, von denen als wichtigsten die folgenden zu erwähnen sind:

Höhere, auf den tatsächlichen Lebenshaltungskosten beruhende Löhne;  
Allgemeine Einführung der 40-Stundenwoche anstelle der gegenwärtig bei den griechischen Eisenbahnen üblichen Arbeitswoche von 65 und 78 Stunden;  
Vier Ruhetage im Monat für alle Eisenbahner;  
Erhöhung der Pensionen der Eisenbahner auf 80 % ihrer Entlohnung.

GROSSBRITANNIEN

Schiedsgerichtsentscheid  
im Lohnkonflikt bei der  
Londoner U-Bahn

(ITF) Beide, vom Lohnkonflikt bei der Londoner U-Bahn berührte Vertragspartner haben sich nunmehr bereiterklärt, diesen Streitfall durch einen Entscheid der Lohnkommission

der Londoner Verkehrsbetriebe beilegen zu lassen. Dieser Beschluss wurde gefasst, nachdem Verhandlungen über die vom Landesverband der Eisenbahner und dem Verband der Lokführer und -heizer (beide Mitglieder der ITF) unterbreiteten Forderungen am 4. Februar zum vollständigen Stillstand gekommen waren.

Soweit bekannt ist, bezieht sich die wichtigste Meinungsverschiedenheit zwischen den beiden Parteien auf das Ausmass der Erhöhung der Löhne von ungefähr 3.500 Fahrern, Signaldienst- und Zugbegleitpersonal. Die Eisenbahnverbände nahmen entschiedene Stellung gegen die von der Londoner Verkehrsbehörde vertretene Auffassung, dass die Arbeit des vorerwähnten Personals leichter sei als die der gleichwertigen Verwendungsgruppen bei den britischen Staatsbahnen.

KUBA

Eisenbahner protestieren  
gegen Lohnkürzungen

(ITF) Der vor kurzem gefasste Beschluss der im Besitz der öffentlichen Hand befindlichen kubanischen Eisenbahnen, 1.500 ihrer Arbeitnehmer zu

entlassen und die Entlohnung des übrigen Personals um 20 % zu kürzen. Um der gegenwärtigen finanziellen Krise abzuhelpfen, veranlasste die Exekutive des Verbandes der Arbeitnehmer der Eisenbahnen, als Protest gegen diese Massnahme eine Untersuchung der angeblichen Zahlungsunfähigkeit der Eisenbahngesellschaft (Consolidated Railways of Cuba) durch die Nationalbank und den Rechnungshof zu fordern. Die Eisenbahngesellschaft weigerte sich, diese Untersuchung zuzulassen. Angesichts der festen Haltung der Eisenbahner hat die kubanische Regierung jedoch einen Termin von 45 Tagen festgelegt, innerhalb dessen technische Experten der Nationalbank und des Rechnungshof ihre Untersuchungen der Geschäfte der Eisenbahngesellschaft beenden sollen.

ÖSTERREICH

Vinzenz Uebeleis  
tritt in den Ruhestand

(ITF) Am 24. Januar nahmen die Mitglieder der der ITF angeschlossenen österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner Abschied von ihrem

Freund und altem Generalsekretär, Minister a.D. Vinzenz Uebeleis, der von seinem Posten als Generaldirektor der österreichischen Bundesbahnen, den er seit 1. Januar 1954 innehatte, infolge der Erreichung der Altersgrenze von 65 Jahren zurücktrat.

Vor seiner Ernennung zum Leiter der österreichischen Bundesbahnen stand Vinzenz Uebeleis lange Jahre im Dienste der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, die er von 1946 bis 1952 vielfach auf internationalen Eisenbahnerkonferenzen der ITF und im Generalrat der ITF vertrat.

Unsere besten Wünsche begleiten ihn in seinen wohlverdienten Ruhestand.

VEREINIGTE STAATEN

Eisenbahnverbände  
fordern garantierte  
Jahreslöhne

(ITF) Eine der wichtigsten Aufgaben, die sich die Eisenbahnersektion der amerikanischen Federation of Labor für das Jahr 1955 gestellt hat, ist ein garantierter Jahreslohn für etwa

350.000 Arbeitnehmer amerikanischer Eisenbahnen. Dieser Beschluss wurde anlässlich einer Konferenz der Exekutive in Miami Anfang Februar gefasst, auf der leitende Funktionäre von 6 Verbänden des Werkstättenpersonals, und zwar der Kesselschmiede und Schmiedearbeiter, Maschinisten, Arbeiter in der Blecherzeugung, Elektrotechniker, Wageninstandhaltungspersonal, Heizer und Schmierer anwesend waren.

Die Gewerkschaften haben beschlossen, diese Vorsichtsmassregel zu treffen, um der Arbeitslosigkeit unter den Eisenbahnern zu begegnen, die einen kritischen Stand erreicht hat. Insbesondere gegen Ende 1954 hatte bei den amerikanischen Eisenbahnen ein umfassender Personalabbau stattgefunden und die Gewerkschaften sind überzeugt, dass ein entschlosseneres Vorgehen am Platze ist, um weitere Härten zu vermeiden.

Der Kongress der Eisenbahnersektion, der am 18. April in Chicago beginnt, wird sich mit weiteren Schritten befassen, die zur Verwirklichung des Projektes des garantierten Jahreslohnes unternommen werden müssen.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für  
Lkw-Fahrer empfohlen

(ITF) Anlässlich ihrer Sitzung am 2. Februar empfahl die Nationale Paritätische Kommission für den Strassengütertransport eine Erhöhung

der Löhne von Fahrern von Lkws der Klasse A und B um 10s. pro Woche. Ferner empfahl die Kommission eine Erhöhung der Stundenlöhne für Nachtarbeit um 2d.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnerhöhungen der  
Lkw-Fahrer im  
Mittleren Westen

(ITF) Die der ITF angeschlossene amerikanische International Brotherhood of Teamsters hat soeben einen Tarifvertrag abgeschlossen, der eine Erhöhung der Stundenlöhne von etwa

54.000 Langstrecken-Lkw-Fahrern im Mittleren Westen um 26 Cents

pro Stunde beinhaltet. Diese Lohnerhöhung tritt im Laufe von drei Jahren in Kraft, und zwar die erste um 10 Cents am 1. Februar 1955 und weitere zwei Erhöhungen der Stundenlöhne um je 8 Cents am gleichen Tage in den Jahren 1956 und 1957.

Vor dieser Erhöhung betragen die Stundenlöhne \$1,97.

Zu weiteren Verbesserungen der Löhne und Arbeitsbedingungen, die ausgehandelt wurden, gehören eine Erhöhung des Meilengeldes, durch die sich das Meilengeld bis 1957 auf 7,95 Cents pro Meile erhöht, vierwöchiger bezahlter Urlaub nach zwanzigjähriger Dienstzeit, Beitrag der Arbeitgeber zu einem Pensionsfonds in Höhe von \$2 pro Woche je Arbeitnehmer und Erhöhung ihrer Beiträge zur Kranken- und Wohlfahrtskasse um 25 Cents pro Woche auf \$2,25. Die im Rahmen des früheren Tarifvertrages entrichtete Teuerungszulage von 3 Cents pro Stunde ist nunmehr in den Grundlohn eingebaut worden.

Von diesem Tarifvertrag werden Lkw-Fahrer in 12 Bundesstaaten des Mittleren Westens der Vereinigten Staaten erfasst. Seine Geltungsdauer beträgt 6 Jahre.

Gleichzeitig wurde ein ähnlicher Vertrag mit sechsjähriger Geltungsdauer für die im lokalen Gütertransport beschäftigten Lkw-Fahrer dieses Gebietes unterzeichnet, der als Ergänzung des Vertrags für die Langstreckenfahrer gedacht ist. Auf Grund dieses Vertrages erfolgt ein Lohnausgleich innerhalb des Gebietes (einschl. Kentucky), da früher stellenweise Unterschiede bestanden, die \$1,25 pro Stunde überstiegen. Am Ende einer dreijährigen Periode werden in den Staaten Indiana, Ohio, Wisconsin und Michigan Mindestlöhne von \$2,24 pro Stunde bezahlt werden.

Die Bestimmungen über die Beitragsleistungen der Arbeitgeber zur Kranken- und Wohlfahrtskasse und zur Altersversicherung sind die gleichen wie die im Tarifvertrag für die Langstreckenfahrer festgelegten. Was den Urlaub betrifft, haben die Fahrer nach einjähriger Dienstzeit Anspruch auf eine Woche, nach drei Jahren auf zwei Wochen, nach 12 Jahren auf drei Wochen und nach 20 Jahren auf vier Wochen bezahlten Urlaub.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

##### BRASILILIEN

##### Lohnerhöhungen für die Arbeiter im Personenverkehr von Sao Paulo

(ITF) Auf Grund eines Entscheides des Regionalen Beauftragten des Arbeitsministers, der im Lohnkonflikt zwischen den Gewerkschaften der Arbeitnehmer im städtischen Verkehr von Sao Paulo und der Städtischen

Verkehrsbehörde intervenierte, erhält das Personal im Personenverkehr die folgenden Erhöhungen seiner monatlichen Entlohnung:

Personal mit Bezügen bis zum Crs.\$ 5.000 .....	Crs.\$ 1.100
Uebrigere Personel .....	Erhöhung um 20 %.

DEUTSCHLAND

Neuer Lohn- und Gehalts-  
vertrag für das Personal  
der Bremer Strassenbahn

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft ÖTV gibt die folgende Aenderung der z.Zt. gültigen Lohn-tafel und Gehaltstabelle bekannt: Die Stundenlöhne der Lohnempfänger

werden mit Wirkung ab 1. April 1955 um 8 Pfg. erhöht und die Gehälter um 7,5 % des Gehalts der Endstufe der jeweiligen Gehalts-gruppe (deren es neun gibt). Bei den Fahrbediensteten wird die bisherige Erhöhung des Grundlohnes um 7 Pfg. ab vollendetem 1. Dienstjahr gewährt, anstatt, wie bisher, ab vollendetem 3. Dienstjahr, ebenfalls mit Wirkung ab 1. April.

Vom gleichen Datum an erhalten Fahrer und Schaffner einen Anfangslohn von DM 1,45 pro Stunde, der sich nach zwanzigjähriger Dienstzeit auf DM 1,58 erhöht. Nach zehnjähriger Dienstzeit erhalten sie eine Fahrdienstzulage von 7 Pfg. pro Stunde. Omnibusfahrer, Omnibusschaffner und Obusfahrer erhalten eine solche von 5 Pfg.

Die neue Lohn- und Gehaltstabelle kann erstmals mit einer Frist von vier Wochen zum 31. März 1956 gekündigt werden. Erfolgt keine Kündigung, so verlängert sich ihre Gültigkeit jeweils um sechs Monate mit der Massgabe, dass sie nach Ablauf dieser sechs Monate wiederum mit einer Frist von vier Wochen gekündigt werden kann. Bei Nichtaufkündigung zum 31. März 1956 erhöhen sich die Löhne um 2 Pfg. pro Stunde, die Gehälter entsprechend.

Die neue Lohn- und Gehaltstabelle kann mit einer Frist von vier Wochen zum Ende eines Monats gekündigt werden, wenn sich der Preisindex für die Lebenshaltungskosten am Kündigungstage um mehr als 10 Punkte gegenüber dem gleichen Preisindex für den Monat Dezember 1954 geändert hat.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für  
Handwerker in  
kommunalen  
Verkehrsbetrieben

(ITF) Auf einer Sitzung der Nationalen Paritätischen Kommission für Handwerker im Dienste von kommunalen Verkehrsbetrieben am 10. Februar kam ein Uebereinkommen über eine Erhöhung der Stundenlöhne

aller ausserhalb Londons beschäftigten Handwerker um 3d. zustande. Diese Erhöhung tritt am ersten, dem 13. Januar folgenden Zahltag in Kraft.

ARBEITER DER B INNENSCHIFFFAHRT

NIEDERLANDE

Beträchtliche Erhöhungen  
von Heuern und  
Zulagen

(ITF) Der der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeiter-Föderation gelang es vor kurzem, wesentliche Verbesserungen der Entlohnung von Arbeitern in der

Rhein- und übrigen Binnenschifffahrt auszuhandeln.

Der Verband hatte Sondervergütungen für Fahrzeit an Sonntagen und die Einführung von Dienstalterszulagen gefordert. Beide Forderungen konnten verwirklicht werden.

Was die Sondervergütung betrifft, erhalten Kapitäne und Erste Maschinisten 50 Cents (ungefähr 1s.) pro Stunde und Steuerleute, Zweite Maschinisten und Heizer 40 Cents, Matrosen und Matrosen mit Schiffsführerbefugnis auf Rheinschleppern erhalten 30 Cents.

Die Dienstzeitzulagen betragen: Nach einjähriger Dienstzeit 1 Gulden pro Woche, nach zwei- bis vierjähriger Dienstzeit 2 Gulden, nach fünf und mehr Dienstjahren 3 Gulden. "Dienst" bedeutet Beschäftigung bei ein und demselben Arbeitgeber. Diese Zulagen werden nur Arbeitern über 23 Jahren gewährt.

### HAFENARBEITER

#### FRANKREICH

#### Uebereinkommen im Lohnkonflikt in den französischen Häfen

(ITF) Nachdem der von der französischen Regierung ernannte Schlichter eine Untersuchung der Verhältnisse in den vom Lohnkonflikt berührten Häfen durchgeführt hatte,

kam zwischen der Vereinigung der Arbeitgeber der Hafenbetriebe und den vier Gewerkschaften der Hafenarbeiter ein Uebereinkommen zustande, das ab 7. Februar in Kraft tritt. Die wichtigsten Bestimmungen des neuen Tarifvertrages, der an Stelle des Tarifvertrages vom 1. September 1951 tritt, sind die folgenden:

Grundlöhne pro Stunde: Zwischen Frs. 125 \*) (Paris) und 108,35. Diese Löhne richten sich nach den einzelnen Häfen, die in die folgenden Gruppen eingeteilt werden:

Gruppe A	(Dünkirchen, Le Havre, Rouen, Bordeaux, Marseille und Nebenhäfen, St. Louis-du-Rhône, Sète) .....	120,70 frs.
Gruppe B	(Calais, Boulogne, St. Nazaire, Nantes, La Rochelle-Pallice) .....	117,80 frs.
Gruppe C	(Dieppe, Cherbourg, Granville, St. Malo, Brest, Lorient, Bayonne, Port-Vendres, Toulon, Nice, Villefranche, Cannes, Ajaccio, Bastia) .....	115,00 frs.
Gruppe D	(Alle übrigen Häfen) .....	108,35 frs.

In den Binnenhäfen, mit Ausnahme von Paris, erhöhen sich die Stundenlöhne ab 1. September um 10 frs.

Alle diese Löhne werden im Verhältnis zu jeder Erhöhung des monatlichen Preisindex für Paris um 5 % oder mehr erhöht, bezogen auf die Indexziffer unmittelbar vor Unterzeichnung des Vertrages.

<u>Wartegeld:</u> Paris und Häfen in Gruppe A und B ....	15,-- Frs.
Häfen in Gruppe C und D .....	13,50 frs.

\*) £1 = 980 frs.

Leistungszulagen werden auf Grund des vor dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Tarifvertrages geltenden Stundenlohnes berechnet.

Die Berechnung des Stücklohns erfolgt unter Berücksichtigung des um 10 frs. erhöhten Grundlohns.

Leitendes Personal erhält je nach der Kategorie die folgenden Erhöhungen der Entlohnung:

Binnenhäfen .....	zwischen 20 und 48 %
Seehäfen .....	zwischen 26 und 48 %

Zugunsten von alten Arbeitern werden in jenen Häfen, in denen sie noch nicht bestehen, Unterstützungsfonds geschaffen.

In einem Zusatzvertrag verpflichten sich beide Parteien, a) zur Errichtung einer nationalen Kommission, bestehend aus Vertretern des Staates, der Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Hafenbetriebe und externen Fachleuten, deren Aufgabe im Studium der physiologischen und technischen Aspekte der Hafendarbeit im Hinblick auf die Verringerung der mit der Ausübung des Berufes verbundenen Gefahrenmomente besteht; b) beide Parteien stimmten der Ernennung einer unabhängigen, entsprechend befähigten Person durch den Minister für öffentliche Arbeiten, Transport und Fremdenverkehr zu mit der Aufgabe, die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in den einzelnen Häfen zu studieren, um dadurch die Beilegung von Konflikten zu erleichtern, die sich aus lokalen Tarifverträgen ergeben und der Hafenbehörde und der lokalen paritätischen Hafenkommission im Falle derartiger Konflikte Bericht zu erstatten. Kommt im Rahmen der lokalen paritätischen-Hafenkommission kein Uebereinkommen zustande, so soll der Minister auf Wunsch der am Konflikt beteiligten Parteien einen Schlichter ernennen. Lehnen beide Teile die Vorschläge des Schlichters ab, so soll er dem Minister Bericht erstatten, um ihn in die Lage zu versetzen, den Konflikt durch einen endgültigen Entscheid zu regeln.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Lohnforderung der Hafendarbeiter

(ITF) Die Gewerkschaften, die die Interessen der Hafendarbeiter vertreten, haben beschlossen, eine wesentliche Erhöhung des täglichen

Lohnes und eine entsprechende prozentuelle Erhöhung des Stücklohnes zu fordern. Es handelt sich um den Allgemeinen Transportverband (Mitglied der ITF), den schottischen allgemeinen Transportarbeiterverband und den Landesverband der Kommunalbediensteten. Der gegenwärtige Taglohn, der durch einen Entscheid im Oktober 1953 festgelegt wurde, beträgt 24s.

##### Lohnerhöhungen für Leichterfahrer auf der Themse

(ITF) Die Exekutive des Verbandes der Schlepper- und Leichterfahrer (Watermen, Lightermen, Tugmen and Bargemen's Union) hat neue Lohnsätze für die auf Leichtern auf der Themse

beschäftigten Arbeiter bekanntgegeben, die ab 14. Februar gewährt werden. Der Verband erklärt, dass er sich mit einem neuen Tarifvertrag einverstanden erklärt hat, durch den seine Mitglieder eine Pauschal-erhöhung aller Zulagen um 15s. pro Woche erhalten. Wie erinnerlich sein wird, veranlasste ein Konflikt wegen derartiger Zulagen den Verband unlängst, seinen Tarifvertrag zu kündigen. Diese Kündigung ist nunmehr rückgängig gemacht worden.

SCHWEDEN

Lohnerhöhung für die schwedischen Hafenarbeiter

(ITF) Auf Grund eines neuen Übereinkommens erhalten zwischen 5.000 und 6.000 hauptsächlich im Stücklohn beschäftigte Hafenarbeiter in ganz Schweden Erhöhungen ihrer

Löhne von ungefähr 13 %. Diese Erhöhung ist beträchtlich grösser als die durchschnittlichen Lohnerhöhungen der meisten schwedischen Arbeitnehmer während des vergangenen Jahres (ungefähr 3 %), was sich jedoch dadurch erklären lässt, dass in den letzten zwei Jahren keine allgemeinen Erhöhungen der Entlohnung der Hafenarbeiter stattgefunden haben.

SEELEUTE

BELGIEN

Reeder lehnen Neujahrzulage ab

(ITF) Nachdem die Verhandlungen mit den belgischen Reedern über eine Neujahrzulage für die Mitglieder der Seeleutesektion des belgischen

Transportarbeiterverbandes (Mitglied der ITF) ergebnislos abgebrochen werden mussten, hat der Verband den Arbeitsminister um seine Intervention ersucht.

ITALIEN

Konsolidierung der Heuern und Gehälter in der Handelsmarine

(ITF) Der der ITF angeschlossene italienische Seeleuterverband (Fe. Ge. Mare) gibt den Abschluss von weiteren Heuer-Konsolidierungsverträgen mit italienischen Schifffahrtslinien

bekannt. Diesen Verträgen liegt der für die Industrie im allgemeinen vereinbarte Konsolidierungsvertrag zugrunde, der zwischen dem italienischen Gewerkschaftsbund (CISL) und der italienischen Arbeitgebervereinigung (Confindustria) voriges Jahr abgeschlossen wurde.

Auf diese Weise beinhaltet ein Vertrag für die bei der PIN-Gruppe von Reedern ("Italia", "Lloyd Triestino", "Adriatica" und "Tirrenia") beschäftigten Offiziere der Handelsmarine eine Erhöhung ihrer Entlohnung um durchschnittlich 6 %. An der Bestimmung über die Verbindung der Entlohnung mit dem offiziellen Index der Lebenshaltungskosten wurde nichts geändert, ausgenommen dass als Grundlage nunmehr die Indexziffer vom 31. Dezember 1954 gilt.

Die konsolidierten Heuern und Gehälter, die in einem weiteren Abkommen mit einer Reedergruppe festgelegt sind, die nicht dem italienischen Reederverband angehört -- die Federazione Nazionale Armatori -- sind die folgenden:

Konsolidierte monatliche Entlohnung in Lire für Personal auf Frachtschiffen bis zu 150, von 150 bis 300 und 300 bis 500 BRT, gültig ab 1. Oktober 1954 (ausser Minengefahrenzulage):  
(£1 = 1.750 Lire)

Kapitäne und 1. Ingenieure .....	60.000, 63.600, 64.200
Deck- und Maschinenraumoffiziere .....	54.000, 57.000, 57.600
Bootsleute, 2. Ingenieure und 1. Heizer .....	45.000, 45.000, 45.600
Köche .....	42.120, 42.120, 42.720
Heizer .....	41.760, 41.760, 42.360
Vollmatrosen (über 20 Jahre) .....	41.000, 41.000, 41.700
Leichtmatrosen (über 20 Jahre) .....	33.300, 33.300, 33.900

Offiziere -- Hochseeschifffahrt und Grosse Kabotage

(Schiffe bis 4.500, von 4.501 bis 7.500 und über 7.500 tdw)

1. Ingenieur .....	84.750, 86.040, 88.260
1. Offizier (Deck- und Maschinenraum) ..	72.420, 73.860, 75.120
2. Offizier ( " " ) ..	64.710, 66.000, 67.200
3. Offizier ( " " ) ..	58.620, 59.790, 61.350

Mittelmeerschifffahrt

(Schiffe von 501 bis 1.000, 1.001 bis 1.500, 1.501 bis 3.000 und über 3.000 tdw.)

Kapitän .....	75.450, 75.960, 77.760, 80.670
1. Offizier (Deck- und Masch.R.)	63.660, 63.960, 65.220, 66.660
2. Offizier ( " " )	59.220, 59.220, 60.420, 61.740
3. Offizier ( " " )	- - 56.400, 57.540

Frachtschiffe - Mannschaften und Maats

Bootsmann 49,650; Schiffstischler 46.620; Vollmatrose 42.900;  
Leichtmatrose 1. Klasse 36.120; Leichtmatrose 2. Klasse 33.540;  
1. Heizer 49.650; 2. Heizer 43.500; Koch 45.480

VEREINIGTE STAATEN

SUP hebt Ueberstunden-  
boykott auf

(ITF) Anfang Februar wurde ein von der ITF angeschlossenen Sailors' Union of the Pacific (SUP) durchgeführter dreimonatiger Ueberstundenboykott

in Häfen aufgehoben.

Der Boykott entstand aus einer Verletzung einer Vertragsklausel durch die Arbeitgebervereinigung, der zufolge die Seeleute das Recht haben, auf einem in der Küstenschifffahrt eingesetzten Schiff in jeder Luke zu arbeiten. Die von den Kommunisten dominierte Longshoremen's and Warehousemen's Union (nicht Mitglied der ITF) erhob jedoch "aus traditionellen Gründen" Anspruch auf einen Teil dieser Arbeit und es kam zu einem Konflikt über die Frage, welcher Verband im vergangenen Oktober eine gewisse Luke des Frachtdampfers "Pacificus" entladen sollte.

Gleichzeitig mit der Aufhebung des Boykotts der Ueberstundenarbeit im Hafen hat die SUP festgelegt, dass in Zukunft Ueberstundenarbeit nur mit Zustimmung des Verbandes geleistet werden darf und dass die in ihren Tarifvertrag mit den Arbeitgebern keine Klausel einbeziehen werde, durch die die Ueberstundenarbeit für ihre Mitglieder obligatorisch gemacht werden würde.

SUP fordert Gefahren-  
zulage für Gebiet  
um Formosa

(ITF) Die Sailors' Union of the Pacific hat eine Gefahrenzulage in Höhe von 100 % für alle Seeleute gefordert, die auf im Gebiet um Formosa eingesetzten Schiffen beschäftigt sind.

Ferner fordert sie die Bewaffnung solcher Handelsschiffe.

Während des 2. Weltkrieges führte die Regierung der USA Zulagen ein, die nach dem Kriege in gewissen Gebieten auf Grund von Kollektivverträgen weiterbezahlt wurden. So wurden z.B. während des

Koreakrieges auf Schiffen in der Zone Südostasiens entlang der Chinaküste und um die japanischen Inseln Gefahrenzulagen bezahlt. Nach dem Waffenstillstand wurde die Bezahlung der 100 %igen Zulage jedoch eingestellt mit Ausnahme der Meerenge von Formosa.

### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

#### INDIEN

#### Bessere Gehalts- und Arbeitsbedingungen für das Personal der Luftverkehrslinien

(ITF) Der Verband des Personals der indischen Luftverkehrsgesellschaft gibt die erfolgreiche Regelung eines Konfliktes mit der Indian Airlines Corporation (interne Dienste) bekannt, als deren Ergebnis dem

Personal Erhöhungen der Bezüge und bessere Arbeitsbedingungen zugestanden wurden. Der Verband hatte bereits früher gegen die willkürliche Einstufung von Personal durch die Luftverkehrsgesellschaften protestiert -- eine Folgeerscheinung der Verschmelzung der früheren Luftverkehrslinien zu einer einzigen Luftverkehrsgesellschaft --, trotzdem die Zusicherung abgegeben worden war, dass der Verband vor endgültigen Beschlüssen zu Rate gezogen werden würde. Ueber die folgenden Verbesserungen der Gehalts- und Arbeitsbedingungen wurde ein Uebereinkommen erzielt:

1. Keine Einstufung irgendeines Arbeitnehmers in eine niedrige Lohn- oder Gehaltsgruppe, der vor Dezember 1954 ein monatliches Gehalt von Rs. 250 - 500 (R. 1 = ls.6d.) bezogen hatte;
2. Erhöhung der Reisespesenvergütung von Rs. 7 - 8 auf 10;
3. Erhöhung der Zulage für auswärtigen Dienst von Rs. 4 auf 5 für Bedienstete mit monatlichen Gehältembis einschl. Rs. 200, und Rs. 5 auf 7 für Personal in Gehaltsgruppen bis zu Rs. 400.

Wie verlautet, wurde der Status von etwa 4.500 Arbeitnehmern, die etwa 56 % des gesamten Personals darstellen, einer Prüfung unterzogen. Endgültige Beschlüsse über Urlaub, Arbeitszeit, Schichtarbeit, Miete von Wohnungen und Teuerungszulagen sollen in der nahen Zukunft gefasst werden.

#### VEREINIGTE STAATEN

#### Lohnerhöhungen für das Personal der Pan American Airways

(ITF) Die US Brotherhood of Railway Clerks (Mitgliedsverband der der ITF angeschlossenen Railway Labor Executives' Association) gibt den Abschluss von Tarifverträgen mit

Pan American Airways bekannt, von denen das bei der Brotherhood organisierte Personal der Luftfahrtgesellschaft in den Vereinigten Staaten und Puerto Rico erfasst wird.

Diese Tarifverträge beinhalten eine Pauschalerhöhung der Löhne des Personals in den USA um 5 Cents pro Stunde, die rückwirkend ab 2. November 1954 in Kraft tritt, und eine Erhöhung der Entlohnung des Personals in Puerto Rico um 8 Cents pro Stunde rückwirkend ab 17. November 1954.

Zu weiteren tarifvertraglich festgelegten Verbesserungen gehören: Eine Erhöhung des Differentials für Nachtschicht um 2 Cents pro Stunde, wodurch ein neues Differential von 12 Cents pro Stunde

festgelegt wird: die Möglichkeit der Weiterbeschäftigung von Personal nach Erreichung der normalen Altersgrenze um jeweils 12 Monate, vorbehaltlich des guten Gesundheitszustandes und der guten Arbeitsleistung des betr. Arbeitnehmers.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sektionsausschuss der Eisenbahner	Paris	21. bis 23. März
Asiatische Transport- arbeiterkonferenz	Tokio	4. bis 8. April
Exekutivkomitee	Helsinki	14. und 15. Juni
Generalrat	Helsinki	16. bis 18. Juni
Konferenz über europäische Transportprobleme	Bern	12. und 13. September
Internationale Eisenbahner- Konferenz	Bern	14. bis 17. September

vom 16. Februar 1954

DAS STREIKRECHT DES EISENBAHNERS

von

H. A. Chappell †

Präsident des kanadischen Verbandes der Eisenbahner und anderer  
Transportarbeiter

---

Am Anfang des vorliegenden Presseberichtes bringen wir die traurige Nachricht über den Tod des Kollegen Chappell, seit 1949 Präsident der Canadian Brotherhood of Railwaymen and Other Transport Workers. In einem der letzten von ihm verfassten Artikel sagt Kollege Chappell jenen den Kampf an, die in der letzten Zeit Versuche unternahmen, den kanadischen Eisenbahnern das System der obligatorischen Schiedsgerichtsentscheide aufzuzwingen und sie zu verhindern, sich ihres Streikrechtes zu bedienen. Wir geben seine Analyse eines Problems, das Eisenbahner der ganzen Welt betrifft, wieder und ehren damit gleichzeitig das Andenken eines guten Freundes der ITF und der kanadischen Arbeiterschaft.

"Eine freie Gesellschaft kann keine Sektion der Bevölkerung zwingen, unter Bedingungen zu arbeiten, die nicht ohne Zwangsausübung und allgemein annehmbar sind."

Die obige Erklärung, die einen Auszug aus einer Resolution über industrielle Wechselbeziehungen darstellt und vom Binnenverkehrsausschuss der IAO im Mai 1947 gebilligt wurde, schliesst praktisch jeden obligatorischen Schiedsgerichtsentscheid in einer Gesellschaftsform aus, die sich als frei bezeichnet. Die Delegierten der kanadischen Regierung sowohl als auch die der Arbeitnehmer und Arbeitgeber schlossen sich zusammen, um die Billigung dieser Resolution einmütig zu gestalten. Was man im Jahre 1947 als vernunftgemässe Politik betrachtete, ist in der heutigen Zeit, in der sich der Kampf um die Wahrung und Förderung der Sache der Freiheit akuter gestaltet und verschärft, von noch grösserem Wahrheitswert. Eine massgebende Kommission des Bundesstaates von New Jersey äusserte sich zur Gesetzgebung, durch die Streikverbote und obligatorischen Schiedsentscheide verhängt werden, wie folgt: "Diese totalitäre Art von Zwang und Verbot erfüllt uns mit Abscheu."

Nichtsdestoweniger hängt gerade dieses Damoklesschwert über den kanadischen Eisenbahnern, trotzdem fast alle Sektionen unserer Nation, einschliesslich unserer Regierung, immer wieder ihren unauslöschlichen Hass jeglicher Tendenz betont haben, der der Verdacht einer Diktatur anhaftet, sei es von rechts oder links.

Jene höheren Instanzen, die gedroht haben, die Macht des Staates zur Anwendung zu bringen, um den Eisenbahnern (und schliesslich andern industriellen Arbeitnehmern) das System der obligatorischen Schiedsgerichtsentscheide aufzuzwingen, sollten sorgfältig die

Geschichte derartiger Schritte zu studieren, bevor sie selber einen Schritt in dieser Richtung unternehmen. Sie würden ihr Vorhaben genau so bedauern, wie es viele vor ihnen getan haben.

### Obligatorische Schiedsgerichtsentscheide sind zwecklos

Innerhalb des Commonwealth möchten wir als Beispiel unser Bruderland Australien anführen, wo das System der obligatorischen Schlichtung und die damit verbundene sog. Abschaffung der Streiks in der Gesetzgebung verankert wurde. Nach der Verabschiedung dieses Gesetzes erhöhte sich eigentlich die Zahl der Arbeitsniederlegungen und der industrielle Frieden wurde in verstärktem Masse gefährdet. 1946 kam es in Australien zu 869 Arbeitsniederlegungen, 1947 zu 982 und 1948 zu 1141, wohl ein ausreichender Beweis dafür, dass das System der obligatorischen Schiedsgerichtsentscheide in einer freien Gesellschaft, die eifersüchtig über diese Freiheit wacht, nicht funktioniert. Viele Nationen, die den gleichen Versuch unternommen haben, sind zum gleichen Ergebnis gelangt.

In jedem Lande ist es das Bestreben weiter Kreise, den Eisenbahnern das Streikrecht zu verweigern und Kanada bildet keine Ausnahme. Die Aufmerksamkeit dieser Leute konzentriert sich auf die Eisenbahner infolge der ihrem Berufe innewohnenden Eigenheiten, aber die gleichen Kreise möchten dieses Recht eigentlich allen Arbeitnehmern verweigern. Diese Theorie passt jedoch nur zu einem totalitären Staat und ist in Kanada nicht am Platze, selbst wenn ihre Anwendung auf die Eisenbahner beschränkt würde.

### Eisenbahnerkonferenz der ITF, Utrecht, 1951

Zu diesem Gegenstand der Verweigerung des Streikrechts der Eisenbahner äusserte sich die Eisenbahnerkonferenz der ITF 1951 wie folgt:

"Es ist anzunehmen, dass die Erfinder von Theorien gegen das gesetzliche Recht zu streiken, ihre Tätigkeit fortsetzen werden solange, wie die Möglichkeit gegeben bleibt, dass die Interessen der Eisenbahner mit denen anderer Gruppen der Bevölkerung in Widerspruch kommen. Diese Interessen werden oft leichtfertig und fälschlich hingestellt als Gemeinschaftsinteressen. Solche Widersprüche können sich ergeben und ergeben sich bei öffentlich sowohl wie bei privat verwalteten Eisenbahnen. Sie werden sich in der Zukunft ergeben, solange wie die Verwaltung von Eisenbahnen in die Hände von Männern kommt, die ihre Rolle im sozialen Leben nicht ganz verstehen, oder solange, wie die Verwaltung von Eisenbahnen mit einem oder mehreren folgender Übel behaftet ist:

1. Versuche, die Dividenden -- in den britischen Einkommensteuer-Gesetzen richtig als "unverdientes" Einkommen bezeichnet -- auf Kosten der Eisenbahner zu erhalten oder zu erhöhen.
2. Versuche, gewisse oder alle Benützer der Eisenbahn zu begünstigen, indem die Verkehrsdienste geleistet werden zu Preisen, die es verunmöglichen, den Eisenbahnern gerechte Arbeitsbedingungen zu gewähren.
3. Versäumnis der Regierung und Parlamente, den Verkehr zu ordnen; Versäumnis, durch welches wirtschaftliche Vergeudung entsteht infolge der Über-Dimensionierung des Transportapparates oder, in der Sprache unseres eigenen Berufes, Leerlauf von Verkehrsmitteln.

4. Belastung der Eisenbahn mit den finanziellen Folgen einer Politik, die darauf gerichtet ist, gewisse Industrien zu begünstigen, die Konkurrenzfähigkeit des Landes im internationalen Verkehr zu erhöhen, den strategischen Bedürfnissen Rechnung zu tragen oder andere wirtschaftliche, politische und soziale Zwecke zu erreichen, ob diese an sich erstrebenswert sind oder nicht.

In dem Berichte heisst es dann weiter:

"Keine Theorie kann einen Gewerkschafter überzeugen, dass die Eisenbahner in der Verteidigung ihrer berechtigten Belange gegen irgend eines dieser Übel auf das Streikrecht verzichten sollen. Jedes Gesetz, das unter solchen Verhältnissen die Eisenbahner des Streikrechts beraubt, stellt sich auf die Seite der Verfechter der Ungerechtigkeit. Ein solches Gesetz mag vor Gericht Geltung haben, aber es macht aus Gerichten Bollwerke der Ungerechtigkeit."

#### Ein bitterer und verzweifelter Entschluss

Warum streiken Arbeiter überhaupt? Obwohl wir das Streikrecht für alle Eisenbahner fordern und von dieser Forderung werden wir nie abgehen, bestehen wir nicht auf diesem Recht nur weil uns das Streiken gefällt. Wenden wir uns wieder dem Bericht der IAO zu, so finden wir, dass darin ganz eindeutig erwähnt wird, dass "Streiks und Aussperrungen nach allgemeiner Ansicht primitive und zersetzende Handlungen darstellen, durch die sowohl die unmittelbaren Interessen der Parteien geschädigt werden, die für sie eintreten, als auch die Interessen der Gemeinschaft. Eine freie Gesellschaftsform, die auf der Initiative des Individuums beruht, könnte sich kaum leisten, Arbeiter zur Arbeit zu zwingen, ohne dabei ihre eigenen moralischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen zu untergraben. Der Entschluss, sich der Streikwaffe zu bedienen, ist für einen Arbeiter eine bittere und verzweifelte Entscheidung, der im allgemeinen die Überzeugung zugrunde liegt, dass es vorzuziehen sei, zu hungern als Lohn- und Arbeitsbedingungen anzunehmen, die für unfair erachtet werden." Diese Überzeugung ist die Grundlage, auf der die Freiheit und Demokratie Kanadas aufgebaut sind.

Den obligatorischen Schiedsgerichtsentscheid lehnte der Bericht der ITF mit den folgenden Worten ab: "Wir verwerfen verbindliche Schiedssprüche, weil das Schiedsgerichtsverfahren unsern Arbeitgebern und Regierenden Mittel bietet, sich dem Druck zu entziehen, der von einer öffentlichen Untersuchung ausgeht. Zwangsschlichtung bietet unsern Arbeitgebern die Möglichkeit, sich hinzustellen als Schlachtopfer, die der Gewalt weichen, oder als Ehrenmänner, die sich grosszügig einem Urteil unterwerfen, wie ungerecht es auch sei. Bei Schiedsgerichtsverfahren können unsere Arbeitgeber die Wahrheit verschleiern, sich den Geboten der Gerechtigkeit entziehen, die öffentliche Meinung täuschen und auf Schiedsrichter die Verantwortung für Entscheidungen abwälzen, die sie selber treffen müssten."

Die vom Gouverneur Robert B. Meyner des Staates von New Jersey ernannte Kommission, deren Aufgabe es war, eine Gesetzgebung einer Prüfung zu unterziehen, durch die Streiks verboten und in öffentlichen Betrieben das System der obligatorischen Schiedsgerichtsentscheide eingeführt wurden, war eine dreigliedrige und voll vertretungsbefugte Kommission, die sich aus drei Vertretern der Industrie (Arbeitgeber), drei der Arbeitnehmer und drei Vertretern der Öffentlichkeit zusammensetzte. In dem Bericht der

Kommission wurde die vollkommene Abschaffung des Gesetzes und die Rückkehr zum System der freien, kollektiven Verhandlungen empfohlen. Kurz gesagt, es wurde empfohlen, die obligatorischen Schiedsgerichtsentscheide abzuschaffen, "weil das System nicht funktioniert".

### Ein Gebot der Gerechtigkeit

Die Lohnverhandlungen bei den kanadischen Eisenbahnen, die vor kurzem stattfanden, lieferten einen typischen Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung. Die Eisenbahnverwaltungen diskutierten mit dem Verhandlungsausschuss der Gewerkschaften nie ernsthaft die Gültigkeit oder Ungültigkeit der Argumente der Arbeitnehmer. Derartigen Argumenten begegneten sie einfach mit einem unbeugsamen "Nein" und der von den meisten Arbeitgebern ins Treffen geführten Entschuldigung: "Wir haben kein Geld". Hier handelt es sich um ein erstklassiges Beispiel für einen Versuch, den Geboten der Gerechtigkeit auszuweichen, die öffentliche Meinung zu täuschen und schliesslich einem Schlichter die Verantwortlichkeit für Beschlüsse aufzuerlegen, die sie selber fassen sollten, und deswegen drohte den Eisenbahnern Kanadas und droht noch immer der Verlust ihrer fundamentalen Freiheit, des Rechts auf Streik.

Was die Abschaffung der obligatorischen Schiedsgerichtsentscheide betraf, verkörperte der Bericht eine einmütige Meinungsäusserung. Lediglich ein Arbeitgebermitglied erklärte sich mit dem Hauptteil des Berichtes nicht ganz einverstanden, jedoch nur in bezug auf einige Detailfragen. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine derartige "Zwangsgesetzgebung" bei den Arbeitern Ärger und Widerwillen verursachte und dass dadurch freiwillige Schlichtungsversuche beeinträchtigt wurden. "Auf Grund einer Untersuchung von Gesetzen, deren Zweck darin besteht, Streiks zu verbieten", heisst es in dem Bericht, "sind wir zu der Schlussfolgerung gelangt, dass derartige Gesetze dem System der kollektiven Verhandlungen zum Nachteil gereicht haben nicht nur in unserem Lande, sondern auch in Grossbritannien, Australien und Neuseeland. Das Bestehen derartiger Gesetze hat auf die Verhandlungspartner einen Bremseffekt ausgeübt, und sie zeigen weniger Neigung zu Zugeständnissen, da sie erwarten, dass ihre Meinungsverschiedenheiten letzten Endes durch die auf Grund des Gesetzes vorgesehene Maschinerie beigelegt werden würden und nicht durch ihre eigenen Anstrengungen. Durch derartige Gesetze sind Streikdrohungen nicht weniger häufig geworden. Staaten ohne solche Gesetze haben sich mindestens ebensogut aus der Affäre gezogen wie jene, bei denen es derartige Gesetze gibt. In New Jersey hat die Zahl der Streiks in öffentlichen Betrieben oder Streikdrohungen seit der Verabschiedung des Gesetzes im Jahre 1946 zugenommen. Die obligatorische Schlichtung funktioniert nicht."

### Der Bericht von New Jersey

Sehen wir uns nun den wichtigsten Teil des Berichtes von New Jersey an, in dem die wohlüberlegte Auffassung der Mitglieder der Kommission über diesen Gegenstand zum Ausdruck kommt. In bezug auf die Bedeutung der Kollektivvertragsverhandlungen erklären sie, dass das erwünschte Gleichgewicht der Verhandlungspositionen durch den Entzug des Streikrechts weitgehend gefährdet und demgemäss die Wirksamkeit der Kollektivvertragsverhandlungen abgeschwächt wird. Wenn man die zahlreichen Fälle in Betracht zieht, in denen Streitfälle erst beigelegt werden, nachdem es zu einem Streik gekommen ist, scheint es sonderbar, dass das Vertrauen auf den Wert des Systems der Kollektivverhandlungen nichtsdestoweniger nicht gesunken ist. Dafür lassen sich drei Argumente anführen:

"Erstens wissen wir, dass der Streik oder die Streikdrohung einen wesentlichen Teil der Verhandlungen darstellt. Ohne diese Faktoren könnte kaum an eine Gleichwertigkeit der Verhandlungspositionen gedacht werden.

Der zweite Grund ist der, dass sich die Verweigerung des Streikrechts mit der Tradition nicht vereinbaren liesse und den Arbeitsvertrag des Elementes der Freiwilligkeit berauben würde, das ja schliesslich u. E. den Zweck der Kollektivvertragsverhandlungen darstellt. Ein Abkommen bedeutet schon der Begriffsbildung nach etwas, das die vertragschliessenden Parteien freiwillig vereinbart haben.

Der dritte Grund ist der, dass es uns nicht gelungen ist, eine Methode der Festsetzung der Lohn- und andern Arbeitsbedingungen ausfindig zu machen, die wirksamer wäre und die sich gleichzeitig mit unseren grundlegenden politischen Konzeptionen vereinbaren liesse.

#### Abschaffung der obligatorischen Schlichtung in Grossbritannien

Zum Fehlschlagen der obligatorischen Schlichtung erklärte der Bericht weiter: "Wir konnten auch feststellen, dass die Methode der obligatorischen Schlichtung in Grossbritannien fast im gleichen Augenblick verworfen wurde, als ernsthaft an die Anwendung der gesetzlich festgelegten Sanktionen gedacht wurde. Diese Vorgangsweise wurde angesichts der Entrüstung über die strafrechtliche Verfolgung mehrerer Streikführer im Streik der Hafen- und Gaswerksarbeiter 1950 für angezeigt erachtet. In Australien hat man bei Massnahmen gegen die verantwortlichen Führer von illegalen Streiks, einerlei, ob eine Arbeiter- oder konservative Regierung an der Macht war, grosse Zurückhaltung an den Tag gelegt. Selbst wenn es zu einer strafrechtlichen Verfolgung kam, wurden die Urteile nie ausgeführt auf Grund der Erwägung, dass eine solche Handlungsweise unklug gewesen wäre. Während des Streiks fürchtete man, dass eine strafrechtliche Verfolgung eine gütliche Beilegung erschweren würde, und nach dem Streik hielt man es für angezeigt, die erhitzten Gemüter abkühlen zu lassen. In keinem dieser englischsprechenden Länder führte die Anti-Streikgesetzgebung zu einem Aufhören der Streiks. Zu verschiedenen Zeiten ereigneten sich in den Vereinigten Staaten verhältnismässig weniger Streiks als in den Ländern, in denen sie gesetzlich verboten waren.

Wir stellen fest, dass sich die Häufigkeit von Streiks oder Streikdrohungen in öffentlichen Betrieben trotz derartiger Gesetze nicht verringert hat. In New Jersey sind derartige Situationen seit der Verabschiedung unseres Gesetzes i. J. 1946 viel häufiger geworden, u. E. nicht ausschliesslich infolge des Gesetzes. Andererseits sind wir der Ansicht, dass das Gesetz bestimmt zur Unfähigkeit oder Mangel an Bereitwilligkeit der Parteien zur gerechten oder raschen Beilegung ihrer Meinungsverschiedenheiten beigetragen hat.

Es liegt auf der Hand, dass unsere Kommission den Wert von Gesetzen wie unser Gesetz über Arbeitskonflikte in öffentlichen Betrieben ernsthaft in Frage stellt. Wir bezweifeln nicht nur, dass derartige Gesetze von Nutzen sein können, sondern wir sind tatsächlich der Ansicht, dass sie sich nachteilig ausgewirkt haben. Sie beeinträchtigen ganz eindeutig die Bemühungen der Parteien, auf dem Wege der Kollektivverhandlungen zu einem Übereinkommen zu gelangen, da sie annehmen, dass die auf Grund des Gesetzes festgelegte Maschinerie, die als Ersatz für Kollektivverhandlungen dienen soll, wahrscheinlich verwandt werden wird und dass etwaige freiwillige Zugeständnisse bei der letzten Endes angewandten obligatorischen Schlichtung lediglich als Mindest- oder Höchstnorm dienen würden. Von guten Kollektivverhandlungen, sogar ein gelegentlicher Streik inbegriffen, lassen sich bessere Resultate erwarten als von irgend einer Gesetzgebung, die das Element der Vergeltung beinhaltet, oder von Gesetzen wie das derzeit in Kraft befindliche."

Die oben angeführten Tatsachen, aus denen sich die negativen Resultate von Versuchen ersehen lassen, Eisenbahnern oder andern Arbeitnehmern in einer freien Gesellschaft eine obligatorische Schlichtung mit Streikverbot aufzuzwingen, sollten allen, die es betrifft, vor Augen führen, dass derartige Methoden in Kanada fehl am Platze sind.

---