



PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Deutsche Ausgabe Nr. 2

22. Januar 1951

IN MEMORIAM ARTHUR VERCROYCE

Wir haben die traurige und unerwartete Nachricht erhalten, dass Arthur Vercroyce, Vorsitzender des Belgischen Strassenbahnverbandes und Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses des Belgischen Transportarbeiterverbandes, gestorben ist.

Arthur Vercroyce verschied am 22. Dezember 1950 in seiner Heimat Tremelo/ Belgien, kurz nachdem er eine Weihnachtsbotschaft an die Strassenbahner und ihre Familien gesandt hatte. Noch am 19. Dezember nahm er an Besprechungen über die Löhne der belgischen Strassenbahner teil.

Sein plötzlicher Tod trifft uns schwer. Seit langem war er in der ITF als einer der führenden Funktionäre der belgischen Transportarbeiter bekannt. 1918 gründete er den belgischen Strassenbahnverband für die Provinz Brabant und später half er bei der Gründung des Landesverbandes der belgischen Strassenbahner mit.

Wenn er auch hauptamtlich in seinem Lande tätig war - er führte mehrere Streiks der belgischen Strassenbahner erfolgreich an - so vertrat Arthur Vercroyce doch immer mit Begeisterung und Tatkraft die Interessen seiner Kameraden auf internationaler Ebene. Er war ein überzeugter internationaler Gewerkschaftler, was er durch seine zahlreichen Diskussionsbeiträge auf all den ITF-Kongressen bewies, die er so regelmäßig besuchte.

Sein warmer Einsatz für die Einführung der 40-Stundenwoche im Binnenverkehr anlässlich des letzten ITF-Kongresses in Stuttgart im Juli 1950 wird lange in unserer Erinnerung bleiben.

Mit Arthur Vercroyce verliert die ITF einen aufrichtigen und treuen Kameraden. Sein Tod lässt eine Lücke in unseren Reihen.

Seiner trauernden Familie und dem belgischen Strassenbahnverband drücken wir unser tiefempfundenes Beileid aus.

I.T.F.

Der Verband des KLM-Flugpersonals ersucht um Aufnahme in die ITF

(ITF) Der Verband des KLM-Flugpersonals (Flugzeugführer, Funker und Bordmechaniker) hat formell um Aufnahme in die ITF ersucht. (Die Vereinigung der KLM-Funker, die dem Verband angehört, ist bereits der ITF angeschlossen.)

Das Aufnahmegesuch folgte auf eine Bekanntgabe durch A.G.J. Piccardt vom Verband des KLM-Flugpersonals anlässlich der Gründungskonferenz des holländischen Transportarbeiterverbandes, der erklärte, seine Organisation werde in Kürze bei der Transportarbeiter-Internationale um Aufnahme ersuchen.

Die Mitgliedschaft des 1948 gegründeten KLM-Verbandes beträgt mehr als 700, wobei die Mitglieder von angeschlossenen Vereinigungen in Indonesien und Niederländisch-Westindien nicht inbegriffen sind.

Der ITF ist auch mitgeteilt worden, dass die Vereinigung der Stewards und Stewardessen der KLM beschlossen hat, dem Verband des KLM-Flugpersonals ab 1. Januar 1951 beizutreten.

Kollege Lyon zum Mitglied eines neuen Gewerkschaftsausschusses gewählt

(ITF) Nach einem Bericht aus Washington haben die Gewerkschaften der U S A einen gemeinsamen Ausschuss gebildet, der sich mit Problemen befassen wird, die aus den Mobilisierungsmassnahmen der USA entstehen.

Der Ausschuss besteht aus je fünf Vertretern der beiden amerikanischen Gewerkschaftsbünde (American Federation of Labor und Congress of Industrial Organizations), und je zwei Vertretern der Metallarbeiter (International Association of Machinists) und des Kartells der Eisenbahngewerkschaften der USA (Railway Labor Executives' Association).

Unter den Mitgliedern des Ausschusses befindet sich A.E. Lyon, der Sekretär des Kartells der Eisenbahngewerkschaften, der gleichzeitig dem Exekutivkomitee und dem Generalrat der ITF angehört.

Funktionär des britischen Seeleuteverbandes Mitglied einer IBFG-Delegation

(ITF) Auf der Dezentertagung des Generalrates des Britischen Gewerkschaftsbundes wurde P. Knight, ein Organisationssekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute (der ITF angeschlossen) zum Mitglied der zweiten IBFG-Delegation bestimmt, die im März oder April 1951 Griechenland besuchen wird.

S I U - Mitglied wird E C A - Arbeitsdirektor

(ITF) Die ECA (Marshallplanverwaltung) gibt bekannt, dass N. Cruikshank, Direktor der Sozialversicherungsabteilung der American Federation of Labor und Mitglied der Seafarers' International Union (der ITF angeschlossen), zum Nachfolger von B. Shishkin als Leiter der Arbeitsabteilung am europäischen Sitze der amerikanischen Marshallplanverwaltung ernannt wurde.

Cruikshanks frühere Tätigkeit im Dienste der amerikanischen Regierung umfasst mehrere Jahre in der Abteilung für Arbeitsbeziehungen der "Farm Security Administration". In der Kriegszeit war er in der "War Manpower Commission" tätig. Er gilt als einer der führenden amerikanischen Autoritäten für Sozialversicherungsprobleme.

GEWERKSCHAFTSBEWEGUNG DER TRANSPORTARBEITER

NIEDERLANDE

Landesverband der Transport-
arbeiter gegründet

(ITF) Die Vertreter der holländischen Transportarbeitergewerkschaften beschlossen am 21. Dezember 1950 in Utrecht (Holland),

einen Landesverband der Transportarbeitergewerkschaften zu gründen.

Der neue Verband, der den Namen "Verband holländischer Transportarbeitergewerkschaften" trägt, besteht aus der holländischen Transportarbeitergewerkschaft, der holländischen Eisen- und Strassenbahnergewerkschaft, der Vereinigung der Offiziere der holländischen Handelsmarine und dem Verband der Piloten, Funker und Bordmechaniker der KLM. Von diesen Gewerkschaften sind die ersten drei der I T F angeschlossen, während die vierte, wie in einer anderen Meldung dieser Nummer des Presseberichtes erwähnt, kürzlich beschlossen hat, um Aufnahme zu ersuchen.

EISENBÄHNER

ARGENTINIEN

Eine Niederlage Perons

(ITF) Am 17. November 1950 brach auf der Nationalen Allgemeinen Roca-Bahn als Folge von Lohnfor-

derungen der Wagenputzer ein Streik aus, an dem sich später auch die Schrankenwärter, Signalarbeiter und Zugführer beteiligten.

Im Laufe von sechs Tagen breitete sich der Streik auf alle argentinischen Hauptbahnen aus, mit der einzigen Ausnahme der Belgrano-Bahn. Er war organisiert von einem Streikausschuss, dem Vertreter der Gepäckträger, Wagenputzer, Schrankenwärter, Signalarbeiter, Zugführer und Lokomotivführer angehörten. Der Ausschuss war unabhängig sowohl von der offiziellen Eisenbahnergewerkschaft, als auch von dem unter dem Einfluss der Regierung stehenden Allgemeinen Gewerkschaftsbund, der den Streik bekämpfte.

Die Regierung Perons war bald beunruhigt durch die Ausmasse des Streiks. Sie liess Züge mit Streikbrechern und Polizeimannschaften bemannen und leitete überdies eine Strafaktion gegen die streikenden Eisenbahner ein, wobei sie eine Reihe ihrer Anführer verhaften liess.

Später erkannte die Regierung, dass diese Massnahmen den Streik nicht zu beeinträchtigen vermochten und wechselte daher ihre Taktik. Es gelang ihr, den Streikausschuss zum Abbruch des Streiks zu bewegen, indem sie ihm ein Geheimabkommen versprach, in dem die geforderten Lohnerhöhungen gewährt würden. Dass das Abkommen "geheim" bleiben müsse, wurde damit begründet, dass die Regierung durch dessen Veröffentlichung an Ansehen verlieren würde.

Der Streikausschuss schenkte diesem Versprechen Glauben und ordnete auf den 24. November 1950 die Rückkehr der Eisenbahner zur Arbeit an.

Sobald aber die Züge wieder normal verkehrten, lehnte die Eisenbahnergewerkschaft das vom Streikausschuss abgeschlossene Abkommen ab, und der argentinische Arbeitssekretär nahm dieselbe Haltung ein. Die Eisenbahner wurden unter Druck gesetzt, und der Verkehrsminister ordnete die Entlassung sämtlicher Eisenbahner, die am Streik teilgenommen hatten, an.

Alsdann besprach sich der Verkehrsminister mit Vertretern der Eisenbahnergewerkschaft über die Lohnforderungen der Streikteilnehmer. Bei dieser Zusammenkunft wurde vereinbart, die ganze Angelegenheit Frau Eva Peron zur Schlichtung vorzulegen. Dieses "Schlichtungsverfahren" scheint zur Gewährung einer Lohnerhöhung geführt zu haben, die viel kleiner ist, als die von den Eisenbahnern geforderte.

Die argentinischen Eisenbahner waren entrüstet über die Geringfügigkeit der Lohnerhöhung und über das Verhalten ihrer offiziellen "Führer" und begannen am 14. Dezember einen neuen, landesumfassenden Streik.

Die neue Arbeitseinstellung legte den grössten Teil des argentinischen Eisenbahnverkehrs still und, obwohl die Regierung erneut versuchte, Druckmittel anzuwenden, musste sie schliesslich am 17. Dezember nachgeben.

Der Streikausschuss hat nun bekanntgegeben, dass der Lohnstreit auf einer für die Arbeiter befriedigenden Grundlage beigelegt wurde. Die Regelung soll umfassen: Widerrufung der Anordnung des Verkehrsministeriums, wonach alle Streikteilnehmer zu entlassen waren; Freilassung aller verhafteten Eisenbahner; Zahlung der üblichen Löhne für die ganze Streikdauer; Erhöhung der Löhne um etwa 40%. Ueberdies wurde bekanntgegeben, dass führende Mitglieder des Vorstandes der Eisenbahnergewerkschaft zurücktreten würden.

NEUSEELAND

Ende eines Streiks

(ITF) Die neuseeländischen Eisenbahner, die seit dem 23. Dezember 1950 für höhere Löhne gestreikt hatten, beschlossen am 31. Dezember, um Mitternacht desselben Tages an die Arbeit zurückzukehren.

Der Beschluss folgte auf zweitägige Besprechungen zwischen Regierungsbeamten, dem neuseeländischen Gewerkschaftsbund und Vertretern der streikenden Gewerkschaften. Die Regierung hat nun offenbar eingesehen, dass die Forderungen der Eisenbahner einer gewissen Begründung nicht entbehren, und hat daher Verhandlungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnergewerkschaften angeordnet, wonach dem Eisenbahngericht eine Forderung, lautend auf eine allgemeine Lohnerhöhung, unterbreitet werden soll. Der Entscheid des Schiedsgerichtes wird rückwirkend ab 31. Dezember 1950 in Kraft treten.

Die Regierung hatte sich im Verlaufe des Streiks zunächst geweigert, mit den Gewerkschaften zu verhandeln und gefordert, dass diese zuerst ihre Forderungen dem Eisenbahn-Schiedsgericht unterbreiten müssten.

SUDAN

20.000 Eisenbahner streiken aus Protest

(ITF) Rund 20.000 im sudanesischen Eisenbahnerverband organisierte Eisenbahner traten am 27. Dezember 1950 in den Streik aus Protest gegen die Verurteilung des Sekretärs der Gewerkschaft zu einem Monat Gefängnis wegen "Verleumdung".

Die Sudanesische Regierung hat den Streik als ungesetzlich erklärt, bisher aber noch keine Massnahmen gegen die Eisenbahner getroffen.

U S A

Beilegung eines Lohnstreites

(ITF) Am 21. Dezember 1950 gab die Regierung der Vereinigten Staaten bekannt, dass eine Beilegung erzielt wurde in dem 22 Monate alten Lohnstreit zwischen den Eisenbahngesellschaften und den vier grossen Gewerkschaften des fahrenden Personals, nämlich der Lokführer, Heizer, Schaffner und des Zugpersonals.

Die Bekanntgabe der Beilegung erfolgte durch einen Sekretär des Präsidenten der USA, J.R. Steelman, der mit den Verhandlungen beauftragt wurde, nachdem die Regierung der Vereinigten Staaten im August vergangenen Jahres die Eisenbahnen beschlagnahmt hatte, um die Drohung eines landesumfassenden Streiks abzuwenden.

Nach 26-stündigen, ununterbrochenen Verhandlungen zwischen Gewerkschaftsfunktionären und Vertretern der Eisenbahngesellschaften wurde eine vorläufige Vereinbarung erzielt. Diese sieht vor:

- a) Einen dreijährigen Verzicht der beteiligten vier Gewerkschaften auf weitere Lohnforderungen;
- b) Eine Erhöhung von 23 Cent die Stunde für 120.000 Rangierarbeiter ab 1. Oktober 1950, zuzüglich weitere 2 Cent die Stunde ab 1. Januar 1951;
- c) Eine Erhöhung von 5 Cent die Stunde für 180.000 Eisenbahner im Zugdienst ab 1. Oktober 1950, zuzüglich weitere 5 Cent die Stunde ab 1. Januar 1951;
- d) Eine vierteljährliche Neuanpassung der Löhne auf der Grundlage des vom arbeitsstatistischen Amt erstellten Verbrauchsindex der Lebenshaltungskosten (1 Punkt gleich 1 Cent die Stunde). Die erste dieser Neuanpassungen ist im April 1951 vorzunehmen.

Die Gewerkschaften des nicht fahrenden Personals wünschen Vermittlung

(ITF) Die Sprecher von 16 amerikanischen Eisenbahngewerkschaften des nicht fahrenden Personals, die rund eine Million Eisenbahner vertreten, haben bekanntgegeben, dass sie um eine Vermittlung in ihrem Lohnstreit mit den Eisenbahngesellschaften ersuchen werden. Das Gesuch soll dem Landesschlichtungsamt in Kürze vorgelegt werden.

Falls das Gesuch Erfolg hat, werden die Vertreter der 300 amerikanischen Eisenbahngesellschaften und die Funktionäre der sechzehn Eisenbahngewerkschaften an einer gemeinsamen Schlichtungskonferenz teilnehmen, um eine Lösung der Streitpunkte zu suchen.

Am 25. Oktober hatten die 16 Gewerkschaften des nicht fahrenden Personals die Forderung nach einer Lohnerhöhung von 25 Cent die Stunde eingereicht. Die Forderung wurde zwar bei den einzelnen Bahnen vorgebracht, doch verlangten die Gewerkschaften, dass die drei regionalen Ausschüsse der Gesellschaften eine einzige Landesgruppe der Arbeitgeber bilden sollten, um auf landesumfassender Grundlage zu verhandeln, falls Konferenzen auf den einzelnen Bahnen sich als nutzlos erweisen sollten.

Tatsächlich wurde auf letzteren keine Einigung erzielt, und obwohl die übliche dreissigtägige Frist am 25. November ablief, haben die Gesellschaften noch nicht bekanntgegeben, dass sie entsprechend dem Wunsche der Gewerkschaften einen Landesverhandlungsausschuss gebildet haben.

Lokführer und Heizer
fordern Zweimannbetrieb

(ITF) Die amerikanische Lokführer- und Heizergewerkschaft hat bei der Eisenbahn von Long Island, auf der sich kürzlich ein schweres Unglück zutrug, die formelle Forderung eingereicht, dass auf dem Führerstand aller elektrischen Züge ein unter den Lokheizern auszuwählender zweiter Mann mitzuführen ist.

In einer Erklärung zu dieser Forderung sagte der Vorsitzende der Gewerkschaft:

"Der fortgesetzte Einmannbetrieb ruft weitere tragische Unglücke, wie dasjenige, das Ende November 78 Menschenleben forderte. Solange auf dem ersten Führerstand kein zweiter Mann sich befindet, fährt der Tod auf jenen Zügen mit.

Unsere Mitglieder haben eine baldige Antwort von der Bahnverwaltung gefordert, denn die Sicherheit der Reisenden und des Zugpersonals verlangen, dass rasch gehandelt wird.

Schon seit 1937 kämpft die Gewerkschaft dafür, dass zwei Mann auf den Führerstand der Lokomotiven und verschiedener Motorwagen auf den Eisenbahnen gesetzt werden. Die Verwaltungen haben ebenso hartnäckig versucht, die gefährliche Praxis des Einmannbetriebs auszudehnen.

Als unsere Gewerkschaft auf ihrer Forderung beharrte, versuchten die Verwaltungen, die Sicherheitsfrage dadurch zu verschleiern, dass sie behaupteten, es gehe uns nur um die Schaffung leichter Arbeitsstellen.

Auf der Eisenbahn von Long Island allein sind seit weniger als einem Jahr einhundertelf Personen ums Leben gekommen. Wenn sich diese Unglücke ereigneten, war jeweils nur ein einziger Mann auf dem vorderen Führerstand. Es heisst nun, sich entscheiden für den Zweimannbetrieb und die Sicherheit, oder für falsches Sparen und weitere Grabsteine in Long Island."

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Höhere Löhne für 150.000
Verkehrsarbeiter

(ITF) Am 22. Dezember 1950 gab der britische Transportarbeiterverband (ein ITF-Mitglied) bekannt, dass mehr als 150.000 Arbeiter und Angestellte in den privaten und öffentlichen Personenverkehrsbetrieben ausserhalb Londons Lohnerhöhungen erhalten.

Die neuen Lohnsätze gelten für 90.000 Fahrer, Schaffner und gelerntes Wartungspersonal im Dienste von Autobusgesellschaften der Provinz, sowie für 60.000 Arbeiter in kommunalen Verkehrsbetrieben.

Die beiden Schiedsgerichte, welche die gewerkschaftlichen Forderungen prüften, entschieden, dass alle betroffenen Arbeiter 7s6d die Woche mehr erhalten sollen mit Ausnahme der Wäscher, Putzer und Hilfsarbeiter. Letztere erhalten eine Erhöhung von 6s6d die Woche.

Der Transportarbeiterverband reichte die Forderung betreffend das Personal der privaten Gesellschaften am 24. November 1950 ein, diejenige betreffend die kommunalen Angestellten am 11. Dezember. Ueber die Löhne der Arbeiter im Personenverkehr Londons wird noch verhandelt.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U S A

Tobin warnt vor wilden Streiks (ITF) Daniel J. Tobin, der Vorsitzende des Verbandes der amerikanischen Lastwagenchauffeure (ein Mitglied der ITF), warnte die angeschlossenen Gewerkschaften vor den Gefahren wilder Streiks, solange eine Kriegsdrohung besteht,

Er wies darauf hin, dass die Arbeitsbedingungen von rund einer halben Million Mitglieder seines Verbandes durch zweijährige Verträge geregelt sind, die Ende 1950 ablaufen und sagte:

"Ich befehle meinen Gewerkschaftsmitgliedern, an der Arbeit zu verbleiben, solange der Verband keine Streikgenehmigung erteilt hat."

Tobin empfahl auch, dass die American Federation of Labor (der der Verband der Lastwagenchauffeure als Mitglied angehört) ihre langjährige Opposition gegen die allgemeine Wehrpflicht angesichts der durch die gegenwärtige internationale Lage geschaffener Drohung aufgeben soll.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

U S A

Neuer zweijähriger Vertrag für Schlepperbesatzungen (ITF) Im Dezember 1950 wurde zwischen der International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter; ein ITF-Mitglied), Abteilung Seefahrt, und der entsprechenden Arbeitgebervereinigung ein Vertrag mit zweijähriger Laufzeit abgeschlossen.

Der Vertrag gilt für 4.000 Arbeiter auf Schleppern, Tankern, Leichtern und Motorschiffen, und sieht eine Erhöhung der Grundlöhne um 10%, sowie eine erneute Prüfung der Löhne in einem Jahre vor. Weiter enthält er eine Lebenshaltungskosten-Klausel, die sich auf den vom arbeitsstatistischen Amt erstellten Index der Lebenshaltungskosten stützt. Er gilt vom 31. Januar 1951 bis zum 31. Januar 1953.

HAFENARBEITER

U S A

Die amerikanischen Hafenarbeiter erhalten Identitätskarten (ITF) Am 27. Dezember 1950 trat für das gesamte Gebiet der Vereinigten Staaten ein neues Sicherheitssystem in Kraft, das Häfen und Schifffahrt gegen Spionage und Sabotage schützen soll.

Alle Personen, die auf Schiffen und in Häfen arbeiten, müssen eine von der Küstenwache der Vereinigten Staaten ausgestellte "Sicherheitskarte" bei sich tragen. Dieser Ausweis kann von der Küstenwache verweigert werden, falls ausreichende Gründe zur Annahme bestehen, dass die betreffende Person Mitglied einer vom Generalstaatsanwalt der Vereinigten Staaten als umstürzlerisch bezeichneten Organisation ist oder kürzlich war oder freundschaftliche Beziehungen zu solchen Organisationen pflegt oder gepflegt hat.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

(ITF). Der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation hat beschlossen, die nächste Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (Joint Maritime Commission) vom 21. bis 26. Mai 1951 in Genf abzuhalten.

Die Tagesordnung der nächsten Konferenz des Paritätischen Seefahrtsausschusses

Folgende Punkte stehen auf der Tagesordnung der Konferenz:

- a) Die Erwünschtheit der Abhaltung einer Konferenz zur Besprechung der Arbeitsbedingungen asiatischer Seeleute;
- b) Die Erwünschtheit der Einberufung einer Konferenz zur Besprechung der Arbeitsbedingungen im See-Nahverkehr von West- und Nordwesteuropa;
- c) Prüfung der Fortschritte in der Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen und der Erwünschtheit einer Revision des Übereinkommens Nr. 93 (Heuern; Arbeitszeit an Bord; Besatzung - revidiert -);
- d) Prüfung von Punkten aus der Tagesordnung der zweiten Session des gemeinsamen Ausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation und der Weltgesundheitsorganisation über Seeleute-Hygiene;
- e) Bericht des Generaldirektors (einschl. eines Zwischenberichtes über die im Gang befindliche Untersuchung der Arbeitsbedingungen der Seefischer).

Französischer Regierungsausschuss fordert Ratifizierung des Übereinkommens über die Schaffung der I.M.C.O.

(ITF) Der Ausschuss für Handels-schiffahrt der französischen Nationalversammlung beschloss auf einer Sitzung am 13. Dezember 1950 mit 18 gegen 11 Stimmen, einen Bericht vorzulegen, der die Ratifizierung des Übereinkommens über die Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (I.M.C.O.) empfiehlt.

Die Einstellung der norwegischen Seeleute zur I.M.C.O.

(ITF) Dem norwegischen Schiffahrts-Department wurde folgende, vom norwegischen Verband der Schiffskapitäne, dem norwegischen Seeleuteverband, dem norwegischen Verband

*) der Steuerleute, unterzeichnete Erklärung zugestellt:

"Der Bericht des Departmentes über die vom 19. Februar bis 6. März 1948 in Genf abgehaltene Schiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen und das Übereinkommen betreffend die zwischenstaatliche beratende Schiffahrtsorganisation wurde auf einer gemeinsamen Sitzung der unterzeichneten Organisationen besprochen. Auf dieser Sitzung wurde einstimmig beschlossen, die Ratifizierung des Übereinkommens zu empfehlen.

Wir befürworten die Ratifizierung jedoch nur mit starken Bedenken, denn wir glauben, dass es sehr unglücklich ist, wenn eine ausschl. aus Regierungsvertretern zusammengesetzte Zweigstelle der Vereinten Nationen Fragen behandelt, die nach unserer Auffassung in den Bereich des Paritätischen Seefahrtsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation gehören.

Wenn wir trotz dieser Befürchtungen die Ratifizierung empfehlen, so geschieht dies unter der bestimmten Voraussetzung, dass die

*) und dem norwegischen Maschinistenverband

Regierung jederzeit dafür sorgt, dass die Regierungsdelegierten von Ratgebern aus den Organisationen der Seeleute und Reeder begleitet werden."

Der russische Seemann hat kein leichtes Los

Union (Seeleute; der ITF und der AFL angeschlossen) ihre Geschäfte führt.

(ITF) Die ganze Welt hörte kürzlich einen amerikanischen Seemann, Rafael Ortiz, erklären, wie die Seafarers' International

Im Rahmen der Sendungen der "Stimme Amerikas" verglich Ortiz sein Los mit dem der russischen Seeleute. Der Unterschied sei gross, erklärte der aus Puerto Rico stammende Amerikaner.

Als Schmierer im Maschinenraum, so sagte er, verdiene er \$248,41 im Monat zuzüglich Ueberzeit zu anderthalbfachem Lohnsatz, sowie Risikoprämien für Fahrten in gefährlichen Gewässern. Ein Leichtmatrose auf einem russischen Schiff erhalte dagegen nur \$37,20 im Monat, zuzüglich Ueberzeit zu normalem Lohnsatz.

In ausländischen Häfen kann der Seemann aus USA an Land gehen und sich vergnügen. Russische Seeleute müssen eine besondere Erlaubnis einholen, wenn sie an Land gehen wollen und sind auch dann noch eingeschränkt. Sie dürfen weder ins Wirtshaus gehen, noch Briefe schreiben. Ueberdies gibt es auf jedem Schiff einen politischen Aufseher, der die Mannschaft beim Landgang überwacht.

Gewerkschaftsversammlungen auf sowjetischen Schiffen sind sehr verschieden von solchen auf amerikanischen Schiffen. Die russischen Seeleute sprechen über die Erfüllung von Arbeitsquoten anstatt über gewerkschaftliche Fragen. Und dabei geht es den russischen Seeleuten immer noch besser als anderen Arbeitern unter Sichel und Hammer, sie erhalten, wie Ortiz erklärte, mehr Lohn als die Fabrikarbeiter.

BELGIEN

Kriegsrisikoprämien

besonderen Kriegsrisikoprämien an belgische Seeleute auf Schiffen, die in chinesischen, japanischen und koreanischen Gewässern verkehren.

(ITF) Der belgische Transportarbeiterverband hat eine Vereinbarung erzielt über die Zahlung von

Das Gebiet, für welches Prämien gewährt werden, ist wie folgt aufgeteilt:

- 1) Die Gewässer nördlich des 22. nördlichen Breitengrades bis zur Südspitze der Insel Formosa und westlich der Linie vom Schnittpunkt des 24. nördlichen Breitengrades und des 124. östlichen Längengrades nordwärts entlang diesem Meridian bis zum 33. nördlichen Breitengrad;
- 2) Die Gewässer nördlich des 33. nördlichen Breitengrades und westlich des 124. östlichen Längengrades. Die Grenze dieses zweiten Gebietes verläuft alsdann vom Schnittpunkt der beiden Linien bis zum Schnittpunkt des 131. östlichen Längengrades mit 35 Grad 30 Minuten nördlicher Breite und von hier entlang dem 131. östlichen Längengrad nach Norden bis zum Festland;
- 3) Koreanische Häfen und Territorialgewässer.

In diesen drei Zonen werden folgende Kriegsrisikoprämien gezahlt:
Zone 1: 100% der normalen Grundheuer. Zone 2: 150%. Zone 3: 300%.

Ein Seemann, der im Verlaufe der Feindseligkeiten im Kriegsgebiet verletzt wird, hat Anspruch auf eine Entschädigung in der Höhe eines Jahreslohnes (d.h. des Zehnfachen der normalen Monatsgrundheuer nach geltendem Kollektivvertrag).

Gerät ein Seemann in Kriegsgefangenschaft, so wird weiterhin die normale Heuer ausbezahlt, bis zu seiner Rückkehr nach Belgien. Er kann bis zwei Drittel seines Lohnes einem von ihm benannten Angehörigen zukommen lassen. Das restliche Drittel wird nach Abzug von Sozialversicherungsbeiträgen und Steuern aufbewahrt und steht ihm jederzeit auf Wunsch zur Verfügung.

FINNLAND

Seeleute vom Lohnstop ausgenommen

(ITF) Am 7. November 1950 gab die finnische Regierung einen allgemeinen Lohnstop und die Aufhebung aller gleitenden Skalen in den

geltenden Tarifverträgen bekannt.

Der finnische Seeleuteverband (ein ITF-Mitglied) wandte sich daraufhin an die Regierung und fragte an, ob der neue Erlass auch für die Tarifverträge der finnischen Seeleute gelte. Gleichzeitig wies die Gewerkschaft daraufhin, dass allfällige Massnahmen der Regierung zur Durchführung des Erlasses als unerwünschter Eingriff betrachtet und zu einem sofortigen Generalstreik der Seeleute führen würden.

Am 24. November teilte die Regierung der Gewerkschaft mit, dass die gleitenden Lohnskalen weiterhin für alle Seeleute auf Auslandsfahrt und auf Eisbrechern gelten würden. Damit sind die finnischen Seeleute die einzige Arbeitnehmergruppe, deren Löhne immer noch mit dem offiziellen Index der Lebenshaltungskosten verknüpft sind.

Am 23. Dezember konnte der finnische Seeleuteverband eine weitere Erhöhung auf Grund der gestiegenen Lebenshaltungskosten von 5% bekanntgeben. Die neuen Grundheuern, die rückwirkend ab 1. Dezember in Kraft traten, betragen:

Deckabteilung:

Monatlich:

f. Mark +)

Bootsmann, Zimmermann, Donkeymann	17.250
Vollmatrose	15.350
Leichtmatrose	11.150
Elektriker	19.700
Schmierer, Motorwart	15.700
Pumpenmann	18.150

Verpflegungsabteilung:

Steward	18.550 - 21.350
Koch	17.100 - 17.850
Stewardess	15.700 - 18.100

+) £1 = 646 finnische Mark.

je nach Grösse der Mannschaft

FRANKREICH

Neue Tarifverträge in der Handelsmarine

(ITF) In den letzten zwei Monaten 1950 fanden in Frankreich in Rahmen des kürzlich erlassenen Gesetzes über Kollektivverhandlungen Besprechungen statt, die zu Vereinbarungen führten, wonach die Mindestheuern der französischen Seeleute auf einer das ganze Land umfassenden Grundlage festgesetzt werden. Die Vereinbarung in bezug auf die Offiziere am 6. Dezember. Beide Vereinbarungen traten

rückwirkend ab 1. November 1950 in Kraft. Der Landesverband der französischen Seeleute, Force Ouvrière (ein ITF-Mitglied), sah sich ausserstande, gewissen grundlegenden Bestimmungen der Vereinbarung über die Mannschaften zuzustimmen und unterzeichnete diese daher nicht.

Die neuen Mindestheuer-Skalen bedeuten für Mannschaften und Offiziere eine allgemeine Lohnerhöhung von etwa 8%. Die Vereinbarung regelt neben den Heuern auch andere Fragen wie Ueberzeit, Ruhezeit, bezahlter Urlaub, Krankengeld, Proviantzulagen und Gewerkschaftsvertretung. Die normale Arbeitszeit beträgt acht Stunden im Tag.

In bezug auf die Heuern werden drei Arten von Schifffahrt unterschieden, für die verschiedene Heuerskalen gelten: 1) Schifffahrt zwischen französischen Häfen, zwischen nordafrikanischen Häfen und zwischen französischen und nordafrikanischen Häfen; 2) internationale Küstenschifffahrt; 3) Hochseeschifffahrt.

In der Hochseeschifffahrt gelten folgende Heuern:

<u>Deck:</u>	<u>Grundheuer in Francs +)</u>	<u>Ueberzeitent- schädigung je Std.</u>
Zimmermann	20,640	102
Pumpenmann	20,640	102
Vollmatrose	18,900	94
Leichtmatrose	17,700	86
Jungmann	14,610	60
Junge	11,460	44

+) £1 = 980 Francs

U S A

S I U verlängert Prämien-
vereinbarung

(ITF) Mehr als fünfzig Reedereien haben mit "Seafarers' International Union" (ITF-Mitglied) vereinbart, die geltende Kriegsrisikoprämien-

Vereinbarung, die am 31. Dezember 1950 ablief, um weitere 90 Tage zu verlängern.

Nach den Bestimmungen der neuen Vereinbarung kann jeder Vertragspartner die Diskussion während ihrer Laufzeit jederzeit neu eröffnen. Diese Bestimmung soll den Unterzeichnern der Vereinbarung die Möglichkeit geben, die gegenwärtigen Bestimmungen abzuändern, sobald eine wesentliche Veränderung der Verhältnisse im Fernen Osten eintritt.

Die Seeleutegewerkschaften
werden vom Staat zur
Mitarbeit herangezogen

(ITF) Admiral Cochrane, der Leiter der "U.S. Federal Maritime Administration" (bundesstaatliches Schifffahrtsamt), hat erklärt, dass Vertreter der amerikanischen See-

leutegewerkschaften in Kürze aufgefordert werden sollen, bei der Ausarbeitung eines Programmes zur Lösung der mit der Schaffung einer staatlichen Schifffahrtsbehörde verbundenen Probleme mitzuwirken.

Der Leiter des Schifffahrtsamtes erklärte weiter, die Vertreter der Seeleutegewerkschaften würden zu einer Besprechung in der ersten Januarwoche nach Washington eingeladen. Später sollen auch Vertreter der Hafentarbeiter zugezogen werden.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

AUSTRALIEN

Flugzeugführer fordern
bessere Löhne und Arbeits-
bedingungen

(ITF) Der Verband der australi-
schen Flugpiloten, der 750 Flug-
zeugführer im Dienste von 10
Fluggesellschaften vertritt,
fordert eine gründliche Revision

der Arbeitsbedingungen der australischen Flugpiloten.

Der Vizepräsident des Verbandes erklärte in einem Kommentar, die australischen Piloten seien die schlechtest bezahlten Piloten in der Welt. Es werde eine Erhöhung der gegenwärtig gezahlten Löhne um ein Drittel gefordert.

Weiter werden gefordert: Wöchentlich zwei dienstfreie Tage am Heimatflughafen, eine Unfall- und Sterbeversicherung in der Höhe von mindestens £3,000, 28 Tage Urlaub im Jahr, freie Beförderung von und zum Flugplatz sowie Ruhestandspensi-
onen.

U S A

Lohnerhöhungen beim
Bodenpersonal

(ITF) Zwischen "American Air-
lines" und dem Transportarbeiter-
verband des C.I.O. wurde am
9. Dezember 1950 ein Tarifvertrag

mit dreijähriger Laufzeit abgeschlossen, der für 4,000 Arbeiter und Angestellte gilt.

Der Vertrag sieht eine Lohnerhöhung um 4 Cent die Stunde vor, die rückwirkend ab 2. Dezember in Kraft tritt. In jedem neuen Jahr der Geltungsdauer des Vertrages wird der Lohnsatz um weitere 4 Cent erhöht. Ueberdies ist eine Anpassung der Löhne an die Lebenshaltungskosten vorgesehen. Die erste Erhöhung wurde am 1. Januar 1951 vorgenommen und betrug 2 Cent die Stunde. Bei jedem Anstieg des vom Bundesamt für Arbeitsstatistik ausgearbeiteten Index der Verbraucherpreise um 2,35 Punkte erfolgt eine weitere Erhöhung um 2 Cent. Die Anpassung ist alle drei Monate durchzuführen.

Der Vertrag gilt Ueberdies für 3.500 Arbeiter und Angestellte der "American Airlines", die keinem gewerkschaftlichen Tarifvertrag unterstehen.