



## PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE  
OLD TOWN  
CLAPHAM  
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH  
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

No. 13

22. Oktober 1956

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren. Er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitschriften 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.

ITFINTERNATIONAL

Konferenz der Seeleutesektion  
am Vorabend der Konferenz der  
IAO

der Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz der IAO gewidmet war. Ein Bericht über diese Sitzung, die am 19. September begann und am 2. Oktober endete, erscheint in einer späteren Ausgabe des Presseberichts.

(ITF) Am 17. und 18. September fand in London eine Konferenz der Seeleutesektion der ITF statt, die der Beratung der Tagesordnung

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)DÄNEMARK

Rücktritt Christian Larsens

verbandes gab am Ende des Kongresses seines Verbandes, Anfang Oktober d. J., seinen Rücktritt bekannt.

(ITF) Kollege Christian Larsen, Präsident des der ITF angeschlossenen dänischen Transportarbeiter-

Er hatte dem Vorstand seit 27 Jahren angehört. Die letzten 9 Jahre war er Präsident.

Zu seinem Nachfolger wurde Kollege A. Petersen gewählt und zum Vizepräsidenten Kollege Viggo Wivel, Vertreter der Fabrikarbeiter.

Auf dem Kongress des 250.000 Mitglieder zählenden dänischen Transportarbeiterverbandes war die ITF durch ihren Vizepräsidenten, Kollege Frank Cousins, Generalsekretär des britischen Transportarbeiterverbandes, vertreten.

USA

Ansprache des Generalsekretärs der  
ITF auf dem Kongress der IAM

in San Franzisko hielt der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, eine Ansprache, in der er auf den Wert der internationalen Verbundenheit der Arbeitnehmerschaft hinwies. In diesem Zusammenhang kam er auf den Konflikt mit den Flying Tiger Airlines zu sprechen, in dessen Verlauf dem amerikanischen Verband der Beistand ausländischer Gewerkschaften zuteil geworden war.

(ITF) Auf dem letzten Kongress der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists

Bekanntlich hatte diese Luftverkehrslinie den Versuch unternommen, den Streik durch Bedienung ihrer Flugzeuge im Auslande zu brechen. Kollege Becu sprach die Warnung aus, dass es gefährlich sei, an einen Wandel der Gesinnung der Kommunisten zu glauben und erklärte, die blutigen Unterdrückungsmassnahmen gegen die Arbeiter der Ostzone und Posens hätten den Beweis dafür erbracht, dass die Haltung der Kommunisten die gleiche sei wie zuvor.

Der Kongress nahm eine Reihe von Resolutionen an, die sich auf die Ziele des Verbandes beziehen. Dazu gehören ein garantierter Wochen- und Jahreslohn und die Einführung der 30-Stundenwoche, um den durch die Automatisierung hervorgerufenen Gefahren zu begegnen. Ferner beschloss der Kongress, sich mit Nachdruck für höhere Leistungen der Kranken- und Sozialversicherung, Erhöhung der Entlohnung und Intensivierung der gewerkschaftlichen Werbekampagne einzusetzen.

Für seine bei den Eisenbahnen beschäftigten Mitglieder forderte der amerikanische Verband der Monteure eine Erhöhung der Entlohnung und eine Abfindung bei Personalüberschuss, besondere Lohnzuschläge für Arbeiten an Samstagen und Sonntagen, Beschränkung der Vergebung von Arbeit an Aussenseiter, weitgehende Fahrtermässigungen und höhere Altersrenten und Arbeitslosenunterstützung. Als Gegengewicht gegen den in beträchtlichem Umfange erfolgten Personalabbau bei den Eisenbahnen forderte der Kongress die Einführung einer kürzeren Arbeitswoche ohne Lohneinbusse sowie längeren bezahlten Urlaub. Ferner beschloss die IAM Massnahmen zwecks Einführung des "union shop" bei den wenigen Eisenbahngesellschaften, die sich dagegen noch zur Wehr setzen. Im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele beschloss der Kongress sich der Mitarbeit der übrigen Gewerkschaften der Eisenbahner zu versichern. Schliesslich ist noch eine Resolution zu erwähnen, in der die Eisenbahngesellschaften aufgefordert werden, bessere Schutzmassnahmen gegen Hauterkrankungen des Personals zu ergreifen, insbesondere Dermatitis, eine Krankheit, die die mit Dieselöl und sonstigen Treibstoffen in Berührung kommenden Eisenbahner ernsthaft gefährdet.

### EISENBAHNER

#### AUSTRALIEN

##### Forderungen der australischen Eisenbahner

zu erwähnen: eine Forderung nach Erhöhung des Grundlohns, Wiederherstellung der Teuerungszulagen und erhöhte Aufwandsentschädigungen. Eine weitere Forderung betrifft die Entlohnung von Zugbegleitpersonal auf Basis der zurückgelegten Meilen anstatt wie bisher auf stündlicher Grundlage, um auf diese Weise die nachteiligen Auswirkungen der Einführung des Dieselantriebs auf die Beschäftigung des Zugbegleitpersonals von Personenzügen auszugleichen.

(ITF) Unter den in letzter Zeit von den australischen Eisenbahner erhobenen Forderungen sind

#### DEUTSCHLAND

##### Hans Jahn wieder Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands

der ITF, zum Ersten Vorsitzenden der Gewerkschaft wiedergewählt. Dieser Vierte Gewerkschaftstag der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands fand vom 16. bis 21. September in München statt. Kollege Hans Jahn ist seit Neugründung der Gewerkschaft im Jahre 1948 ihr Erster Vorsitzender.

(ITF) Anlässlich des Gewerkschaftstages der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands wurde Kollege Hans Jahn, Präsi-

Von den vom Gewerkschaftstag angenommenen Resolutionen ist eine hervorzuheben, in der der Vorstand der Deutschen Bundesbahn aufgefordert wird, rechtzeitig Massnahmen vorzubereiten, die geeignet sind,

ohne Härten für das Personal die durch die technische Entwicklung notwendigen Änderungen durchzuführen. Ferner wird der Hauptvorstand der Gewerkschaft beauftragt, über die möglichen Auswirkungen der Automatisierung bei der Deutschen Bundesbahn Studien anzustellen und Pläne auszuarbeiten, die geeignet sind, diese Entwicklung zum Wohle der Bundesbahnbediensteten wirken zu lassen. In einer weiteren Resolution wird der Hauptvorstand der GdED beauftragt, die Lohnbestimmungen des Lohntarifvertrags zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu kündigen, und ferner wird eine 15%ige Erhöhung der Grundgehälter der Beamten und Bezahlung eines 13. Monatsgehalts gefordert.

Der Kongress billigte die vom Hauptvorstand der GdED beim Vorstand der Deutschen Bundesbahn und Gesetzgeber bereits eingeleiteten Schritte zur Einführung der 40-Stundenwoche für die Bediensteten der Deutschen Bundesbahn und forderte eine stufenweise Verringerung der 48stündigen Arbeitszeit auf 40 Stunden. Schliesslich sind noch die Resolutionen zu erwähnen, in denen die Ersetzung des bisherigen Ortsklassenverzeichnisses, das als überholt bezeichnet wird, durch ein Gebietsklassenverzeichnis gefordert wird, das jeweils zusammenhängende Wirtschaftsgebiete umfasst und das Verbot der Sonntagsarbeit in grösseren Verschubbahnhöfen, mit Ausnahme der Spitzenbelastung im Herbst.

#### FRANKREICH

##### Eisenbahner fordern Manteltarifvertrag

Eisenbahnen und der Minister für Öffentliche Arbeiten, Transport und Verkehr im Hinblick auf die Einleitung von Verhandlungen zwischen den französischen Eisenbahnen (SNCF) und den in ihrem Verwaltungsrat vertretenen Gewerkschaften der Eisenbahner zwecks Abschluss eines Manteltarifvertrags. Zur Einbeziehung in diesen geplanten Vertrag hat unser Mitgliedsverband folgende Punkte vorgeschlagen: ein jährlicher Erholungsurlaub von 28 Werktagen, ein Mindestgrundlohn bzw. -gehalt für das gesamte Personal in der niedrigsten Verwendungsstufe von 30 000 Francs im Monat, einschliesslich aller Lohn- und Gehaltselemente, ungeachtet des Wohnorts, die Einbeziehung von Produktivitätszulagen in die Entlohnung, eine Neujahrszulage in Höhe von 14% des jährlichen Lohns bzw. Gehalts, direkte Beteiligung der Eisenbahner an den Ergebnissen der erhöhten Produktivität mittels einer neuen Sondervereinbarung, die Termine für Lohnerhöhungen und Erhöhungen der Renten vorsieht. Zu weiteren Empfehlungen gehört eine über die Errichtung einer paritätischen nationalen Wohnbaukommission, bestehend aus Vertretern der französischen Eisenbahnen und der Gewerkschaften der Eisenbahner, Festlegung einer definitiven Personalpolitik im Hinblick auf die Neueinstellung von Personal mit direkter Einstellung im Vorbereitungsdienst, Neueinstufung oder Änderung der Verwendungsstufen in gewissen Dienstgruppen im Einklang mit den dauernd an das Personal gestellten höheren technischen und beruflichen Anforderungen.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Force Ouvriere-Eisenbahnerverband intervenierte vor kurzem bei der Generaldirektion der französischen

##### Erhöhung der Nachtdienstzulagen

Stunde, oder Bruchteil einer Stunde, bei Arbeit zwischen 21 Uhr und 6 Uhr. Im Zugförderungsdienst erhöht sich die Zulage für Einsatz zwischen 21 Uhr und 6 Uhr von 21 auf 24 Francs pro Stunde.

(ITF) Mit Wirkung vom 1. September 1956 erhöhen sich die Nachtdienstzulagen der französischen Eisenbahner von 30 auf 34 Francs pro

#### INDIEN

##### Eisenbahnerverband fordert Errichtung einer Lohnkommission

Errichtung einer Lohnkommission mit der Aufgabe, die derzeit bestehen-

(ITF) Kollege A. P. Sharma, Zweiter Vorsitzender des Indischen Landesverbandes der Eisenbahner, Mitglied der ITF, forderte vor kurzem die

den Anomalien in der Lohn- und Gehaltsstruktur auszumerzen und sich darüber schlüssig zu werden, ob die finanzielle Lage der indischen Eisenbahnen Lohnerhöhungen gestattet. Weiters fordert der Eisenbahnerverband die Einsetzung einer paritätischen Kommission, bestehend aus Vertretern der Eisenbahnverwaltung und der Gewerkschaft zum Zwecke der Revision des Stellenplans und der Ausarbeitung eines <sup>Wohnbau-</sup>programms des bei den Eisenbahnen beschäftigten Personals. Kollege Sharma betont, dass bei den Eisenbahnen, dem grössten verstaatlichten Unternehmen Indiens, <sup>von</sup> ein/einwandfrei funktionierendes Apparat zur Behandlung von Beschwerden des Personals so gut wie überhaupt nicht die Rede sein kann.

NEUSEELAND

Neuregelung des Kranken-  
urlaubs

(ITF) Auf Grund von neuen Vorschriften, die mit Wirkung vom September 1956 in Kraft treten,

wird der Krankenurlaub der neuseeländischen Eisenbahner (Lohnempfänger) unter Fortzahlung des Lohns wie folgt neu geregelt:

Dienstzeit

Gesamtdauer des Krankenurlaubs

|                               |     |      |     |        |      |
|-------------------------------|-----|------|-----|--------|------|
| Bis zu 3 Monaten              | 5   | Tage | mit | vollem | Lohn |
| Von 3 bis 6 Monaten           | 10  | "    | "   | "      | "    |
| " 6 " 9 "                     | 21  | "    | "   | "      | "    |
| " 9 Monaten bis 5 Jahren      | 33  | "    | "   | "      | "    |
| " 5 bis 10 Jahren             | 65  | "    | "   | "      | "    |
| " 10 " 20 "                   | 130 | "    | "   | "      | "    |
| " 20 " 30 "                   | 195 | "    | "   | "      | "    |
| Bei über 30 Jahren Dienstzeit | 261 | "    | "   | "      | "    |

Der gesamte Krankenurlaub kann auch aus mehreren Abschnitten bestehen, als Berechnungsgrundlage dient jedoch die gesamte Dienstzeit des betreffenden Arbeitnehmers. Nach Ermessen der Generaldirektion kann eine Kürzung oder Verlängerung der Gesamtdauer des Krankenurlaubs erfolgen, sowie zusätzlicher Krankenurlaub mit oder ohne Fortzahlung des Lohns gewährt werden und ferner Krankenurlaub unter Zugrundelegung einer Berechnungsperiode, während der der betreffende Arbeitnehmer bereits infolge von Krankheit oder Unfall seiner Arbeit ferngeblieben ist.

USA

Schlichtungskommission inter-  
veniert in Lohnverhandlungen  
der Lokführer und Heizer

(ITF) Bei den Verhandlungen über die vom Verband der Lokführer und Heizer erhobene Forderung nach Erhöhung der täglichen Entlohnung um 3\$ und Einführung einer von

den Eisenbahngesellschaften zu finanzierenden Kranken- und Sozialversicherung des Personals und seiner Angehörigen haben beide Vertragspartner die staatliche Schlichtungskommission um ihre Intervention ersucht. Der Verband der Lokführer und Heizer (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen) wirft den Eisenbahngesellschaften vor, dass sie jegliche Verhandlungen über die von der Gewerkschaft vorgeschlagene Krankenversicherung glatt abgelehnt haben. (Der Verband der Lokführer und Heizer ist ein Mitgliedsverband der der ITF angeschlossenen Railway Labor Executives Association.)

Zu den Gegenvorschlägen der Eisenbahngesellschaften gehört nicht nur die bereits notorisch gewordene Forderung nach Abschaffung des zweiten Manns am Führerstand von Lokomotiven mit Diesel- oder dieselelektrischem Antrieb, sondern auch die folgenden Vorschläge: Erstens, die Zahl der als Berechnungsgrundlage für den Lohn des Personals von durchgehenden Güter- und Personenzügen dienenden täglichen Fahrtmeilen zu erhöhen, ohne eine dieser Erhöhung entsprechende Erhöhung der Entlohnung vorzunehmen, und zweitens, die täglichen Grundlohnsätze dadurch herabzusetzen, dass die für Arbeit auf schweren Lokomotiven entrichteten Sondervergütungen

abgeschafft werden und an ihrer Stelle der niedrigste Satz zur Anwendung gelangen sollte, der bei der zurzeit im Einsatz befindlichen leichtesten Lokomotive als Berechnungsgrundlage dient. Die Verwirklichung der beiden letztgenannten Vorschläge der Eisenbahngesellschaften würde einen drastischen Abbau der Löhne der Lokführer und Heizer mit sich bringen.

Beginn der Verhandlungen über die Forderungen des nicht-fahrenden Personals

(ITF) Direkte Verhandlungen zwischen den Vertretern des nicht-fahrenden Personals der Eisenbahnen und den Eisenbahngesellschaften

über die von den Gewerkschaften erhobenen Forderungen nach einer Erhöhung der Löhne um 25 Cents pro Stunde sind zurzeit im Gange. Die 800 000 organisierten nicht-fahrenden Eisenbahner haben für einen Streik gestimmt, falls ihren Forderungen nicht Rechnung getragen wird.

Lohnverhandlungen im Verschubdienst

(ITF) Über die vom Verband des Personals im Verschubdienst (Switchmen's Union of North America, Mitglied der der ITF

angeschlossenen Railway Labor Executives' Association) erhobenen Forderung nach einer 25%igen Erhöhung der Löhne wird nunmehr mit den Eisenbahngesellschaften verhandelt. Der Verband fordert eine 17%ige Erhöhung der Grundlöhne zuzüglich einer 8%igen Vergütung zum Zwecke einer Entnivellierung der Entlohnung. Ferner verlangt er die Bezahlung des 2 1/2-fachen Grundlohns für Arbeit an 7 öffentlichen Feiertagen.

URUGUAY

Erfolgreicher Streik der Eisenbahner

(ITF) Ein Streik der Eisenbahner Uruguays, der im vergangenen August als Protest gegen die

Weigerung der Verwaltung der Staatsbahnen, sich an die Bestimmungen eines von ihr im Jahre 1954 unterzeichneten und vom Parlamente gebilligten Vertrages zu halten, durchgeführt worden war, konnte mit der Verabschiedung eines Gesetzes über einen Sonderkredit von 17 Millionen Pesos zur Nachzahlung rückständiger Löhne der Eisenbahner einem erfolgreichen Abschluss zugeführt werden. Der seinerzeit zwischen der Gewerkschaft und der Verwaltung der Eisenbahnen vereinbarte Vertrag hatte die Einführung einer gleitenden Lohnskala und Neueinstufung der verschiedenen Verwendungsgruppen des Personals zum Gegenstand. Ausserdem ist eine parlamentarische Kommission ernannt worden, die das Studium der Frage der Neueinstufung des Personals der Staatsbahnen sofort in Angriff nehmen soll.

ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

GROSSBRITANNIEN

Lohnverhandlungen des Autobuspersonals festgefahren

(ITF) Die vom britischen Transportarbeiterverband (Mitglied der ITF) im Namen von 77 000 bei

kommunalen Autobusbetrieben beschäftigten Arbeitnehmern erhobene Forderung nach einer "wesentlichen Erhöhung der Entlohnung" ist einem Schiedsgericht zur Behandlung überwiesen worden. Dieses Verfahren musste eingeschlagen werden, nachdem die Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und der Gewerkschaft festgefahren waren.

Die Verhandlungen über eine Erhöhung der Löhne von 55 000 bei den Londoner Autobusbetrieben beschäftigten Arbeitnehmern um 1£ pro Woche sind vertagt worden. Vor wenigen Tagen hat der Transportarbeiterverband auch den privaten Autobusbetrieben eine Forderung nach einer Erhöhung der Löhne der Fahrer um 19/- und der Schaffner um 18/- in der Woche überreicht. Von dieser Forderung werden rund 100 000 Arbeitnehmer berührt.

BINNENSCHIFFER

BELGIEN

Erhöhung der Entlohnung im Schlepp- und Bergungsdienst

(ITF) Infolge der Erhöhung des allgemeinen Index der Lebenshaltungskosten (103,84 im August 1956) sind die Grundlöhne

und die Überstundenentlohnung des Personals der belgischen Schlepp- und Bergungsbetriebe mit Wirkung vom 1. September 1956 um 5% erhöht worden. Als Beispiele der neuen Sätze führen wir die folgenden an: (1£ = 140 bFrs.; 1\$ = 50 bFrs.)

|                         | <u>Monatliche Heuern</u> | <u>Mehrarbeitsentgelt pro Stunde</u> |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
|                         | <u>B.frs.</u>            | <u>B.frs.</u>                        |
| <u>Antwerpen</u>        |                          |                                      |
| Schiffsführer           | 8 186                    | 53.15                                |
| Steuermann              | 6 224                    | 30.40                                |
| Ingenieur               | 7 626                    | 49.50                                |
| Vollmatrose             | 5 903                    | 38.30                                |
| Leichtmatrose           | 5 716                    | 37.10                                |
| 1. Heizer               | 6 182                    | 40.10                                |
| 2. Heizer               | 5 863                    | 38.05                                |
| Schiffsjunge (16 Jahre) | 2 795                    |                                      |
| " (17 Jahre)            | 3 461                    |                                      |
| " (18 Jahre)            | 4 126                    |                                      |
| <u>Terneuzen</u>        |                          |                                      |
| Schiffsführer           | 7 379                    | 33. --                               |
| Ingenieur               | 6 711                    | 30.25                                |
| Steuermann              | 5 369                    | ) 24.75                              |
| Leichtmatrose           | 5 327                    |                                      |
| Heizer                  | 5 327                    |                                      |

SEELEUTE

INTERNATIONAL  
Erhöhung der Heuern im Walfang

(ITF) Die Verhandlungen zwischen Vertretern der britischen und norwegischen Organisationen der

Seeleute einerseits und der norwegischen und ausländischen Walfangreedereien haben zu einer Vereinbarung über eine Erhöhung der Heuern des im Walfang tätigen Personals geführt.

Die Erhöhung beträgt 3,5% des voraussichtlichen Verdienstes (5/7 der Heuern, 2/7 der Beteiligung am Nettoerlös). Die neuen Heuersätze gelten für etwa 7 000 im Walfang tätige Seeleute.

Diese Erhöhung stellt eine Teuerungszulage dar, die auf einem Vertrag vom Vorjahre beruht, der eine Revision der Heuern vorsieht, falls sich der Index der Lebenshaltungskosten um 6 oder mehr Punkte, bezogen auf einen Index von 114 Punkten, senkt oder erhöht. Zwischen dem 15. Juli 1955 und dem 15. Juli 1956 hat sich der Index um 7 Punkte erhöht, was einer Erhöhung der Kosten der Lebenshaltung um ungefähr 5% entspricht.

NIEDERLANDE  
Sondervergütung für die Funkoffiziere

(ITF) Dem der ITF angeschlossenen Seeleuterverband (CKV) ist es gelungen, für die Funker,

die auf Schiffen von etwa 14 Reedereien auf Grosser Fahrt beschäftigt sind, eine 10%ige Sondervergütung auszuhandeln,

Durch diese Sondervergütung, die auf der Heuer "je Reise" beruht, wird die gehaltsmässige Behandlung der Funkoffiziere jener der

Übrigen Schiffsoffiziere in vergleichbaren Verwendungsgruppen angeglichen, die vertraglich eine Sondervergütung garantiert erhalten, wenn sie auf Schiffen auf Grosser Fahrt beschäftigt werden.

NORWEGEN

Verbände der Seeleute fordern  
Anderung der Seeleutegesetz-  
gebung

(ITF) Die der ITF angeschlossenen norwegischen Verbände der Mannschaften, Steuerleute und Schiffsingenieure fordern

gemeinsam mit dem Lotsenverband eine Revision der norwegischen Seeleutegesetzgebung.

Die Klauseln, deren Änderung beantragt wird, beziehen sich auf Abmusterung, Heimschaffung und Krankengeld.

In der Klausel über den Hafen der Abmusterung ist vorgesehen, dass sie nur in einem Hafen erfolgen kann, den ein Schiff zum Zwecke des Ladens oder Löschens anläuft oder um aufgelegt zu werden. Häfen, die ein Schiff anlaufen kann, um Reparaturen vornehmen zu lassen, werden in dieser Klausel nicht erwähnt und die Gewerkschaften wollen diese Bestimmung dahingehend ändern, dass die Besatzungsmitglieder ihr Beschäftigungsverhältnis unter Einhaltung der vertraglich vorgesehenen Kündigungsfrist von 30 Tagen kündigen können, falls sich das Schiff in diesem Hafen zwecks Ausführung von Reparaturen länger als 30 Tage aufhält. Die Gewerkschaften weisen auch darauf, dass eine derartige Änderung der Bestimmungen auch im Interesse des Reeders wäre, da dadurch gewährleistet würde, dass die Besatzungsmitglieder nicht das Schiff verlassen, falls es sich nur kurze Zeit in einem Hafen zwecks Durchführung von Ausbesserungsarbeiten aufhält.

Auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1953 wird die unentgeltliche Heimschaffung von jedem beliebigen Hafen, in dem die Abmusterung erfolgt, ungeachtet der Entfernung, nach mindestens zweijähriger Beschäftigung garantiert. Diese Periode kann auf 30 Monate ausgedehnt werden, wenn nachgewiesen wird, dass das Schiff innerhalb dieser zusätzlichen 6 Monate einen Hafen anlaufen wird, von dem aus sich die Heimschaffung des betreffenden Seemanns billiger und einfacher gestalten würde. Die Gewerkschaften halten diesen Zeitraum in vielen Fällen für zu lange. Sie beantragen die Beibehaltung dieser Bestimmung im Falle von Häfen ausserhalb Europas (zu europäischen Häfen zählen auch die Mittelmeerhäfen und die Häfen im Schwarzen Meer), schlagen jedoch eine Herabsetzung dieser Periode auf 18 Monate im Falle von europäischen Häfen (einschliesslich der Mittelmeerhäfen und Häfen am Schwarzen Meer) vor.

Das Gesetz sieht die unentgeltliche Heimschaffung nur im Falle der Abmusterung im Auslande vor. Nach Ansicht der Gewerkschaften sollte das Wort "im Auslande" aus dieser Klausel gestrichen werden, um eine unentgeltliche Heimschaffung eines Seemanns auch dann zu ermöglichen, wenn er in einem norwegischen Hafen abmustert.

In ihrer gemeinsamen Eingabe an das norwegische Ministerium für Handel und Schifffahrt verlangen die vier Gewerkschaften auch Behandlung auf der Basis der Gleichberechtigung in der Frage des Krankengeldes bei Abmusterung in einem norwegischen Hafen. In seiner derzeitigen Fassung sieht das Gesetz im Falle von Offizieren die Bezahlung der Heuern für höchstens 2 Monate und bei den Mannschaften für höchstens 1 Monat vor. Die Gewerkschaften beantragen, dass beide Kategorien Anspruch auf 2 Monatsheuern haben sollten.

Ausserdem wird eine Änderung des Paragraphen über die unentgeltliche Heimschaffung bei Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses aus Gesundheitsgründen gefordert. Bisher fallen in den Geltungsbereich dieser Klausel nur in Norwegen ansässige Seeleute, sodass norwegische Staatsbürger, die im Auslande ansässig sind, in einem solchen Falle nicht unentgeltlich heimgeschafft werden können.

Die Gewerkschaften verlangen, dass auch dem letztgenannten Falle Rechnung getragen werde.

Tarifvertragsverhandlungen  
in der Hochseeschifffahrt

vorband und den Gewerkschaften der Seeleute in der Hochseeschifffahrt. Die seit November 1954 geltenden Tarifverträge sind von den Verbänden der Mannschaften, Steuerleute und Schiffingenieure, die alle der ITF angehören, gekündigt worden. Von diesen Tarifvertragsverhandlungen, die zunächst nicht unter den Auspizien des staatlichen Vermittlers vor sich gehen werden, werden rund 36 000 norwegische in der Hochseeschifffahrt beschäftigte Seeleute berührt.

(ITF) Am 17. Oktober begannen Tarifvertragsverhandlungen zwischen dem norwegischen Reeder-

USA  
7%ige Erhöhung der Heuern  
der Seeleute des Pacific  
District

bei den Reedereien des Stillen Ozeans tätigen Mitglieder eine 7%ige Erhöhung der Heuern und der Überstundenentlohnung ausgehandelt. Diese Erhöhung wurde durchgesetzt, nachdem die SIU im Namen ihrer drei Mitgliedsverbände, nämlich dem Verband der Mannschaften, dem der Köche und Stewards und der Heizer, Schmierer und Reiniger, den Heuertarifvertrag mit der Vereinigung der Reeder, der Pacific Maritime Association, gekündigt hatte. Der neue Vertrag gilt bis 30. September 1958 und kann erstmalig zum 30. September 1957 gekündigt werden. Ähnliche Erhöhungen der Heuern konnten auch mit weiteren im Gebiet des Stillen Ozeans tätigen Reedereien vereinbart werden, die der vorerwähnten Reedervereinigung nicht angehören.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Seeleuteverband von Nordamerika (Seafarers' International Union of North America) hat für seine

Auf Grund der neuen Regelung erhält ein Vollmatrose \$ 453 im Monat (eine Erhöhung von \$ 30), und ein Bootsmann auf Fahrgastschiffen von 10 001 - 15 000 BRT \$ 650 (einschliesslich einer Uniformzulage) im Vergleich zu seiner früheren Heuer von \$ 607.

Ein Zimmermann auf Schiffen von 9 001 - 15 000 BRT erhält nunmehr eine Heuer von \$ 482 (einschliesslich Vergütung für eigenes Zimmermannsgeschirr) und ein Lagerhalter \$ 469. Die Heuer eines Leichtmatrosen beträgt jetzt \$ 359 (früher \$ 335).

Als Beispiele der Entlohnung des Verpflegungs- und Bedienungspersonals führen wir die folgenden an: Obersteward auf Frachtdampfern \$ 539 im Monat, Erster Koch \$ 506 und Anrichtegehilfe \$ 359. Auf Fahrgastschiffen der Klasse 'A' werden die folgenden monatlichen Heuern entrichtet:

Obersteward 2. Kl. \$ 663, Steward \$ 540, Stewardess, Decksteward, Kajütsteward \$ 359, Erster Bäcker \$ 621, Zweiter Schlachter \$ 531, Koch für Besatzung \$ 612, Kochsmaat \$ 548.

Leichtmatrosen und Personal in entsprechenden Verwendungsgruppen des Bedienungs- und Verpflegungsdienstes erhalten für Mehrarbeit ein Entgelt von \$ 2,12 (früher \$ 2.--) pro Stunde. Die Überstundenentlohnung der übrigen Mannschaft beträgt \$ 2,81 (\$ 2,65). Eine grosse Anzahl von weiteren Sondervergütungen und Funktionszulagen ist ebenfalls erhöht worden.

HOCHSEEFISCHER

NIEDERLANDE  
Erhöhung der Heuern  
der Trawlerfischer

(CKV) ist es gelungen, eine Erhöhung der Heuern der Besatzungen in der Trawlerfischerei durchzusetzen.

(ITF) Der Sektion Hochseefischerei des der ITF angeschlossenen niederländischen Seeleuteverbandes



Die garantierte wöchentliche Mindeststeuer eines Matrosen erhöht sich rückwirkend ab 1. Juni 1956 von 60 auf 75 hfl. x)

Durch die im entsprechenden Verhältnis gehaltenen Erhöhungen der Heuern der übrigen Besatzungsmitglieder erreicht deren Entlohnung eine Höchstgrenze von 112,50 hfl. (früher 92,50 hfl.).

Der Urlaubsanspruch erhöht sich auf Grund des neuen Vertrages von 12 auf 15 Tage im Jahr (von einem auf 1 1/4 Tage im Monat), ebenfalls rückwirkend ab 1. Juni 1956. Die Urlaubszulage wurde ebenfalls erhöht und zwar von einer halben Tagesheuer je Monat der Beschäftigung auf eine Tagesheuer. Demgemäss hat ein Fischer, der das ganze Jahr in der Treibnetzfisherei tätig gewesen ist, nunmehr Anspruch auf einen ständigen Urlaub mit Entlohnung für 2 1/2 Tage für die Monate Januar bis Mai, und für jeden darauffolgenden Monat auf 1 1/4 Urlaubstage mit Bezahlung der Heuer für einen Tag.

Ferner konnte eine Verbesserung der vertraglich festgelegten Bemannungsnormen durchgesetzt werden. Fahrzeuge, für die bisher eine Besatzungsstärke von 9 oder 10 Mann vorgeschrieben war, können zwei zusätzliche Besatzungsmitglieder führen, bis zu höchstens 12 Mann, während im Falle von Fahrzeugen, deren Besatzungsstärke nicht kollektivvertraglich festgelegt ist, die jedoch wegen höherer Maschinenleistung eine Besatzung von 9 oder 10 Mann führen, diese um 2 Mann bis auf höchstens 14 Mann erhöht werden kann, wovon mindestens 2 Schiffsjungen sein müssen.

## PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

### KOLUMBIEN

#### Neuer Kollektivvertrag für das Personal der Avianca

(ITF) Wir sind nunmehr in der Lage, Einzelheiten eines in den letzten Monaten zwischen

dem der ITF angeschlossenen Verband des Personals der Avianca und dieser nationalen Luftverkehrslinie Kolumbiens vereinbarten Kollektivvertrags bekanntzugeben.

#### Gewerkschaftsrechte

Der Verband des Personals der Avianca wird als gesetzlich befugtes Vertretungsorgan des Personals anerkannt.

Avianca leistet einen monatlichen Beitrag in Höhe von 500 Pesos zu den Büro- und Verwaltungsspesen des Verbandes und einen jährlichen Kostenbeitrag von 2 000 Pesos zur Deckung der Ausgaben im Zusammenhang mit dem Landeskongress des Personals. Das Personal hat Anspruch auf 150 Flugstunden unentgeltliche Beförderung im Jahre und eine angemessene Spesenvergütung bei Luftreisen in gewerkschaftlichen Angelegenheiten. Mitglieder des Verbandes, die auf Wunsch der Luftverkehrslinie an einen andern Arbeitsplatz versetzt werden, erhalten eine besondere Aufwandsentschädigung. Ergibt sich die Notwendigkeit eines Personalabbaus, so werden die Mitglieder des Verbandes im Hinblick auf Weiterbeschäftigung bevorzugt behandelt.

Sind im Zusammenhang mit Beförderungen in höhere Verwendungsgruppen offizielle technische Befähigungsnachweise erforderlich oder wird eine Verlängerung der Geltungsdauer der bereits ausgestellten Befähigungsnachweise verlangt, so kommt die Luftverkehrslinie für alle damit verbundenen Kosten auf.

#### Einstufung und Beförderung

Die Luftverkehrslinie verpflichtet sich zur Überprüfung der Einstufung des technischen Personals im Fernmelde-, Instandhaltungs- und Flugbetriebsdienst im Hinblick auf eine Neueinstufung. Der

x) £ 1 = 10,64 hfl.; \$ 1 = 3,80 hfl.

Verband hat das Recht, einschlägige Anträge zu stellen.

### Ärztliche und Krankenhausbehandlung

In Gebieten ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches der staatlichen Sozialversicherungsanstalt hat das Personal der Avianca Anspruch auf ärztliche und Krankenhausbehandlung auf Kosten des Arbeitgebers. Bei Arbeitsunfällen hat der Arbeitgeber nötigenfalls für Beförderung der betreffenden Arbeitnehmer zu sorgen. Ferner hat die Luftverkehrslinie für besondere Behandlung von Arbeitnehmern Sorge zu tragen, die infolge ihrer Beschäftigung in gesundheitsgefährlichen Gebieten erkranken.

Bei berufsbedingter Erkrankung, Arbeitsunfällen usw. bezahlt die Luftverkehrslinie die gesetzlich vorgeschriebene Entschädigung; bei nicht-berufsbedingten Unfällen bezahlt der Arbeitgeber im Falle von nachgewiesener Arbeitsunfähigkeit bis zu 180 Tagen an Krankengeld, das während der ersten 90 Tage  $\frac{2}{3}$  der Entlohnung und während der übrigen Zeit die Hälfte der Entlohnung ausmacht. Gehaltsempfänger mit mehr als 6 Monaten ununterbrochener Dienstzeit erhalten während des ersten Monats der Erkrankung das volle Gehalt und danach das um die gesetzlich vorgeschriebenen Abzüge gekürzte Gehalt.

Die Luftverkehrslinie erklärt sich ausserdem bereit, ihrem Personal zahnärztliche Behandlung in gewissem Umfange verfügbar zu machen.

Erleidet ein Arbeitnehmer einen Unfall, durch den er teilweise oder zur Gänze verhindert wird, seine normale Beschäftigung auszuüben, so hat der Arbeitgeber für ihn anderweitige geeignete Beschäftigung zu finden.

### Sondervergütungen und sonstige Leistungen

Die Luftverkehrslinie erklärt sich bereit, dem Personal und seinen Angehörigen gewisse Ermässigungen der Flugpreise einzuräumen.

Für Berufskleidung wird eine Sonderzulage gewährt.

Der Arbeitgeber bezahlt die gesamten Kosten der Übersiedlung eines Arbeitnehmers bei Wechsel des Ortes der Beschäftigung und sorgt für die Versicherung seiner Effekten. Ausserdem wird eine besondere Spesenvergütung entrichtet, u.z. während der ersten 8 Tage am neuen Arbeitsplatz im Falle von unverheiratetem Personal und während der ersten 18 Tage im Falle von verheiratetem Personal, einschliesslich einer Kinderzulage. Ferner ist die Gesellschaft verantwortlich für die technische Ausbildung des Personals im Instandhaltungsdienst in der Gewerbeschule in Barranquilla. Die Möglichkeit der Eröffnung einer weiteren Gewerbeschule in Bogota wird erwogen. Die Regelung der Ausbildung und der allgemeinen Tätigkeit dieser Schulen erfolgt im Einvernehmen mit der Gewerkschaft.

### Arbeitszeit

Die normale Arbeitszeit beträgt 8 Stunden im Tag (48 Stunden in der Woche), die sich wie folgt verteilen:

- 1) normaler Arbeitstag (2 vierstündige Arbeitsschichten) mit einer Pause von mindestens einer Stunde (48-Stundenwoche);
- 2) durchgehender Dienst, wobei der Arbeitstag aus 7 Stunden mit einer Pause von weniger als einer Stunde, aber mindestens 30 Minuten besteht (42 Arbeitsstunden pro Woche).

Für das Personal des Instandhaltungsdienstes, einschliesslich Instandhaltung der Funkeinrichtungen, das zum grossen Teil Nachtarbeit leistet, gilt die unter 2) angeführte Regelung. Im Falle des übrigen Personals hängt die Ein-

führung dieses Systems von den jeweils herrschenden Verhältnissen ab.

Die auf Grund der Bestimmungen der Zivilluftfahrtbehörde von Kolumbien festgelegte maximale Flugdienstzeit des Kabinenpersonals beträgt gegenwärtig 90 Stunden im Monat, bzw. eine normale Arbeitswoche von 48 Stunden. Bei auswärtiger Übernachtung erhält das Kabinenpersonal eine Aufwandsentschädigung von 2 Pesos pro Tag. Ausserdem bezahlt die Luftverkehrslinie eine Sondervergütung von 50 Pesos im Monat für Arbeit in gewissen klimatisch ungünstigen Gegenden. Nach Ablauf einer einjährigen Dienstzeit hat das Kabinenpersonal Anspruch auf eine Dienstalterszulage von 30 Pesos im Monat.

Entlohnung

Mit Wirkung vom 1. Juli 1956 und 1. Juli 1957 treten die folgenden Lohnerhöhungen in Kraft:

Eine 12%ige Erhöhung der Entlohnung von Personal mit einem Verdienst bis zu 100 Pesos;

Eine 8%ige Erhöhung bei einem Verdienst von 100.01 bis 200 Pesos;

Eine 5%ige Erhöhung bei einem Verdienst von 200.01 bis 400 Pesos;

Eine 4%ige Erhöhung bei einem Verdienst von 400.01 bis 550 Pesos.

Der neue Kollektivvertrag tritt rückwirkend ab 1. Juli 1956 in Kraft und gilt für 3 Jahre, mit Ausnahme der Bestimmung über die Erhöhungen der Entlohnung, die spätestens zum 30. Juni 1958 gekündigt werden kann.

USA  
Erhöhungen der Entlohnung  
der Navigatoren der United  
Airlines

(ITF) Durch eine Neuregelung des Systems der Entlohnung der Navigatoren der United Airlines ist es der Sektion Zivilluftfahrt des der

ITF angeschlossenen amerikanischen Transportarbeiterverbandes gelungen, eine monatliche Erhöhung der Gehälter um \$ 195 vertraglich zu verankern. Dies wurde dadurch erreicht, dass anstelle des früher üblichen Systems der monatlichen Entlohnung eine Regelung eingeführt wurde, bei der die Art des Einsatzes den ausschlaggebenden Faktor darstellt.

Die bisherige monatliche Entlohnung eines Navigators in der höchsten Gehaltsgruppe betrug \$ 837,50. Unter Zugrundelegung der neuen Berechnungsmethode erhalten Navigatoren des Typs DC-7, die 85 Stunden zur Hälfte bei Tag und zur Hälfte bei Nacht fliegen, \$ 1 032,79. Auf Grund des neuen Systems, das eine monatliche Mindestflugzeit von 60 Stunden vorsieht, beträgt die stündliche Entlohnung von Navigatoren von Flugzeugtypen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 400 - 440 Stundenkm. bei Tageinsatz \$2,83 und bei Nachteinsatz \$ 3,67.

Bei Verwendung auf schnelleren Flugzeugen werden entsprechend höhere Gehaltssätze angewandt. Ausserdem wird eine Bruttogewichtszulage in Höhe von 1 Cent je 1 000 Pfund Bruttohöchstgewicht lt. Lufttüchtigkeitszeugnis gewährt, sowie eine Zulage für Auslandsdienst in Höhe von \$ 1,05.

x

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

|  |                  |           |
|--|------------------|-----------|
| Internationaler Fair Practices Ausschuss | 25. Oktober      | London    |
| Sitzung des Ausschusses der Sektion      |                  |           |
| Strassentransport .....                  | 12. November     | Stuttgart |
| Konferenz der Sektion Strassentransport  | 13.-16. November | Stuttgart |
| Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt ... | 22.-24. November | Genf.     |

POSEN - "DER AUFGESPEICHERTE HASS BRACH DURCH".

"Ich fragte sie (eine polnische Fabrikarbeiterin), wer ihrer Ansicht nach mit dem Schiessen begonnen hätte. 'Die Regierung' (sagte sie) 'behauptet, verbrecherische Elemente und Provokateure hätten das Feuer eröffnet. Aber das Volk sagt, die Sicherheitspolizei hätte zuerst geschossen.'"

Der erste Prozess gegen die Demonstranten von Posen ist zu Ende. Zwei sind zu 4 1/2 Jahren Gefängnis und ein dritter zu 4 Jahren Gefängnis verurteilt worden, weil sie angeblich den Tod eines Sicherheitspolizisten verschuldet hatten.

Überlegungen über die moralische Rechtfertigung dieser Urteile und die Prozessführung wären reine Zeitvergeudung. Gewiss haben sich die polnischen Behörden einigermaßen bemüht, dem Verfahren ein Mäntelchen der Objektivität umzuhängen, und soweit sich ersehen lässt, sind die ausländischen Journalisten ziemlich weitgehend von den Beschränkungen der Zensur befreit worden -- die polnische Presse natürlich nicht. Am Glauben an die kommunistische "Gerechtigkeit" mangelt es uns aber doch, da genau im gleichen Zeitpunkt, in dem sich der Prozess in Posen seinem Ende näherte, an einem anderen Orte des russischen Reiches eine kleine Feierlichkeit veranstaltet wurde, die des Grauens nicht entbehrte: Die Exhumierung mehrerer Opfer kommunistischer "Prozesse" in der Vergangenheit und die feierliche Wiederbeisetzung in etwas anständigeren Gräbern, wobei eine Flut von Krokodilstränen vergossen wurde. Alle Sünden waren vergeben -- wenn auch nach dem Tode.

Der wahre Prozess fand aber nicht in Posen statt und die Angeklagten waren nicht Josef Foltyniwoz, Kazimierz Jurek und Jerzy Sroka. Auf der Anklagebank sass in Wirklichkeit eine Diktatur und der Gerichtshof war die Meinung der freien Welt. Eine Volksdemokratie war von der freien Welt einer hochnotpeinlichen Untersuchung unterzogen worden und lange vor Abschluss des Prozesses war sich jedermann darüber im klaren: diese Volksdemokratie hat ebenso wenig mit "Volk" zu tun wie mit "Demokratie". Es ging in Wirklichkeit nicht um den Tod eines Polizisten, sondern um den Versuch, eine ganze Nation mundtot zu machen.

Die Verweigerung des Rechts, gegen Hunger und Unterdrückung zu demonstrieren, auf friedliche Weise die politik der Regierung zu beeinflussen, das Recht zu streiken oder Beschwerden offen und nachdrücklich zur Sprache zu bringen, die Verweigerung des Rechts, anders zu denken oder von der offiziellen Linie abzuweichen, die Verweigerung der elementaren Rechte, die einer Demokratie, die dieses Namens wert ist, innewohnen -- dies waren die tatsächlichen Punkte der Anklage.

Sogar die polnischen Kommunisten schienen einzusehen, dass sie, die offiziellen Kläger, in Wirklichkeit die Beklagten waren. Aus diesem Grunde liessen sie es nicht an Bemühungen fehlen, im Gerichtssaal in Posen wenigstens den Anschein eines konventionellen Gerichtsverfahrens zu erwecken -- den Beschuldigten waren Rechtsanwälte zur Verfügung gestellt worden, die sogar eine Verteidigung simulierten und es waren auch Zeugen da, die wahrheitsgemässe und

gelegentlich derart unverblünte Aussagen machten, dass die Vertreter der Behörden in die ärgste Verlegenheit gerieten. Sogar die Verhafteten liessen sich nicht am Reden hindern. Wie musste sich Cyrankiewicz, die Marionettenfigur, nach der guten alten Zeit sehnt haben! Damals war alles so einfach: 'Geständnis', Urteil, und damit war die Sache erledigt.

Aber mit dieser Art der Prozessführung aus der guten alten Zeit liess sich jetzt nichts mehr anfangen. Die Augen der Welt blickten auf Posen und auch die Augen Polens -- nicht des offiziellen Polens, sondern des wirklichen, nicht des Polens der Regierung, sondern des Volkes. Bei den Angeklagten handelte es sich nicht um Einzelfälle, die sich der kommunistischen Gleichmacherei nicht beugen wollten, sondern um Vertreter einer ganzen Stadt, die sich aufgelehnt hatte. Die drei Männer waren keine "Spione der Kapitalisten", sondern Demonstranten, die mit der übrigen Bevölkerung von Posen gerufen hatten:

"Fort mit den Russen! Wir wollen ein freies Polen!

Wir wollen Brot!"

Und was sie in Posen gefordert hatten, hat in ganz Polen seinen Widerhall gefunden. Hätte man die Demonstranten von Posen der scheusslichen Travestie eines Gerichtsverfahrens unterworfen, die ein Prozess hinter dem Eisernen Vorhang normalerweise darstellt, so hätte man eine Flut der Entrüstung hervorgerufen, gegen die die Panzertruppen ganz Russlands machtlos gewesen wären. Posen hatte um elementare Gerechtigkeit gekämpft. Das wusste jeder Pole. Wenn es verboten war, Brot zu verlangen, wenn sie keinen Anspruch auf Brot hatten, dann wollten sie wissen warum. Einerlei, über welche Maschinerie die Diktaturen der Welt verfügen mögen, jede Unterdrückung hat ihre Grenzen, und die polnischen Kommunisten waren sich darüber im klaren, dass sie diese Grenze erreicht hatten. Darauf ist ihre in vorsichtige Worte gekleidete, widerwillige Anerkennung der Tatsache zurückzuführen, dass die Forderungen der Arbeiter gerechtfertigt waren, deswegen beschränkte sich die Anklage auf die Tötung des Polizisten anstatt die gesamte Demonstration zum Gegenstand der Anklage zu machen, deswegen fielen die Urteile verhältnismässig milde aus. Wenn sie aber, wenn auch mit noch so vielen Umschweifen, zugeben, dass die Forderung nach Brot gerechtfertigt war, dann müssen sie die Verantwortung für die Gewaltakte übernehmen, die darauf folgten. Zu Hungermärschen entschliesst man sich nur aus Verzweiflung, und die Teilnehmer an derartigen Hungermärschen benehmen sich gelegentlich nicht ganz so, wie es sich in besserer Gesellschaft geziemt. Die Hand, die sich gierig nach einem trockenen Stück Brot ausstreckt, ist eben nicht so elegant wie die, mit der man bei den Gelagen der kommunistischen Partei-Elite sein Cocktailglas hält. Verbiestet man den Leuten, sich vernünftig zu benehmen, dann zeigen sie eine Tendenz zur Unvernunft und kommt man ihnen mit Bajonett und Gewehr, dann hauen sie zurück, wenn die Aussicht auf ein weiteres Leerbleiben des Magens eine Kapitulation als zwecklos erscheinen lässt.

Ein Psychologe, der als Zeuge auftrat, erklärte: "Der aufgespeicherte Hass gegen die Sicherheitspolizei brach durch". Schuld daran, dass dieser Ausbruch Blutvergiessen mit sich brachte, sind diejenigen, die der polnischen Arbeiterschaft die untragbaren Bedingungen aufgezwungen hatten, gegen die sie demonstrierten.

Der Prozess hat den polnischen Kommunisten den Abscheu und unerbittlichen Hass der freien Welt eingetragen, aber leider sind sie noch immer an der Macht. In dieser Hinsicht haben sie den Sieg davongetragen. In jeder andern aber haben sie eine Niederlage erlitten. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte hatte ein Aufstand sie so weit in die Enge getrieben, dass sie sich gezwungen sahen, einen Prozess durchzuführen, der mehr war als eine blosse Formalität. Und damit haben sie ihre Mängel, Missbräuche und ihre Tyrannei in die ganze Welt hinausposaunt.

Der Aufstand in Posen mag den Arbeitern nicht das Brot verschaffen, das sie fordern; die Erinnerung aber an jene, die daran teilnahmen, wird nie erlöschen, solange die Freiheit lebt.

Omer Becu,

Generalsekretär der Internationalen  
Transportarbeiter-Föderation