



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 9

1. Mai 1950

I.T.F.

Tagung der Seeleutesektion
in Amsterdam; der Panama-
Boykott beginnt.

(ITF) Vom 17. bis 19. April 1950
fand in Amsterdam eine Tagung der
Seeleutesektion der I.T.F. statt,
an der Gewerkschaften aus zwölf

Seefahrtsländern vertreten waren.

Als erster Punkt der Tagesordnung gelangte die Schifffahrt Panamas und die Boykottdrohung der I.T.F. zur Sprache, die erstmals anlässlich des Osloer Kongresses der I.T.F. im Juli 1948 ausgesprochen worden war. Angesichts der Weigerung der Panamareeder, in Verhandlungen über die Normalisierung der Arbeits- und Lohnverhältnisse auf Schiffen unter der Flagge Panamas einzutreten, und angesichts der im Sande verlaufenen Vermittlungsversuche der Regierung Panamas war die Sektion der Auffassung, dass die Durchführung der Osloer Entschliessung nicht länger aufgeschoben werden dürfe, falls eine Schädigung der Seeleute der Welt und der in gutem Glauben handelnden Reeder verhindert werden soll.

Folgende Entschliessung wurde einstimmig angenommen:

" Die am 17. und 18. April 1950 in Amsterdam tagende Internationale Seeleutekonferenz der I.T.F. hat den Fall der Panamaschifffahrt und damit im Zusammenhang stehende Fragen einer abschliessenden Prüfung unterzogen.

Es wird daran erinnert, dass der im Juli 1948 auf dem Osloer Kongress der I.T.F. beschlossene Boykott auf Ersuchen der Regierung Panamas wiederholt verschoben wurde, um Besprechungen abzuwarten, die auf Veranlassung und unter der Oberleitung dieser Regierung hätten stattfinden sollen, und deren Zweck darin lag, den Streitfall beizulegen auf dem Wege von Kollektivverhandlungen zwischen Reedern der Panamafolge und den Seeleuteverbänden der I.T.F.

Angesichts des Unvermögens der Regierung Panamas, ihre Versicherungen in die Tat umzusetzen, bekräftigen die Seeleute ihre Entschlossenheit, den auf vielen Panamaschiffen herrschenden unduldbaren Verhältnissen, die all das bedrohen, was die Seeleute in Jahren der Anstrengungen und Opfer aufgebaut haben, ein Ende zu bereiten. Es wird daher beschlossen, geeignete Schritte in Übereinstimmung mit dem Geiste der Osloer Entschliessung zu unternehmen."

Die Tagung behandelte alsdann die Lage inbezug auf die Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen. Der Sektionsausschuss wird sich weiter mit der Frage befassen und insbesondere die Gründe untersuchen, die der Ratifizierung in verschiedenen Ländern im Wege stehen.

Am dritten Konferenztag bildete sich die Sektion in eine Regionalkonferenz um und behandelte das Problem des Wettbewerbs in der Nord- und Ostseefahrt. Dieser Wettbewerb, der in der Zwischenkriegszeit zur Unterbietung der Frachtsätze auf Kosten der Arbeitnehmer führte, ist im Begriffe, wieder aufzuleben.

Aus der Aussprache ergab es sich, dass in der Küstenfahrt mehrerer Länder eine grosse Zahl von Kleinfahrzeugen tätig ist, die von Schiffseigner-Kapitänen unter Mithilfe ihrer Familien betrieben werden. Die mitfahrenden Familienmitglieder und allfällige fremde Arbeitskräfte sind nicht organisiert und stehen deshalb ausserhalb jeder tarifvertraglichen Regelung der Heuern und Arbeitsbedingungen. Neben dem Unterschied in der Lebenshaltung von Land zu Land ist die Beteiligung dieser Kleinfahrzeuge verantwortlich für die in einem fallenden Frachtenmarkt wieder einsetzende scharfe Konkurrenz. In der Ostseefahrt machen sich überdies in letzter Zeit auch russische und andere ost-europäische Schiffe als Schmutzkonkurrenten bemerkbar.

Zum Abschluss der Diskussion wurde beschlossen, einen Unterausschuss einzusetzen, der Maßnahmen zum Schutze der Arbeitsverhältnisse der organisierten Seeleute in der kleinen Fahrt beraten wird. Der Ausschuss besteht aus sieben Mitgliedern. Die Seeleutegewerkschaften aus Deutschland, Belgien, Holland, Großbritannien und Skandinavien sind in ihm vertreten.

Die praktische Durchführung des Boykotts.

(ITF) Das Sekretariat der I.T.F. hält es für angebracht, über die praktische Durchführung des kürzlichen Be-

schlusses über den Boykott von Schiffen unter der Flagge Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten eine Erklärung abzugeben.

Bevor der Boykott im Einzelfalle in Kraft gesetzt wird, wird sich die I.T.F. im Interesse aller Beteiligten bemühen, mit einzelnen Reedern oder Gruppen von Reedern, die dazu bereit sind, Tarifverträge für ihre Panamaschiffe abzuschliessen. Diese Tarifverträge müssen mindestens die Bedingungen eines vom Boykottkomitee auszuarbeitenden Normaltarifvertrages verwirklichen.

Schiffe, für die eine Normalisierung der Arbeits- und Lohnverhältnisse auf diesem Wege nicht erzielt werden kann, oder die in anderer Hinsicht internationalen Normen nicht genügen, werden auf die schwarze Liste gesetzt und von Hafen zu Hafen verfolgt, bis sich ihre Besitzer zu Verhandlungen mit der I.T.F. oder ihren Mitgliedsverbänden bequemen. Maßnahmen, die im Rahmen dieses Boykotts einzelner, ausgewählter Schiffe in Frage kommen, sind: Streiks der Besatzungen, Verweigerung der Lieferung von Mannschaften und Ersatzleuten, Anzeige an die für Sicherheitsfragen, sanitarische Verhältnisse und Seetüchtigkeit zuständigen Behörden, Stilllegung der Schiffe durch alle gangbaren Maßnahmen, falls nötig, unter Mithilfe der Hafentarbeiter.

Mit der Leitung der Einzelaktionen ist ein Unterausschuss des Boykottkomitees in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat beauftragt worden. Die Zusammensetzung des Unterausschusses erlaubt eine augenblickliche Einberufung am Sitz der I.T.F. in London.

BRITISCH WESTINDIEN

Bildung eines Rates der
Transportarbeiter für
Trinidad und Tobago.

(ITF) Auf einer ausserordentlichen Tagung in Port of Spain Trinidad, beschlossen die Vorstände der Seeleute- und

Hafentarbeitergewerkschaft (ein I.T.F.-Mitglied) und der Eisenbahnergewerkschaft, einen Rat der Transportarbeiter für Trinidad und Tobago zu bilden.

Der Rat hat folgende Aufgaben:

- a) Verwirklichung sozialer Gerechtigkeit;
- b) Mithilfe bei Bildung und Ausbau von Transportarbeitergewerkschaften;
- c) Schutz und Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen aller Arbeiter, insbesondere aber der Transportarbeiter;
- d) Pflege der Beziehungen zwischen den Mitgliedsorganisationen.

In der Verfolgung dieser Ziele kann der Rat sich lokalen, interkolonialen oder internationalen Körperschaften anschliessen, die gleichartige Zwecke verfolgen.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE.

BELGIEN

Kommunistische Bluttat im
Hafen von Antwerpen.

(ITF) In der Morgenfrühe des 24. April ereignete sich im Hafen von Antwerpen ein blutiger Zusammenstoss zwischen den

Hafentarbeitern und den Kommunisten, die jene an der Aufnahme der Arbeit zu verhindern suchten. Auch die Polizei wurde von den Kommunisten angegriffen.

Im Versuch, im Antwerpener Hafen Unordnung zu stiften, um später das Löschen amerikanischer Waffenlieferungen umso leichter verhindern zu können, hatten die Kommunisten auf den 24. April einen Streik angesetzt. Die Hafentarbeiter waren jedoch durch ihre Gewerk-

schaft gewarnt worden und als die Kommunisten sahen, dass ihre Streikparole nicht befolgt wurde, versuchten sie, die Arbeiter gewaltsam am Betreten des Hafens zu verhindern.

Dem Streikaufruf fehlte jede gewerkschaftliche Grundlage. Um ihm aber den Anschein der Echtheit zu geben, wurde auf den Rückzug des Garantielohnes für die Arbeiter Bezug genommen, die während der ersten neun Monate des Jahres 1949 überhaupt keine Arbeit erhalten hatten, eine Maßnahme, der die Hafendarbeiter ausdrücklich zugestimmt hatten.

Im Handgemenge wurden einige Polizisten und eine Anzahl Hafendarbeiter verwundet, darunter ein sowohl an seiner Arbeitsstätte als auch in seiner Gewerkschaft hochangesehener Delegierter der Vorarbeitergewerkschaft, der während der deutschen Besetzung in der Widerstandsbewegung tätig gewesen ist und dafür mit Konzentrationslager hat büßen müssen. Der Angriff auf diesen aufrechten Gewerkschaftler war unverkennbar von einer kommunistischen Gruppe geplant worden. Er trug so schwere Verletzungen davon, dass er nach mehreren Tagen noch nicht zum Bewusstsein zurückgekehrt war. Im Augenblick schwebt er immer noch in Lebensgefahr und es ist nicht unwahrscheinlich, dass den Kommunisten gelungen ist, was den Nazis nicht möglich war, diesen Kämpfer für Freiheit und Gewerkschaftsrechte aus dem Wege zu schaffen.

Der Kampf um den Antwerpener Hafen hat begonnen. Bereits befleckt Blut die Hände der kommunistischen Raufbolde. Es wird ihnen aber nicht gelingen, die Hafendarbeiter an der Erfüllung ihrer Pflicht zu verhindern, denn sie wissen, was auf dem Spiele steht. Der von den Kommunisten entfesselte Terror wird ihren Widerstandswillen nur verstärken.

FRANKREICH

Kommunistischer Mißerfolg in Cherbourg.

(ITF) Am 12. April, dem Tage, an dem die ersten für das französische Mutterland bestimmten

Atlantikpaktwaffen im Hafen von Cherbourg eintrafen, erlitten die Kommunisten Westeuropas ihre zweite Niederlage innerhalb von zwei Tagen ihrer Kampagne gegen das Löschen solcher Schiffsladungen in europäischen Häfen.

Das amerikanische Schiff, das die Waffen über den Ozean gebracht hatte, lief in den frühen Morgenstunden in den Hafen ein und um 5.30 Uhr begannen 105 Hafendarbeiter mit den Löscharbeiten. Kurz darauf erschienen 3 Kommunistinnen und verteilten Flugblätter, die zur Bildung einer "Barrikade der Arbeiter gegen die Einfuhr amerikanischer Waffen" aufforderten. Die Hafendarbeiter, die sich in dieser Angelegenheit den Kommunisten von Anfang an widersetzt hatten, schenkten dem Flugblatt jedoch keine Aufmerksamkeit und die Löscharbeiten verliefen ohne weitere Störung.

Alsdann rief der kommunistische allgemeine Gewerkschaftsbund zu einer "Massendemonstration" um 8.00 Uhr auf. Die Sicherheitsmaßnahmen, welche die Polizei daraufhin traf, erwiesen sich jedoch

als unnötig, da nur etwa 150 Personen, unter denen sich französische und ausländische Journalisten befanden, auf der Protestversammlung erschienen.

Der französische Verteidigungsminister, der den Löscharbeiten beiwohnte, erklärte, die Drohung der kommunistischen Minorität, Sabotage an amerikanischem Kriegsmaterial in Frankreich zu verüben, sei nicht ernst zu nehmen. Der Transport auf der Eisenbahn durch Frankreich biete keinerlei Schwierigkeiten.

ITALIEN

Ankunft der ersten
Kriegsmaterialtransporte.

(ITF) Am Abend des 11. April lief das erste Schiff mit Kriegsmaterial, das nach den Be-

stimmungen des Atlantikpaktbeschlusses geliefert wird, in den Hafen von Neapel ein.

Von den Behörden waren Sicherheitsmassnahmen getroffen worden. Demonstrationen fanden nicht statt. 64 Hafenarbeiter, die sich freiwillig zur Verfügung stellten und von denen die Mehrzahl den freien Gewerkschaften angehörten, wurden bei den Löscharbeiten eingesetzt, die reibungslos abgewickelt wurden.

Am darauffolgenden Tage lösten die Kommunisten in Neapel einen achtstündigen Generalstreik aus, der jedoch so schlecht organisiert war, dass selbst die, welche bereit gewesen wären, daran teilzunehmen, offensichtlich nicht wussten, wann der Streik beginnen und enden sollte. Die Stadt bot jedenfalls während des Streik einen vollkommen normalen Anblick. Die Verkehrsbetriebe arbeiteten wie üblich und die Verkaufsläden blieben geöffnet. Abgesehen von einigen unbedeutenden Zwischenfällen blieb der Aktion jeder Erfolg versagt.

Die Berichte über den Streik lassen klar erkennen, dass der kommunistische Gewerkschaftsbund in Mittel- und Süditalien nicht genügend Rückhalt besitzt, um die Bezeichnung seiner Streiks als "Generalstreike" zu rechtfertigen.

SCHWEDEN

Ablehnung kommunistischer
Kandidaten durch die Stock-
holmer Transportarbeiter.

(ITF) Die Stockholmer Ortsgruppe des Schwedischen Transportarbeiterverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) wird auf dessen

Kongress im August ausschliesslich durch Sozialdemokraten vertreten sein. In den Wahlen entfielen auf die sozialdemokratischen Kandidaten 1018 bis 1161 Stimmen, auf die kommunistischen Kandidaten 444 bis 673 Stimmen.

Der letztjährige Kongress wurde von der Stockholmer Ortsgruppe mit acht Kommunisten und vier Sozialdemokraten beschickt.

U.S.A.

Prominente Gewerkschaftler
äussern sich zu den Waffen-
sendungen.

(ITF) Anlässlich der Verschiffung von Atlantikpakt-Waffen nach Italien erklärten zwei führende amerikanische Gewerkschafts-

funktionäre, Joseph P. Ryan von der International Longshoremen's

Association (Hafenarbeiter, AFL) und Neal Hanley, Sekretär der National Maritime Union of America (Seeleute, CIO) am 31. März, dass ihre 16 Millionen Gewerkschaftsmitglieder die Kriegsmateriallieferungen an die Länder des Atlantikpaktes befürworten.

Ryan erklärte:

"Die Arbeiter, die hier vor unseren Augen den Dampfer "Exilona" beladen, sind mehrheitlich italienischer Herkunft. Sie sind Mitglieder der International Longshoremen's Association und verladen Waffen für unsere Freunde in Italien. Sie werden noch mehr Schiffe beladen, und diese Schiffe werden mehr amerikanische Waffen zu unseren Verbündeten und Freunden in Europa tragen. Wir sprechen nicht nur vom Frieden - wir helfen mit, starke Demokratien in Europa aufzubauen und den Frieden zu sichern.

Wir amerikanischen Hafenarbeiter unterstützen den Atlantikpakt. Wir wissen, dass der Atlantikpakt Sicherheit vor Angriffen bedeutet. Er bedeutet Schutz unserer Lebensart, unserer Lebenshaltung und unserer gewerkschaftlichen Rechte. In diesem Augenblick sind amerikanische Hafenarbeiter in anderen Docks des Neuyorker Hafens dabei, Nahrungsmittel, Maschinen und Lastwagen zu laden - ein Beitrag zur europäischen Wirtschaft. Der Zweck der Waffenhilfe liegt darin, die Lebenshaltung der europäischen Arbeiter zu beschützen.

Ich spreche nicht nur für die Hafenarbeiter, sondern auch für alle übrigen Mitglieder der American Federation of Labor. Die mehreren Millionen Mitglieder dieser Organisation unterstützen einhellig den Marshallplan und die Verteidigung der westlichen Welt."

Hanley führte aus:

"Amerikanische Arbeiter haben diese Waffen, die zur Verteidigung Westeuropas dienen sollen, hergestellt. Amerikanische Arbeiter haben sie nach dem Hafen von Neuyork befördert. Amerikanische Hafenarbeiter verladen sie auf Schiffe, die von amerikanischen Seeleuten bemannt sind und ihre Ladung nach Übersee bringen werden. Und all'dies vollzieht sich mit der Billigung von 16 Millionen organisierter amerikanischer Arbeiter.

Die Arbeiter des CIO unterstützen gleich ihren Kollegen der AFL den Atlantikpakt. Wir sind wie unsere Bruderorganisation davon überzeugt, dass die Landesverteidigung mit der Verteidigung der Arbeitsplätze und des Lebenserwerbs Hand in Hand geht. Wir unterstützen den Atlantikpakt, weil er die Ergebnisse des Europäischen Wiederaufbauprogramms sichert. Wir arbeiten gleich unseren Brüdern in Europa in den Häfen, bei den Eisenbahnen, in Gruben und Fabriken. Wir arbeiten alle für ein besseres Leben und einen dauerhaften Frieden."

EISENBAHNER

ITALIEN

Normalisierung der An-
stellungsverhältnisse
bei den Staatsbahnen.

(ITF) Zu Ende des zweiten Weltkrieges besaßen die Italienischen Staatsbahnen rund 80.000 Köpfe Aushilfspersonal

und 10.000 im Einzelvertrag angestellte Arbeiter, deren Stellung der Abklärung bedurfte.

Bis Ende 1949 wurden 70.391 Personen fest angestellt. Die Einreihung der im Einzelvertrag Angestellten hatte ebenfalls begonnen.

Die Staatsbahnen hatten weiterhin das Problem der unter dem Faschismus entlassenen oder benachteiligten Eisenbahner zu lösen.

Bis Ende 1949 wurden 5.434 Eisenbahner wieder eingestellt, 6.466 Pensionen neu geregelt und 6.000 Laufbahnen korrigiert.

JAPAN

Befragung der Reisenden
über die Auslösung eines
Streiks.

(ITF) Nach einem Bericht aus Tokio haben die Eisenbahner eine neue Methode zur Befragung der öffentlichen Meinung

gefunden.

Am 10. April begannen die Eisenbahner an die Reisenden Zettel zu verteilen, auf denen die Frage stand: "Billigen Sie einen Streik der Eisenbahner?"

Die Eisenbahnerlöhne werden seit manchen Monaten in und ausserhalb des Parlaments heftig diskutiert. Man kann daher annehmen, dass die Öffentlichkeit im Bilde ist. Die Gewerkschaft hat erklärt, sie werde ihr Verhalten nach dem Ergebnis der Umfrage richten.

HAFENARBEITER

INDONESIEN

Neuer Streik im Hafen
von Tandjonk Priok.

(ITF) Die Arbeiter des indonesischen Seehafens Tandjonk Priok traten am Abend des

3. April zum zweitenmal innerhalb eines Monats in den Ausstand.

Die Hafendarbeiter verlangen eine unverzügliche Regelung ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen, über die schon seit einigen Wochen mit den Reedereien verhandelt worden war. Die Lohnforderungen belaufen sich auf eine Erhöhung von 20 - 100%, und überdies wird die Einführung einer Arbeitswoche von 35 Stunden gefordert.

Am Tage nach dem Beginn des Streiks wurden unter dem Vorsitz des Arbeitsministers von Indonesien neue Besprechungen begonnen.

SEELEUTE

NEUSEELAND

Neuregelung der Lohn-
und Arbeitsverhältnisse.

(ITF) Durch Schiedsspruch vom 16. Dezember 1949 sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der neuseeländischen Seeschifffahrt

neu geregelt worden. Der Schiedsspruch betrifft acht Reedereien und den Neuseeländischen Seeleuteverband (ITF-Mitglied). Die Seeleute treten in den Genuss verbesserter Heuern und Überzeitsätze. Auch die Arbeitsbedingungen sind verbessert worden.

Dies sind die wichtigsten Bestimmungen des Schiedsspruchs:

Arbeitszeit:

Auf See beträgt die tägliche Arbeitszeit acht Stunden.

Auf seegehenden Fahrzeugen wird das Zwei- oder das Dreiwachensystem angewendet.

Im Hafen beträgt die tägliche Arbeitszeit von Montag bis Freitag ebenfalls acht Stunden und muss zwischen 7.00 und 17.00 Uhr liegen. An Samstagen wird nur bis 12.00 Uhr gearbeitet.

Heuern:

Folgende Monatsheuern werden gezahlt:

Bootsmann	£	29.12.2
Erster Vollmatrose	£	29.12.2
Vollmatrose	£	28.5.8
Leichtmatrose (18 Jahre und darüber)	£	20.15.0
Leichtmatrose (unter 18 Jahren)	£	19. 0.0
Donkeymann-Heizer-Schmierer (Alleinoffizier)	£	31. 2.9
Donkeymann	£	30.12.9
Heizer	£	29. 5.8
Schmierer	£	29. 5.8
Trimmer	£	28. 5.8

Zu diesen Heuern tritt noch eine Seedienstzulage von £ 6 (£ 3 für Jungen) hinzu.

Überarbeit:

Der Stundensatz für Überzeitarbeit beträgt 5 s. 3 d. (3 s. 9 d. für Jungen).

Alle Arbeit an Sonntagen und an Sonnabenden nach 12.00 Uhr gilt als Überzeitarbeit und ist als solche zu entlöhen.

Wöchentliche Freizeit:

Grundsätzlich besitzt jeder Seemann Anspruch auf eine Freizeit von vier Arbeitsstunden je Woche. Die Freizeit muss im Heimathafen gewährt werden, oder aber, auf grosser Fahrt, in einem Haupthafen. Auf Wunsch des Seemanns und mit dem Einverständnis des Kapitäns kann die Freizeit aber auch in anderen angelaufenen Häfen genommen werden.

Die Freizeit muss auf einen Arbeitstag und zwar in die Zeit zwischen 7.00 und 17.00 Uhr fallen.

Innerhalb gewisser Grenzen kann die Freizeit zusammengelegt werden. Abgeltung auf der Grundlage der Bezahlung von Überstundensätzen ist gestattet.

Jahresurlaub:

Nach 12 Monaten ununterbrochenen Seedienstes auf ein und demselben Schiff hat der Seemann Anspruch auf einen Urlaub von 14 Tagen im Heimathafen unter Bezahlung der vollen Heuer.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEIZ

Das Swissair-Personal verlangt grössere Mitsprache.

(ITF) In Zürich fand am 15. März eine Versammlung des Swissair-Personals statt, um zu der finanziellen Lage der

Swissair und zu drohenden Kündigungen Stellung zu nehmen. Das Swissair-Personal ist teilweise in der Luftverkehrs-Sektion des Verbandes des Personals Öffentlicher Dienste (ITF-Mitglied) organisiert.

Der Präsident der Personalkommission, Kurt Linsi, verwies auf die grosse Bedeutung des mit der Swissair abgeschlossenen Gesamtarbeitsvertrages. Sollten Kündigungen nicht zu umgehen sein, so müsse die Personalkommission zuvor unbedingt gehört werden. Arbeitslosigkeit würde für das Personal verheerende Folgen haben, da nur der kleinste Teil einer Arbeitslosenkasse angehöre.

Max Arnold, der Zentralsekretär des Verbandes, erklärte, dass im Gegensatz zu von gewisser Seite vorgetragenen Behauptungen die Swissair kein überzähliges Personal besitze. An Hand von Zahlen wies er nach, dass ein Vergleich der Flugleistungen pro Kopf der Belegschaft mit anderen Gesellschaften durchaus zugunsten der Swissair ausfällt. Auch die Zahl der Angestellten pro Flugzeug ist bei der Swissair niedriger als anderswo. Reorganisierungsmaßnahmen sollten vor ihrer Durchführung den Vertretern des Personals unterbreitet werden. Das Flugprogramm für 1950 lasse sich bei Entlassungen nicht durchführen, es sei denn, es werde eine Herabsetzung der hohen Flugsicherheit in Kauf genommen.

Zum Schluss wurde folgende Entschliessung angenommen:

" Das Personal der Swissair, das rund 1600 Angestellte umfasst, hat an der Betriebsversammlung vom 15. März 1950 zur Lage bei der Swissair AG. Stellung genommen.

Die Versammlung bedauert, dass weder die Direktion noch der Verwaltungsrat es für notwendig erachtet haben, das Personal rechtzeitig über die prekäre Situation der Swissair AG aufzuklären.

Sie protestiert dagegen, dass das Personal das erste Opfer einer Situation sein soll, die es nicht verschuldet hat. In entscheidenden Fragen blieb es stets gegen seinen Willen von einer sachlichen Mitarbeit ausgeschlossen.

Die Versammlung protestiert ferner dagegen, dass heute schon Kündigungen ausgesprochen werden, bevor weder über das künftige Schicksal der Swissair noch über den kommenden Flugplan eine Entscheidung getroffen wurde.

Das Personal warnt vor einer die Sicherheit des Betriebes und damit den guten Ruf der Swissair gefährdenden Personalreduktion.

Die Versammlung erwartet von den zuständigen Behörden in Bund, Kantonen und Gemeinden, dass alles unternommen werde, um mit der Erhaltung des schweizerischen Luftverkehrs auch die Existenz von 1600 technisch und administrativ ausgebildeten Arbeitskräften mit ihren Familien zu sichern. Sie verlangt die sofortige Inkraftsetzung des eidgenössischen Luftfahrtgesetzes.

Die Versammlung stellt abschliessend fest, dass volkswirtschaftliche, verkehrspolitische und auch militärische Interessen ein wirklich nationales Luftverkehrsunternehmen erfordern, das der öffentlichen Hand und damit dem Volk verantwortlich ist."
