



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. 3

9. Februar 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwendet, doch können wir nur für Nachrichten über die Tätigkeit der ITF und ihrer Gewerkschaften die Verantwortung übernehmen. Im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I.T.F.

Tagung des Internationalen Kampfausschusses

(ITF) Am 21. und 22. Januar 1953 fand am Sitz der ITF in London die zweite Tagung des Internationalen Kampfausschusses zur Förderung Redlicher Gebräuche statt. Dem

Ausschuss lag ein Bericht des Sonderbeauftragten vor, in welchem verschiedene Fragen bezüglich der künftigen Tätigkeit berührt wurden.

Unterstützung gemeinsamer Aktionen

Der Ausschuss befasste sich mit dem bei gemeinsamen Aktionen anzuwendenden Verfahren und kam überein, dass unter den derzeitigen Umständen jede in Aussicht genommene Aktion von den angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften in jedem berührten europäischen Land unterstützt wird, weil alle entschlossen sind, diese Kampagne nach Kräften zu unterstützen.

Bereich der Kampagne

Bei der Besprechung des Gebiets, in welchem die Kampagne vor allem zur Durchführung gelangen soll, war der Ausschuss der Meinung, dass die wirkungsvollsten Schritte in europäischen Häfen erfolgen dürften. Gleichzeitig wurde bestimmt, dass keine Schritte zu unternehmen sind, ohne zuerst ans Sekretariat zu gelangen.

Organisatorisches

Zu der Frage der Organisierung der Besatzungen von Schiffen unter der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten glaubte der Ausschuss, dass die gegenwärtige Methode der Aufnahme aller in Frage kommenden Seeleute in die betreffenden nationalen Gewerkschaften nicht

befriedigend ist. Es wurde deshalb beschlossen, in Zukunft folgende Richtlinien anzuwenden:

- 1.) Seeleute auf Schiffen, die normalerweise nicht von den Häfen des Ursprungslandes des Seemannes aus eingesetzt sind, sollen in erster Linie in die ITF-Sondersektion für Seeleute aufgenommen werden.
- 2.) Auf Wunsch der betreffenden Gewerkschaft sind in die Sondersektion aufgenommene Seeleute zu der Gewerkschaft des Ursprungslandes des Seemannes zu überführen.
- 3.) Bei Schiffen, die vorwiegend von den Seeleuten eines bestimmten Landes bemannt und regelmässig von den Häfen des Ursprungslandes des Seemannes aus eingesetzt sind, soll die Seemannsgewerkschaft dieses Landes für die Seeleute zuständig und befugt sein, in Beratung mit der ITF für sie Tarifverträge auszuhandeln.

Schiffe mit griechischen Besatzungen

Dem Umstand, dass manche Panamaschiffe griechischen Reedern gehören und von griechischen Staatsangehörigen bemannt sind, wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt, und es waren Vertreter des panhellenischen Seeleuteverbandes auf der Tagung zugegen. Man hielt dafür, dass die Organisation der griechischen Seeleute auf Schiffen der Panamaflagge, die nach London kommen, ein besonderes Problem ist, das am besten solchen Vertretern anvertraut wird, die der griechischen Sprache mächtig sind. Infolgedessen wurde der panhellenische Seeleuteverband ersucht, einen seiner Funktionäre mit der Mitarbeit in der Sondersektion zu beauftragen.

Schiffe im Bereich der ITF-Kampagne

Um die verschiedenen Schiffskategorien zu bestimmen, an denen die ITF interessiert ist, wurde beschlossen, die Gewerkschaften jedes Landes, wo es Schiffe unter panamaischer und ähnlichen Flaggen gibt, die von den Staatsangehörigen dieses Landes bemannt sind und solchen Staatsangehörigen gehören und überdies regelmässig von den Häfen dieses Landes aus eingesetzt sind, der Sondersektion eine Liste dieser Schiffe zustellen werden, von denen die Gewerkschaften glauben, dass sie von der Aktion der Sondersektion auszunehmen sind.

Abgesehen von den Schiffen dieser Kategorie beschloss der Ausschuss, dass verlangt werden soll, dass für sämtliche Schiffe ein Tarifvertrag in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen des Stockholmer Kongresses abgeschlossen wird, und dass die Aktion der Sondersektion sich auf diese Schiffe richten wird im Bestreben, solche Verträge zu erzielen.

Verträge

Der Ausschuss beschloss, dass die für solche Schiffe abgeschlossenen Verträge, die nicht Gegenstand von Verträgen sind, welche die nationalen Gewerkschaften in Uebereinstimmung mit Punkt 3 des vorstehend erwähnten Organisationsverfahrens abgeschlossen haben, zu vereinheitlichen sind. In Verbindung damit genehmigte er den dem Bericht des Sonderbeauftragten beigehefteten Entwurf eines Normalvertrages.

Zwangsmitgliedschaft

Der Ausschuss betonte, dass wenn immer möglich eine Bestimmung in die Verträge aufzunehmen ist, die von den Besatzungsmitgliedern verlangt, dass sie der Sondersektion der ITF angehören. Auch der direkte Abzug der Gewerkschaftsbeiträge vom Lohn ist vorzusehen.

Geltende Verträge

Schliesslich befasste sich der Ausschuss aufs Neue mit der Frage der bestehenden Verträge, die vor dem Stockholmer Beschluss vereinbart wurden. Er bestätigte, dass man sie weiterbestehen lassen soll, bis sich in jedem einzelnen Fall Gelegenheit bietet, sie durch einen Vertrag zu ersetzen, der den Stockholmer Beschlüssen entspricht.

Regionale Seeleute- konferenz für Nordwesteuropa

(ITF) Wie wir in unserer letzten Nummer berichtet haben, fand am 22. Januar 1953 am Sitz der ITF in London eine regionale Seeleutekonferenz für Nordwesteuropa statt.

Dieser weitere Bericht dient zur Erklärung der Hintergründe der einstimmig angenommenen Entschliessung, deren Wortlaut wir ebenfalls aufführten.

Die Tagung wurde geleitet von dem Vorsitzenden der Seeleutesektion der ITF, D.S. Tennant. Sie war auf Veranlassung der Seeleutegewerkschaften der skandinavischen Länder einberufen worden, um sich erneut mit dem immer dringender werdenden Problem des Konkurrenzkampfes im Seenahverkehr und in der Küstenschifffahrt Nordwesteuropas zu befassen. Dieses Problem, mit dem sich die Seeleutesektion der ITF schon auf früheren Konferenzen auseinandergesetzt hatte, bedrängt die Schifffahrt Nordwesteuropas in der einen oder andern Form schon seit vielen Jahren. Während und unmittelbar nach dem Kriege war es kaum festzustellen, in den letzten Jahren aber ist es in seiner alten Schärfe wieder aufgetaucht. Diesmal sind die skandinavischen Länder und Belgien die Hauptleidtragenden.

Im Verlauf der Aussprache kam zum Vorschein, dass die Heuern nicht das einzige Element der Situation sind. Grosse Unterschiede kommen auch vor bei der Arbeitszeit, beim Jahresurlaub und bei andern Aspekten der Arbeitsverhältnisse der Seeleute, besonders was die Schiffsbemannung betrifft. Eine diesbezügliche grössere Einheitlichkeit würde das Problem bedeutend mildern, selbst wenn es sich erweisen sollte, dass die Schwierigkeiten, die einem Ausgleich des Lohnniveaus der verschiedenen Länder im Wege stehen, unüberwindlich sind. Man kam überein, diese Möglichkeiten eingehender zu prüfen.

Was die Bemühungen des ITF-Sekretariats betrifft, die Besprechung des Problems durch verschiedene internationale Körperschaften herbeizuführen, bedauerte die Konferenz, dass das IAO-Verfahren sich als zu langsam erweist, um dringende Sozialprobleme wie das vorliegende angemessen zu behandeln. Dass für viele dieser Probleme keine rechtzeitige Lösung gefunden werden kann, wurde der Weigerung der Reeder zugeschrieben, in positive Schritte einzuwilligen.

Die Konferenz war einmütig der Auffassung, dass die Lage in der Schifffahrt Nordwesteuropas ein zu ernstes Problem ist, als dass man es auf sich beruhen lassen könnte. Es wurde deshalb beschlossen, am 2. und 3. März 1953 in Stockholm eine weitere

Konferenz der beteiligten Seelutegewerkschaften durchzuführen in der Hoffnung, dass es möglich sein wird, Massnahmen zu seiner Lösung oder doch zur Verhinderung einer weiteren Verschlechterung der Lage zu beschliessen.

EISENBAHNER

BRASILILIEN

Wiedereinstellung entlassener Bediensteter

(ITF) Am 14. Januar meldete der brasilianische Rundfunk, dass der Gouverneur des Staates Rio Grande do Sul ein vom Parlament dieses Staates verabschiedetes Gesetz

unterzeichnet hat, das die Ermächtigung zur Wiedereinstellung aller Staatsbahnbediensteten erteilt, die wegen Beteiligung an den seit 31. Januar 1951 vorgekommenen Eisenbahnerstreiks entlassen worden waren.

KANADA

Drohender Streik abgewendet

(ITF) Ein Streik des kanadischen Zugpersonals, der den Eisenbahnbetrieb ganz Kanadas stillzulegen drohte, wurde am 30. Januar nach

regierungsseitigem Eingreifen widerrufen. Die Gewerkschaft des Zugpersonals hat nach ihren eigenen Worten einer Kompromissvereinbarung zugestimmt, die ihren Mitgliedern eine Lohnerhöhung von 12 v.H. bringt.

Die Gewerkschaft hatte den Arbeitsminister und die beiden Eisenbahngesellschaften "Canadian National" und "Canadian Pacific" gewarnt, dass sie bei Ausbleiben einer befriedigenden Regelung ihrer Forderungen am 2. Februar einen Streik auslösen werde.

SCHWEDEN

Neuer Vertrag für Privatbahner

(ITF) Der bei der ITF angeschlossene schwedische Eisenbahnerverband gibt bekannt, dass er am 14. Januar seinen ersten Kollektivvertrag des Jahres

1953, der die Arbeitsbedingungen von rund 3.000 Privatbahnern regelt, abgeschlossen hat.

Obschon der Eisenbahnerverband die kürzlich vom schwedischen Gewerkschaftsbund angekündigte Politik befolgte und keine allgemeine Lohnerhöhung für die Privatbahner anstrebte, sieht der neue Vertrag doch eine Lohnerhöhung von 5 Oere (etwa 1d.) pro Stunde für Bahnunterhaltungsarbeiter im Jahre 1953 vor. Ausserdem wurde vereinbart, dass der Arbeitgeberverband den Privatbahngesellschaften empfehlen wird, eine Verbesserung der Löhne des Werkstättenpersonals in Betracht zu ziehen, wenn deren Revision fällig wird.

Das Hauptziel des Eisenbahnerverbandes bestand jedoch darin, die Arbeitsbedingungen mit den im vergangenen Jahr für die Staatsbahner gewonnenen Verbesserungen in Uebereinstimmung zu bringen. Unter den in dieser Hinsicht erzielten Fortschritten befand sich die Höherbezahlung der zu unbequemen Tageszeiten geleisteten Arbeit. Zukünftig beträgt der Normallohn für solche Dienstleistungen 40 Oere pro Stunde für alle Gruppen mit Ausnahme der Schaffnerinnen auf bahneigenen Land-Cannibussen, die 35 Oere pro Stunde erhalten. Die unbequeme Arbeitszeit beginnt um 17.00 Uhr.

VEREINIGTE STAATEN

"Union shop" für
500.000 Eisenbahner
verwirklicht

(ITF) Nach einer kürzlichen Erklärung des Vorsitzenden des gemeinsamen Verhandlungsausschusses der amerikanischen Gewerkschaften des stationären Eisenbahnpersonals

unterstehen jetzt rund eine halbe Million Eisenbahner den Verträgen über Pflichtmitgliedschaft. Es handelt sich vor allem um die Bediensteten der Eisenbahnen im Osten der Vereinigten Staaten, von denen fast alle in den "Union shop" eingewilligt haben. Der Abschluss von entsprechenden Verträgen mit verschiedenen Eisenbahngesellschaften des Westens ist schon erfolgt oder steht unmittelbar bevor.

Ausserdem unterstehen Tausende von Eisenbahnern im Lok- und Zugdienst den von den Gewerkschaften des fahrenden Personals abgeschlossenen Vereinbarungen über die Pflichtmitgliedschaft.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Lohnerhöhungen für
Autobuschauffeure

(ITF) Nach langwierigen Verhandlungen ist es dem Omnibus-Unterausschuss des Paritätischen Ausschusses für das Verkehrswesen

endlich gelungen, eine Vereinbarung zu treffen, wonach die Löhne der belgischen Autobuschauffeure an diejenigen der Kleinbahner angepasst werden.

Nach einer früheren Vereinbarung müssen die Löhne der Chauffeure der Skala I der Kleinbahner entsprechen. Im Jahre 1952 hatten sich jedoch Lohnunterschiede ergeben und die Unternehmer hatten sich geweigert, dem Omnibuspersonal Lohnerhöhungen zu gewähren, weil eine Hinaufsetzung der Fahrpreise nicht hätte vermieden werden können.

Die am 14. Januar erzielte Vereinbarung bedarf noch der Bestätigung durch den Paritätischen Ausschuss für das Verkehrswesen. Sie bestimmt, dass alle Fahrer und Schaffner, die dem Betrieb seit 1. Juli 1952 angehören, im Jahre 1952 eine Prämie von 600 belg. Fr. (51 = 140 belg. Fr.) erhalten. Ab 1. Januar 1953 beträgt der Lohn während der ersten sechs Monate 183,60 Fr., in der zweiten Jahreshälfte 184,60 Fr. Danach steigt der Lohn bis zum sechsten Jahr jährlich um 1 Fr. pro Tag. Vom 6. bis 11. Jahr bleibt er auf 189,60 belg. Fr. stehen. Im elften Jahr wird er um weitere zwei Franken erhöht, was dann auch weiterhin nach jeweils fünf Jahren bis zum 26. Jahr geschieht.

Streik der Antwerpener
Strassenbahner

(ITF) Am Morgen des 29. Januar traten mehr als 2.000 Antwerpener Strassenbahn-, Omnibus- und Autobusbedienstete zur Unterstützung ihrer

Lohnforderungen in den Ausstand. Die Streikenden behaupten, dass der Unterschied zwischen den Anfangs- und den Höchstlöhnen viel zu gering ist, weshalb sie eine Erhöhung dieser letzteren fordern. Das Betriebspersonal erhält z.B. einen Mindestlohn von 182 Fr. pro Tag, der auf nur 198 Fr. ansteigt. Sie verlangen, dass der Höchstlohn auf 207 Fr. pro Tag erhöht wird.

ITALIEN

12-stündiger Streik
im Personenverkehr

(ITF) Nach dem Zusammenbruch von Verhandlungen über die Forderung nach Mitberücksichtigung der Teuerungszulage bei der Berechnung

der alle zwei Jahre erhöhten Dienstalterszulage hatte der italienische Verband des Omnibus-, Strassenbahn- und Binnenschiffahrtspersonals (ein ITF-Mitglied) auf Sonntag, den 1. Februar um 12.00 Uhr einen zwölfstündigen Streik angesagt.

Die Streikaufrufung bezog sich auf das Betriebspersonal der Kleinbahnen, Strassenbahnen, Omnibusse und Binnenschiffahrt, sowie auf die im Sonntagsbetrieb Eingesetzten.

VEREINIGTE STAATEN

Ende des Neuyorker
Busstreiks

(ITF) Der Neuyorker Busstreik, der am 1. Januar begann, ging am 30. Januar zu Ende. Die Transportarbeitergewerkschaft und acht Autobusgesellschaften kamen überein, den Vorschlägen eines vom Neuyorker

Bürgermeister Impelleteri eingesetzten dreiköpfigen Schlichtungsausschusses zuzustimmen.

Die Forderung der Gewerkschaft nach Einführung der 40-Stundenwoche ohne Herabsetzung des Lohnes, den die Neuyorker Autobusbediensteten für die Arbeitswoche von 44 bis 48 Stunden bezogen, wurde in den Schlichtungsvorschlägen gutgeheissen. Eine weitere Forderung bezüglich einer Teuerungszulage von 25 Cent die Stunde ist noch beizulegen.

ARBEITER IN HAFEN, SEE- UND BINNENSCHIFFFAHRT (ALLGEMEIN)

CHILE

Neue Sozialversicherung

(ITF) Mit der Schaffung einer neuen Abteilung im Rahmen der Handelsschiffahrtsversicherung, die sich

ausschliesslich der Schiffsbesatzungen, Hafentarbeiter und Binnenschiffer annimmt, hat der chilenische Verband der Hafentarbeiter und Seeleute (ein ITF-Mitglied) einen dreijährigen Kampf um bessere Sozialversicherungsleistungen für seine Mitglieder erfolgreich abgeschlossen.

Gegen Beiträge in Höhe von 10 v.H. ihres Lohnes, zuzüglich eines Arbeitgeberbeitrages von 11 v.H., haben diese Arbeitergruppen auf Leistungen Anspruch, die besser sind als die der allgemeinen Pflichtversicherung. Bei Krankheit oder Unfall, die nicht auf die Arbeit zurückzuführen sind, erhält der Versicherte Leistungen, die seinem Durchschnittslohn entsprechen.

Bei Invalidität, die keine direkte Folge der Arbeit ist, hat der Versicherte Anspruch auf eine monatliche Rente in Höhe von 50 v.H. seines Lohnes. Dazu kommt 1 v.H. des Monatsgrundlohnes je 50 Wochen Beitragsleistung ausschliesslich der ersten 50 Wochen, bis zum Höchstbetrage des Monatsgrundlohnes. Für jedes Kind im Alter unter 15 Jahren wird ausserdem 10 v.H. der durchschnittlichen Pension gezahlt. Diese wird berechnet, indem der Gesamtbetrag der Invaliden-, Alters- und Witwenpensionen durch die Zahl der Empfänger geteilt wird.

Alterspensionen werden bei Erreichen des Alters von 60 Jahren gezahlt, sofern der Ansuchende der Versicherung mindestens 800 Wochen lang angehört hat. Sie werden gleich berechnet wie die Invalidenrenten.

Stirbt der Versicherte, so werden die Begräbniskosten bis zur Höhe der doppelten Durchschnittsmonatspension bezahlt.

Witwen versicherter Arbeiter erhalten eine Witwenrente. Sie beträgt im ersten Jahr 50 v.H. der Pension, die der Ehemann bei dauernder Invalidität erhalten hätte. Im zweiten Jahr fällt sie auf 30 v.H., steigt aber nach Vollendung des 50. Lebensjahres jedes Jahr um 2. v.H. an, bis sie im 60. Lebensjahr wieder 50 v.H. der Invalidenrente ausmacht.

Für jede Vollwaise unter 15 Jahren (18 Jahre bei fortgesetztem Schulbesuch) wird eine Rente in Höhe von 20 v.H. der Durchschnittspension gezahlt, aber nur, wenn der Tod des Vaters nicht einem Arbeitsunfall zuzuschreiben war.

Neben dieser Versicherung soll auch eine Kasse für Familienzulagen gebildet werden. Die Beiträge des Arbeitnehmers werden 2,5 v.H., die des Arbeitgebers 7,5 v.H. des Lohnes betragen. Die im ersten Jahr eingehende Geldsumme soll je nach den vorliegenden Ansprüchen verteilt werden. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Familienzulagen ist von dem Ausschuss festzusetzen, der mit der Verwaltung der Versicherung beauftragt ist.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Baldige Ratifizierung des Sozialversicherungs- abkommens durch Belgien

(ITF) Es ist zu erwarten, dass Belgien bald das 1950 in Paris abgeschlossene Abkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer ratifizieren wird. Im Verlauf von kürzlichen Besprechungen mit dem belgischen Arbeitsminister wurde den Vertretern des belgischen Gewerkschaftsbundes und der ITF gegenüber erklärt, dass der Minister sich bemühen wird, die baldige Verabschiedung des jetzt im Senat vorliegenden Ratifizierungsgesetzes zu erreichen.

Mit der Ratifizierung des Abkommens durch Belgien wird den von der ITF und ihren Gewerkschaften kurz nach dem Kriege begonnenen Bestrebungen, bessere Sozialversicherungsverhältnisse für das Personal der Rheinschiffahrt zu schaffen, die Krone aufgesetzt.

Wie in einer früheren Ausgabe des Presseberichtes gemeldet, hat die Rheinzentralkommission bereits mit den Vorarbeiten zur Errichtung der "Zentralen Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer" innerhalb ihres Sekretariats, die ihr vom Abkommen übertragen ist, begonnen.

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhung für Binnenhafenarbeiter

(ITF) In unserer letzten Ausgabe haben wir den Kampf der der ITF angeschlossenen deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr um höhere, einheitlichere Löhne der Hafentarbeiter am Niederrhein beschrieben. Es ist der Gewerkschaft nun gelungen, im Gebiet von Duisburg eine Lohnerhöhung von 5 bis 6 % zu erzielen, die rückwirkend ab 1. November 1952 gewährt wird. Die Bemühungen um Lohnerhöhungen in den übrigen Gebieten und die Eröffnung von Verhandlungen über einen einheitlichen Tarifvertrag werden fortgesetzt.

Neuer Manteltarifvertrag
für die Berliner
Hafenbetriebe

(ITF) Ein neuer Manteltarifvertrag für die Arbeiter und Arbeiterinnen der Hafen-, Speicher- und Umschlagbetriebe in Berlin ist kürzlich zwischen der der ITF angeschlossenen

deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Bezirk Berlin, und dem Verein Berliner Spediteure e.V. vereinbart worden.

Der am 1. Januar 1953 in Kraft getretene Vertrag gilt zunächst bis zum 31. Dezember 1953 und jeweils ein weiteres Jahr, wenn er nicht drei Monate vor Ablauf der Gültigkeit von einer der Vertragsparteien gekündigt wird.

Die regelmässige wöchentliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden, der Zuschlag für Mehrarbeit von der 1. bis 3. Ueberstunde 25 %, von der 4. Ueberstunde an 40 %, für Sonntagsarbeit 50 % und für Feiertagsarbeit 100 % des jeweiligen Stundenlohnes.

Die Stundenlohnsätze der ständigen Arbeiter betragen:

Bodenmeister, soweit nicht Angestellte	DM 1,65
Vorarbeiter, Wäger, Kranführer	1,50
Speicherarbeiter	1,45
Handwerker	1,55
Wächter	1,10

Der Stundenlohn der nichtständigen Arbeiter beträgt jeweils DM 0,05 mehr.

Obige Lohnsätze treten an die Stelle derjenigen des Lohnabkommens vom 1. Dezember 1951. Sie gelten bis zum 31. März und jeweils weitere drei Monate, wenn sie nicht sechs Wochen vor Ablauf der Geltungsdauer von einer der Vertragsparteien gekündigt werden. Das Krankengeld beträgt, die Leistungen der Sozialversicherung eingerechnet, 90 % des normalen Nettovoldienstes. Die Gewährungsdauer hängt von der Länge der Betriebszugehörigkeit ab. Sie beträgt höchstens zwei Wochen bei einer Beschäftigungsdauer von sechs Monaten bis zum vollendeten 12. Monat, drei Wochen vom 13. Monat bis zu fünf Jahren, sechs Wochen von über fünf Jahren bis zu acht Jahren, acht Wochen von über acht Jahren bis zu zehn Jahren und zehn Wochen von über zehn Jahren an.

Bei Arbeitsunfähigkeit infolge Betriebsunfalls wird das Krankengeld bei einer Betriebszugehörigkeit bis zu fünf Jahren für höchstens acht Wochen, bei einer solchen von über fünf Jahren für zehn Wochen gezahlt. Bei Ableben eines Arbeitnehmers erhalten dessen Unterhaltsberechtigte (Gattin oder Kinder) ein Sterbegeld in Höhe des vollen Lohnes für drei Wochen (bei einer Betriebszugehörigkeit bis zu fünf Jahren) bzw. für sechs Wochen (bei einer Betriebszugehörigkeit von über fünf Jahren) in einer Summe ausgezahlt. Ist das Ableben die Folge eines Betriebsunfalles, so wird letzterer Betrag ohne Rücksicht auf die Dauer der Betriebszugehörigkeit ausgezahlt.

Der Vertrag sieht auch bezahlten Jahresurlaub vor, dessen Länge vom Alter und der Betriebszugehörigkeit abhängt. Für Jugendliche bis zum vollendeten 16. Lebensjahr beträgt der Urlaub 21 Arbeitstage, nach dem 16. Lebensjahr bis zum vollendeten 18. Lebensjahr 18 Arbeitstage. Danach dauert er im 1. bis 3. Beschäftigungsjahr 12 Arbeitstage, im 4. bis 9. Beschäftigungsjahr 14 Tage, im 10. bis 14. Jahr 16 Tage und vom 15. Beschäftigungsjahr an 18 Tage.

Die Kündigungsfrist der ständigen Arbeitnehmer beträgt zwei Wochen (vier Wochen für Bodenmeister). Die als Aushilfen im

Stundenlohn beschäftigten Arbeitnehmer sind in das ständige Arbeitsverhältnis aufzunehmen, sobald die Beschäftigungsdauer vier Wochen überschreitet.

HAFENARBEITER

VEREINIGTE STAATEN

Lohnstreik der Schlepperbesetzungen

(ITF) Rund 3.500 in der "International Longshoremen's Association" (ITF) organisierte Schlepperarbeiter des Newyorker Hafens traten am 1. Februar

zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen in den Ausstand. Eine ernstliche Störung des Hafenbetriebs ist wahrscheinlich.

Der Streikbeschluss erfolgte, nachdem die Verhandlungen über die gewerkschaftlichen Forderungen nach einer Stundenlohnerhöhung von 25 Cent, längerem Urlaub und andern Leistungen zusammengebrochen waren.

SEELEUTE

GRIECHENLAND

Arbeitslosenunterstützungen

(ITF) Dank der Bemühungen des der ITF angeschlossenen panhellenischen Seeleuteverbandes und des griechischen allgemeinen Gewerkschaftsbundes hat die

griechische Regierung ein Dekret erlassen, das Arbeitslosenunterstützungen für Seeleute schafft. Rückwirkend ab 1. September 1952 erhalten die arbeitslosen Seeleute folgende Beträge:

	<u>pro Monat</u>
a) Offiziere mit mehr als fünf Dienstjahren	*) 550.000 Drachmes
b) Offiziere mit mehr als zehn Dienstjahren	650.000 "
c) Mannschaftsangehörige mit mehr als fünf Dienstjahren	450.000 "
d) Mannschaftsangehörige mit mehr als zehn Dienstjahren	550.000 "

Um Anspruch auf obige Leistungen erheben zu können, muss der Seemann eingetragen sein, mehr als fünf Jahre lang auf griechischen Schiffen gefahren haben und mindestens während drei aufeinanderfolgenden Monaten arbeitslos gewesen sein.

*) £1 = 42.300 Drachmes

NORWEGEN

Streik der Seelotsen beendet

(ITF) Der Streik der rund 350 norwegischen Seelotsen wurde am 22. Januar nach siebentägiger Dauer abgebrochen. Nach einem am Abend des 22. Januar

herausgegebenen Kommuniqué haben die beiden im Streit liegenden Parteien einer Beilegung auf Grund der Vorschläge des norwegischen Gewerkschaftsbundes grundsätzlich zugestimmt. Zur Festlegung der Einzelheiten werden neue Verhandlungen stattfinden. Bisher hat noch keine der beiden Parteien durchblicken lassen, wie die Vorschläge des Gewerkschaftsbundes lauten.

SCHWEDEN

Kündigung der
Tarifverträge

(ITF) In Besprechungen, die kürzlich zwischen dem der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleuteverband und der schwedischen Reedervereinigung stattfanden, haben die beiden Vertragspartner beschlossen, den geltenden Tarifvertrag der grossen Fahrt aufzulösen. Der Vertrag, der die Beschäftigungsverhältnisse von rund 13.000 Seeleuten regelte, ist demnach fristgemäss am 31. Januar abgelaufen. Es heisst, dass die von den Reedern vorgelegten neuen Vorschläge auf eine Verschlechterung der allgemeinen Bestimmungen über die Arbeitsbedingungen abzielen. Die Lohnfrage dagegen ist bisher offengelassen worden.

Ausserdem wird bekanntgegeben, dass die Reedervereinigung sämtliche Tarifverträge, die sie mit den Gewerkschaften der Deckoffiziere, der Maschinisten und des Stewardpersonals besitzt, gekündigt hat.

VEREINIGTE STAATEN

Liberisches "Höllenschiff"
durch Gerichtsanweisung
befreit

(ITF) Die Geschichte der unter liberischer Flagge fahrenden "Riviera" hat schon die ihr gebührende Beachtung in einigen früheren Ausgaben des Presseberichtes gefunden. Eine umfassende Darstellung der Ereignisse ist im "Seafarers' Log", dem offiziellen Organ der der ITF angeschlossenen "Seafarers' International Union", enthalten. Wir geben sie nachstehend wieder.

"Das verwehrte, die liberische Flagge führende Liberty-Schiff 'Riviera' hat nach einem erzwungenen Aufenthalt von dreieinhalb Monaten eine Besatzung und eine Ladung Weizen -- Regierungshilfe für Indien -- an Bord genommen. Die Streikposten wurden erst vom Schiff zurückgezogen, nachdem das Bundesgericht der Vereinigten Staaten drei Verfügungen erlassen hatte.

Obschon das Schiff schliesslich eine Ladung aufnehmen und abfahren konnte, haben die Besatzungsmitglieder, deren Proteste gegen die scheusslichen Verhältnisse auf diesem 'Höllenschiff' den Streik auslösten, ihre Freiheit wiedererlangt, nachdem sie von den Einwanderungsbehörden verhaftet worden waren. Mit fünf Ausnahmen haben alle Seeleute auf anderen Schiffen angemustert und sind abgereist. Die 'Seafarers' International Union' hat ihren Streik bis aufs Äusserste unterstützt.

Die Riviera-Geschichte begann am 9. September, als das Schiff in Portland einlief. Die Besatzung trat alsdann in den Streik gegen die äusserst niedrigen Heuern, die schlechte Verpflegung, die schlimmen Arbeits- und Lebensbedingungen und die allgemeine Seeuntüchtigkeit des Schiffs. Nachdem sie sich 17 Tage lang geweigert hatten, irgendwelche Arbeiten zu verrichten, erwirkte die Reederei eine gerichtliche Verfügung, auf Grund welcher sie vom Schiff entfernt wurden.

Daraufhin stellte die Gewerkschaft Streikposten auf und leitete ein Rechtsverfahren ein, um die Freilassung der Besatzung zu erlangen. In jedem einzelnen Falle ordneten die höheren Immigrationsbehörden die Freilassung an.

Die Reederei der 'Riviera' bewarb sich beim Gericht um eine Verfügung gegen die Streikposten der Gewerkschaft. Sachverständigenaussagen belegten in den Gerichtsverhandlungen, dass das Schiff unsicher war. Die Feuerlösch-

apparate waren eingefroren, der Rumpf der Rettungsboote durchgerostet und vieles mehr. Als das Gericht am 26. November eine Verfügung gegen die Streikposten erliess, wurden diese von Mitgliedern der Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen und des Unterverbandes der SIU für die Atlantik- und Golfküste abgelöst, gegen die ebenfalls Verfügungen erlassen wurden."

HOCHSEEFISCHER

NIEDERLANDE

Konflikt in der Schleppnetzfisherei beigelegt

(ITF) Der Konflikt in der niederländischen Schleppnetzfisherei, über den wir in der letzten Nummer berichtet haben, hat nun durch Vermittlung des staatlichen

Schlichtungsamtes eine Beilegung erfahren. Das Schlichtungsamt hat einen garantierten Wochenlohn von 50 Gulden (1 Gulden ungefähr 2 Schilling) mit vierwöchigen Abrechnungsperioden festgelegt. Dieser Betrag schliesst etwa schon gewährte Lohnerhöhungen ein, aber nicht die auf Grund des Arbeitslosengesetzes gewährte Lohnausgleichszulage.

Die gewerkschaftliche Forderung nach Gleichstellung der Schleppnetzfisher mit den Heringsfishern bezüglich der Lohnzahlung ist damit voll und ganz verwirklicht.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

VEREINIGTE STAATEN

Lohnerhöhungen für Bordmechaniker vorgeschlagen

(ITF) In einem Bericht an den Präsidenten der Vereinigten Staaten hat ein dreiköpfiger Untersuchungsausschuss, der sich mit einer seit einem Jahr andauernden Auseinander-

setzung zwischen "United Air Lines" und der Internationalen Vereinigung der Bordmechaniker befasste, empfohlen, dass die Bordmechaniker dieser Fluggesellschaft Lohnerhöhungen zwischen \$54 und \$120 pro Monat erhalten sollen.

Der Ausschuss empfiehlt, eine neue Lohnformel, gestützt auf Geschwindigkeit und Gewicht der Flugzeuge, an die Stelle des jetzigen festen Monatslohns treten zu lassen. Wie er erklärt, steht eine solche Formel für Piloten und Kopiloten bereits in Kraft.

Die zur Zeit geltenden Monatslöhne der Bordmechaniker der Fluggesellschaft UIL liegen im inländischen Verkehr zwischen \$420 bei nicht mehr als sechs Monaten Dienstzeit und \$600 bei einer solchen von mehr als viereinhalb Jahren, auf Ueberseeflügen zwischen \$525 und \$725 je nach der Länge der Dienstzeit. Wenn den Forderungen der Gewerkschaft stattgegeben würde, ergäbe sich nach den Erklärungen des Untersuchungsausschusses folgendes Bild: Ein Bordmechaniker, der im sechsten Jahr 75 Stunden pro Monat auf einer DC-6 fliegt, hätte einen Monatslohn von \$798 anstelle der gegenwärtigen \$600, auf DC-6B betrüge der Monatslohn \$839 anstatt \$600 und auf B-377 (Stratocruiser) \$963 anstatt \$725.