



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. 9

5. Mai 1952

I. T. F.

Tagung des Exekutiv-
komitees der I.T.F.
in Amsterdam

(ITF) Das Exekutivkomitee der I.T.F. trat am 17. und 18. April 1952 in Amsterdam zu einer Tagung zusammen. Vor dem Zweiten Weltkrieg war Amsterdam während nahezu 20

Jahren der häufigste Schauplatz solcher Tagungen; diesmal handelte es sich jedoch um die erste Zusammenkunft des Exekutivkomitees, die seit Juni 1939 in dieser Stadt abgehalten wurde.

Neben den üblichen Verwaltungsfragen wurde die Aufmerksamkeit des Komitees zur Hauptsache durch die Vorkehrungen für den Kongress der I.T.F. in Anspruch genommen, der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm stattfinden wird. Die Tagesordnung des Kongresses sowie der endgültige Entwurf der neuen I.T.F.-Satzungen, um deren Revision der Stuttgarter Kongress ersucht hatte, wurden genehmigt.

Folgende Organisationen wurden in die I.T.F. aufgenommen:

Sindicato de Trabajadores Avianca,

eine Gewerkschaft von Arbeitnehmern in der zivilen Luftfahrt in Bogota, Kolumbien.

African Railway Workers' Trade Union

Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner, Broken Hill, Nordrhodesien.

Nach Anhören eines Berichtes über die kürzlichen Verhaftungen von Führern der spanischen Gewerkschaftsbewegung nahm das Exekutivkomitee folgende Entschliessung an:

"Angesichts des Wiederauflebens der Verhaftungen aktiver Gewerkschaftler in Spanien, die umstürzlerischer Bestrebungen angeklagt sind, und angesichts der monströsen politischen Prozesse, die zeigen, dass das Francoregime seine Methoden nicht geändert hat,

Protestiert das am 16. und 17. April 1952 in Amsterdam tagende Exekutivkomitee der I.T.F. nachdrücklich gegen diese Ausschreitungen und grüsst die spanischen Arbeiter und Demokraten, die unter Gefährdung ihrer Freiheit und ihres Lebens den Kampf gegen die Tyrannei des Francoregimes tapfer weiterführen.

Das Exekutivkomitee erklärt aufs neue seinen Widerstand

diesem Regime gegenüber und seine Entschlossenheit, es mit allem ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu bekämpfen, und gibt seiner Solidarität mit den Transportarbeiterkameraden in Spanien Ausdruck.

Das Exekutivkomitee ist überzeugt davon, dass zur europäischen Gemeinschaft ein freies Spanien gehört, und

Fordert die demokratischen Regierungen auf, dem spanischen Volk bei der Wiedererlangung seiner Freiheiten beizustehen."

Die nächste Tagung des Exekutivkomitees wird unmittelbar vor dem Kongress am 14. und 15. Juli 1952 in Stockholm stattfinden.

Tagung der I.T.F.-Sektion
der Strassentransport-
arbeiter in Zürich

(ITF) Eine Konferenz der in der I.T.F. zusammengeschlossenen Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Strassenverkehr tagte vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich. Anwesend

waren 40 Delegierte aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Irland, Norwegen, Oesterreich, Schweden und der Schweiz. Die Verkehrsabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission (V.N.) war durch Herrn R.D. Thrupp, der mit seinen Ausführungen zu verschiedenen Punkten der Tagesordnung einen wertvollen Beitrag zur Diskussion leistete, als Beobachter vertreten. Der Schweizerische Verband des Personals Oeffentlicher Dienste (V.P.O.D.) war ebenfalls durch Beobachter vertreten. Den Vorsitz der Konferenz führte Hjalmar Svensson vom Schwedischen Transportarbeiterverband in seiner Eigenschaft als Sektionsvorsitzender.

Nach der Begrüssung durch den Präsidenten des als Gastgeber wirkenden Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, Hermann Leuenberger, und den Vertreter der Behörden der Stadt, Herrn Stadtrat Baumann, begann die Konferenz mit der Abwicklung der umfangreichen Tagesordnung.

Der einstimmig genehmigte Bericht des Sektionssekretärs und Stellvertretenden Generalsekretärs der I.T.F., Paul Tofahrn, legte Rechenschaft ab über die Tätigkeit der Sektion seit deren letzter Tagung, die im Oktober 1949 in Paris stattgefunden hatte.

Eine der wichtigsten im Bericht behandelten Fragen war das Internationale Uebereinkommen über die Arbeitszeit im Strassenverkehr. Diese im Jahre 1939 von der Internationalen Arbeitsorganisation ausgearbeitete und angenommene Konvention ist infolge des Zweiten Weltkrieges und der durch diesen bewirkten Veränderungen in den technischen Voraussetzungen und in der Intensität des Strassenverkehrs noch von keinem Staat ratifiziert worden, weshalb die I.T.F.-Vertreter auf der im vergangenen Dezember in Nervi/Genua durchgeführten Konferenz des Binnenverkehrsausschusses der I.A.O. veranlassten, dass eine Empfehlung angenommen wurde, welche die Ingangsetzung des Verfahrens zur Revision des Uebereinkommens von 1939 forderte, damit dieses den heutigen Verhältnissen im Strassenverkehr angepasst werden kann.

Die sich aus der Verkehrskoordinierung ergebenden Arbeitsprobleme hatte der Binnenverkehrsausschuss der I.A.O. auf seiner Tagung in Nervi ebenfalls behandelt. Er hatte eine Entschliessung angenommen, die erklärt, dass die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen, und auch die Regierungen, soweit diese die Löhne und Arbeitsbedingungen festsetzen oder beeinflussen, bestrebt sein sollten, die Gleichwertigkeit der Arbeitsbedingungen der in den verschiedenen Verkehrszweigen beschäftigten Arbeitnehmer herbeizuführen, sowie dass die Einhaltung angemessener Arbeits-

normen eine Bedingung ist, die der Arbeitgeber einhalten muss, wenn er seinen Betrieb weiterführen will. Auf die sozialen Folgen von Koordinierungsmassnahmen müsse Rücksicht genommen werden.

Die Tagung von Nervi hatte ausserdem die sich auf die Arbeitsbedingungen beziehenden Bestimmungen eines Lastenheftes für den internationalen Strassenverkehr in Europa ausgearbeitet, das sich zur Zeit bei der Europäischen Wirtschaftskommission, einem Organ der Vereinten Nationen, in Beratung befindet, und es war den I.T.F.-Vertretern gelungen, einige langjährige Forderungen bezüglich der Arbeits- und Ruhezeiten des in diesem Verkehrszweig eingesetzten Personals zu verwirklichen.

Mit dem Kapitel des Berichtes des Sekretärs über die Probleme der Arbeiter im städtischen Personenverkehr befasste sich am Nachmittag des ersten Konferenztages eine Kommission, die aus den Delegierten der solche Arbeitnehmer vertretenden Gewerkschaften bestand. Nach einer Aussprache stellte die Kommission ein Arbeitsprogramm auf. Dieses umfasst die internationale Regelung der Arbeitszeit im städtischen Personenverkehr, die Auswirkungen technischer Neuerungen auf die Arbeitsbedingungen, sowie die Arbeitsverhältnisse im Taxiverkehr.

Zur Frage der Verkehrskordinierung, die seit Kriegsende schon mehrmals auf I.T.F.-Konferenzen zur Sprache gelangte, hatte H.W. Koppens vom Holländischen Transportarbeiterverband einen Bericht vorgelegt, der sich mit der Verkehrskordinierung im Innern der einzelnen Länder befasste und vor allem den Grundsatz vertrat, dass etwaige auf eine solche Kordinierung abzielende Massnahmen kein Hindernis für eine internationale Kordinierung bilden dürfen. Nach eingehender Aussprache wurde folgende Entschliessung angenommen:

"Die vom 21. bis 24. April 1952 unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeiter im Strassenverkehr gibt dem Wunsch der Strassentransportarbeiter Ausdruck, dass ihre Arbeitskraft auf die Weise eingesetzt werden möge, die dem öffentlichen Wohl am besten dient.

Nach Prüfung des Problems der Verkehrskordinierung und in der Erkenntnis, dass die zur Zeit in Europa angewandten Betriebsmethoden meist zu unwirtschaftlichem und ver-schwenderischem Wettbewerb führen, der sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Verkehr auswirkt, verkündet die Konferenz ihre Ueberzeugung, dass zur Verwirklichung eines leistungsfähigen, ausreichenden, wirtschaftlichen und vereinheitlichten Binnenverkehrswesens, das in der Lage ist, den Bedürfnissen der Oeffentlichkeit, der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie möglichst wirksam und passend zu dienen, eine umfassende Kordinierung der verschiedenen Verkehrsformen notwendig ist.

Die Konferenz ersucht das Exekutivkomitee der I.T.F., das Studium dieser Frage fortzusetzen und zu vertiefen, um die verschiedenen beteiligten Sektionen zur gemeinsamen Formulierung der Grundsätze einer umfassenden Verkehrskordinierung zu befähigen."

Ueber das Thema der obligatorischen Haftpflichtversicherung gingen die Meinungen nur wenig auseinander. Man war sich einig darüber, dass es nicht angeht, dass den Berufsschauffeuren irgendwelche zivilrechtliche Haftung für Unfallschäden auferlegt wird. Die Schlussfolgerungen der Aussprache wurden in folgender Entschliessung zusammengefasst:

"In der Erwägung, dass in mehreren Ländern die Berufsfahrer nur ungenügend gegen die mit ihrer Arbeit verbundenen Risiken in bezug auf Dritte geschützt sind;

In der Erwägung, dass die zivilrechtliche Verantwortung ausschliesslich dem Arbeitgeber zukommen sollte;

Empfiehlt die unter den Auspizien der I.T.F. vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeitnehmer im Strassenverkehr den angeschlossenen Organisationen, für die Verbesserung der Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung zu sorgen und insbesondere die Anwendung folgender Grundsätze anzustreben;

- 1.) Die Fahrer müssen von der zivilrechtlichen Haftung befreit sein.
- 2.) Es ist für den Arbeitgeber ungesetzlich, einem Kraftfahrer das Führen eines unversicherten Fahrzeugs vorzuschreiben oder zu gestatten.
- 3.) Das Gesetz muss für die Fortdauer des Versicherungsvertrages sorgen, vorzugsweise durch die Vorschrift, dass die Versicherungspolice trotz Eigentümerwechsels in Kraft bleibt, bis sie durch einen neuen Versicherungsvertrag ersetzt wird, und trotz Nichtzahlung der Versicherungsprämien, bis der Versicherer die zuständige Behörde vom Erlöschen der Versicherungspolice in Kenntnis gesetzt hat.
- 4.) Die Mindesthaftung der Versicherer (und der Verkehrsunternehmungen, die auf Grund des Gesetzes ihr eigener Versicherer sein dürfen) muss eine volle Entschädigung der Opfer von Verkehrsunfällen ermöglichen.
- 5.) Das Vorhandensein und die Fortdauer der Versicherungsverträge muss durch ein System der Aufsicht und Inspektion gesichert sein, das es der zuständigen Behörde zur Pflicht macht, soweit als möglich die Verwendung unversicherter Fahrzeuge zu verhindern und solche Fahrzeuge bei Entdeckung oder Anzeige sofort aus dem Verkehr zu entfernen."

Vielleicht die wichtigste der besprochenen Fragen war diejenige der Organisierung des europäischen Verkehrs, in andern Worten: Die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde. Diese von der I.T.F. schon 1944 erhobene Forderung bezweckt die Regelung und Leitung der Gesamtheit des europäischen Binnenverkehrs auf eine Weise, welche die heutige Verschwendung, die sich aus dem Nebeneinanderbestehen zahlreicher, auf nationale Zielsetzungen ausgerichteter Verkehrsapparate ergibt, ausschaltet und durch harmonische Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern die Zusammenfassung der europäischen Wirtschaft fördern und beschleunigen hilft. Eine solche Verkehrsbehörde könnte sich aus den heute bestehenden internationalen Organen, z.B. aus dem Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission, herausentwickeln. Die Auffassungen der Konferenz wurden schliesslich in folgender, einstimmig angenommener Entschliessung zusammengefasst:

"In der Erwägung, dass der europäische Verkehr nach dem Zweiten Weltkrieg genau wie früher organisiert wurde, d.h. um nationalen und privaten Einzelinteressen zu dienen;

In der Erwägung, dass die nationalen und privaten Rivalitäten auf dem Gebiet des Verkehrs zu wirtschaftlichen Ungereimt-

heiten führen, deren Kosten die europäischen Völker und in gewissem Masse auch die Transportarbeiter tragen müssen;

In der Erwägung, dass die Organisierung des europäischen Verkehrs auf eine Weise, welche den wirtschaftlichen Zusammenschluss Europas begünstigt und den Interessen der europäischen Gemeinschaft dient, noch aussteht;

In der Erwägung, dass die Interessen der Transportarbeiter mit dem Allgemeininteresse gleichbedeutend sind und jede Gruppe der beteiligten Arbeitnehmer veranlassen, sich für eine geeignete Organisierung ihres Verkehrszweiges einzusetzen;

In der Erwägung, dass das Problem einer rationellen Organisierung des Strassenverkehrs nur im Rahmen einer Organisierung des europäischen Verkehrs in seiner Gesamtheit lösbar ist;

In der Erwägung, dass die Nachkriegsereignisse auf dem Gebiete des Verkehrs die Richtigkeit des Vorschlags der I.T.F. auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde bestätigen;

In der Erwägung, dass die Beratungen im Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission zwar zur Abklärung des Problems der Organisierung des europäischen Verkehrs beitragen, jedoch auch das Zögern der europäischen Regierungen erkennen lassen, dieses Problem auf die Weise zu lösen, welche das Streben nach europäischer Einheit und das gesunde Wirtschaftsdenken verlangen;

In der Erwägung, dass die in den Organen des Europarates durchgeführten Beratungen über die Organisierung des europäischen Verkehrs, obschon sie bestätigen, dass der Vorschlag der I.T.F. eine praktische Lösung darstellt, bisher fruchtlos geblieben sind;

Erklärt die unter den Auspizien der I.T.F. vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeiter im Strassenverkehr die Zustimmung der Arbeitnehmer im Strassenverkehr zum Vorschlag der I.T.F. auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde mit einem Sonderorgan für den Strassenverkehr.

Sie ermutigt das Sekretariat der I.T.F., sich weiterhin der Tribüne des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission und jedes anderen sich ihm bietenden Mittels zu bedienen, um den Vorschlag der I.T.F. zu propagieren und zu rechtfertigen; und

Ersucht die angeschlossenen Organisationen und deren Mitglieder, von allen geeigneten Mitteln intensiv Gebrauch zu machen, um die öffentliche Meinung und die beteiligten Regierungen und Parlamente davon zu überzeugen, dass die Organisierung des Verkehrs einer Europäischen Verkehrsbehörde anvertraut werden muss."

Das gute Gelingen der Konferenz war nicht zuletzt auf die ausgezeichneten Vorkehrungen des V.H.T.L. zurückzuführen, der seinen Sitzungssaal zur Verfügung gestellt und auch sonst dafür gesorgt hatte, dass die Konferenzteilnehmer ihr Arbeitsprogramm in einem angenehmen Rahmen abwickeln konnten.

Neue Beschlüsse im Kampf
gegen falsche Flaggen-
wechsel bevorstehend

(ITF) Der Boykottausschuss der I.T.F., dessen Aufgabe die Bekämpfung unlauterer Methoden im Zusammenhang mit der Registrierung von Schiffen ist, führte am 28. und 29. April 1952 in London seine Fünfte Tagung durch. Der Ausschuss stellte mit tiefer Besorgnis fest, dass das Schiffahrtsvolumen, das ausserhalb der Länder eingetragen ist, von denen aus es eingesetzt wird, Befürchtung erregende Proportionen erreicht hat. Ein grosser Teil dieser Tonnage besteht aus veralteten Schiffen, die eine Drohung für die anerkannten Normen auf den Gebieten der Sicherheit und der sozialen Verhältnisse darstellen. Die Tatsache, dass praktisch auf den üblichen Rechts- und andern Wegen nicht an sie herangegangen werden kann, trägt noch zu der Schwere des Problems bei. In den Kreisen der Hafentarbeiter und Seeleute erinnert man sich, wie Schiffe mit niedrigen Normen in den Zwischenkriegsjahren sich rücksichtslos in den Wettbewerbskampf einschalteten, mit verheerenden Auswirkungen auf die Frachtsätze, sowie auf die Betriebssicherheit und die sozialen Verhältnisse in Schiffahrt und Häfen.

Die Hafentarbeitervertreter im Ausschuss vertraten die Ansicht, dass die Hafentarbeitergewerkschaften am Kampf in vorderster Linie beteiligt sein sollten. Es wurde deshalb beschlossen, an die I.T.F.-Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute die Empfehlung zu richten, die Aktion auf möglichst breite Grundlage zu stellen und die gegenwärtige Politik auf den Konferenzen der beiden Sektionen, die anlässlich des Kongresses der I.T.F. im kommenden Juli in Stockholm stattfinden werden, in diesem Lichte einer Prüfung zu unterziehen. Eine Vorberatung der Frage wird auf Tagungen der Sektionsausschüsse der Hafentarbeiter und Seeleute stattfinden, die im Laufe des Monats Mai in Antwerpen bzw. Genf zur Durchführung gelangen und die ersten Pläne für eine energische Kampagne ausarbeiten werden, an der beide Sektionen voll beteiligt sein sollen.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Grosser Erfolg der
GdED in den Betriebs-
rätewahlen

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands gibt bekannt, dass in den am 3. und 4. April 1952 durchgeführten örtlichen Betriebsrätewahlen bei der Deutschen Bundesbahn rund 85 % der 500.000 deutschen Eisenbahner für die Kandidaten dieser Gewerkschaft stimmten. Nach den Angaben der Gewerkschaft entfallen 16.929 örtliche Betriebsratssitze auf die GdED, 1.842 Sitze auf die Gewerkschaft der Beamten und -Anwärter (G.D.B.A.), 312 Sitze auf die Gewerkschaft der Lokomotivführer (G.D.L.) und 870 Sitze auf unorganisierte Kandidaten. Die Wahlbeteiligung betrug 91 %.

GROSSBRITANNIEN

Neue Lohnforderungen der
britischen Eisenbahner

(ITF) Der Generalsekretär des bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Eisenbahnerverbandes, J.B. Figgins, hat bekanntgegeben, dass seine Organisation eine bedeutende Lohnforderung stellen wird.

Figgins erklärt in der offiziellen Zeitung seiner Gewerkschaft, die Lohnforderung werde erhoben, weil die Löhne in Grossbritannien weit hinter den steigenden Lebenshaltungskosten zurückgeblieben seien. Gleich andern Gewerkschaften sehe sich der Eisenbahnerverband zum Handeln gezwungen, wenn er eine dauernde Herabsetzung

des Lebensstandards der britischen Eisenbahner verhindern wolle. Der Vorstand der Gewerkschaft habe den Beschluss auf baldige Einreichung der Lohnforderung gefasst, nachdem zahlreiche Ortsgruppen aus allen Teilen des Landes in Resolutionen höhere Löhne gefordert hätten.

Figgins weist in seinem Artikel darauf hin, dass gerade in diesem Augenblick ein Höchstmass an Einheit unbedingt erforderlich ist. Der Vorstand seiner Gewerkschaft habe deshalb um Einberufung einer gemeinsamen Sitzung mit den Vorständen der Gewerkschaften der Lokführer und -heizer und der Gehaltsempfänger im Verkehr (die ebenfalls der I.T.F. angehören) ersucht.

Man erinnert sich, dass im vergangenen Februar zwischen der Eisenbahnverwaltung und den drei Eisenbahnergewerkschaften eine Lohn-erhöhung von 7½ % ab 1. Januar 1952 vereinbart wurde.

JAPAN

Proteststreik gegen antigewerkschaftliche Gesetzesvorlagen

(ITF) Am 18. April 1952 kam es in Japan auf zahlreichen Linien zu einem völligen Stillstand des Eisenbahnbetriebs, als die bei der I.T.F. angeschlossenen japanischen

Eisenbahner und über eine Million anderer Gewerkschaftler zum Protest gegen das von der japanischen Regierung vorgelegte "Gesetz zur Verhinderung umstürz. erischer Bestrebungen" und andere gewerkschaftsfeindliche Gesetze gemeinsam in den Streik traten.

Der Streik, an dem sich die Mitglieder von 12 grossen japanischen Gewerkschaften beteiligten, wurde von Beobachtern als eine der eindrücklichsten Kundgebungen der gewerkschaftlichen Einheit bezeichnet, die bisher stattgefunden haben. Unter den an der Demonstration teilnehmenden Gewerkschaften befand sich eine weitere I.T.F.-Organisation der grosse japanische Seeleuteverband.

Man erinnert sich, dass sowohl die I.T.F. als auch der Internationale Bund Freier Gewerkschaften unlängst beim japanischen Premierminister gegen die beabsichtigte Einführung gewerkschaftsfeindlicher Gesetze protestiert haben.

VEREINIGTE STAATEN

Ein guter Anfang im Kampf um höhere Arbeits- losenunterstützung

(ITF) In der ersten Hälfte des Monats April 1952 erzielten die 23 grossen amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften einen bemerkenswerten Erfolg in ihren Bemühungen um

die Einführung gesetzgeberischer Massnahmen zur Erhöhung der Versicherungsleistungen im Rahmen des Eisenbahn - Arbeitslosenversicherungsgesetzes.

Der Ausschuss des Repräsentantenhauses für Bundesstaatlichen Verkehr (Interstate Commerce Committee) pflichtete ohne Gegenstimmen einem von seinem Vorsitzenden befürworteten Gesetzesentwurf bei, der die bei Arbeitslosigkeit und Krankheit auf Grund des Gesetzes zu zahlenden Leistungen um 30 bis 60 % erhöhen würde. Der Gesetzesentwurf wird von allen 23 grossen Eisenbahnergewerkschaften, die zusammen fast 1.500.000 Eisenbahner vertreten, unterstützt.

Die Gewerkschaftszeitung der amerikanischen Eisenbahner, "Labor", erklärt, dass der Gesetzesentwurf ein Tagegeld für arbeitslose und kranke Eisenbahner von \$3.00 bis \$7.50, je nach dem Lohneinkommen im vorhergehenden Jahr, vorsieht, gegenüber den jetzigen Leistungen von \$1.74 bis \$5.00.

Die gegenwärtigen Versicherungsleistungen wurden 1940 eingeführt und blieben seither, mit Ausnahme geringfügiger Veränderungen im Jahre 1946, unverändert. Inzwischen war jedoch ein scharfer Anstieg der Löhne und der Lebenshaltungskosten zu verzeichnen, wodurch die alten Versicherungsleistungen einen Teil ihres Wertes verloren haben.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Die Londoner Taxichauffeure fordern Einstellung der Ausgabe neuer Genehmigungen

(ITF) Am 21. April 1952 sprach eine Abordnung der Sektion der Taxichauffeure innerhalb des bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Transportarbeiterverbandes unter Anführung des Generalsekretärs

der Gewerkschaft, A. Deakin, beim britischen Innenministerium vor, um eine zeitweilige Einstellung der Ausgabe neuer Genehmigungen im Gebiet von London zu verlangen.

Die Abordnung brachte die Befürchtung der Taxichauffeure zum Ausdruck, dass infolge der geringeren Zahl der Taxis und der Zulassung weiterer Taxichauffeure die Arbeitslosigkeit zunehmen wird. Seit Dezember 1950 fiel die Zahl der Taxis von 6.799 auf 5.948, während die Zahl der Chauffeure von 9.101 auf 9.249 anstieg.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung für die Leichterbesatzungen auf der Themse empfohlen

(ITF) Eine Lohnerhöhung für mehr als 4.000 Leichterarbeiter auf der Themse ist von dem britischen Arbeitsschiedsgericht empfohlen worden, das sich mit der Forderung

der Arbeiter nach Erhöhung ihrer Wochenzulage von 13 Schilling auf £1/13/- befasst hatte. Der Schiedsspruch gewährt den über 2.000 im Hafen beschäftigten Leichterarbeitern eine Erhöhung von 10 Schilling pro Woche, denjenigen im Umschlag von Massengütern, die auf dem Wasserweg an ihren Bestimmungsort befördert werden, 14 Schilling pro Woche. Die Erhöhungen treten rückwirkend ab 7. Januar 1952 in Kraft.

SEELEUTE

DÄNEMARK

Lohnerhöhungen für Schiffsheizer

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene dänische Schiffsheizergewerkschaft hat vor kurzem gemeinsam mit dem dänischen

Seeleuteverband einen neuen Tarifvertrag mit der dänischen Reedervereinigung abgeschlossen. Nachstehend machen wir einige Angaben über die neuen Monatsheuern, die ab 1. März 1952 an die Mitglieder der Gewerkschaft gezahlt werden:

<u>Kategorie</u>	<u>Grundheuer</u>	<u>Teuerungszulage</u>	<u>Insgesamt</u>
Hilfskesselwärter, Lagerhalter	Kr. 305.00 *)	Kr. 240.50	Kr. 635.50
Heizer, Motorenmann ..	Kr. 359.00	Kr. 249.50	Kr. 608.50
Trimmer	Kr. 295.00	Kr. 249.50	Kr. 544.50

*) £1 = Kr. 19.34.

Ausserdem wird an alle Kategorien ein "Schmutzgeld" von Kr. 24.28 im Monat gezahlt. Die Ueberstundensätze für Arbeit an Wochentagen wurden wie folgt neu festgesetzt:

Hilfskesselwärter, Lagerhalter Kr. 2.25 pro halbe Stunde
Heizer, Motorenmann Kr. 2.16 pro halbe Stunde
Trimmer Kr. 1.96 pro halbe Stunde

Die Ueberstundensätze für Arbeit an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen betragen für dieselben Kategorien Kr. 2.79, bzw. Kr. 2.68 und Kr. 2.42.

FINNLAND

Einzelheiten der neuen Lohnregelung

(ITF) Wir sind nun in der Lage, weitere Einzelheiten der Lohnregelung bekanntzugeben, welche der bei der I.T.F. angeschlossene

finnische Seeleuteverband am 11. April 1952 mit den finnischen Reedern vereinbarte, nachdem er gedroht hatte, am 12. April einen Streik auszulösen.

Der neue Vertrag sieht eine Erhöhung von 10 % für alle Ersten Stewarde und Stewardessen auf Schiffen mit 26 und mehr Besatzungsmitgliedern vor, 8 % für Köche, Zimmerleute, Bootsleute und Hilfskesselwärter und 5 % für alle übrigen Kategorien. In der Ozeanschifffahrt wird ausserdem eine Sonderzulage von 5 % gezahlt.

GROSSBRITANNIEN

Fähigkeitszeugnisse für Vollmatrosen

(ITF) Der britische Verkehrsminister hat auf Grund des Handelsschifffahrtsgesetzes von 1948 Vorschriften erlassen über die Aus-

stellung von Fähigkeitszeugnissen in der Handelsschifffahrt.

Gegenwärtig wird ein Seemann, der drei Jahre lang in der Decksabteilung zur See gefahren ist, ohne besondere Prüfung zum Vollmatrosen befördert. Nach den neuen Vorschriften müssen die Seeleute vor der Beförderung zum Vollmatrosen eine Prüfung ablegen. In den Vorschriften ist allerdings vorgesehen, dass Seeleute, die am oder vor dem 1. Mai 1952 als Vollmatrose oder in einer gleichwertigen oder höheren Stellung in der Decksabteilung Dienst taten, das Fähigkeitszeugnis für Vollmatrosen erhalten können, ohne sich einer Prüfung zu unterziehen.

Die Prüfungen für das neue Fähigkeitszeugnis beginnen am 1. Mai 1952, d.h. im Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Vorschriften. Sie gelten gleichzeitig als Prüfungen für die Ausstellung von Fähigkeitszeugnissen als "tüchtiger Decksmann". Die Vorschriften, welche die Durchführung des Seefahrts-Arbeitsübereinkommens Nr. 74 bezüglich des Fähigkeitszeugnisses der Vollmatrosen betreffen, sehen vor, dass ab 1. Mai 1953 nur solche Seeleute auf einem in Grossbritannien registrierten Schiff anheuern können, die sich im Besitz des neuen Zeugnisses befinden.

KANADA

Lohnerhöhungen und kürzere Arbeitszeit

(ITF) Der kanadische Unterverband der bei der I.T.F. angeschlossenen "Seafarers' International Union" meldet, dass er die im Namen seiner

6.000 Mitglieder auf den Grossen Seen geführten Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen hat.

Der neue Vertrag, der bis zum Januar 1953 befristet ist, bringt eine allgemeine Lohnerhöhung von \$25 pro Monat. Er führt ausserdem die 40-Stundenwoche ein. Die Seeleute erhalten beim Anlegen in einem

Hafen einen freien Tag. Während der Fahrt sind sie zwischen Sonnabend früh um 06.00 Uhr und Montagabend um 18.00 Uhr vom Dienst befreit, ausgenommen für Arbeiten, die zur Weiterfahrt unbedingt erforderlich sind.

Der Ueberstundensatz ist ebenfalls erhöht worden. Für Erste Köche beträgt er jetzt \$1.00 pro Stunde anstatt 90 Cent. Steuerer, Schmierer, Heizer und Wächter erhalten 90 Cent pro Stunde anstatt 80 Cent, Zweite Köche und Deckspersonal erhalten 80 Cent pro Stunde.

Hier sind einige Beispiele der neuen Monatsheuern:

	<u>Neu</u>	<u>Alt</u>
Erster Koch (Seen)	\$280	\$255
Erster Koch (Kanäle).....	\$270	\$245
Steuerer	\$230	\$205
Wächter	\$205	\$182.50
Decksmann	\$190	\$170
Schmierer	\$230	\$205
Heizer	\$220	\$197.50

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEIZ

Deutsches Flugpersonal
für SWISSAIR

(ITF) Nach einer kürzlich hier eingegangenen Meldung beabsichtigt die schweizerische Fluggesellschaft SWISSAIR, im Sommer 1952 deutsches

Flugzeugpersonal zu beschäftigen. Zunächst soll die Anstellung von 20 deutschen Piloten und 12 Bordfunkern erfolgen. Einige davon befinden sich bereits im Dienste der SWISSAIR und werden nach einem Ausbildungslehrgang als Zweite Piloten bzw. als Bordfunker Verwendung finden.
