



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. 6

12. April 1957

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

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

ITF

Sechste Session des
 Binnenverkehrsausschusses der IAO

(ITF) Vom 11. bis 22. März fand in Hamburg die Sechste Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO statt.

Dieser Tagung wohnten Delegationen der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus 26 Ländern in allen Erdteilen bei. Eine Reihe von Organisationen, darunter die ITF, waren durch Beobachter vertreten.

Dieser Session des Binnenverkehrsausschusses ging eine zweitägige Konferenz von Delegierten und technischen Beratern von Mitgliedsverbänden der ITF voran, die der Session des Binnenverkehrsausschusses beiwohnten. Auf dieser Sitzung, die ebenfalls in Hamburg stattfand, wurden die Fragen, die von den Vertretern aller drei Parteien diskutiert werden sollten, einer einleitenden Beratung unterzogen.

Die Tätigkeit des Binnenverkehrsausschusses erstreckt sich auf alle Zweige des Binnenverkehrs und im allgemeinen Tätigkeitsbericht wurde Problemlen der Eisenbahn, des Strassentransports, der Binnenschifffahrt und der Zivilluftfahrt Rechnung getragen. Dieser Tätigkeitsbericht lieferte den Beweis für die weitgehenden Auswirkungen der Tätigkeit des Binnenverkehrsausschusses auf die Bemühungen zur Hebung des sozialen Standards aller Kategorien von Arbeitnehmern des Binnenverkehrs in der ganzen Welt.

Die beiden besonderen Punkte der Tagesordnung der Hamburger Tagung betrafen 1) Methoden der Arbeitstechnik und Produktion in den Hafenebetrieben und 2) Arbeitsaufsicht im Strassentransport. Die beiden zur Behandlung dieser Fragen eingesetzten Unterausschüsse fassten ins einzelne gehende Beschlüsse hierüber, die den Empfehlungen der Tagung zufolge an die Regierungen sowie die Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer weitergeleitet werden sollten, um ihnen als Richtlinien zu dienen. Ausserdem nahm der Binnenverkehrsausschuss Resolutionen über eine Reihe von weiteren Fragen an. In einer dieser Resolutionen wurde verlangt, dass die IAO die Auswirkungen der technologischen Entwicklung auf die Stabilität der Beschäftigung prüfen sollte, damit diese Frage auf einer der nächsten Sessionen des Binnenverkehrsausschusses zur Diskussion gelangen könne. Eine weitere Resolution war das Ergebnis der an verschiedenen Regierungen geübten Kritik, z.B. der japanischen Regierung, die es unterlassen hatten, die Resolution Nr. 25 des Binnenverkehrsausschusses über die Einführung von Garantielohnordnungen in den Häfen in die Tat

umzusetzen. In einer dritten Resolution wurde im Namen des Binnenverkehrsausschusses neuerdings die Veranstaltung einer regionalen Konferenz auf Drei-Parteien-Grundlage unter den Auspizien der IAO beantragt, die sich mit den sozialen Problemen zu beschäftigen hätte, die durch die Konkurrenz zwischen den Nordseehäfen hervorgerufen werden. In diesem Zusammenhang stimmte zum ersten Male eine der hiervon direkt berührten Regierungen, nämlich die belgische Regierung für diesen Vorschlag. In weiteren vom Binnenverkehrsausschuss angenommenen Resolutionen wurde die Einbeziehung von verschiedenen Fragen, die die Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport betreffen, in die Tagesordnung der nächsten Session des Binnenverkehrsausschusses beantragt. Die Texte aller dieser Empfehlungen und Resolutionen sind im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

UNGARN

Ungarnhilfe - Dankschreiben ungarischer Arbeiter

5000 Geschenkpaketen die die ITF im Rahmen der Ungarnhilfe gespendet hatte. Kurz nach dem Eintreffen dieser Pakete an ihren Bestimmungsorten begannen Dankschreiben einzulaufen. Wir geben ihren Inhalt kurz im Anhang des Presseberichts wieder.

(ITF) In unserem Pressebericht Nr. 4 vom 4. März 1957 erwähnten wir den Versand von

EISENBAHNER

AUSTRALIEN

Kampagne des Eisenbahnerverbandes gegen Vernachlässigung der australischen Eisenbahnen

merksamkeit der Oeffentlichkeit auf die Vernachlässigung der australischen Eisenbahnen zu lenken. Gleichzeitig schlägt der Verband eine Reihe von Massnahmen vor, die ergriffen werden müssten, um Abhilfe zu schaffen: in erster Linie die Entwicklung eines Programms der Koordinierung des gesamten Verkehrswesens, ferner die Anerkennung der Tatsache, dass die Eisenbahnen im Interesse der Verteidigung des Landes und seiner zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung eine Lebensnotwendigkeit darstellen und weiters, die Einführung moderner Einrichtungen und Verfahren vorbehaltlich gewisser Garantien für die Arbeitnehmer.

(ITF) Der australische Eisenbahnerverband beabsichtigt, eine landweite Kampagne in die Wege zu leiten, um die Auf-

Die schlechte Lage der Eisenbahnen ist nach Ansicht der Gewerkschaft zum grossen Teil auf die Konkurrenz des keinerlei Beschränkungen unterworfenen Strassentransports zurückzuführen. Bei vielen Strassentransportunternehmen herrschen "Bedingungen und Verhältnisse, die eine Bedrohung des Lebensstandards aller Arbeitnehmer, der Sicherheit des reisenden Publikums und der Wohlfahrt der australischen Volkswirtschaft darstellen."

Ausser dieser Werbekampagne beabsichtigt der Eisenbahnerverband, eine Landeskonzferenz von Transportarbeitergewerkschaften einzuberufen.

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen für die Arbeiter der Bundesbahn

lungen, eine Erhöhung der Löhne der Bundesbahnarbeiter um durchschnittlich 7% durchzusetzen, die ab 1. April 1957 in Kraft trat.

(ITF) Der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (Mitglied der ITF) ist es ge-

Inzwischen sind im deutschen Bundestag bei der Verabschiedung des neuen Besoldungsgesetzes für die Beamten kaum nennenswerte Fortschritte erzielt worden. Da die weitere Behandlung dieser Frage nunmehr überhaupt vertagt worden ist, fordert die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands die sofortige Zahlung einer Ueberbrückungshilfe für die Beamten der deutschen Bundesbahn, im Hinblick auf die ständig steigenden Preise.

FRANKREICH

1%ige Erhöhung der Entlohnung der Eisenbahner

(ITF) Die Entlohnung der französischen Eisenbahner ist um 1% erhöht und auf diese Weise

den Löhnen und Gehältern eines weiteren bedeutenden verstaatlichten Wirtschaftszweiges, der Elektrizität- und Gasversorgung angepasst worden. Unser Mitgliedsverband, die F.O. Eisenbahnerföderation, betont jedoch, dass diese Anpassung der Entlohnung nicht als Lohnerhöhung im üblichen Sinne dieses Begriffes betrachtet werden darf.

Selbst diese Angleichung der Löhne und Gehälter kann nicht als voller Erfolg bezeichnet werden, da die Eisenbahnverwaltung dem französischen Verkehrsminister ursprünglich eine 1,5%ige Erhöhung vorgeschlagen hatte, die vom Minister jedoch auf 1% reduziert wurde. Sie tritt rückwirkend vom Beginn des Jahres in Kraft und wird auf dem Wege der Produktivitätszulage ausbezahlt.

Was die Forderungen nach Erhöhungen der Entlohnung und Verbesserungen der Arbeitsbedingungen betrifft, die der Eisenbahnerverband der Eisenbahnverwaltung unterbreitet hatte, ist zu erwähnen, dass unser Mitgliedsverband einen Vorschlag der kommunistischen und konfessionsgebundenen Gewerkschaften, im Interesse der "gewerkschaftlichen Einheit" zu einem 48-stündigen Streik aufzurufen, abgelehnt hat. Er hat seine lokalen Zweigstellen um Vorschläge von Massnahmen gebeten, die zu ergreifen wären, falls die Verhandlungen zum Stillstand gelangten.

ITALIEN

Ueberbrückungsrenten für die Eisenbahner

(ITF) Der der ITF angeschlossene unabhängige Eisenbahnerverband (SAUFI) gibt bekannt, dass

er vorbehaltlich der Erledigung einer Forderung nach Erhöhung der Altersrenten, für die er sich zur Zeit einsetzt, eine Ueberbrückungsrente für die italienischen Eisenbahner ausgehandelt hat.

Die Altersrenten der italienischen Eisenbahner werden mittels Durchführungsverordnungen vom Januar 1956 geregelt, durch die die Löhne und Gehälter auf Grund einer Änderung der Dienstalterszulagen neu festgesetzt wurden. Daraus haben sich jedoch bei der Berechnung der Renten gewisser Verwendungsgruppen des Personals Anomalien ergeben. Aus diesem Grunde gelangte eine Ueberbrückungsrente zur Auszahlung, die nur etwas weniger ausmacht, als die auf Grund früherer Gesetze bereits vorgesehene 16%ige Erhöhung der Renten.

Als Beispiele dieser Pauschalbeträge, die an pensionierte Eisenbahner ausbezahlt werden, führen wir die folgenden an:

Hilfsarbeiter Lire 37.200; Bremser Lire 36.000; Weichensteller Lire 34.800; Verschubdienst Lire 49.200; Heizer und Lokführer Lire 75.000.

(£1 = rund 1.750 Lire)

KENYA

Lohnforderung der Eisenbahner abgewiesen

(ITF) Eine von dem der ITF angeschlossenen afrikanischen Eisenbahnerverband von Kenya

unterbreitete Forderung nach einer Erhöhung der Löhne ist von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt worden. Der Verband forderte eine 15%ige Erhöhung der Entlohnung in den niedrigeren Vergütungsgruppen und eine 10%ige Erhöhung in den höheren mit der Begründung, dass die Kosten der Lebenshaltung zwischen 1954 und 1957 um 21% gestiegen sind, während sich die Löhne jedoch in der gleichen Zeit um höchstens 5% erhöht haben.

Der Verband hat eine ausserordentliche Versammlung seiner Mitglieder einberufen, um zur Antwort der Eisenbahnverwaltung Stellung zu nehmen, die, wie von gewerkschaftlicher Seite behauptet wird, ohne Anhörung des Verbandes erteilt wurde.

USA

Eisenbahnangestellte wehren sich gegen drastischen Personalabbau

senen Railway Labor 'Executives' Association) führt einen erbitterten Kampf gegen einen von der Missouri-Kansas-Texas-Bahn ins Auge gefassten drastischen Personalabbau im Bürodienst. Hunderte von Bürobediensteten sind entlassen worden und in einem Falle fanden 115 Beamte eines Verrechnungsbüros, darunter einige mit über 40-jähriger Dienstzeit, als sie sich an ihren Arbeitsplätzen einfanden, dass die Büros geschlossen worden und die Abteilung anderswohin verlegt worden war. Archive und Büromobiliar, darunter Möbel mit persönlichen Effekten des Personals waren über das Wochenende verladen worden. Der Gouverneur von Kansas bezeichnete diese Vorgangsweise der Eisenbahnverwaltung als "eines der schädlichsten und verabscheuungswürdigsten Kapitel der Wirtschaftsgeschichte unseres Bundesstaates."

(ITF) Die US Brotherhood of Railway Clerks (Mitgliedsverband der der ITF angeschlos-

Amerikanische Eisenbahnergewerkschaften für gesetzliche Regelung der Inspektion von Bremsen

angeschlossen. die darauf abzielt, die Zugbremsen in den Bereich der Gesetzgebung einzubeziehen, die sich auf Einrichtung, Inspektion, Instandhaltung und Reparaturen sonstiger der Betriebssicherheit der Eisenbahnen dienender Einrichtungen erstreckt. Gegenwärtig sind die Eisenbahnverwaltungen für die Inspektion der Zugbremsen verantwortlich.

(ITF) Die amerikanischen Organisationen der Eisenbahner haben sich der Kampagne der Interstate Commerce Commission

Im Rahmen der Anhörung von Sachverständigen durch einen Unterausschuss des Senats erklärte der Rechtsanwalt der Gewerkschaften, dass die Eisenbahnen Güter- und Personenwagen sowie vollständige Züge einsetzen, ohne das verlässliche Funktionieren der Bremsen zu gewährleisten. Die Zahl der Unglücksfälle, die durch Versagen von Druckluftbremsen verursacht werden, erhöht sich ständig und die Eisenbahnen haben den Personalabbau so weit getrieben, dass nicht mehr genügend Personal zur Inspektion der Bremsen vorhanden ist, obwohl die Züge immer länger, schwerer und schneller werden. Der von den Eisenbahnen im Jahre 1925 "freiwillig" angenommene Kodex der Bremstechnik habe versagt. Durch diesen Kodex wurden die Eisenbahnen nicht gezwungen, selbst den Mindestbedingungen Genüge zu tun und diese würden bei gewissen Eisenbahnen so gut wie völlig vernachlässigt.

Der Rechtsanwalt der Gewerkschaften führte zur Begründung seiner Behauptung einen Bericht der Interstate Commerce Commission an, aus dem hervorging, dass von der Regierung ernannte Inspektoren im Finanzjahr 1956 Stichproben auf abfahrtbereiten Zügen durchgeführt hatten und dabei feststellen mussten, dass die Luftdruckbremsen von 8.007 Wagen "unwirksam oder mangelhaft" waren.

"Meldungen unserer Mitglieder zufolge bestehen heutzutage Güterzüge aus 200, 230, 270 ja sogar 300 Wagen", führte der Rechtsanwalt weiter aus. "Geschwindigkeiten von bis zu 80 oder 90 Stundenkilometern sind keineswegs aussergewöhnlich. Angesichts dieser Geschwindigkeiten und dieses Masseneinsatzes scheint unseres Erachtens die unbedingte Notwendigkeit der allerschärfsten Sicherheitsmassnahmen zu bestehen."

SEELEUTE

FINNLAND

Gesetzesentwurf über Achtstundentag

Einführung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche für die gesamte Besatzung finnischer Schiffe vorsieht, d.h. Deck- und Maschinenraumpersonal und Personal der Verpflegungs- und Bedienungsabteilungen. Vorgesehen ist ferner die gleiche Regelung der Arbeitszeit und des Urlaubs in der Küstenschifffahrt wie in der Hochseeschifffahrt.

(ITF) Im finnischen Parlament ist ein Gesetzesentwurf eingebracht worden, der die

Im Rahmen der zur Zeit geltenden Regelung arbeitet das Personal im Bedienung- und Verpflegungsdienst nur im Hafen 8 Stunden im Tage, auf See beträgt die Arbeitszeit auf Fahrgastschiffen 10 Stunden und auf den übrigen 9 Stunden im Tage. In der gesamten Küstenschifffahrt ist die durchgehende achtstündige Arbeitszeit die Regel.

GRIECHENLAND

Neuer Tarifvertrag in der Mittelmeerschifffahrt

(ITF) Der griechische Seeleuteverband (Mitglied der ITF)

hat einen neuen Tarifvertrag ausgehandelt, in dessen Geltungsbereich Seeleute auf Schiffen unter griechischer Flagge zwischen 800 und 4500 TDW fallen, die im Mittelmeer und im Schwarzen Meer zum Einsatz gelangen. Auf Grund des neuen Tarifvertrages erhält ein Matrose auf einem Schiff bis zu 2500 to eine monatliche Grundheuer von £28 und auf einem Schiff zwischen 2501 und 4500 to £31.10s. Nach einjähriger Dienstzeit auf dem gleichen Schiffe erhöhen sich diese Heuern um £1 bzw. £1.10s. Ausserdem wird eine 10%ige Tankerzulage entrichtet.

Mehrarbeit wird wie folgt abgegolten:

Offiziere 3s.6d. pro Stunde (Funker erhalten einen monatlichen Pauschalbetrag von £8.10s. ausbezahlt).

Bootsmann, Erster Maschinist, Koch und Steward 2s.6d.;

Mitglieder der Besatzung mit Patenten 2s.

Der Tarifvertrag trat am 1. Februar 1957 in Kraft.

ISLAND

Ende des Streiks der Seeleute

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Seeleute und Fischer von Island hat nunmehr Einzel-

heiten des Uebereinkommens bekanntgegeben, durch das der Streik, der fast einen Monat dauerte, am 16. März beigelegt wurde. Mit diesem Abkommen haben sich die Mitglieder des Verbandes inzwischen offiziell einverstanden erklärt.

Der Streik sollte in erster Linie dem Zwecke dienen, eine Verbesserung der Nebenleistungen herbeizuführen. Es waren keine Forderungen nach einer direkten Erhöhung der Heuern erhoben worden. Zu den wichtigsten im neuen Vertrag enthaltenen Verbesserungen gehören:

- 1) Erhöhung der Tankerzulage bei "erhöhtem Risiko" von 5% auf 10% der Heuern;
- 2) Verkürzung des Arbeitstages im Heimathafen. Dieser erstreckt sich jetzt von 8 Uhr (früher 7.30 Uhr) bis 17 Uhr;
- 3) Arbeitsschluss für die Besatzungsmitglieder am Sonnabend jetzt 12 Uhr mittags sowohl im Heimathafen als auch in ausländischen Häfen während des ganzen Jahres (früher nur die Hälfte des Jahres, ausschliesslich im Heimathafen);
- 4) Für jede Art der Beschäftigung auf Tankern erhält das Deckpersonal nunmehr Kr. 28,30 pro Stunde; (£1 = 45,60 Kronen)
- 5) Schichtzulagen für Doppelschichten erhöhen sich von einem monatlichen Grundbetrag von Kr. 190 auf Kr. 235. Einschliesslich der Teuerungszulage erhöht sich dieser Betrag nunmehr auf Kr. 418,30 im Monat.

Hinsichtlich der Unfall- und Krankenversicherung konnten ebenfalls Verbesserungen durchgesetzt werden. Die frühere Regelung auf diesem Gebiete erfolgte ausschliesslich auf Grund des Seerechts, das die Bezahlung der vollen Heuern während höchstens einer Woche vorsah.

Auf Grund des neuen Tarifvertrages werden bei Unfällen die vollen Heuern während eines Zeitraums von zwei bis 12 Wochen je nach der Dienstzeit ausbezahlt (zwei Wochen im Jahre bei einer Dienstzeit von drei Monaten bis einem Jahr; 4 Wochen nach einer einjährigen Dienstzeit; 8 Wochen nach zwei Jahren; 12 Wochen nach dreijähriger Beschäftigung/beim gleichen Reeder).

Im Krankheitsfalle wird die volle Heuer nur dann während mehr als einer Woche bezahlt, wenn das betreffende Besatzungsmitglied in einem ausländischen Hafen an Land gebracht wird und nur bis zum Tage der Heimschaffung, in keinem Falle aber während eines Zeitraums, der sechs Wochen übersteigt.

NIEDERLANDE

Erhöhungen der Heuern der Seeleute

(ITF) Die Heuern der niederländischen Seeleute erhöhen sich mit Wirkung vom 1. März

1957 um 3%. Auf Grund dieser Erhöhung, die der für die gesamte Wirtschaft durch Lohnverordnung der Regierung vom März 1956 eingeführten Erhöhung der Löhne und Gehälter entspricht, ergeben sich die folgenden Heuerskalen:

(Monatliche Heuern in holländischen Gulden £1 = fl. 10,60)

Anfangsheuern (mit Dienstalterszulagen in Klammern) von Offizieren auf Schiffen von 500 BRT oder darüber.

Küstenschiffahrt - Seenaverkehr (Schiffe von 500 bis 700 BRT)

Erster Steuermann	487,20 (18,90)	Zweiter Steuermann	378 (14,70)
Erster Ingenieur	592,70 (23,00)	Zweiter Ingenieur	448,30 (17,40)

Auf allen übrigen Schiffen mit Ausnahme jener der Zeeland Steamship Co.

(Je nach Tonnage: bis zu 1000, von 1000 bis 2000, von 2000 bis 4000, über 4000.)

Erster Steuermann	523,30 bis 616,10	(20,70 bis 23,90)
Zweiter Steuermann	408,10 bis 509,10	(15,90 bis 19,80)
Dritter Steuermann	333,10 bis 383,30	(13,00 bis 14,90)

Erster Ingenieur	681,80 bis 903,10	(26,50 bis 35,10)
Zweiter Ingenieur	487,20 bis 560,80	(18,90 bis 21,80)

Tankerzulage (je nach Tonnage: bis zu 2000, 2000 bis 5000, über 5000)

Erster Steuermann	66,50	96,60	156,40
Zweiter Steuermann	46,50	67,80	91,10
Dritter Steuermann	23,80	37,10	60,90
Erster Ingenieur	89,80	126,90	231,00
Zweiter Ingenieur	67,80	96,60	175,60
Dritter Ingenieur	46,50	67,80	113,70

Funker

Funker erster Klasse (Radio Holland) Anfangsheuer 618; nach einem Jahr Erhöhung auf 640,10, und danach durch jährliche Zulagen bis auf 928 nach 14 Jahren.

Funker zweiter Klasse (Radio Holland) Anfangsheuer 334,70; Erhöhung auf 353,30 nach einem Jahr, danach durch jährliche Zulagen bis auf 726,10 nach 19 Jahren.

Deck- und Maschinenraum: Mannschaften

Vollmatrose: Anfangsheuer 306,60, Erhöhung auf 320,90 nach 1 Jahr, auf 335,10 nach 2 Jahren, auf 369,40 nach 3 Jahren.

Bootsmann: 314 auf 394,90 (nach vier Jahren)

Heizer: 306,60 auf 369,40 nach 3 Jahren

Donkeymann: 308,40 bis 385,90 nach vier Jahren.

TUERKEI

Arbeitszeit der Seeleute

(ITF) Der türkische Seeleuteverband setzte die ITF vor kurzem vom Inhalt eines im

vergangenen September verabschiedeten Gesetzes in Kenntnis, das die Arbeitszeit der Seeleute regelt. Die Durchführungsverordnung zu diesem

Gesetz sieht eine Arbeitszeit der Seeleute im Seonahverkehr und in der Hochseeschiffahrt von 8 Stunden im Tage und 56 Stunden pro Woche im Maschinenraum vor. Das Deckpersonal arbeitet 10 Stunden im Tag und 70 Stunden in der Woche und das Personal der Verpflegungs- und Bedienungsabteilungen 12 Stunden im Tage und 84 Stunden in der Woche. Innerhalb von je 24 Stunden muss eine Ruhepause von acht aufeinanderfolgenden Stunden eingehalten werden.

Der Verband ist mit dieser Regelung keineswegs einverstanden. Sie stellt jedoch gegenüber der früheren Regelung, derzufolge in den drei Sparten 10, 12 bzw. 14 Stunden im Tage gearbeitet werden mussten, einen beträchtlichen Fortschritt dar.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Internationaler Fair Practices Ausschuss	Stockholm	14. - 16. Mai 1957
Sachverständigen-Ausschuss der ITF	Paris	31. May - 3. Juni 1957
Exekutivkomitee	Paris	3. - 5. Juni 1957
Sachverständigen-Ausschuss der ITF	London	17. Juli 1957
Ausschüsse der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport	London	18. - 19. Juli 1957

Beschlüsse der Tagung des Binnenverkehrsausschusses in Hamburg

Infolge der für Drucksachen geltenden Gewichtsbeschränkung wird der 2. Anhang zum vorliegenden Pressebericht, der die Resolutionen und Empfehlungen der Hamburger Tagung des Binnenverkehrsausschusses enthält, separat versandt.

UNGARISCHE ARBEITER DANKEN DER ITF FUER GESCHENKPAKETE

Eine der vielen Autokolonnen, die im vergangenen Februar von Oesterreich nach Ungarn mit Lebensmitteln, Bekleidung und Arzneien abführen, auch 5.000 Geschenkpakete der ITF mit. Die ITF hat bis heute über \$ 21.000 für Ungarnhilfe gespendet und diesen Betrag über ihre österreichischen Mitgliedsverbände, die Gewerkschaft der Eisenbahner (zwei Drittel des Betrages) und die Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (ein Drittel) überwiesen.

Die österreichischen Gewerkschafter, die die Hilfszüge organisierten, sorgten dafür, dass auf den Geschenkpaketen der ITF der Absender klar vermerkt war und dass sie an Transportarbeiter in Budapest verteilt wurden. Kurz nach dem Empfang dieser Pakete begannen Dankschreiben aus Ungarn einzutreffen.

"Ich möchte jedes einzelne Mitglied der ITF bei der Hand schütteln und ihnen allen aus ganzem Herzen für ihre grosszügige Solidarität danken, die sie ihren ungarischen Kollegen gegenüber zum Ausdruck gebracht haben," schrieb ein Budapester Lkw-Fahrer. "Ich bin seit 5 Monaten krank und es hat mir wohl getan, meine Kinder glücklich machen zu können. Ich und meine Familie werden es Euch nie vergessen."

Die Schrecken der brutalen Unterdrückung der ungarischen Revolution spiegeln sich in einem Schreiben eines Eisenbahners wider. "Die Ereignisse des vergangenen Novembers erschütterten das ganze Land und vor allem die Bevölkerung von Budapest. Familien hatten kein Dach mehr über dem Kopfe. Zuerst erschien unsere Lage hoffnungslos, aber die Arbeiter der ganzen Welt eilten dem ungarischen Volk zur Hilfe und wir begannen wieder zu hoffen, dass wir den Schaden bald gutmachen würden."

Einige versäumten es nicht, ihre Anerkennung unverzüglich zum Ausdruck zu bringen: „Ich bin Transportarbeiter in Budapest. Habe gestern mit meinen 40 Kollegen, die mit mir im Betrieb arbeiten, von Ihnen ein Liebespaket bekommen. Es waren sehr gute Sachen in dem Paket und wir haben uns alle ehrlich gefreut darüber. Ich sage Ihnen, auch im Namen meiner 40 Kollegen, vielen innigsten Dank. Wir waren alle gerührt über die Solidarität von Ihnen, in unserer schweren Lage. Dieses Paket hat in vielen Häusern glückliche Stunden bereitet."

Vielleicht der rührendste Brief kam von einem Lokomotivführer. "Wieviel Freude und Glück kann in einem kleinen braunen Paket verborgen sein! Ich wünsche, Ihr hättet meine Kinder sehen können, als ich dieses Paket aus dem Ausland öffnetet".

Diesen Wunsch hätten wir gewiss auch. "Der Inhalt des Paketes hat mich davon überzeugt", erklärte ein weiterer Eisenbahner "dass es liebevoll zusammengestellt wurde!" "Ich danke Euch aus ganzem Herzen" oder Ähnliches erscheint immer wieder in jedem kurzen oder langen Schreiben. Dass die Geschenkpakete der ITF zweckmässig verwendet worden sind, kann nicht bezweifelt werden, denn alles deutet darauf hin, dass sie einem tapferen Volke, dem das Leben bestimmt nicht leicht gemacht wird, dennoch eine gewisse Erleichterung seiner Lage gebracht haben.

Die ITF hat kein Geheimnis aus ihrer Enttäuschung darüber gemacht, dass zur Unterstützung des Kampfes der ungarischen Arbeiter gegen die fremde Tyrannei, die sie unterdrückte, mehr hätte getan werden sollen als bloss Geschenkpakete zu senden. Nichtsdestoweniger haben wir in der ITF auch hier getan, was möglich war. Dass die Rolle, die wir dabei gespielt haben, keineswegs eine unbedeutende war, geht aus den Dankschreiben unserer ungarischen Kollegen hervor.