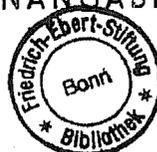


PRESSEBERICHT

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

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

Nr. 1



14. Januar 1952

I. T. F.

Vierte Tagung des
Binnenverkehrsausschusses
der I.A.O.

(ITF) Der Binnenverkehrsausschuss der I.A.O. führte vom 4. bis 15. Dezember 1951 in Genua/Italien seine vierte zweijährliche Tagung durch. Anwesend waren Delegierte

und technische Berater, welche die Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer von 28 Ländern vertraten. Ausserdem waren mehrere amtliche und nichtamtliche internationale Organisationen durch Beobachter vertreten. Unter diesen befanden sich der Generalsekretär und der Stellv. Generalsekretär der I.T.F., sowie ein Vertreter des W.G.B. Während die Arbeitnehmergruppe die Funktione der I.T.F. zu ihren Sekretären wählte, lehrte sie es ab, den Vertreter des W.G.B. an ihren Beratungen teilnehmen zu lassen.

Organisationsprobleme

Der Ausschuss besprach eine Vielzahl von Fragen bezüglich der Organisierung seiner Arbeit, sowie bezüglich sämtlicher Verkehrszweige. Die I.T.F.-Vertreter forderten eine Verbesserung der Struktur und Arbeitsmethode des Ausschusses, damit er in absehbarer Zeit die sozialen Probleme aller Verkehrszweige behandeln kann. Des weiteren verlangten sie die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Binnenverkehrsausschuss der I.A.O. und den Binnenverkehrsausschüssen der Wirtschaftskommissionen für Europa und Asien. Die von der Tagung angenommenen Empfehlungen kommen diesen Forderungen weitgehend entgegen.

Arbeitsbedingungen im Strassenverkehr

Die Aussprache über soziale Probleme im Strassenverkehrsgewerbe führte zu der Empfehlung, das Verfahren zur Revision des Uebereinkommens aus dem Jahre 1939 über die Arbeits- und Ruhezeiten im Strassenverkehr einzuleiten. Bisher hat noch keine einzige Regierung dieses Uebereinkommen ratifiziert, und es besteht keine Aussicht, in absehbarer Zukunft eine ausreichende Zahl von Ratifizierungen herbeizuführen. Sowohl die Regierungs- als auch die Arbeitgeberdelegierten erklärten, das Uebereinkommen sei zu starr und zu ausführlich. Die I.T.F.-Vertreter dagegen warnten vor der Ausarbeitung eines neuen Uebereinkommens, das so elastisch ist, dass es den Arbeitern in denjenigen Ländern, wo die Gewerkschaften schwach sind, wenig oder gar keinen Schutz bietet. Ein Versuch, das neue Uebereinkommen in den Hauptzügen festzulegen, wurde auf der Tagung nicht unternommen, weil dazu neue Erklärungen der beteiligten Regierungen erforderlich sind.

Z 16253

Internationaler Strassenverkehr in Europa

Die Europäische Wirtschaftskommission ist gegenwärtig mit der Ausarbeitung eines Lastenheftes für den internationalen Strassenverkehr in Europa beschäftigt. Sie hatte die I.A.O. ersucht, Bestimmungen auszuarbeiten über die in diesem Verkehrszweig eingesetzten Kraftfahrer - einige Tausend an der Zahl. Die Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeiten führten zu einer langen und schwierigen Auseinandersetzung zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern, in welche die Regierungsvertreter schlichtend eingriffen. Obschon die Arbeitnehmer wie auch die Arbeitgeber zu einigen Konzessionen veranlasst wurden, genehmigten letztere den endgültigen Entwurf der Bestimmungen nicht.

Das Lastenheft legt folgende Normen für den internationalen Strassenverkehr in Europa fest: Die normale Arbeitswoche beträgt 48 Stunden. Die Durchschnittsberechnung der Arbeitszeit über Zeiträume von mehr als einer Woche ist gestattet. Ueberzeit darf im Rahmen der nationalen Vorschriften geleistet werden. Bei Bemannung des Fahrzeugs mit nur einem Kraftfahrer darf der Arbeitstag zehn Stunden nicht überschreiten und die Arbeitswoche darf nicht mehr als 58 Stunden betragen. Bei doppelter Bemannung darf der Arbeitstag 13 Stunden nicht überschreiten, während die Arbeitswoche höchstens 73 Stunden betragen darf. Die tägliche Ruhezeit muss 12 Stunden im Einmannbetrieb und 10 Stunden im Zweimannbetrieb betragen; einmal in der Woche darf die Ruhezeit auf 8 Stunden verkürzt werden. Das Jahr muss 52 Ruhetage sowie eine den gesetzlichen Feiertagen entsprechende Zahl von zusätzlichen Ruhetagen umfassen. An diesen ist der normale Lohn zu zahlen.

Verkehrskordinierung und Arbeitsprobleme

Der Ausschuss befasste sich ausserdem mit Arbeitsproblemen, die sich aus den Bestrebungen um eine Koordinierung der Verkehrsträger ergeben. Die Forderungen der Arbeitnehmergruppe waren in einem von der I.T.F. ausgearbeiteten Dokument enthalten, das als Diskussionsgrundlage diente. Die vom Ausschuss angenommene Entschliessung befürwortet Schritte für einen allmählichen Ausgleich der Unterschiede in den Arbeitsbedingungen zwischen den verschiedenen Zweigen des Binnenverkehrs, damit der Wettbewerb sich nicht länger auf schlechte oder herabgedrückte Arbeitsbedingungen stützen kann. Berücksichtigt ist auch der Fall, dass Koordinationsmassnahmen zu einem Ueberschuss an Arbeitskräften führen. Die Arbeiter, die infolge solcher Massnahmen verdrängt werden, haben Anspruch auf Beistand beim Wechsel des Arbeitsplatzes, Berufs oder Wirtschaftszweiges. Ist ihre Entlassung unvermeidlich, so haben sie nach der Entschliessung Anspruch auf materielle Unterstützung und Hilfe bei der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz.

I.A.O. und zivile Luftfahrt

Die Delegierten und Berater, die an der Zivilluftfahrt interessiert sind, bildeten einen Arbeitsausschuss, der Arbeitsprobleme in diesem Verkehrszweig besprach. Man anerkannte, dass die Organisation der Vereinten Nationen für Internationale Zivilluftfahrt (I.C.A.O.) sich mit den Flugzeiten in deren Beziehung zur Betriebssicherheit befassen muss. Gleichzeitig bestand man aber darauf, dass die I.A.O. als Sonderorganisation für soziale Probleme an Besprechungen und Beschlüssen in dieser Frage beteiligt sein muss. Ferner wurde gefordert, dass die I.A.O. ein aktives Interesse an den Arbeitsproblemen der Zivilluftfahrt zeigt und ein Arbeitsprogramm aufstellt, das u.a. den von der I.T.F. vorgelegten Entwurf eines Internationalen Uebereinkommens über den bezahlten Urlaub umfasst.

Hafenarbeiterfragen

Auch die Sachverständigen für Hafenarbeiterfragen bildeten einen kleinen Arbeitsausschuss, der Entschliessungen vorlegte, die eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen in den Häfen des europäischen Kontinents, der Nordsee und des Englischen Kanals forderten, sowie eine Untersuchung des Problems des Schutzes der Hafenarbeiter gegen Staub beim Verladen von Getreide und die Verbreitung von Informationen über die Ausbildung der Hafenarbeiter in modernen Häfen.

Die Beschränkung der Traglast des einzelnen Mannes wurde ebenfalls besprochen. Die Regierungsvertreter wiesen darauf hin, dass ein Uebereinkommen, das für die ganze Welt eine einheitliche Höchstgrenze festsetzt, wahrscheinlich nicht durchführbar wäre. Sie waren der Auffassung, dass die techn. Entwicklung das Bedürfnis nach einem Uebereinkommen verringert hat, was die Häfen in den industrialisierten Teilen der Welt betrifft. Diese Auffassungen fanden Unterstützung, weshalb die Arbeitnehmervertreter, die verlangt hatten, dass die Frage auf die Tagesordnung einer Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt wird, als Kompromiss einer Empfehlung zustimmten, die eine umfassendere Verwendung mechanischer Hilfsmittel für das Heben und Bewegen der Lasten fordert, sowie die Veröffentlichung von Informationen über diesen Gegenstand in den See- und Binnenhäfen, wo immer noch vorwiegend die menschliche Arbeitskraft verwendet wird.

Unterentwickelte Länder

Grosse Aufmerksamkeit schenkte man den Problemen der unterentwickelten Länder. Ein von der Wirtschaftskommission der V.N. für Asien und den Fernen Osten ernannter Sachverständiger hatte einen Bericht über die Binnenschifffahrt in Asien ausgearbeitet, der diese Probleme besonders hervorhob. Zwei asiatische Arbeitnehmerdelegierte, aus Pakistan und Indien, bewirkten die Annahme einer Entschliessung, die eine Untersuchung der I.A.O. über die Arbeitsbedingungen auf Fahrzeugen der Binnenschifffahrt Asiens und die Unterbreitung eines Berichtes über diesen Gegenstand an die nächste Tagung des Ausschusses fordert. Die I.T.F.-Vertreter bewirkten die Annahme einer Entschliessung, welche eine Untersuchung über die wichtigsten Aspekte der Arbeitsbedingungen im Binnenverkehr Asiens und Afrikas durch dorthin zu entsendende Missionen verlangt. Man wies auf die Tatsache hin, dass die I.A.O. über Gelder für technische Hilfeleistung verfügt, die nicht in möglicher Masse für Pläne eingesetzt werden, die zu einer Verbesserung der Arbeitsbeziehungen im Binnenverkehr der unterentwickelten Länder beitragen würden. Die I.T.F.-Vertreter führten den Fall der asiatischen Regierungen an, die aus dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für Asien eine Untersuchung der I.A.O. über Arbeitsbeziehungen im Hinblick auf die Erhöhung der Produktivität entfernt haben. Der Ausschuss forderte den Verwaltungsrat des I.A.A. in einer Entschliessung auf, den Regierungen der unterentwickelten Länder erneut seine Hilfe bei der Lösung von Arbeitsproblemen anzubieten.

Kommunistische Angriffe auf die I.T.F.

Auch die Politik spielte in die Diskussionen hinein. Die wenigen kommunistischen Delegierten in den drei an der Tagung teilnehmenden Gruppen beschuldigten jedermann, die I.A.O. und ihren Binnenverkehrsausschuss zur Vorbereitung eines Krieges gegen die Sowjetunion zu benützen. Die I.T.F. wurde besonders auf Korn genommen wegen ihrer Bemühungen um die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde. Die polnische Delegation legte eine Entschliessung "über den Frieden" vor, die von falschen Erklärungen strotzte, wie z.B. "die Umstellung des Verkehrswesens auf Kriegsziele führt zu der Entlassung grosser Massen von Transportarbeitern".

Die Rolle der I.T.F. auf der Tagung

Die Organisationen der I.T.F. waren durch 44 Delegierte und Berater vertreten. Die I.T.F. spielte eine führende Rolle in der Arbeit des Ausschusses und war die Haupttriebfeder der Konferenz. Die Ergebnisse dieser vierten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der I.A.O. berechtigen zu der Feststellung, dass die neue Einrichtung nun gut eingespielt ist.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

DEUTSCHLAND

Jugendkonferenz der
OETEVAU in Moosbach

(ITF) In der Michael-Rott-Schule in Moosbach/Baden fand kürzlich eine zweite Jugendkonferenz der bei der I.T.F. angeschlossenen deutschen

Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (OETEVAU) statt, die von 74 Delegierten besucht war.

Dem vorgelegten Tätigkeitsbericht konnte entnommen werden, dass gegenwärtig rund 80.000 Jugendliche der Gewerkschaft angehören, oder 11 % der Gesamtmitgliederzahl. Ausserdem wurde über Fortschritte auf dem Gebiete der Jugendschutzgesetzgebung für die See- und Binnenschifffahrt berichtet, sowie über die Ausserkraftsetzung der Bestimmung der Gewerbeordnung über das Züchtigungsrecht der Arbeitgeber gegenüber Lehrlingen. Letzterer Erfolg ist den Bemühungen der OETEVAU zuzuschreiben.

Die Einbeziehung der Lehrlinge in die Arbeitslosenversicherung soll bald Wirklichkeit werden. Ausserdem wurde berichtet, dass in den kurz vor dem Abschluss stehenden Bundes-Manteltarifvertrag Sonderbestimmungen für gewerbliche Lehrlinge und Anlernlinge, sowie ein Musterlehrvertrag aufgenommen werden sollen.

Der Höhepunkt der Jugendkonferenz war ein Referat des Ersten Vorsitzenden der OETEVAU, Adolph Kummernuss, zu aktuellen Gewerkschaftsfragen. Er forderte die Gewerkschaftsjugend auf, den alten Gewerkschaftlern nachzueifern, die trotz aller Widerstände viele Rechte für die schaffenden Menschen erzielt haben. Wenn die Jugend in den Gewerkschaften sich zu ihrer Bewegung bekenne, werde jeder Versuch zur Spaltung der Gewerkschaftsbewegung scheitern.

EISENBAHNER

FRANKREICH

Gewerkschaft lehnt
Reorganisierung ab

(ITF) Die Lohnprobleme der französischen Eisenbahner wurden im vergangenen Monat auf einer Sitzung besprochen, an der der Verkehrs-

minister und der bei der I.T.F. angeschlossene französische Eisenbahnerverband teilnahmen.

Die Gewerkschaftsvertreter benützten die Gelegenheit, um ihren Widerstand gegen die Aufnahme von Massnahmen zur Reorganisierung des Verkehrswesens in ein Rahmengesetz bekanntzugeben. Sie sind der Auffassung, dass ein solches Vorgehen eine Rückkehr zu dem Zustand bedeuten würde, unter dem die von den Eisenbahnern gewonnenen Rechte gefährdet wären, Massnahmen zu einer wirklichen Reorganisierung des französischen Verkehrswesens jedoch ausbleiben würden.

ISRAEL

Verbesserungen für das
Lokpersonal

(ITF) In Verhandlungen mit dem israelischen Verkehrsminister sind nun beträchtliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen des Lok-

personals in Israel erzielt worden.

Das Lokpersonal führte im vergangenen Oktober einen viertägigen Streik durch, der nach einer Besprechung zwischen dem Verkehrsminister und Vertretern der streikenden Eisenbahner in Anwesenheit von Delegierten des israelischen Gewerkschaftsbundes "Histadrut" am 18. Oktober abgebrochen wurde. An den darauffolgenden Verhandlungen beteiligten sich auf gewerkschaftlicher Seite neben Histadrut der Arbeiterrat von Haifa und der Eisenbahnerverband.

Auf Grund der neuen Vereinbarung wird das Lokpersonal neu eingestuft. Ledige erhalten jetzt einen Monatslohn von £75 bis £86, Verheiratete mit einem Kind einen solchen von £86 bis £97. Arbeit über 10 aufeinanderfolgende Stunden hinaus wird mit einem Ueberstundenzuschlag von 25 % für die ersten zwei Stunden und von 50 % für die darauffolgenden Stunden entlohnt.

Ausserdem sind Vorkehrungen für die Gewährung von Mahlzeiten getroffen worden, und der Verkehrsminister hat versprochen, Forderungen bezüglich der Bereitstellung von Aufenthaltsräumen und der Bezahlung der Wartezeit prüfen zu wollen.

KUBA

Die Beförderung von Zuckerprodukten wird verweigert

(ITF) Der Vorsitzende des bei der I.T.F. angeschlossenen kubanischen Eisenbahnerverbandes, Javier Bolanos, gab im vergangenen Monat bekannt, dass die Mitglieder seiner Gewerkschaft

die kommende Zuckerernte nicht befördern werden.

Die Eisenbahner ganz Kubas würden weder das Zuckerrohr noch die Produkte der kubanischen Zuckermühlen befördern, bis die Zuckerproduzenten sich zu der Zahlung der von den Eisenbahngesellschaften festgelegten höheren Frachtsätze bequemen. Die neuen Frachtsätze sollen die Durchführung der von Eisenbahnerverband gewonnenen 40-Stundenwoche ohne Herabsetzung der Löhne gestatten.

NIGERIA

Das Lokpersonal arbeitet "nach Vorschrift"

(ITF) Es wird berichtet, dass das Lokpersonal der nigerischen Eisenbahnen am 10. Dezember 1951 begann, "nach Vorschrift" zu ar-

beiten - ein Mittel, passiven Widerstand zu leisten. Diese Aktion wurde von der Gewerkschaft der afrikanischen Lokführer angeordnet, nachdem Verhandlungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Gewerkschaft über eine Erhöhung der Löhne des Lokpersonals I. Klasse um 50 % zusammengebrochen waren. Die Eisenbahnbehörden hatten die Haltung angenommen, dass die gewerkschaftliche Forderung einer ausreichenden Begründung entbehrt.

Die Verwaltung der nigerischen Eisenbahnen soll angekündigt haben, dass diejenigen, die sich an der Aktion beteiligen, sich der Gefahr der Entlassung aussetzen.

RHODESIEN

Neue Lohnerhöhungen

(ITF) Am 1. Januar traten auf den rhodesischen Eisenbahnen neue Lohnskalen in Kraft für rund 7.000 euro-

päische Angestellte.

Die neue Regelung bringt eine Erhöhung der Grundlöhne um 10 %, sowie veränderliche Teuerungszulagen und eine Verheiratetenzulage. Die Lohnsätze der afrikanischen Eisenbahner wurden vor kurzem ebenfalls erhöht, jedoch sind Einzelheiten darüber noch nicht bekannt.

Sowohl an europäischem wie auch an afrikanischem Personal herrscht ein ausgesprochener Mangel. Man hofft, dass die neuen Lohnsätze helfen werden, den rhodesischen Eisenbahnen neues Personal zuzuführen.

VEREINIGTE STAATEN

Dringlichkeitsausschuss in
einem Konflikt über den
Gewerkschaftszwang eingesetzt

(ITF) Der Präsident der Vereinigten Staaten hat einen Dringlichkeitsausschuss eingesetzt, der einen seit längerer Zeit andauernden Konflikt zwischen 17 Gewerkschaften des

nichtfahrenden Personals und den Eisenbahnverwaltungen über die Einführung des Gewerkschaftszwangs auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten beilegen soll. Dieser Schritt erfolgte nach dem Zusammenbruch der von den beiden Parteien in Washington geführten Verhandlungen.

Der Ausschuss wird den Streitfall untersuchen und innerhalb von 30 Tagen Vorschläge für seine Beilegung vorlegen. Die Gewerkschaften wie auch die Eisenbahnverwaltungen verfügen alsdann über weitere 30 Tage, um die Vorschläge des Ausschusses zu studieren und über ihre Annahme oder Ablehnung zu entscheiden.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

SUEDAFRIKANISCHE UNION

Strassenbahner in Kapstadt
erzielen bessere Arbeits-
verhältnisse

(ITF) Eine Auseinandersetzung zwischen der Strassenbahngesellschaft von Kapstadt und der Gewerkschaft des Strassenbahn- und Autobuspersonals (Kap) über Löhne und Arbeitsbe-

dingungen, die früher nach dem Zusammenbruch von Verhandlungen zur Beilegung an ein Schiedsgericht überwiesen worden war, hat nun in weiteren Verhandlungen mit den Arbeitgebern eine befriedigende Lösung gefunden.

Da die im Streite liegenden Parteien sich schon vor dem Beginn der Schlichtungsverhandlungen geeinigt hatten, fand nur eine einzige formelle Sitzung statt, um die erzielte Vereinbarung in einen Schiedsspruch umzuwandeln.

Der Schiedsspruch trat rückwirkend auf den 7. November 1951 in Kraft und hat eine Gültigkeitsdauer von 12 Monaten. Die Gewerkschaft hat sich jedoch verpflichtet, die Bestimmungen des Schiedsspruchs nach dieser Frist für weitere zwei Jahre in einen Tarifvertrag einzubauen.

Die neuen Stundenlohnsätze der Strassenbahnführer liegen zwischen 2s.5d. im ersten Dienstjahr und 3s.7d. im elften und in den darauffolgenden Dienstjahren, diejenigen der Schaffner zwischen 2s.4d. und 3s.7d. Ausserdem wird eine Teuerungszulage gewährt, die zwischen £1/16/- für Personal mit einem Wochenlohn von höchstens £3 und £3/6/- für Personal mit einem £4/15/- übersteigenden Wochenlohn beträgt.

Der Jahresurlaub dauert 18 Tage während der ersten 10 Dienstjahre, 24 Tage während der nächsten 10 Dienstjahre und danach 30 Tage für Wagenführer und Schaffner und 24 Tage für das übrige Personal. Ausserdem sind 5 bezahlte Feiertage im Jahr vorgesehen.

HAFENARBEITER

NEUSEELAND

Sondergericht für
den Hafenbetrieb

(ITF) Nach Berichten aus Wellington hat die neuseeländische Regierung die Einsetzung eines besonderen Arbeitsgerichtes beschlossen, das

sich mit den Löhnen und Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter befassen und als Berufungsbehörde in Konflikten auftreten soll. Ausserdem ist eine Verwaltungskommission geplant. Schlichtungsausschüsse werden sich in den einzelnen Häfen mit der Verhütung und Beilegung von Streitfällen befassen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Polnische Seeleute
entweichen in Antwerpen
von ihren Schiffen

(ITF) Im vergangenen Dezember ent-
wichen insgesamt 10 polnische See-
leute von polnischen Schiffen, die
im belgischen Hafen von Antwerpen
lagen, um in der freien Welt Asyl
zu suchen.

Der erste Zwischenfall dieser Art betraf das Motorschiff "Hugo
Kollotaj" (3.765 BRT), das der Schiffahrtsgesellschaft "Polskie
Linie Oceaniczne" (Polnische Ozeanlinien) gehört. Zwei Tage nach
dem Eintreffen des Motorschiffs in Antwerpen, am 16. Dezember, gelang
vier Mannschaftsangehörigen die Flucht, wobei sie ihre ganze per-
sönliche Habe retten konnten.

Fünf Tage später, am 23. Dezember, traf ein weiteres Fahrzeug der
Polnischen Ozeanlinien, die "Kolobrzeg", (2.372 BRT), von Amsterdam
kommend in Antwerpen ein. Der nächste Bestimmungshafen war Gdingen.
Am Abend des 25. Dezember folgten fünf der Besatzungsmitglieder im
Alter zwischen 20 und 24 Jahren, darunter ein Trimmer, ein Donkey-
mann und ein Decksjunge, dem Beispiel ihrer Kollegen von der "Hugo
Kollotaj" und verliessen das Schiff nach einem vorher ausgedachten
Plan. Auch sie nahmen ihre persönlichen Effekten mit.

Ein wenig später entschloss sich ein weiterer Seemann, der von
dieser Flucht hörte, es ihnen gleichzutun. Er verliess das Schiff,
nur in Hemd und Hose gekleidet; seine persönliche Habe und der
Rest seiner Kleider blieben an Bord zurück. Später stellte er sich
der belgischen Polizei und ersuchte um politisches Asyl. Selbst ein
Besuch des polnischen Konsuls am gleichen Abend konnte ihn nicht
zur Aufgabe seiner Haltung bewegen. Belgische Beamte begaben sich
später an Bord der "Kolobrzeg", um seine Habe zu holen.

Nachsatz

Dies war die zweite erfolgreiche Flucht von Besatzungsmitgliedern
der "Hugo Kollotaj". Am 2. August 1951 verliess ein polnischer
Seemann namens Antoni Obertynski das Schiff in einem britischen
Hafen. Später wurde ihm von den britischen Behörden Asyl gewährt.

DEUTSCHLAND

Erhöhung der Heuern
um 10 %

(ITF) Die bei der I.T.F. ange-
schlossene deutsche Gewerkschaft
öffentliche Dienste, Transport und
Verkehr gibt bekannt, dass ab

1. Januar 1952 die Monatsgrundheuern der Seeleute auf westdeutschen
Handelsschiffen um 10 % erhöht worden sind. Nachstehend einige
Beispiele der neuen Heuersätze:

Deckspersonal

1. Bootsmann, 1. Zimmermann	DM: 285,--
2. Bootsmann, 2. Zimmermann	265,--
Allein-Bootsleute und Allein-Zimmerleute	285,--
Steuermann	265,--
Vollmatrose	260,--
Leichtmatrose	95,--
Jungmann	70,--
Junge	55,--

Maschinenpersonal

Schiffsingenieur- und Elektrikerassistent mit mindestens 6 Monaten Fahrzeit als Assistent.....DM:	270,--
Assistent mit weniger als 6 Monaten Fahrzeit als solcher	245,--
Lagerhalter, Oberheizer	275,--
Schmierer	275,--
Heizer	270,--
Trimmer	240,--

Verpflegungs- und Bedienungspersonal

Koch	285,--
(wird bei Schiffen mit einer Besatzungsstärke von 10 - 15 Mann kein Kochjunge oder Messesteward gefahren, so erhöht sich die Heuer um 10 %)	
1. Steward (1. - 4. Jahr)	235,--
1. Steward (5. - 8. Jahr)	250,--
1. Steward (9. und folgende Jahre)	270,--
Alleinsteward, Kajütensteward	235,--
Kochsmaat, befahren	185,--
Kochsmaat, unbefahren	105,--
Messesteward	110,--
Junge	55,--

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für Funker

(ITF) Am 17. Dezember 1951 gab das britische "National Maritime Board" bekannt, dass die Funkoffiziere auf

britischen Handelsschiffen höhere Löhne erhalten. Die neue Vereinbarung sieht Lohnerhöhungen von £2 bis £3/15/- im Monat vor. Sie tritt am 28. Januar 1952 in Kraft.

Gleichzeitig erhalten alle Funkoffiziere, die auf Schiffe versetzt werden, die ausschliesslich zwischen ausländischen Häfen verkehren, eine besondere Zulage für Auslandsdienst, die anfänglich 5 % des Grundlohnes beträgt und später auf 10 % ansteigt.

INDIEN

Die Seeleute von Bombay erhalten bezahlten Urlaub

(ITF) Das "Maritime Board" von Bombay, das aus Vertretern der Reeder und der indischen Seeleutegewerkschaft besteht, führte am 26. Dezember 1951

seine Jahrestagung durch. Im Verlauf der Tagung wurde eine Vereinbarung erzielt, die vorsieht: a) einen bezahlten Urlaub von zwölf Tagen pro Jahr für alle in Bombay rekrutierten Seeleute; b) ein Krankengeld in Höhe der Grundheuer während 12 Wochen; c) die Einsetzung eines sechsköpfigen Ausschusses, der mit der Festlegung einheitlicher Normen für die beim Eintritt in den Seedienst vorge-sehene ärztliche Untersuchung beauftragt ist.

Die Reedervertreter im "Maritime Board" verpflichteten sich ausserdem, Beiträge an die Sozialversicherung zu leisten, welche die indische Regierung wahrscheinlich in einem späteren Zeitpunkt einführen wird.

ISRAEL

Streik der Seeleute zu Ende

(ITF) Der Streik der israelischen Seeleute in Haifa, der am 14. November infolge einer Auseinandersetzung

zwischen der Seeleutegewerkschaft und "Histadrut" (Jüdischer Gewerkschaftsbund) begann, ist nun zu Ende.

Auf einer Generalversammlung, die am 25. Dezember in Haifa stattfand, beschlossen rund 500 Seeleute, sich dem Gewerkschaftsbund anzuschliessen und den Streik abubrechen.

Die Besatzungen der israelischen Schiffe, die sich auf See oder in ausländischen Häfen befanden, wurden vom Ende des Streiks in Kenntnis gesetzt und ersucht, an ihren Posten zu bleiben.

Der Vorstand des Gewerkschaftsbundes hat seiner Befriedigung über das Ende des Streiks und die Erhaltung der organisatorischen Einheit Ausdruck gegeben.

KANADA

Bedeutende Gewinne für die kanadischen Mitglieder der S.I.U.

(ITF) Das offizielle Organ des kanadischen Unterverbandes der S.I.U., "Canadian Sailor", meldet, dass die Gewerkschaft mit der "Westward Steamships Limited", einer Reederei in Vancouver, einen Vertrag unterzeichnet hat, der den bei dieser Gesellschaft beschäftigten Seeleuten bedeutende Vorteile bringt.

Der neue Vertrag, der als einer der besten bisher unterzeichneten Verträge gilt, bringt folgende wichtige Fortschritte:

- a) die 42-Stundenwoche ab 1. Januar 1952;
- b) die 40-Stundenwoche ab 1. Mai 1952;
- c) eine Erhöhung der monatlichen Grundheuern um \$25, rückwirkend auf den 1. Mai 1951;
- d) einen Jahresurlaub von 14 Tagen;
- e) die sofortige Ausgabe von Sprungfederunterlagen;
- f) Erhöhung des Ueberstundensatzes auf \$1 pro Stunde.

Hier sind einige Beispiele der neuen Heuersätze: 1. Koch \$235 (im Monat); Messesteward \$175; Vollmatrose \$185; Schmierer \$190.

Das Ende des kanadischen Seeleuteverbandes

(ITF) Nachdem am 21. November 1951 der letzte Vertrag, den der kommunistisch beherrschte kanadische Seeleuteverband mit einer Reederei besass, abgelaufen ist, hat diese Gewerkschaft endgültig zu bestehen aufgehört. Die betreffenden Seeleute sind dem kanadischen Unterverband der "Seafarers' International Union" beigetreten, die bei der I.T.F. angeschlossen ist.

Damit ist ein seit sieben Jahren andauernder Kampf um die Befreiung der kanadischen Seeleute von der kommunistischen Herrschaft zu Ende, der 1944 mit dem Ausschluss des kanadischen Seeleuteverbandes aus der S.I.U. begann. Die aktive Existenz der kommunistischen Gewerkschaft hörte allerdings schon 1949 auf, als die Mehrzahl ihrer Mitglieder sie verliess und der S.I.U. beitrug, aus Protest gegen einen von den pro-kommunistischen Leitern des kanadischen Seeleuteverbandes ausgelösten politischen Streiks, der weltweite Auswirkungen hatte.

Der kanadische Seeleuteverband wurde anlässlich des Stuttgarter Kongresses im Juli 1950 aus der I.T.F. ausgeschlossen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Lohnstreik des liegenden Personals

(ITF) Rund 1.300 Piloten, Navigatoren und Bordmechaniker des französischen staatlichen Luftfahrtunternehmens "Air France" traten am 20. Dezember um Mitternacht in den Ausstand zur Unterstützung der von ihrer Gewerk-

schaft, dem "Syndicat National des Officers de l'Aviation Merchande" (S.N.O.A.M.), erhobenen Forderungen. Diese betrafen eine Erhöhung der Löhne um $\frac{2}{3}$, sowie Verbesserungen der Pensionsordnung.

Der Streik, der ursprünglich bis zum 9. Januar hätte dauern sollen, wurde am 31. Dezember nach Besprechungen zwischen Funktionären der S.N.O.A.M. und dem französischen Verkehrsminister abgebrochen. Eine Presseerklärung der S.N.O.A.M., die kurz vor dem Streikabbruch abgegeben wurde, führte aus, der Beschluss, die Arbeit wieder aufzunehmen, sei ausschliesslich auf Grund der Fühlungnahme zwischen dem Minister und der Gewerkschaft erfolgt, sowie in der Kenntnis, dass der Minister sich persönlich mit den Streitfragen befassen wird. Ferner wurde erklärt, die S.N.O.A.M. sei überzeugt, dass die sich aus der Rückkehr zur Arbeit ergebende Entspannung die Lösung der vorliegenden Probleme in Zusammenarbeit mit dem Minister erleichtern werde.

- - - - -