



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. 10

10. Mai 1951

I. T. F.

Die Pionierarbeit der ITF
für europäische Transport-
koordination findet
Anerkennung

(ITF) Die österreichische Fachzeitung "Verkehr", eine der bestinformierten Veröffentlichungen auf dem Gebiete der internationalen Verkehrswirtschaft, veröffentlichte in ihrer Nummer vom 28. April einen

Artikel, betitelt "Pionierarbeit für eine europäische Verkehrsbehörde", Darin wird den Bestrebungen der ITF auf dem Gebiete der Koordinierung des europäischen Verkehrswesens Anerkennung gezollt. Der Artikel lautet in unverkürzter Fassung:

"Pläne zur Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde beschäftigen bekanntlich in der Gegenwart besonders jene Instanzen, die an der wirtschaftlichen Integration Europas arbeiten, so vor allem den Europarat in Strassburg. Ueber den sogenannten Bonnet-Plan hat der "Verkehr" im Leitartikel seiner Ausgabe Nr. 14 vom 7. April ausführlich berichtet. Dieses Projekt will die europäischen Verkehrsprobleme auf die Weise lösen, dass durch eine internationale Konvention eine Hohe Behörde der vertragschliessenden Länder geschaffen wird, die sich in erster Linie mit der Koordinierung der Transportmittel und Transporteinrichtungen der europäischen Mitgliedstaaten zu befassen haben wird.

Es ist nicht uninteressant, dass sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), eine der bestorganisierten Gewerkschaften der Welt, schon seit längerer Zeit mit ähnlichen Plänen beschäftigt. Die Frage einer internationalen Organisation des gesamten Verkehrswesens war zum erstenmal Gegenstand einer Aussprache anlässlich der Marshall-Plan-Konferenz der ITF *) in Luxemburg im April 1948. Damals wurde eine Entschliessung angenommen, welche auf ältere Pläne des Europa-Ausschusses der ITF vom Jahre 1944 zurückgriff und die Errichtung einer demokratisch aufgebauten europäischen Verkehrsbehörde verlangte. Auf der auch aus anderen Gründen bemerkenswerten internationalen Eisenbahnerkonferenz in Innsbruck im August 1949 wurde die gleiche Forderung erhoben und mit einer ausführlichen Begründung versehen. In dieser heisst es unter anderem:

*) Die ITF unterstützt das ERP-Werk in jeder Weise.
Die Red. des "VERKEHR"

"Wenn die europäische Wirtschaft zu einer Einheit werden soll, wenn die europäischen Völker zu einer Gemeinschaft zusammenwachsen sollen, deren Mitglieder sich nicht mehr gegenseitig militärisch oder wirtschaftlich bekriegen, dann muss die organisatorische Zusammenfassung des europäischen Verkehrswesens sowohl eine Vorbedingung als auch eine Folge des engeren Zusammenschlusses sein."

Die Aufgaben der europäischen Verkehrsbehörde wurden auf der Innsbrucker Konferenz in folgender Weise umschrieben:

"Es ist die allgemeine Aufgabe der europäischen Verkehrsbehörde, dem Reise- und Güterverkehr in Europa unter angemessener Rücksicht auf Betriebssicherheit ein leistungsfähiges, den Ansprüchen gewachsenes, wirtschaftliches und wohlausgeglichenes öffentliches Binnenverkehrs- und Hafengewesen zur Verfügung zu stellen oder dessen Bau zu fördern. Zu diesem Zwecke ist die europäische Verkehrsverwaltung gehalten, zu veranlassen, dass Verkehrs- und Hafeneinrichtungen Europas so ausgebaut werden, dass sie den Bedürfnissen von Allgemeinheit, Landwirtschaft, Handel und Industrie in wirksamster und passendster Weise entsprechen."

In der Folge wurden die ebenfalls in Innsbruck beschlossenen detaillierten Vorschläge für die Funktionen der europäischen Verkehrsbehörde allen europäischen Regierungen, der OEEC und dem Europarat vorgelegt.

Neuerlich hat sich mit der Frage der europäischen Verkehrsbehörde das Exekutivkomitee der ITF bei einer Tagung im Jänner 1951 in London beschäftigt, wobei die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde als der Anfang einer europäischen Einigung überhaupt bezeichnet wurde.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat also tatsächlich in dieser eminent wichtigen verkehrspolitischen Frage, die zugleich auch - wie die Probleme des Schumann-Planes beweisen - eine Grundfrage der wirtschaftlichen Einigung Europas ist, eine Pionierarbeit geleistet, die auch in den Kreisen des verkehrsgewerblichen Unternehmertums nicht unbeachtet bleiben sollte."

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Grosser Erfolg der GdED in den Betriebsrätewahlen

(ITF) Die Ergebnisse der kürzlich auf der Deutschen Bundesbahn durchgeführten Betriebsrätewahlen liegen nun fast restlos vor. Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied) hat einen überwältigenden Erfolg erzielt. Beinahe 95 % aller Sitze wurden mit Kandidaten dieser Gewerkschaft besetzt. Aus den bisher vorliegenden Zahlen ergibt sich folgendes Bild:

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	94,66 %
Beamtenbund	4,61 %
Gewerkschaft der Lokführer	0,21 %
Unorganisierte	0,49 %

Lohnanpassungen gesucht

(ITF) Am 19. April 1951 fanden zwischen Vertretern der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied) Besprechungen über Massnahmen zur Anpassung der Löhne der im Lohnverhältnis stehenden Bediensteten an die gestiegenen Preise statt.

Wie verlautet, sollen die Besprechungen nach Prüfung der von beiden Parteien vorgelegten Unterlagen fortgeführt werden.

GROSSBRITANNIEN

Personalabbau bei den britischen Bahnen

(ITF) Seit 1. Januar 1948 ist die Zahl der Bediensteten bei den Britischen Eisenbahnen um mehr als 50.000 gesunken. Die Gesamtzahl der Arbeitskräfte beträgt gegenwärtig rund 600.000.

Diesem allgemeinen Personalabbau steht die Tatsache gegenüber, dass in gewissen Verwaltungsbezirken ein ausgesprochener Mangel an Fahr- und auch anderem betriebswichtigen Personal herrscht. Dabei handelt es sich vor allem um Rangierarbeiter, Bahnwärter, Schaffner, Lokführer und -heizer, Bahnunterhaltungsarbeiter und Wagenputzer.

GUATEMALA

Die Hauptstadt von ihren Verbindungen abgeschnitten

(ITF) Die Bahnverbindungen der Hauptstadt von Guatemala mit der pazifischen wie auch der karibisch-atlantischen Küste sind unterbrochen infolge eines am 19. April ausgerufenen Streiks des Personals der Zentralamerikanischen Eisenbahnen.

Die Arbeitsniederlegung begann in Puerto Barrios nach der Entlassung von sechs Arbeitern, denen die Gesellschaft vorwarf, an Frachtdiebstählen beteiligt zu sein.

Der Arbeitsminister von Guatemala hat den Funktionären der Eisenbahnergewerkschaft mitgeteilt, dass der Streik als ungesetzlich betrachtet wird und sie sich der straf- wie auch arbeitsrechtlichen Verfolgung aussetzen.

SCHWEDEN

Neuer Tarifvertrag für Bahnunterhaltungsarbeiter

(ITF) Der Schwedische Eisenbahnerverband (ein ITF-Mitglied) hat am 18. April einen rückwirkend auf den 1. Januar 1951 in Kraft tretenden neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der auf 9.500 Arbeitnehmer in Bahnbau und -unterhaltung Anwendung findet.

Der Tarifvertrag, der bis zum 31. Dezember 1951 befristet ist, wurde erst nach langen und schwierigen Verhandlungen erzielt, die mit Unterbrüchen seit Dezember 1950 angedauert hatten. Er sieht eine durchschnittliche Erhöhung der Löhne um 19,5 % vor. Die durchschnittliche Erhöhung der Stundenlöhne soll 39 Oere (100 Oere gleich 1s.3d.) betragen, die früher gewährte und nun in die Löhne eingebaute Teuerungszulage eingerechnet.

Neben den Lohnerhöhungen sind auch eine Reihe von Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erzielt worden. Eine der wichtigsten neuen Konzessionen besteht darin, dass Arbeiter der Bahnunterhaltung, die mindestens sechs Dienstjahre aufweisen, nun neben 12 persönlichen Freikarten im Jahr weitere 12 Freikarten zum Gebrauch durch ihre Familie erhalten.

Die Lohnerhöhungen pro Stunde sind je nach Distrikt verschieden und betragen:

Distrikt 1	21,5 %	oder	39 Oere
Distrikt 2	19,8 %	oder	38 Oere
Distrikt 3	18,8 %	oder	38 Oere
Distrikt 4	17,4 %	oder	37 Oere
Distrikt 5	19,3 %	oder	42 Oere

U S A

Die nicht fahrenden Eisenbahner erhalten ihre Lohnerhöhung

(ITF) Die nicht fahrenden Eisenbahner der U S A, deren vertraglicher Teuerungszuschlag von 6 Cent die Stunde vorläufig nicht gewährt wurde, um dem Amt für Wirtschafts-

stabilisierung einen Entscheid darüber zu ermöglichen, ob der Zuschlag die Lohnstopp-Politik der Regierung verletzt, sind nun davon in Kenntnis gesetzt worden, dass der Leiter des Amtes die Lohnerhöhung genehmigt hat. Der neue Teuerungszuschlag übersteigt die im vergangenen Januar erlassene Regierungsvorschrift, welche für Lohnerhöhungen ein Höchstmass von 10 % über den am 15. Januar geltenden Normallöhnen festsetzte, um $3\frac{1}{2}$ %.

Wie berichtet wird, sollen sowohl der Präsident der USA wie auch das vor kurzem gebildete Lohnstabilisierungsamt und ein besonderer Untersuchungsausschuss der Erhöhung zugestimmt haben.

Letzterer hatte die Gewährung des Lohnzuschlages mit der Begründung empfohlen, dass das Verhandlungssystem auf den Eisenbahnen einzigartig ist und besondere Normen der Lohnstabilisierung verlangt, die von den in anderen Wirtschaftszweigen angewandten Normen abweichen.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

ITALIEN

Generalstreik der öffentlichen Verkehrsbetriebe

(ITF) Um Mitternacht des 27. April traten die Belegschaften der öffentlichen Verkehrsbetriebe aller italienischen Städte mit Ausnahme Mailands in einen 24-stündigen Streik zur

Unterstützung ihrer Lohnforderungen. In Mailand hatten die Belegschaften eine Verschiebung des Streiks beschlossen, um die ausländischen Besucher der dort abgehaltenen Internationalen Messe nicht in Verlegenheit zu bringen.

Der Streik, der das Personal der Autobus- und Strassenbahnbetriebe wie auch der lokalen Eisenbahnen umfasste, wurde von allen italienischen Transportarbeitergewerkschaften, ob kommunistisch oder nicht-kommunistisch, unterstützt. Die Hauptbahnen wurden vom Streik nicht berührt.

U S A

Streik in den öffentlichen Verkehrsbetrieben von Detroit

(ITF) Ein Streik des Autobus- und Strassenbahnpersonals, der am 20. April begann und gegen die im Besitze der Stadt befindliche Strassenbahn-

gesellschaft von Detroit gerichtet ist, hat das öffentliche Transportsystem beinahe völlig lahmgelegt. Die 750.000 vom Streik in Mitleidenschaft gezogenen täglichen Fahrgäste sind gezwungen, Privatautos zu verwenden oder aber sich zu Fuss zur Arbeitsstätte zu begeben.

Die Arbeitsniederlegung begann nach dem völligen Zusammenbruch der Verhandlungen zwischen dem Bürgermeister von Detroit und der Gewerkschaft des Strassenbahn- und Autobuspersonals (A.F.L.) über die gewerkschaftliche Forderung nach einer Lohnerhöhung von 8½ Cent die Stunde. Die Stadtverwaltung hatte den Arbeitnehmern vor dem Zusammenbruch der Verhandlungen eine Erhöhung von 5 Cent die Stunde angeboten, an ihre Gewährung aber die Bedingung geknüpft, dass die Gewerkschaft auf gewisse andere im gegenwärtigen Vertrag aufgeführte Leistungen verzichten sollte. Dieses Angebot wurde von den Gewerkschaftsvertretern angelehnt, worauf die Verhandlungen auf unbestimmte Zeit abgebrochen wurden.

Nach späteren Meldungen sollen 3.800 Arbeitnehmer von der Stadt am 26. April entlassen worden sein.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Lohnerhöhungen für das Personal der Rheinschiffahrt

(ITF) Die Sektion Binnenschiffahrt des Belgischen Transportarbeiterverbandes (ein ITF-Mitglied) hat kürzlich einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der auf alle Arbeitnehmer der belgischen Rheinschiffahrt Anwendung findet mit Ausnahme des Personals von vier grossen Rheinschiffahrtsbetrieben, mit denen Sonderverträge bestehen, die ausserhalb des Paritätischen Landesausschusses für die Binnenschiffahrt abgeschlossen wurden.

Der Tarifvertrag, der rückwirkend auf den 1. April 1951 in Kraft tritt, sieht Lohnerhöhungen von 10 % für Schiffsführer und von 15 % für Matrosen vor. Die 8 Stunden übersteigende Arbeitszeit im Hafen (In- und Ausland) wird mit einem Stundenzuschlag von 12,50 frs. für Schiffsführer, 11 frs. für Matrosen und 10 frs. für Schiffsjungen bezahlt. Auf je 6 Arbeitstage wird ein Ruhetag gewährt. Falls die Arbeitsverhältnisse die Gewährung dieses Ruhetages nicht gestatten, muss er innerhalb von 30 Tagen nachgeholt werden. Ist dies nicht möglich, so hat Abgeltung zum Satze von 1/26 des Monatslohnes je Ruhetag zu erfolgen.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Verweigerung der Ueberzeitarbeit in Glasgow?

(ITF) Der Schottische Transportarbeiterverband hat die 3.000 Hafenarbeiter von Glasgow aufgefordert, ab 7. Mai die Leistung von Ueberzeit grundsätzlich zu verweigern. Es handelt sich um eine Sympathieaktion zugunsten von Gewerkschaftsmitgliedern, und zwar vor allem Büropersonal und Laufkranführer, die von den Hafenunternehmern nicht anerkannt werden.

Letztere sollen bereit sein, mit einzelnen Arbeitern dieser Gruppen zu verhandeln, nicht aber mit der gewerkschaftlichen Ortsgruppe als solcher.

JAPAN

Streiks in zwei Häfen

(ITF) Streiks für höhere Löhne wurden im April aus zwei japanischen Häfen, Kobe und Nagoya, gemeldet.

Im Hafen von Kobe liegen 22 Schiffe still, seit am 13. April sämtliche Stauer die Arbeit verliessen, als ihren Lohnforderungen nicht entsprochen wurde.

Der zweite Streik, der von der Ortsgruppe Nagoya der Hafendarbeitergewerkschaft angeordnet wurde, begann am 15. April, ging aber 4 Tage später zu Ende, nachdem eine Vereinbarung über Lohnerhöhungen erzielt worden war.

Einzelheiten über die Forderungen der Hafendarbeiter und die gewährten Lohnerhöhungen stehen noch aus.

KUBA

Lohnerhöhung von 40 % in Havanna

(ITF) Ein Hafendarbeiterstreik, der etwa 30 Schiffe im Hafen von Havanna festgelegt hatte, ging am 3. Mai zu Ende. 7.000 Hafendarbeiter kehrten an diesem Tag zur Arbeit zurück, nachdem der kubanische Staatspräsident das Versprechen abgegeben hatte, dass ihre Forderungen nach einer Lohnerhöhung von 40 % erfüllt würden.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Die Internationale Reeder- vereinigung bespricht ITF - Vorschläge

(ITF) Die Jahrestagung der Internationalen Reedervereinigung, die am 17. und 18. Mai in Paris stattfindet, wird den Vorschlag der ITF auf Revision des 1946 von der Konferenz von Seattle angenommenen internationalen Seefahrts-Uebereinkommens über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung besprechen.

Die Tagung wird sich auch mit der Anregung befassen, eine Konferenz zur Besprechung der Arbeitsbedingungen der Seeleute in den Ländern West- und Nordwesteuropas und eine solche zur Besprechung der Arbeitsbedingungen asiatischer Seeleute, die in Asien stattfinden soll, abzuhalten.

FRANKREICH

Neuer Tarifvertrag von der F.O.-Gewerkschaft abgelehnt

(ITF) Lohnverhandlungen zwischen dem Zentralausschuss der französischen Reeder und den drei Seemannsgewerkschaften führten zum Abschluss eines neuen Tarifvertrages mit dem kommunistisch beherrschten Landesverband der Seeleutegewerkschaften.

Sowohl der Seeleuteverband "Force Ouvrière", als auch die christliche Seemannsgewerkschaft weigerten sich, den Vertrag zu unterzeichnen. Ersterer erklärte, er erwäge die Möglichkeit, die Frage der Seemannslöhne dem Landesschlichtungsamt für die Handelsmarine zu unterbreiten.

Der mit dem C.G.T. - Verband unterzeichnete Tarifvertrag sieht eine allgemeine Erhöhung der Heuern in Decks-, Maschinenraum- und Verpflegungsabteilung um 10 % vor, und zwar rückwirkend ab 1. März. Sämtliche Ueberstundensätze und Zulagen werden in demselben Masse erhöht. Die Verpflegungszulage, die gezahlt wird, während das Schiff im Hafen liegt, bleibt unverändert auf 500 frs. im Tag. *)

Die neuen Zuschläge bewirken eine Erhöhung der monatlichen Grundheuern für Seeleute auf 17.880 frs. in der französischen Küstenfahrt und auf 20.790 frs. in der Auslandsfahrt.

*) £1 = 980 frs.

U S A

S.I.U. fordert bessere
Regelung der Urlaubsheuer

(ITF) Der Distriktverband der
"Seafarers' International Union"
(ITF-Mitglied) für die Atlantik-
und Golfküste hat im April bekannt-

gegeben, dass er die Einführung einer Regelung fordert, welche
den Seeleuten einen "garantierten, ansammelbaren Urlaub" ver-
schaffen würde.

Der Distriktsekretär der S.I.U. führte erklärend aus, die Reeder
wären nach dieser Regelung verpflichtet, tägliche Beiträge an
eine Urlaubskasse zu zahlen, die alsdann die Auszahlung der
Urlaubsgelder an die Seeleute vornehmen würde. Als Vorbild diene
der Wohlfahrtsplan der S.I.U., in dessen Rahmen die Reeder für
jeden beschäftigten Seemann einen Beitrag von 25 Cent im Tage
leisteten.

Die geltenden Verträge sehen grösstenteils vor, dass ein Seemann
erst nach sechs Monaten ununterbrochenem Dienst bei demselben
Reeder Anspruch auf bezahlten Urlaub hat. Wird der Reeder vor
Ablauf dieser Frist gewechselt, so fällt jeglicher Urlaubsanspruch
dahin.

N.M.U. fordert Lohnerhöhung
von 25 % und die
40-Stundenwoche

(ITF) Die "National Maritime Union"
(C.I.O.) hat den Reedern Vorschläge
für eine drastische Revision des am
15. Juni ablaufenden Tarifvertrages
zugestellt.

Die Zahl der neuen Vorschläge beläuft sich auf rund 40. Darunter
befinden sich als wichtigste Forderungen eine Erhöhung der Grund-
heuern um 25 %, die Verkürzung der Arbeitswoche auf See von 48
auf 40 Stunden und ein Jahresurlaub von 4 anstatt 2 Wochen nach
dem ersten Jahr der Beschäftigung.

Die N.M.U. fordert auch die Aufnahme einer Vorschrift in alle
neuen Verträge, wonach sämtliches nicht patentiertes Personal von
gewerkschaftlichen Heuerstellen zu vermitteln ist. Diese Vorschrift
war bisher in einem Zusatz zu den Tarifverträgen enthalten.

Wie berichtet wird, fordert auch die "Marine Engineers' Beneficial
Association" (Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten; C.I.O.) die
Einführung der 40-Stundenwoche für ihre Mitglieder. Die Gewerkschaft
hat auch Lohnforderungen gestellt, bisher aber noch keinen bestimm-
ten Betrag genannt.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

INTERNATIONAL

B E A beschäftigt
deutsche Stewardessen

(ITF) Eine erste Gruppe von deutschen
Mädchen, die aus hunderten von Bewerb-
ungen für 18 Stellen als Stewardessen
auf den innerdeutschen Linien der

B E A ausgelesen wurden, begannen im April einen Ausbildungskurs
in Grossbritannien.

Es handelt sich um die ersten deutschen Staatsangehörigen, die seit
Kriegsende offiziell zum Flugdienst zugelassen werden. Gemäss dem
Potsdamer Abkommen darf kein Deutscher Mitglied einer Flugbesatzung
sein; jedoch haben bereits seit einiger Zeit ausländische Flugge-
sellschaften auf ihren deutschen Strecken deutsche Mädchen als
Stewardessen beschäftigt, um den zahlreichen deutschen Fluggästen
entgegenzukommen.

Die deutschen Stewardessen erhalten dieselbe Entlohnung wie ihre britischen Kolleginnen im Dienste der B E A.

U S A

Löhne und Arbeitsbedingungen der Piloten der "Pan American"

(ITF) Dies sind einige der Hauptbestimmungen eines neuen Kollektivvertrages zwischen der "U.S. Air Line Pilots' Association International" (ein ITF-Mitglied)

und "Pan American World Airways" für die bei letzterer beschäftigten Piloten:

L O H N

Co-Piloten

a) Der monatlich zahlbare Mindestlohn eines Co-Piloten stützt sich auf die Gesamtdienstzeit bei der Gesellschaft als Pilot oder Co-Pilot und beträgt vorbehaltlich der Bestimmungen in a - 1) und a - 2):

1. 6 Monate	\$300	10. 6 Monate	\$595
2. 6 Monate	\$350	11. 6 Monate	\$610
3. 6 Monate	\$390	12. 6 Monate	\$625
4. 6 Monate	\$430	13. 6 Monate	\$640
5. 6 Monate	\$470	14. 6 Monate	\$655
6. 6 Monate	\$500	15. 6 Monate	\$670
7. 6 Monate	\$530	16. 6 Monate	\$685
8. 6 Monate	\$575	17. 6 Monate	\$685

und danach \$700

- 1) Ein Co-Pilot, der als Zweitkommandierender neben einem Ersten Piloten auf einer DC-3, C-46, CV-240 oder einem anderen zweimotorigen Flugzeug Dienst tut, wie auch ein zweiter, dritter oder zusätzlicher Co-Pilot auf einem beliebigen Flugzeug, steigt nur bis zur Dienstaltersstufe der 14. 6 Monate (\$655) auf.
- 2) Ein Co-Pilot, der als Zweitkommandierender neben einem Ersten Piloten auf einem viermotorigen Flugzeug Dienst tut, steigt dagegen bis zur Dienstaltersstufe der 17. 6 Monate (\$700) auf.

b) Neben der unter Absatz a) gewährten Entschädigung erhält ein Co-Pilot je Flugstunde als Co-Pilot über 70 Stunden in einem Kalendermonat hinaus folgende zusätzliche Entschädigung:

Erster Co-Pilot B-377	\$4.50 pro Stunde
Erster Co-Pilot L-049	\$4.00 pro Stunde
Erster Co-Pilot DC-4, CV-240	\$3.50 pro Stunde
Erster Co-Pilot C-46, DC-3	\$3.00 pro Stunde
Zweite und Dritte Co-Piloten auf allen Flugzeugen	\$3.00 pro Stunde



Erste Piloten

a) Erste Piloten erhalten monatlich zahlbaren Mindestbasislohn, wie folgt:

1. Jahr	\$2.200 im Jahr
2. Jahr	\$2.400 im Jahr
3. Jahr	\$2.600 im Jahr
4. Jahr	\$2.800 im Jahr
5. Jahr	\$3.000 im Jahr
6. Jahr	\$3.200 im Jahr
7. Jahr	\$3.400 im Jahr
8. Jahr	
und danach	\$3.600 im Jahr

b) Fluglohn

1) Neben dem Basislohn erhält jeder Erste Pilot oder Reserve-Pilot, der als Erster Pilot Dienst tut, einen Fluglohn, der sich nach Fluggeschwindigkeit und Tageszeit richtet:

	T a g pro Stunde	N a c h t pro Stunde
Unter 125 Stundenmeilen	\$4.00	\$6.00
125 - 139 Stundenmeilen	\$4.20	\$6.30
140 - 154 Stundenmeilen	\$4.40	\$6.60
155 - 174 Stundenmeilen	\$4.60	\$6.90
175 - 199 Stundenmeilen	\$4.80	\$7.20
200 - 224 Stundenmeilen	\$5.00	\$7.50
225 - 249 Stundenmeilen	\$5.20	\$7.80
250 - 274 Stundenmeilen	\$5.40	\$8.10
275 - 299 Stundenmeilen	\$5.60	\$8.40
300 - 324 Stundenmeilen	\$5.80	\$8.70

2) Angesichts des internationalen Charakters des Flugbetriebes der Gesellschaft erhält ein Erster Pilot oder Reserve-Pilot, der als Erster Pilot Dienst tut, zusätzlich zu den übrigen in diesem Vertrag festgelegten Entschädigungen einen Betrag von \$2 pro Flugstunde bei Tag und bei Nacht.

c) "Bruttogewicht"-Lohn

Ein Erster Pilot oder Reserve-Pilot, der als Erster Pilot Dienst tut, erhält zusätzlich zu den übrigen in diesem Vertrag festgelegten Entschädigungen eine monatliche Zahlung von $1\frac{3}{4}$ Cent je 1.000 engl. Pfd. des höchstzulässigen Bruttogewichtes des Flugzeuges und Flugstunde.

d) Meilengeld

Ein Erster Pilot oder Reserve-Pilot, der als Erster Pilot Dienst tut, erhält zusätzlich zu den übrigen in diesem Vertrag festgelegten Entschädigungen ein monatliches Meilengeld für alle bei einer Stundengeschwindigkeit von mehr als 100 Meilen geflogenen Stunden im Monat, wie folgt:

- 1) 2 Cent mal die Differenz zwischen der Gesamtzahl der geflogenen Meilen (aber nicht mehr als 10.000) und dem Hundertfachen der Zahl der Flugstunden; zuzüglich
- 2) $\frac{1}{2}$ Cent mal die Differenz zwischen der Gesamtzahl der geflogenen Meilen und 10.000.

Dienstzeit

- a) Die Gesellschaft unternimmt jede Anstrengung, um die monatliche Flugzeit auf höchstens 85 Stunden zu beschränken.
- b) Ein Pilot darf für höchstens 255 Flugstunden in einem Kalenderquartal eingeteilt sein, jedoch ist der letzte, in Uebereinstimmung mit dieser Vorschrift festgelegte Flug, falls er diese Grenze übersteigt, weil die tatsächliche Flugzeit länger ist als die vorgesehene Flugzeit, ohne Rücksicht auf diese Bestimmung durchzuführen.
- c) Ein Pilot darf in einem Kalenderjahr höchstens 950 Stunden fliegen.
- d) Als Flugzeit gilt die Zeit zwischen dem Augenblick, da das Flugzeug sich für den Abflug unter eigenem Antrieb in Bewegung setzt, und dem Augenblick, da es nach vollendetem Flug zur Ruhe kommt. Übungsflüge werden nicht berücksichtigt, falls sie zur Ausbildung des Piloten selber dienen.

Z/sp/AFk - 10/5/51