



## 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. 16/17

1. September 1952

EISENBAHNER

INTERNATIONAL

Die Stockholmer Konferenz  
der Eisenbahnersektion  
der I.T.F.

(ITF) Die Eisenbahnersektion der I.T.F. schenkte auf ihrer Konferenz, die am 18. Juli in Stockholm stattfand, den beiden verwandten Problemen der Errichtung einer Europäischen

Verkehrsbehörde und der Koordinierung der Verkehrsträger besondere Aufmerksamkeit.

Die Sektion war der Meinung, dass es nützlich wäre, einen europäischen Ausschuss einzusetzen, der von Zeit zu Zeit zusammentreten würde, um sich mit der Tätigkeit amtlicher und privater Körperschaften zu befassen, wie auch mit wichtigen Veröffentlichungen, die die Europäische Verkehrsbehörde betreffen. Sie beschloss deshalb, diesen Gedanken als Anregung an den Kongress und das Exekutivkomitee weiterzuleiten.

Die Sektion war auch der Ansicht, dass die Frage der Verkehrs-koordinierung von einer Tagung besprochen werden sollte, an der Vertreter aller berührten Sektionen teilnehmen. Sie empfahl, dass dieser Tagung ein Bericht vorgelegt wird, der auf die wirtschaftlichen, sozialen und internationalen Aspekte des Problems hinweist und den Entwurf einer Entschliessung über die Grundsätze enthält, die, unter besonderer Berücksichtigung Europas, für jede Verkehrspolitik massgebend sein sollten. Die Sektion ersuchte ausserdem um Aufnahme der Koordinierungsfrage auf die Tagesordnung des I.T.F.-Kongresses 1954.

Unter den Fragen, mit denen die Eisenbahnersektion sich in der nahen Zukunft befassen wird, befinden sich das neuzeitliche Signal- und Fernmeldewesen und seine Auswirkungen auf die Eisenbahner, die Sicherheit der Bahnunterhaltungsarbeiter, sowie die Organisierung des bahnärztlichen Dienstes und des Gesundheitsschutzes auf den Eisenbahnen.

Kollege G. Devaux, Generalsekretär der Eisenbahnersektion der belgischen Gewerkschaft des Oeffentlichen Dienstes, wurde zum Sektionsvorsitzenden bis zum nächsten Kongress gewählt. Die Vertreter der italienischen Eisenbahner luden die Sektion ein, ihre nächste Konferenz in Rom durchzuführen.

Die Konferenz nahm folgende Entschliessung über die Arbeitsbedingungen der Lokführer im elektrischen Betrieb an:

"Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Eisenbahner haben anlässlich der Internationalen Konferenz am 18. Juli in Stockholm festgestellt,

dass die elektrische Zugförderung der Eisenbahnen Rationalisierungsmassnahmen ermöglicht, die zu einer bedeutenden Leistungssteigerung des Lokomotivpersonals führen,

dass die Arbeiter ein Anrecht darauf haben, der durch technische Fortschritte erzielten Vorteile teilhaftig zu werden und dass es jedem Gerechtigkeitssinn widersprechen würde, wenn derartige Fortschritte zum Anlass genommen würden, die Arbeitsverhältnisse zu verschlechtern,

dass die elektrische Zugförderung vom Lokomotivpersonal berufliche Kenntnisse und Eignungen voraussetzt, welche denjenigen des Lokomotivpersonals im Dampfdienst ebenbürtig sind,

dass die auf dem Lokomotivpersonal lastende Verantwortung in beiden Fällen dieselbe ist, und

erklärt, dass zwischen dem Lokomotivpersonal beider Zugförderungsarten hinsichtlich Entlohnung und Bewertung des Berufes unter keinen Umständen ein Unterschied gemacht werden kann."

#### GROSSBRITANNIEN

Lohnforderungen  
wiederrum abgelehnt

(ITF) Auf einer am 28. Juli durchgeführten gemeinsamen Sitzung lehnte die britische Eisenbahnverwaltung zum zweiten Mal die Lohnforderung der

drei bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften ab.

Die Forderung, die auf eine allgemeine Lohnerhöhung von 10 % und einen Zuschlag von 50 % für Arbeit am Sonnabendnachmittag lautet, wurde von den Gewerkschaften im vergangenen Mai zum ersten Mal vorgebracht. Sie wurde von der Eisenbahnverwaltung am 23. Juni abgelehnt.

Die Vorstände der drei Gewerkschaften - National Union of Railwaymen, Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, Transport Salaried Staffs' Association - werden nun einzeln zusammentreten, um darüber zu entscheiden, ob die Forderung den Schlichtungsstellen vorzulegen ist.

Lohnforderung der  
britischen Werkstätten-  
arbeiter abgelehnt

(ITF) Ein britisches Arbeitsgericht hat eine Forderung der 126.000 Werkstättenarbeiter der britischen Bahnen nach höheren Löhnen für Arbeit an öffentlichen Feiertagen

und Bezahlung dieser Feiertage, wenn nicht gearbeitet wird, am 23. Juli abgelehnt.

KANADA

11 % Lohnerhöhung  
für Zugführer

(ITF) Im Laufe des Monats Juli gab die kanadische Gewerkschaft der Zugführer den Abschluss eines Lohnvertrages mit einer der beiden

grossen kanadischen Eisenbahngesellschaften (Canadian National Railway) bekannt, der die Zugführerlöhne in allen Regionen um 11 % erhöht. Die neue Vereinbarung tritt rückwirkend ab 16. Mai 1952 in Kraft und ist bis zum 25. Juni 1953 befristet. Verhandlungen mit der andern Gesellschaft (Canadian Pacific Railway) dauern noch an.

Nach später eingetroffenen Meldungen hat auch die Lokführergewerkschaft mit den beiden Gesellschaften eine Lohnerhöhung von 11 % vereinbart.

Die Verhandlungen über die Forderung der kanadischen Gewerkschaften des nichtfahrenden Personals nach Erhöhung des Stundenlohns um 45 Cent, Einführung der gleitenden Lohnskala und des Gewerkschaftszwangs, brachen kurz nach ihrer Eröffnung zusammen. Auf Ersuchen beider Verhandlungspartner wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnerhöhung  
für Zugführer

(ITF) Am 24. Juni 1952 wurde in dem zwei Jahre alten Streit zwischen der amerikanischen Gewerkschaft der Zugführer und der Pullman-Gesellschaft

eine Verständigung erzielt und damit der Streik vermieden, den die Gewerkschaft auf den 29. Juli festgesetzt hatte. Die Vereinbarung umfasst eine allgemeine Erhöhung der Stundenlohnsätze um 12½ Cent, die Einführung der gleitenden Lohnskala und den Verzicht auf weitere Änderungen bis zum 1. Oktober 1953.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

INTERNATIONAL

Die Strassentransport-  
arbeiter der I.T.F.  
fordern Durchführung des  
internationalen  
Lastenheftes

(ITF) Die Hauptfrage, mit der sich die I.T.F.-Sektion der Strassentransportarbeiter auf ihren zwei Sitzungen befasste, die anlässlich des Stockholmer Kongresses stattfanden, war die Durchführung des Lastenheftes der Europäischen

Wirtschaftskommission für den internationalen europäischen Strassenverkehr.

Die Bestimmungen des Lastenheftes, die sich auf die Arbeitsbedingungen und insbesondere die Arbeitszeit beziehen, wurden von der Europäischen Wirtschaftskommission dem Binnenverkehrsausschuss der I.A.O. zur Ausarbeitung übertragen und von diesem auf einer im Dezember 1951 in Nervi durchgeführten Konferenz besprochen.

Der Sektionssekretär, Kollege Tofahrn, berichtete, dass das Ergebnis der Konferenz von Nervi nicht endgültig feststehe. Die Vertreter einiger Verkehrsministerien hätten den Standpunkt eingenommen, dass sie durch die Stellungnahme der Vertreter ihrer eigenen Arbeitsministerien nicht gebunden sind. Infolgedessen seien die Besprechungen in dieser Frage unterbrochen worden und würden erst im Oktober wieder aufgenommen. In der Zwischenzeit werde die Europäische Wirtschaftskommission sich mit den Verkehrsministerien in Verbindung setzen, die Internationale Arbeitsorganisation mit den Arbeitsministerien.

Nach Anhören dieses Berichtes beschloss die Sektionskonferenz, die beteiligten Gewerkschaften um nachdrückliche Vorstellungen bei ihren Regierungen zu ersuchen, damit das in Nervi von den Vertretern der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer vereinbarte Lastenheft unverändert beibehalten wird.

Die Konferenz bestätigte den Kollegen Hjalmar Svensson vom schwedischen Transportarbeiterverband als Sektionsvorsitzenden bis zum nächsten Kongress der I.T.F.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Lohnforderung des Autobuspersonals

(ITF) Die Delegierten von rund 60.000 im Omnibus- und Trolleybusverkehr beschäftigten Arbeitnehmern der Londoner Verkehrsverwaltung beschlossen am 20. August in London, an ihrer Forderung nach einer beträchtlichen Lohnerhöhung festzuhalten und sie, wenn keine befriedigende Regelung erzielt werden kann, den Schlichtungsorganen zu unterbreiten. Die Verhandlungen mit der Verkehrsverwaltung dauern seit Juni an. Ähnliche Forderungen im Namen von 60.000 Arbeitnehmern städtischer Verkehrsbetriebe und 100.000 Arbeitnehmern der ländlichen Autobusgesellschaften sind bereits nach ihrer Ablehnung durch die Arbeitgeber an die Schlichtungsstellen überwiesen worden.

##### Höhere Löhne im Strassentransport

(ITF) Eine neue Lohnverordnung erhöht die Wochenlöhne erwachsener Arbeitnehmer im britischen Strassentransport ab 15. August 1952 um 5s. Jugendliche erhalten eine ähnliche Erhöhung.

#### BINNENSCHIFFER

#### INTERNATIONAL

##### Die Binnenschiffer der I.T.F. besprechen Rhein- schifferabkommen

(ITF) Die Binnenschiffersektion der I.T.F. trat am 22. Juli in Stockholm zu einer Konferenz zusammen. Anwesend waren Vertreter der angeschlossenen Gewerkschaften in Belgien, Deutschland, Finnland, Holland, Japan, Oesterreich und Schweiz. Th. Smeding, Holland, wurde einstimmig als Sektionsvorsitzender wiedergewählt.

Ein grosser Teil der Diskussion drehte sich um die beiden internationalen Abkommen über die soziale Sicherheit bzw. die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer.

Die Konferenz nahm zur Kenntnis, dass beide Kammern des niederländischen Parlamentes das Abkommen über die soziale Sicherheit ratifiziert haben und dass dem belgischen Parlament ein entspr. Gesetzesentwurf vorliegt. Angesichts der Tatsache, dass die übrigen Rheinuferstaaten dem Abkommen bereits ihre endgültige Zustimmung gegeben haben, darf angenommen werden, dass sein Inkrafttreten nicht mehr lange auf sich warten lassen wird.

Die Konferenz beauftragte deshalb den Sekretär, mit der Rheinzentralcommission, der nach dem Wortlaut des Abkommens die Schaffung der erforderlichen Verwaltungsorgane übertragen ist, Verbindung aufzunehmen, um festzustellen, ob solche Schritte unternommen worden sind, und notfalls auf ihre unverzügliche Ergreifung zu drängen.

Das Abkommen über die Arbeitsbedingungen ist bisher erst von der Deutschen Bundesrepublik ratifiziert worden. Belgien bereitet die Ratifizierung vor, die Schweiz dagegen hat das Abkommen noch nicht einmal unterzeichnet. Dieser Umstand hat anscheinend andere Regierungen, besonders diejenige Hollands, bewogen, die Ratifizierung aufzuschieben.

Die Konferenz erklärte in unmissverständlicher Weise, dass die Gewerkschaften eine solche Haltung nicht dulden können. Die Gewerkschaften sollen sich in ihren eigenen Ländern nachdrücklich für die Ratifizierung des Abkommens einsetzen. Wenn diese einmal von der Mehrzahl der beteiligten Staaten vollzogen ist, werden die andern moralisch verpflichtet sein, ihnen Folge zu leisten, weil das Abkommen erst nach Ratifizierung durch alle Rheinuferstaaten und Belgien in Kraft treten kann.

Die Tagung beschloss, bis zum Jahresende noch keine internationalen Schritte zu unternehmen, damit die einzelnen Gewerkschaften Gelegenheit haben, sich in ihren eigenen Ländern für die Ratifizierung des Abkommens einzusetzen. Alsdann wird es Aufgabe des Sektionsausschusses sein, zu prüfen, ob internationale Massnahmen erforderlich sind.

Mittlerweile wird die I.T.F. ein Manifest an die Rheinschiffer veröffentlichen, das sie um ihre Mitwirkung in den Bemühungen um die Ratifizierung der beiden Abkommen ersucht.

#### HAFENARBEITER

##### INTERNATIONAL

Die Stockholmer Konferenz  
der Hafendarbeitersektion  
der I.T.F.

(ITF) Die Hafendarbeitersektion der I.T.F. trat am 18. Juli 1952 in Stockholm zu einer Sektionskonferenz zusammen. Anwesend waren 29 Vertreter aus 12 Ländern.

Kollege R. Dekeyzer vom belgischen Transportarbeiterverband wurde zum Sektionsvorsitzenden gewählt.

Eine der wichtigsten Fragen, mit denen sich die Konferenz befasste, war diejenige der falschen Flaggenwechsel und unternormalen Schiffe. Die Empfehlungen zur Boykottkampagne der I.T.F. (siehe Bericht über die Tagung der Seeleute) wurden einstimmig gutgeheissen. Insbesondere stimmte man den Vorschlägen zu, dass möglichst alle Hafendarbeiter- und Seeleutegewerkschaften an der Kampagne teilnehmen sollen, und dass dem Mechanismus der Kampagne besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, damit einmal begonnene Aktionen gegen unternormale Fahrzeuge in andern Häfen und Ländern fortgesetzt werden. Es wurde auch bestimmt, dass nicht mehr Lohnzuschläge für die Besatzungen der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten gefordert werden, sondern dass die Reeder aufgefordert werden sollen, Beiträge an eine internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute zu leisten.

Im Verlauf der Aussprache über den Tätigkeitsbericht wurde vereinbart, dass ein zusätzliches Uebereinkommen zu fordern ist, um das internationale Hafendarbeitsübereinkommen der I.A.O. aus dem Jahre 1932, das in hohem Masse an die Verbesserung des Arbeitsschutzes in den Häfen beigetragen hat, den heutigen Verhältnissen anzupassen.

Die Entschliessung der Tagung des Binnenverkehrsausschusses der I.A.O. von Nervi über die internationale Beschränkung der Traglast des einzelnen Hafendarbeiters wurde zur Kenntnis

genommen. Die Konferenz gab der Hoffnung Ausdruck, dass diese Entschliessung den Hafentarbeitergewerkschaften in ihren Bestrebungen im eigenen Lande von Nutzen sein wird. Die Angelegenheit wird jedoch weiterverfolgt. Wenn die Entschliessung nicht in befriedigender Masse durchgeführt wird, sollen weitere internationale Schritte erwogen werden.

Ausserdem befasste sich die Konferenz mit der Frage einer ausreichenden Hafeninspektion. Die finnische allgemeine Arbeitergewerkschaft hatte dazu einen Antrag vorgelegt, der die Trennung der Hafeninspektion von der allgemeinen Fabrikinspektion forderte. Die Schlussfolgerungen der Konferenz zu dieser Frage wurden in folgender Entschliessung festgehalten:

"Angesichts der grossen Bedeutung der Schaffung möglichst guter Sicherheitsverhältnisse in den Häfen, und angesichts der Tatsache, dass in dieser Hinsicht in verschiedenen Ländern Raum für eine bedeutende Verbesserung vorhanden ist,

Fordert die anlässlich des 22. Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation am 18. Juli 1952 in Stockholm tagende Hafentarbeiterkonferenz die Regierungen eindringlich auf, dieser Frage grösstmögliche Aufmerksamkeit zu schenken im Hinblick auf die Einführung möglichst guter Sicherheitsvorschriften in den Häfen und insbesondere auch einer Hafeninspektion, die die volle Einhaltung dieser Vorschriften gewährleistet,

Die Konferenz weist auf die Vorteile einer besonderen Hafeninspektion in den Hauptzentren des Güterumschlags bzw. einer Verknüpfung dieser Aufsicht mit der allgemeinen Fabrikinspektion in kleineren Häfen hin,

Sie fordert die angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften auf, Vorstellungen zu unternehmen, die geeignet sind, zu der erforderlichen Verbesserung der Sicherheitsvorschriften und der Inspektion in den Häfen zu führen,

Sie beauftragt das Sekretariat der I.T.F., Auskünfte über die Verfahren der Hafeninspektion in den verschiedenen Ländern zusammenzutragen und den interessierten Gewerkschaften zur Verfügung zu stellen."

In den Sektionsausschuss der Hafentarbeiter wurden für die kommende Amtszeit gewählt: R. Dekeyzer (Belgien, Vorsitzender), E. Borg (Dänemark), P. Ferri-Pisani (Frankreich), H. Hildebrand (Deutschland), R. Laan (Holland), A. Maffei (Italien), L.S. Olsen (Norwegen), A. Flenström (Schweden), A. Bird (Grossbritannien) und J. Ryan (Vereinigte Staaten).

Die Stockholmer gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute

(ITF) Am 18. Juli 1952 fand in Stockholm eine gemeinsame Konferenz der I.T.F.-Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute statt, um die Frage zu besprechen,

ob die Kampagne der I.T.F. gegen unternormale Schiffe und Missbräuche in der Schifffahrt auf eine breitere Basis zu stellen ist.

Es wurde vereinbart, die Führung der Aktion einem internationalen Kampfausschuss anzuvertrauen. Ausserdem werden überall, wo es nötig ist, nationale Kampfausschüsse eingesetzt, die aus

Seeleute- und Hafenarbeitsvertretern bestehen, und die unter der Leitung des internationalen Kampfausschusses für Kontinuität und Koordinierung der Bestrebungen auf nationaler Ebene sorgen. Die angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeitsgewerkschaften wurden um Nominierungen für den Posten des besonderen Funktionärs ersucht, der mit der täglichen Leitung der Kampagne beauftragt sein wird.

Auf Anregung der Seeleutevertreter wurde beschlossen, in Zukunft nicht mehr Lohnzuschläge für die Besatzungen panamaischer und ähnlicher Fahrzeuge neben britischen Heuern zu fordern. Dagegen wurde die Errichtung einer internationalen Wohlfahrtskasse für Seeleute vorgeschlagen. Ihre Leitung wurde einem Verwaltungsausschuss anvertraut, dem drei Hafenarbeiter- und drei Seeleutevertreter angehören. Die Wohlfahrtskasse wird der Finanzierung der vom Ausschuss der Seeleutesektion der I.T.F. sanktionierten Wohlfahrts- und verwandten Tätigkeit dienen.

#### FINNLAND

Neuer Kollektivvertrag (ITF) Die finnische allgemeine Arbeitergewerkschaft (ein I.T.F.-Mitglied) meldet den erfolgreichen Abschluss von Verhandlungen über einen neuen, verbesserten Tarifvertrag für die finnischen Hafenarbeiter. Der letzte Vertrag wurde im Januar 1952 gekündigt.

Der neue Tarifvertrag sieht die Errichtung einer Krankenkasse, die Verkürzung der Arbeitszeit an Sonnabenden von 6½ auf 5 Std. (45-Stundenwoche) und eine Erhöhung des Tag- und Stücklohns vor. Ausserdem enthält er Einzelheiten über die Durchführung der Sicherheitsvorschriften des internationalen Hafenarbeitsübereinkommens von 1932, das von Finnland im Jahre 1948 ratifiziert wurde.

#### SCHWEDEN

Göteborger Hafenarbeiter verlangen gesicherte Beschäftigung (ITF) Aus Göteborg wird ein beträchtliches Absinken der Zahl der beschäftigten Hafenarbeiter in den letzten Monaten gemeldet. Auf Grund einer Vereinbarung gibt es in diesem Hafen 1.350 regelmässige Arbeiter, eine Reserve von 400 Arbeitern und eine schwankende Zahl von Gelegenheitsarbeitern. Die Zahl der in den Monaten April bis Juni 1952 durchschnittlich pro Tag beschäftigten Hafenarbeiter weist einen bedeutenden Rückgang auf:

	<u>Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter</u>
April .....	1.339
Mai .....	1.108
Juni (Beginn der Urlaubszeit, in der gewöhnlich zusätzliche Arbeitskräfte erforderlich sind) .....	1.187

Endgültige Angaben für den Monat Juli liegen noch nicht vor. Die Zahl der Beschäftigten wird jedoch wahrscheinlich um rund 15 % unter der für den Monat Juni liegen.

Befürchtungen über die Möglichkeit weiterer Arbeitslosigkeit unter den Hafenarbeitern haben zu einem Beschluss ihrer Gewerkschaft geführt, eine Forderung nach garantierter Beschäftigung und Löhnen vorzulegen. Ausserdem wird man sich an die Stadtbehörden wenden, damit für die beschäftigungslosen Hafenarbeiter andere Arbeit gefunden werden kann.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnforderung der  
Neuyorker Hafearbeiter'

(ITF) Auf Grund einer Klausel des im vergangenen Oktober unterzeichneten zweijährigen Vertrages zwischen der "International Longshoremen's Association" und der "New York Shipping Association" (siehe Pressebericht Nr. 21/22 vom 29.10.1951) finden gegenwärtig Lohnverhandlungen statt. Die Forderungen der Hafearbeitergewerkschaft lauten:

Erhöhung des normalen Stundenlohnsatzes auf \$2.60 und des Lohnsatzes für Ueberzeit, Sonnabende, Sonn- und Feiertage auf \$3.90.

Eine bessere Pensionsordnung einschl. einer Erhöhung des Arbeitgeberbeitrags, der jetzt 5 Cent pro Stunde beträgt, damit die Monatspension von \$50 auf \$100 erhöht werden kann.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Wichtige Beschlüsse der  
Seeleutekonferenz der I.T.F.

(ITF) Die Seeleutesektion der I.T.F. führte am 18. und 19. Juli in Stockholm drei Sitzungen durch. 52 Vertreter angeschlossener

Seeleutegewerkschaften aus 17 Ländern nahmen daran teil. D.S. Tennant (Britischer Schiffsoffiziersverband) und T. Yates (Britischer Seeleuteverband) wurden zum Vorsitzenden der Sektion bzw. zu dessen Stellvertreter gewählt.

Die Konferenz besprach einen Bericht des Sekretariats über die Frage der falschen Flaggenwechsel und unternormalen Schiffe. Es war daraus zu entnehmen, dass die Bedrohung durch falsche Flaggenwechsel immer ernster wird und dass die auf ihre Abwendung gerichteten Bestrebungen der organisierten Seeleute nur einen Teilerfolg erzielt hatten. Es zeigte sich, dass der Enderfolg von einer direkteren Beteiligung der Hafearbeiter abhängt.

Nach der Mitteilung des Generalsekretärs, dass die Hafearbeitersektion ihre Bereitschaft erklärt hatte, an der in Aussicht genommenen umfassenderen Kampagne vollen Anteil zu nehmen, genehmigte die Konferenz folgende Empfehlungen des Boykottausschusses und des Sektionsausschusses der Seeleute:

- 1) Die Aktion der I.T.F. gegen die Drohung der unternormalen Schiffe ist mit äusserster Kraft weiterzuführen.
- 2) Die Hafearbeitergewerkschaften sind von nun an am Kampf direkt zu beteiligen, weil die Untergrabung der Sozial- und Sicherheitsnormen in der Schifffahrt letzten Endes auch die Verhältnisse in den Häfen in Mitleidenschaft ziehen muss.
- 3) Die Lohnpolitik der I.T.F. hinsichtlich der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten ist zu revidieren.
- 4) Verschiedene Organisations- und Verwaltungsmassnahmen sind zu ergreifen, um die I.T.F.-Kampagne auf eine wirksame Grundlage zu stellen, einschliesslich:
  - a) Umwandlung des Boykottausschusses zu einem internationalen Kampfausschuss zwecks Förderung guter Verhältnisse;



- b) Bildung nationaler Kampfausschüsse, wo nötig, die aus Hafendarbeiter- und Seeleutevertretern bestehen, unter der Leitung eines Internationalen Kampfausschusses arbeiten und für Kontinuität und Koordinierung der Bestrebungen auf nationaler Ebene sorgen;
  - c) Einstellung eines besonderen Funktionärs im Sekretariat der I.T.F. zum Zwecke der internationalen Leitung der Kampagne unter der Aufsicht des Generalsekretärs.
- 5) Die Frage der gemeinsamen Kampagne ist von den Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute auf einer gemeinsamen während des Kongresses durchzuführenden Konferenz zu besprechen."

Weitere Einzelheiten über diese Empfehlungen sind in dem in dieser Nummer enthaltenen Bericht über die gemeinsame Konferenz der Hafendarbeiter- und Seeleutesektion zu finden.

Nach einer kurzen Aussprache über internationale Schifffahrtspolitik entwarf die Konferenz folgende Entschliessung, die später vom Kongress angenommen wurde:

"Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

Bedauert, dass das Uebereinkommen über die Schaffung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtsorganisation vier Jahre nach seiner Annahme durch eine Konferenz der Vereinten Nationen, an der die Regierungen von nahezu 70 Staaten teilnahmen, darunter diejenigen aller grossen Seefahrtsnationen der Welt, bei weitem noch nicht die erforderliche Zahl von Unterschriften erhalten hat;

Er ist der Auffassung, dass die Nichtdurchführung eines so wichtigen Instruments nicht nur die Lösung der in der Schifffahrt herrschenden Schwierigkeiten behindert, sondern auch berechnet ist, die Leistungsfähigkeit der Organisation der Vereinten Nationen herabzusetzen und damit die Aussicht auf Lösung der vielen allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Welt zu verringern;

Er stellt fest, dass die derzeitige Tendenz in der Welt-schifffahrt auf eine hemmungslose Vergrösserung der Tonnage gerichtet ist und letzten Endes zu einer ernstlichen Störung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage führen muss, die eine Zunahme des chaotischen Wettbewerbs mit sich bringen und die Ausbreitung von Missbräuchen fördern wird;

Er betont, dass das Bedürfnis für ein internationales regelndes Organ für die Schifffahrt grösser ist denn je;

Er richtet deshalb einen dringenden Appell an die Organisation der Vereinten Nationen und die an ihr beteiligten Regierungen, sofortige Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, dass das I.M.C.O.-Uebereinkommen von der erforderlichen Anzahl Staaten ratifiziert wird, damit die Organisation möglichst bald ins Leben tritt."

Man kam überein, dieser Entschliessung grösstmögliche Publizität zu verschaffen und die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aufzufordern, ihren Regierungen gegenüber nachdrücklich die rasche Ratifizierung des I.M.C.O.-Uebereinkommens zu fordern.

Nach Genehmigung der Berichte über den Seenahtverkehr Nordwesteuropas, das Uebereinkommen Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung und die Arbeitsvermittlung für Seeleute befasste sich die Konferenz mit der Frage der Einführung einer Art Gegenseitigkeitsvereinbarung für den Uebertritt von Seeleuten, die für kürzere oder längere Zeit unter ausländischen Flaggen fahren, von einer Gewerkschaft zur ändern. Angesichts der Vielfältigkeit des Problems kam man überein, dass das Sekretariat es untersuchen und der nächsten Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute Bericht erstatten soll.

Auf Ersuchen des Vertreters der Schweizerischen Transportarbeitergewerkschaft, Kollege Brunner, genehmigte die Konferenz folgende Entschliessung über die gewerkschaftliche Organisierung der schweizerischen Schiffsbesatzungen zur Unterbreitung an den Kongress:

"In den Kriegsjahren 1940 bis 1945 hat die schweizerische Eidgenossenschaft unter dem Druck der Umstände damit begonnen, ihre Versorgung durch die Inbetriebnahme einer Reihe von Schiffen unter schweizerischer Flagge sicherzustellen.

In Anbetracht der Tatsache,

- dass die Erfahrung hinsichtlich der Seeschifffahrt gezeigt hat, dass die Schweiz eine Handelsflotte für Friedenszeiten besitzen muss, und
- dass infolgedessen die unter schweizerischer Flagge fahrenden Besatzungen zu organisieren sind,

Fordert der Kongress den Schweizerischen Transportarbeiterverband (V.H.T.L.) auf, alle nützlichen Vorkehrungen zu treffen, um in enger Verbindung mit den der I.T.F. angeschlossenen nationalen Organisationen eine Seemannsgewerkschaft zu bilden."

Ratifizierung von  
Seattle-Uebereinkommen

(ITF) Das I.A.A. in Genf meldete vor kurzem, dass das Internationale Seefahrts-Arbeitsübereinkommen über Mindestnormen für die Unter-

kunft der Besatzungen (Nr. 92), das 1946 auf der Konferenz von Seattle angenommen und 1949 revidiert wurde, nach der nun erfolgten Ratifizierung durch Portugal am 29. Januar 1953 in Kraft treten wird. Bei den ändern Ländern, die das Uebereinkommen ratifiziert haben, handelt es sich um Dänemark, Finnland, Frankreich, Irland, Kuba, Norwegen und Schweden.

Die bei der I.T.F. angeschlossene "Seafarers' International Union of America" meldet die Ratifizierung folgender Seattle-Uebereinkommen durch den Senat der Vereinigten Staaten:

- Nr. 68 Uebereinkommen über Verpflegung und Bedienung an Bord der Schiffe
- Nr. 69 Uebereinkommen über den Fähigkeitsausweis der Schiffsköche
- Nr. 73 Uebereinkommen über die ärztliche Untersuchung der Seeleute
- Nr. 74 Uebereinkommen über den Fähigkeitsausweis der Vollmatrosen.

Die Uebereinkommen bedürfen noch der formellen Ratifizierung durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten.



Israel ratifiziert Uebereinkommen über die Sicherheit auf See

(ITF) Vor kurzem wurde die Ratifizierung des Internationalen Uebereinkommens über die Sicherheit auf See durch die Regierung Israels bekanntgegeben. Das Ueberein-

kommen tritt am 19. November 1952 in Kraft.

GROSSBRITANNIEN

Gute Beschäftigungslage in der britischen Handelsschifffahrt

(ITF) Aus kürzlich in Grossbritannien veröffentlichten Angaben ist zu entnehmen, dass die Zahl der Seeleute der britischen Handelsflotte in den letzten zwei Jahren

bedeutend zugenommen hat. Am 30. Juni 1952 betrug diese Zahl, unter Ausschluss der in Asien angeheuerten asiatischen Seeleute, 145.996 Mann, gegenüber 144.452 Mann am 30. Juni 1951. Die Zunahme war mehr als doppelt so gross wie in den vorangegangenen zwölf Monaten.

Die Zahlen für die verschiedenen Personalgruppen an den beiden Daten sind:

	<u>Juni</u>	
	<u>1952</u>	<u>1951</u>
Kapitäne und Deckoffiziere (mit Patent)	13.564	13.275
Kapitäne und Deckoffiziere (ohne Patent)	2.246	2.196
Lehrlinge und Kadetten .....	4.664	4.820
Maschinisten (mit Patent) .....	7.393	7.315
Maschinisten (ohne Patent) .....	16.031	15.732
Funkoffiziere .....	3.232	3.254
Deckmannschaften .....	33.901	32.985
Maschinenraummannschaften .....	20.228	20.673
Verpflegungsmannschaften (einschl. Zahlmeister und Schreiber) ..	41.911	41.412
Verschiedene (einschl. Ärzte) .....	2.826	2.790
	145.996	144.452
	=====	=====

ITALIEN

Pensionsgesetz tritt in Kraft

(ITF) Der bei der I.T.F. angeschlossene italienische Seeleuteverband meldet den erfolgreichen Abschluss seines zweijährigen

Kampfes um eine bessere Pensionsregelung für die italienischen Seeleute, der mit der endgültigen Verabschiedung des Seeleute-Pensionsgesetzes durch die italienische Deputiertenkammer am 22. Juli 1952 zu Ende ging. Ueber die letzten Phasen der Aktion unseres Mitgliedsverbandes und die Einzelheiten der Gesetzesvorlage nach deren am 18. Februar 1952 erfolgten Genehmigung durch das italienische Kabinett berichteten wir in Nr. 5 vom 10. März und Nr. 7 vom 7. April.

JAPAN

Streik um Pensionsrechte

(ITF) Nach dem Zusammenbruch von Verhandlungen zwischen dem japanischen Seeleuteverband (ein I.T.F.-Mitglied)

und den japanischen Reedern über eine gewerkschaftliche Forderung nach erhöhten Pensionen haben die japanischen Seeleute eine Reihe von Streiks durchgeführt. Die letzte dieser Arbeitsniederlegungen, die am 14. August um Mitternacht begann und rund 35.000 Seeleute umfasste, soll nahezu 400 Schiffe in japanischen Häfen stillgelegt haben.

## VEREINIGTE STAATEN

### Erfolg der S.U.P. im Kampf gegen die Pazifik-Reedereien

(ITF) Der Streik der bei der I.T.F. angeschlossenen "Sailors' Union of the Pacific" gegen die Vereinigung der Pazifik-Reedereien ging am

26. Juli nach 63-tägiger Dauer mit einem vollständigen Sieg der Gewerkschaft zu Ende.

Nachstehend die Hauptpunkt des neuen Vertrags:

- a) Erhöhung aller Heuern um 5 % vorbehaltlich der Zustimmung des Lohnstabilisierungsamtes. Dies bedeutet rund \$18 mehr im Monat für einen Bootsmann und rund \$15 mehr im Monat für einen Vollmatrosen;
- b) Erhöhung aller Lohn- und Ueberzeitzuschläge um 5 % vorbehaltlich der Zustimmung des Lohnstabilisierungsamtes. Damit wird der Ueberstundensatz um etwa 10 Cent erhöht;
- c) Erhöhung der Beiträge der Reeder an die Wohlfahrtskasse um 10 Cent auf 60 Cent pro Tag;
- d) Einführung der 44-Stundenwoche für das nicht wachegehende Personal. Arbeit an Sonntagen wird zum Ueberstundensatz entlohnt; die normale Arbeitszeit an solchen Tagen bleibt vier Stunden. Der sich daraus ergebende Gewinn beträgt ungefähr \$19 pro Monat;
- e) Wachgehendes Personal erhält für Arbeit an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen auf See einen Lohnzuschlag, der im Monat \$26 ausmacht;
- f) Mannschaftsangehörige im Rang des Vollmatrosen und darüber in der Decksabteilung erhalten einen Ueberstundenlohn von \$2.35 pro Stunde und einen Lohnzuschlag für besondere Arbeiten von \$1.63, Leichtmatrosen erhalten \$1.80 bzw. \$1.30.

### Wachsende Zahl der Seeleute in der Handelsschifffahrt

(ITF) Die amerikanische Reedervereinigung gibt bekannt, dass z.Zt. fast 91.000 Offiziere und Seeleute, 15.000 mehr als am 1. Januar 1951,

in der Handelsflotte der Vereinigten Staaten beschäftigt sind. Der grösste Teil davon, 55.016, fahren auf Frachtern, 22.896 auf Tankern und 13.158 auf Fracht- und Personendampfern.

37 % der Seeleute sind in der Decksabteilung beschäftigt, 36 % in der Maschinenraumabteilung und 27 % in der Verpflegungsabteilung.

## HOCHSEEFISCHER

### INTERNATIONAL

### Konferenz der Seefischersektion der I.T.F.

(ITF) Die Konferenz der Seefischersektion, die anlässlich des Stockholmer Kongresses der I.T.F. durchgeführt wurde, trat am 22. Juli

im schwedischen Parlamentsgebäude zusammen. Anwesend waren 10 Delegierte angeschlossener Gewerkschaften in Belgien, Deutschland, Finnland, Holland, Norwegen und den Vereinigten Staaten. Kollege Hildebrand von der deutschen Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr wurde zum Sektionsvorsitzenden für die kommende Amtszeit gewählt.

Unter den Fragen, die auf der Konferenz zur Besprechung gelangten, befanden sich die widerrechtliche Beschlagnahmung von Fischerei-

fahrzeugen, die Begrenzung der Territorialgewässer und die internationale Regelung der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer.

Mehrere Delegierte wiesen darauf hin, dass eine Reihe von Uebergriffen gegen Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen auf hoher See durch die Kommunisten vorgekommen ist. Nach Besprechung dieser Angriffe beschloss die Konferenz, dem Kongress folgende Entschliessung vorzulegen:

"Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende  
22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

Ist aufs Müsserste empört über die zahllosen Angriffe bewaffneter Kommunisten auf Fischereifahrzeuge verschiedener Nationalitäten, durch welche die Fischer in Gefangenschaft in Sowjetrussland geführt worden sind, ja selbst ihr Leben verloren haben;

Der Kongress appelliert an die Vereinten Nationen, die Regierungen und alle andern zuständigen Stellen, unverzüglich entschlossene Schritte zu unternehmen, um solche Uebergriffe zu verhindern. Der Kongress ermächtigt das Exekutivkomitee der I.T.F., alle sich aufdrängenden Massnahmen zu unternehmen, um dafür zu sorgen, dass die Hochseefischer ihren Beruf in Sicherheit ausüben können."

Die Konferenz befasste sich auch mit den Schwierigkeiten, die sich für die Hochseefischerei aus dem Fehlen bestimmter Grenzen der Territorialgewässer ergeben. Sie gab ihren Auffassungen zu dieser Frage in folgender Entschliessung Ausdruck:

"Das Fehlen klar definierter und international anerkannter Grenzen der Territorialgewässer führt notwendigerweise, insbesondere was die Hochseefischerei betrifft, zu Verwirrung und Konflikt;

Es ist unbedingt notwendig, diese Lage zu beheben durch ein Internationales Uebereinkommen, das sich auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und moralischen Rechte der Nationen stützt;

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Sekretariat der I.T.F., diese Frage bei der geeigneten internationalen Stelle zur Sprache zu bringen im Hinblick auf die Einführung eines Internationalen Uebereinkommens;

Der Kongress empfiehlt, dass bis dahin die durch Tradition und Gebrauch geschaffenen Grenzen der Territorialgewässer von allen Beteiligten respektiert werden."

Die Sektion nahm mit Befriedigung Kenntnis von der Resolution, die von der 17. Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses der I.A.O. im vergangenen Mai zugunsten internationaler Gesetzesvorschriften über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer angenommen wurde. Die I.A.O. beabsichtigt, einen Sachverständigenausschuss für Fischereifragen einzusetzen, sobald die Regierungen auf die Umfrage des I.A.A. geantwortet haben, durch die festgestellt werden soll, welche Aspekte der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer für internationale Massnahmen reif sind.

Die Konferenz war der Meinung, dass die Einsetzung dieses Ausschusses als dringliche Frage zu behandeln ist, damit die vor-

bereitenden Arbeiten für ein internationales Uebereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer möglichst bald durchgeführt werden können. Dementsprechend legte sie folgende Entschliessung vor, die später vom Kongress genehmigt wurde:

"Der Kongress gibt seiner grossen Wertschätzung für die ausgezeichnete Arbeit Ausdruck, welche das Internationale Arbeitsamt bereits beim Studium der Verhältnisse in der Fischerei der Welt geleistet hat;

Der Kongress betont die Notwendigkeit rascher Schritte zur Herbeiführung internationaler Gesetzesvorschriften über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer;

Der Kongress appelliert deshalb an den Verwaltungsrat des I.A.A., ohne weiteren Aufschub den internationalen Ausschuss von Fischereisachverständigen einzusetzen;

Er appelliert an die Regierungen, prompt auf die an sie gerichtete Anfrage des I.A.A. bezüglich der Fischerei zu reagieren, damit die Frage eines Internationalen Uebereinkommens über die Arbeitsbedingungen der Fischer möglichst bald auf einer Internationalen Arbeitskonferenz besprochen werden kann."

Diese Entschliessung wurde den angeschlossenen Fischergewerkschaften zugestellt mit dem Ersuchen, ihre Regierungen zur unverzüglichen Beantwortung der Umfrage des I.A.A. aufzufordern.

Lohnvertrag der britischen Walfänger erneuert

(ITF) Vertreter britischer und norwegischer Walfangreedereien und britischer Seemannsgewerkschaften kamen in Sandefjord, Norwegen,

überein, den Lohnvertrag der letzten Saison für die antarktische Walfangzeit 1952/53 zu erneuern. Auch über die Prämienzahlung wurde eine Vereinbarung erzielt.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

Die Sektion Zivilluftfahrt tagt in Stockholm

(ITF) Am 19. Juli fand in Stockholm eine Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt der I.T.F. statt. Anwesend waren Vertreter der ange-

schlossenen Gewerkschaften in Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Holland und Schweden.

Die Konferenz bestätigte einstimmig den Kollegen R. Lapeyre von der französischen Gewerkschaft Oeffentliche Arbeiten und Verkehr als Sektionsvorsitzenden. Ausserdem wurde Kollege H.O'Neill vom britischen Funkerverband zum Stellv. Vorsitzenden gewählt, um, wenn nötig, den Kollegen Lapeyre vertreten zu können, besonders auf Tagungen der Untersektion des fliegenden Personals.

Im Laufe der Besprechung des Tätigkeitsberichtes gab die Konferenz erneut ihrer Auffassung Ausdruck, dass die Organisation für Internationale Zivilluftfahrt (I.C.A.O.) infolge ihrer Zusammensetzung zur Behandlung sozialer Fragen der Zivilluftfahrt nicht zuständig ist, und dass solche Fragen zum Aufgabenbereich der Internationalen Arbeitsorganisation gehören.

Die Konferenz beschloss, in nächster Zeit eine Konferenz der Untersektion für fliegendes Personal einzuberufen, auf der die Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen besprochen und ein Beschluss in dieser Frage zur Unterbreitung an die kommenden

Tagungen der einschlägigen Abteilung der I.C.A.O. gefasst werden soll. Ausserdem wurde vereinbart, dass die I.T.F. die I.A.O. ersuchen soll, der Frage der Krankheits- und Unfallversicherung Vorrang einzuräumen.

Auf Anregung des Generalsekretärs wurde beschlossen, dem deutschen Zivilluftfahrtpersonal im Sektionsausschuss je einen Sitz für Flug- und Bodenpersonal einzuräumen. Man kam auch überein, einen Sitz für das französische Flugzeugpersonal offen zu halten, damit beim etwaigen Beitritt einer französischen Organisation des fliegenden Personals zur I.T.F. die Vertretung dieses Personals im Ausschuss gewährleistet ist.

Nach Anhören eines Berichtes des Generalsekretärs über die Lage des mexikanischen Verbandes der Flugzeugpiloten, dem die Anerkennung als Verhandlungsorgan für seine Mitglieder verweigert wird, nahm die Konferenz folgende Entschliessung zur Weiterleitung an die mexikanische Regierung und den Obersten Gerichtshof Mexikos an:

"Die mächtige mexikanische Fluggesellschaft ist nicht gewillt, die Vereinigung der mexikanischen Flugzeugführer als Verhandlungsorgan für ihr Personal anzuerkennen, und der mexikanische Arbeitsminister weigert sich in ungerechter Weise, der Vereinigung die Rechtsstellung einer Gewerkschaft einzuräumen.

Die Vereinigung hat gegen diese Weigerung beim Obersten Gerichtshof Mexikos Berufung eingelegt.

Die Flugzeugpiloten haben dasselbe Recht wie alle andern Lohnempfänger, ihre Rechte und Interessen zu verteidigen.

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm, unterstützt die Aktion des Generalsekretärs der I.T.F., der den Obersten Gerichtshof Mexikos dringend ersucht hat, der Vereinigung die geforderte Rechtsstellung einzuräumen.

Der Kongress appelliert an den Obersten Gerichtshof und die Regierung Mexikos, Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, dass die mexikanische Fluggesellschaft die Vereinigung der mexikanischen Flugzeugpiloten anerkennt und mit ihr annehmbare Arbeitsbedingungen für ihr Personal aushandelt.

Er verspricht der Vereinigung seine volle Unterstützung in ihrem Versuch, die Anerkennung zu erzielen, die sie in die Lage versetzen würde, mit der Gesellschaft auf dieselbe Weise zu verhandeln, wie es für die vielen Gewerkschaften der Sektion der Zivilluftfahrt der I.T.F. üblich ist.

Er beauftragt den Generalsekretär, diese Entschliessung der Regierung und dem Obersten Gerichtshof Mexikos zur Kenntnis zu bringen."

Auf Antrag der französischen und belgischen Organisationen genehmigte die Konferenz ausserdem folgende Entschliessung über den Abschluss von Zivilflugzeugen:

"Der Kongress ist empört über die kürzlichen Luftzwischenfälle und insbesondere über die Beschiessung des Kursflugzeuges der Air France auf dem Flug von Frankfurt nach Berlin mit Maschinengewehrfeuer.

Der Kongress gibt seiner Anteilnahme mit den Mitgliedern der Besatzung Ausdruck, die bewundernswürdige Ruhe an den Tag legten.

Er weist die öffentliche Meinung auf die Gefahren solcher Methoden für die Entwicklung des Luftverkehrs hin, die sich so zynisch über Menschenleben hinwegsetzen. Selbst wenn ein Zivilflugzeug aus Versehen eine Grenze verletzt, geht es nicht an, dass die Rechte der nationalen Souveränität zum absichtlichen Abschuss führen, denn die Luftverkehrsvorschriften sehen solche Eventualitäten vor.

Der Kongress ersucht die Regierungen, die es angeht, ihre ganze Autorität einzusetzen, um eine Wiederholung solcher Vorkommnisse zu verhindern."

## SCHWEIZ

### Reglement für das Personal des Flughafens Kloten

(ITF) Der Schweizerische Verband des Personals Öffentliche Dienste, dessen Luftfahrtsektion bei der I.T.F. angeschlossen ist, gibt

bekannt, dass am 3. Juli 1952 rückwirkend auf den 1. Januar 1952 ein Reglement in Kraft gesetzt wurde, das Arbeitszeit, Ueberzeit und Malzeitenentschädigung des Personals des Flughafens Kloten regelt.

### Arbeitszeit

Beamte und Angestellte	44 Stunden pro Woche
Arbeiter und Handwerker	48 Stunden pro Woche

### Ueberzeit

Ueberzeit muss grundsätzlich durch Gewährung von entsprechender Freizeit kompensiert werden. Wenn dies nicht möglich ist, muss die Ueberzeit mit einem Lohnzuschlag von 25 % entschädigt werden.

Dem Personal ist bei der Aufstellung der Stundenpläne ein Mitspracherecht gewährleistet.

### Nachtarbeit

Dienstleistungen zwischen 22.00 und 05.00 Uhr gelten als Nachtdienst, für den pro Stunde ein Zuschlag von Fr. -.90 bis Fr. 1.-- ausbezahlt wird.

### Malzeitenentschädigung

Wenn das Personal durch unvorhergesehene Ereignisse genötigt ist, die Malzeiten auf dem Flugplatz einzunehmen, wird folgende Entschädigung ausgerichtet;

Mittag- oder Nachtessen	Fr. 3.--
Morgenessen	Fr. 1.50

- - - - -