



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. 10

18. Mai 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt betreffen; 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.

EISENBAHNER

AUSTRALIEN

Neue Lohnsätze

(ITF) Die "Railways Union Gazette", das offizielle Organ der australischen Eisenbahner-

gewerkschaft, hat Angaben über den Tagesgrundlohn der Eisenbahner in einer Reihe australischer Staaten veröffentlicht.

Diese Lohnsätze sind durch Schiedssprüche in der Zeit bis zum Februar 1953 festgelegt und fassen auf dem Index der Lebenshaltungskosten während des letzten Quartals 1952. Sie schwanken zwischen einer Erhöhung von 1s. im Mt. Lyell-Distrikt von Tasmanien und einer Lohnkürzung von 8d. für erwachsenes männliches Personal in Südaustralien.

Typisch für die neuen Tageslohnsätze sind: 39/8d. (£A1 = 16s. Sterling) in Neusüdwales (4d. Erhöhung), 37/6d. für erwachsenes männliches Personal in Südaustralien (8d. Kürzung) und 38/8d. für erwachsenes männliches Personal bei der Tasmanischen Staatsbahn (4d. Erhöhung). Der Lohn für Frauenarbeit beträgt 75% desjenigen für Männerarbeit.

Ausserdem erhält das erwachsene männliche Personal im Dienste der Staatsbahnen von Neusüdwales, Victoria, Südaustralien und Tasmanien einen Zuschlag von 6d. pro Tag zum Ausgleich der kriegszeitlichen Teuerung. Für weibliches und jugendliches Personal beläuft sich diese Zulage auf 3d. Im Staate Victoria erhalten die meisten Dienstgrade eine weitere Teuerungszulage von 4d. pro Tag.

FRANKREICH

Streiks am Vorabend
des 1. Mai

(ITF) Der Vorabend des 1. Mai war in Frankreich gekennzeichnet durch eine Streikwelle zum Protest gegen die Nichter-

füllung der von einer Reihe von Gewerkschaften seit langer Zeit vertretenen Forderungen durch Regierung und Arbeitgeber. Unter den Streikenden befanden sich die Mitglieder des der ITF angeschlossenen französischen Eisenbahnerverbandes FO, die am Nachmittag des 30. April in Beantwortung eines Appells ihrer Gewerkschaft die Arbeit für eine Dauer bis zu einer Stunde niederlegten. Unser Mitgliedsverband rief das Personal der Schuppen und Werkstätten im Verein mit den christlichen Gewerkschaften auf, zwischen 14.00 und 15.00 Uhr einen einstündigen Streik durchzuführen. Den Zugbesatzungen wurde es innerhalb gewisser Grenzen freigestellt, den Zeitpunkt der Arbeitsniederlegung selbst zu bestimmen. Die von den Kommunisten geführte CGT schloss sich dieser Bewegung an, nachdem es ihr nicht gelungen war, die freien Gewerkschaften zur Teilnahme an einer rein politischen Demonstration zu bewegen. Infolge dieses gemeinschaftlichen Aufrufs war die Aktion der Eisenbahner durch grosse Einheitlichkeit gekennzeichnet, nicht nur in Paris sondern auch in den Provinzen und in Algerien.

Die Gewerkschaften stützen ihre Forderungen insbesondere auf die Produktivitätssteigerung bei den französischen Bahnen. Sie verlangen die sofortige Aufnahme von Lohnverhandlungen, den Ausgleich der Pensionen und die Zahlung eines Betrags von 5.000 Fr. (£1 = 980 Fr.) als Vorschuss auf eine spätere Lohnanpassung. Ferner fordern sie den baldigen Beginn von Verhandlungen über die Einführung eines echten Kollektivvertrags.

Die französischen Gewerkschaften bemühen sich seit längerer Zeit bei der Verwaltung der Eisenbahnen und beim Verkehrsminister um eine Revision der Eisenbahnerlöhne und -pensionen. Zur Unterstützung ihrer Forderungen weisen sie darauf hin, dass der Generaldirektor der französischen Staatsbahnen in einer Veröffentlichung vom Februar 1953 erklärte:

"Im Jahre 1951 brachen die französischen Staatsbahnen den Verkehrs- und Produktivitätsrekord der französischen Bahnen. In 1952 erhöhten sie die Produktivität noch weiter."

Alsdann führte er folgende Zahlen an:

"Die während des Krieges begonnene Politik des Personalabbaus wurde erfolgreich fortgesetzt. Im Jahre 1952 wurde das Personal um 14.000 Mann vermindert, obschon der Verkehrsrückgang in Kilometer-Einheiten 1,1 % nicht überstieg. Am 31. Dezember 1952 waren 69.400 Personen weniger bei den französischen Staatsbahnen beschäftigt als im selben Zeitpunkt 1947..... Im Vergleich zum besten Vorkriegsjahr hat sich die Produktivität um 35 % verbessert."

Am 14. April sprachen die Vertreter der Eisenbahnergewerkschaften zur Erörterung ihrer Forderungen beim Verkehrsminister vor. Dieser anerkennen sich, den Staatsbahnen einen Betrag von fünf Milliarden Fr. zur Verfügung zu stellen, der ab 1. Juni 1953 als eine Art Produktivitätszulage unter dem Eisenbahnpersonal zu verteilen wäre. Die "Produktivitätsquote" würde mit einem Produktivitätsindex verknüpft, der nach einer zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Verkehrsminister zu vereinbarenden

Formel zu berechnen wäre. Nach einer am 20. April abgehaltenen Sitzung erklärten die französischen Gewerkschaften dem Minister gegenüber in einem Schreiben, dass dieses Angebot unannehmbar sei und die seit 1947 von den aufeinanderfolgenden französischen Regierungen abgegebenen Versprechen völlig ausser acht lasse. Die Gewerkschaften würden deshalb ihre Forderungen aufrecht erhalten.

Die Haltung der Gewerkschaften dem Angebot des Ministers gegenüber kommt deutlich zum Ausdruck in einem vom 16. April datierten Schreiben, in welchem unser Mitgliedsverband, die französische Eisenbahnergewerkschaft FO, die Einwände gegen die ministeriellen Vorschläge darlegt. Die Gewerkschaft weist darauf hin, dass der angeführte Betrag unzulänglich ist und eine Anpassung der Eisenbahnerlöhne, die deren Diensten und Leistungen auf dem Gebiete der Produktivität angemessen wäre, nicht gestattet. Weiter bestehe keine Gewähr, dass eine zukünftige Regierung diesen Beschluss nicht wieder umstossen würde. Auch erinnert unser Mitgliedsverband den Minister daran, dass verschiedene Verkehrsminister eine Vereinbarung abgeschlossen bzw. bestätigt haben, wonach die Löhne des Personals aller verstaatlichten Betriebe im Hinblick auf die Schaffung einheitlicher Verhältnisse zu überprüfen sind. Das gegenwärtige Angebot könne nicht als eine Erfüllung dieses Versprechens betrachtet werden. Auch seien keine Vorschläge bezüglich der Eisenbahnerpensionen erfolgt. Die Gewerkschaft müsse aus diesen Gründen das Angebot des Ministers als Diskussionsgrundlage ablehnen.

INDIEN

Gewerkschaften schliessen sich zusammen

(ITF) Auf getrennten Tagungen in New Delhi am 18. und 19. April 1953 gaben die Arbeitsausschüsse der beiden grössten

indischen Eisenbahnergewerkschaften -- All-India Railwaymen's Federation (ein ITF-Mitglied) und Indian National Railwaymen's Federation -- offiziell ihre Zustimmung zu der vorgeschlagenen Verschmelzung der beiden Gewerkschaften. In einer gemeinsamen Erklärung führten die Präsidenten Jaiprakash Narain (AIRF) und Hariharnath Shastri (INRWF) aus, der Vereinigungsbeschluss werde später von den beiden Organisationen ratifiziert.

Auf Grund der abgeschlossenen Vereinbarung wird die neue Organisation, die als Landesverband der Indischen Eisenbahner bekannt sein wird, ihren Sitz in New Delhi errichten. Mit einjähriger Amtsdauer wird ein Arbeitsausschuss aus 34 Mitgliedern gebildet.

BINNENSCHIFFFAHRT

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen für die Elbschiffer

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr meldet

den Abschluss einer neuen Lohnvereinbarung für den Schifffahrtsbetrieb auf der Elbe. Diese ab 1. April gültige Regelung erhöht die Monatsgehälter um 18 DM, die Wochenlöhne um 4 DM. Gleichzeitig wurde eine Erhöhung der Erziehungsbeihilfen für Schiffsjungen vereinbart. Letztere betragen jetzt 115 DM im ersten Lehrjahr, 125 DM im zweiten Lehrjahr und 150 DM im dritten Lehrjahr.

Nachstehend folgen einige der neuen Gehälter und Löhne der Elbschiffer:

	<u>monatlich</u>
Schleppdampferkapitäne und Führer von Motorschleppern	392,75 DM
Frachtdampferkapitäne, Führer von Motorschiffen über 250 to bzw. 150 PS ...	370,-- DM
Führer von Motorschiffen unter 250 t bzw. 150 PS	359,75 DM
Kahnschiffsführer	
im 1. bis 5. Berufsjahr	295,40 DM
im 6. bis 10. Berufsjahr	303,10 DM
über 10 Berufsjahre	316,10 DM
	<u>wöchentlich</u>
Erste Dampfsteuerleute	67,80 DM
Zweite Dampfsteuerleute	63,20 DM
Erste Maschinisten und Alleinmaschinisten ...	76,90 DM
Zweite Maschinisten	67,80 DM
Decksleute mit weniger als drei Jahren Berufstätigkeit einschliesslich Schiffsjungenzeit	57,10 DM
Decksleute mit mehr als drei Jahren Berufstätigkeit einschliesslich Schiffsjungenzeit	60,10 DM

HAFENARBEITER

AUSTRALIEN

Bessere Unfallentschädigungen im Staate Victoria

(ITF) Die Hafendarbeiter im australischen Staate Victoria werden Vorteil aus den Bestimmungen eines jetzt dem

Parlament dieses Staates vorliegenden Gesetzentwurfs zur Abänderung des Unfallentschädigungsgesetzes ziehen. Das neue Gesetz soll eine Unklarheit in den geltenden Bestimmungen beheben und eindeutig feststellen, dass die Hafendarbeiter Anspruch auf Entschädigung für Unfälle haben, die sich auf dem Wege zum und vom Hafendarbeitsamt ereignen, ohne Rücksicht darauf, ob sie Arbeit erhalten haben oder nicht.

Andere Aenderungen des geltenden Gesetzes beziehen sich auf eine Erhöhung des Betrages der Unfallentschädigung um rund 60 %. Nach den vorgeschlagenen neuen Sätzen würde z.B. ein infolge Arbeitsunfall erblindeter Hafendarbeiter eine Entschädigung von £A 2.800 erhalten. Verlust beider Hände oder Füsse oder eine ähnliche schwere Verletzung würde ihn zu einer ähnlichen Entschädigungssumme berechtigen. Mit abnehmender Unfallsschwere sinkt auch die Entschädigung. Für den Verlust eines Zehengliedes beträgt sie noch £A 55.

Diese Ansätze gelten nur dann, wenn der Unfall nicht auf Nachlässigkeit zurückzuführen ist. Bei nachgewiesener Fahrlässigkeit des Arbeitgebers wird der Betrag der Entschädigung vom Gericht festgesetzt.

Zweitägiger Streik
in Brisbane

(ITF) 2.000 Hafenarbeiter im australischen Hafen von Brisbane brachen am 30. April einen zweitägigen Streik um bessere

Arbeitsbedingungen ab, nachdem sie beschlossen hatten, dem Entscheid eines Schiedsgerichtes zuzustimmen. Die Verhandlungen über ihre Forderungen sollten im Laufe der darauffolgenden Woche aufgenommen werden.

SEELEUTE

INTERNATIONAL
Uebereinkommen über den
Fähigkeitsausweis für
Vollmatrosen von den
Vereinigten Staaten
ratifiziert

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt die am 9. April 1953 erfolgte Ratifizierung des Internationalen Arbeitsübereinkommens über den Fähigkeitsausweis für Vollmatrosen (1946) durch die Vereinigten Staaten

bekannt.

Dieses Uebereinkommen wurde auf der 28. (Seefahrts-)Session der Internationalen Arbeitskonferenz angenommen, zusammen mit weiteren Uebereinkommen über Mannschaftsquartiere, Verpflegung, Fähigkeitsausweise der Schiffsköche, Soziale Sicherheit, Pensionen, bezahlten Urlaub, ärztliche Untersuchung, und Heuern, Arbeitszeit und Bemannung.

Erst drei dieser auf der 28. Session angenommenen Uebereinkommen haben bis heute die zu ihrem Inkrafttreten erforderliche Zahl von Ratifizierungen erhalten, nämlich die über den Fähigkeitsausweis der Vollmatrosen, den Fähigkeitsausweis der Schiffsköche und die Unterbringung der Besatzungen.

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag für
das Personal im Taucherei-
und Bergungsgewerbe

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr gibt die Einzelheiten eines neuen Tarifvertrags bekannt, den

sie hinsichtlich der Löhne und Arbeitsbedingungen des deutschen Taucherei- und Bergungspersonals abgeschlossen hat.

Der am 1. April 1953 in Kraft getretene Vertrag legt die 48-Stundenwoche fest, mit einem Mehrarbeitszuschlag von 25 %. Für Arbeit an Sonn- und unbezahlten Feiertagen beträgt der Zuschlag 50 %. für Arbeit an bezahlten Feiertagen sowie am Neujahrs-, ersten Oster- und Pfingsttag, am 1. Mai und an den Weihnachtsfeiertagen 100 %.

Der im Lohntarifvertrag festgelegte Stundenlohn beträgt DM 1,70 für Schiffs- und Schlepperführer und Erste Maschinisten von Fahrzeugen, Schwimmkränen und Bergungseinheiten (sofern sich mehrere Maschinisten an Bord befinden), DM 1,55 für Zweite Maschinisten, Barkassenführer und Heizer auf Fahrzeugen mit mehr als einem Kessel, DM 1,50 für Heizer und DM 1,45 für Matrosen. Andere im Vertrag vorgesehene Leistungen umfassen einen bezahlten Jahresurlaub von 12 bzw. 15 Arbeitstagen nach

Vollendung des 35. Lebensjahres, ein Wegegeld, eine Auslösung für Arbeiten auf entfernten Baustellen und die Lohnfortzahlung bei Krankheit oder Unfall.

Der Vertrag kann von beiden Parteien unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum Quartalsschluss, erstmalig zum 31. Dezember 1954, gekündigt werden. Das Lohnabkommen bleibt mindestens bis zum 31. Dezember 1953 in Kraft.

FRANKREICH

Streik der Schiffsoffiziere

(ITF) Bis zum Redaktionsschluss waren noch keine Anzeichen einer Beilegung des Streiks der Offiziere der französischen Handelsmarine zu erkennen, der am 28. April in Le Havre unter den Offizieren der Compagnie Générale Transatlantique ausbrach und sich später auf das Personal weiterer Gesellschaften in verschiedenen französischen Häfen, darunter Rouen, Marseille und Nantes, ausbreitete.

Indem sie die 40-Stundenwoche anstelle der derzeitigen 48-Stundenwoche und einen längeren Urlaub fordern, weisen die Offiziere in einer Erklärung an die Presse darauf hin, dass ihre derzeitige Arbeitszeit in einem Dekret vom Juni 1946 verankert ist, das die Kriegsverhältnisse ungerechterweise verlängert. Dieses Dekret sehe unter Einschluss der Abgeltung der auf See verbrachten Sonn- und öffentlichen Feiertage 60 Tage Urlaub pro Jahr vor, während dieser Urlaub vor dem Krieg 100 Tage betragen habe.

Am 5. Mai trat der nationale Schlichtungsausschuss unter dem Vorsitz des Staatssekretärs für die Handelsmarine, Ramarony, zusammen, um den Versuch einer Beilegung des Streiks zu unternehmen. Nach Abschluss der Sitzung wurde eine Erklärung herausgegeben, welche die von den Gewerkschaften unterbreiteten Forderungen beschrieb und erwähnte, dass die Reedervertreter erklärt hätten, die Frage der Arbeitszeit an Bord werde demnächst auf internationaler Ebene geprüft. Solange die 48-Stundenwoche in andern Handelsflotten beobachtet werde, fuhr die Erklärung fort, sei es für die französischen Reedereien unmöglich, die Arbeitszeit herabzusetzen und sich gleichzeitig im Wettbewerbskampf zu behaupten. Die Reedervertreter hätten dagegen gewisse Vorschläge bezüglich der Berechnung des Abgeltungsurlaubs für die auf See verbrachten Sonntage vorgebracht.

Unser Mitgliedsverband, der Landesverband der Offiziere der französischen Handelsmarine, hat sich von der Streikbewegung distanziert. In einer am 29. April abgegebenen Presseerklärung stellte er fest, dass der Streikbeschluss von einer Minderheit der Offiziere in Le Havre gefasst wurde und dass auf die Einleitung des Schlichtungs- und Vermittlungsverfahrens verzichtet worden sei. Schritte zur Abänderung der auf die Seeleute bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen seien zum Misserfolg verurteilt, wenn die Befürworter solcher Schritte sich ausserhalb des Gesetzes stellen. Am darauffolgenden Tag gaben unsere beiden angeschlossenen französischen Gewerkschaften eine gemeinsame Mitteilung heraus, die auf den Ernst der Lage aufmerksam machte und die Einberufung des nationalen Schlichtungsausschusses als Angelegenheit öffentlicher Dringlichkeit forderte.

HOCHSEEFISCHER

GROSSBRITANNIEN

Verpflegung der
schottischen Fischdampfer-
besatzungen durch
die Reedereien

(ITF) Ab 21. April müssen die Fischdampferreedereien in Aberdeen für die Verpflegung ihrer Besatzungen auf See sorgen. Gleichzeitig wird die Grundheuer um 3s. pro Tag gekürzt. Diese

Vorschriften sind in einem Schiedsspruch des Arbeitsschiedsgerichtes enthalten, das in einem Konflikt zwischen den Besatzungen und den Reedereien angerufen worden war.

Die Fischdampferbesatzungen, die der britischen Transportarbeitergewerkschaft (ein ITF-Mitglied) angehören, forderten die Verpflegung der Mannschaften durch die Reedereien mit dem Hinweis, darauf, dass Aberdeen der einzige grössere Hafen sei, wo die Hochseefischer selber für ihre Verpflegung zu sorgen hätten. Sie erklärten ferner, dass die alte Regelung unwirtschaftlich und ungerecht sei, dass die Nahrungsmittelkosten pro Tag zwischen 3s. und 8/6d. schwankten und dass jeder Anstieg der Lebensmittelpreise für sie eine Lohnkürzung bedeute.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEDEN

Verlängerung des
Kollektivvertrags mit SAS

(ITF) Der der ITF angeschlossene schwedische Verband des Handelspersonals hat seine Verhandlungen mit der skandinavischen Luftfahrt-

gesellschaft SAS über den Kollektivvertrag für die schwedischen Arbeitnehmer dieser Gesellschaft abgeschlossen. Es wurde beschlossen, die Gültigkeitsdauer des bisherigen Vertrags zu verlängern. Rund 1.500 Beschäftigte werden von diesem Beschluss berührt.

VEREINIGTE STAATEN

Verbesserter Vertrag für
die Piloten der
"US Airlines"

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung der amerikanischen Flugzeugführer (ALPA) hat für die Piloten und Kopiloten der Gesellschaft "US Airlines Inc."

mit Wirkung ab 28. Oktober 1952 einen neuen Vertrag abgeschlossen.

Das Mindestgehalt eines ersten Piloten ist auf \$2.200 pro Jahr festgesetzt und steigt im Laufe von acht Dienstjahren auf \$3.600. Dazu kommt das Fluggeld, das für Tagesflüge \$4 - \$5, für Nachtflüge \$6 - \$7,50 beträgt, sowie eine Bruttogewichtszulage (1 Cent pro 1.000 Pfund bescheinigtes Höchstbruttogewicht pro Stunde) und Meilengeld (1½ Cent pro zurückgelegte Meile).

Kopiloten erhalten ein festes Gehalt von \$350 für die ersten und \$400 für die zweiten 6 Dienstmonate. Hernach beträgt ihr monatliches Grundgehalt \$200, das im Laufe von acht Jahren auf \$300 ansteigt. Dazu kommt ein gewisser Prozentsatz der Flugzulagen des ersten Piloten (Stunden-, Meilen- und Bruttogewichtszulage).

Vertragsverhältnis
zwischen Stewardessen und
"National Airlines"
geschaffen

(ITF) Die Vereinigung der amerikanischen Flugstewardessen und -stewardessen gibt bekannt, dass die Arbeitsbedingungen der bei "National Airlines" beschäftigten Stewardessen auf Grund einer kürzlich

mit der Gesellschaft unterzeichneten Vereinbarung eine bedeutende Verbesserung erfahren haben.

Der Vertrag -- er ist der erste seiner Art -- erhöht die Grundlöhne der Stewardessen um rund 11 %. Das Anfangsgehalt ist jetzt auf \$195 pro Monat festgesetzt und erhöht sich in Laufe der ersten zwei Jahre nach je 6 Monaten anstatt wie bisher nach je zwei Jahren. Die Flugzeit ist auf 85 Stunden pro Monat beschränkt und nach der 70. Stunde wird ein Fluggeld von \$2 pro Stunde gezahlt. Der Berechnung wird entweder die planmässige oder die tatsächliche Flugzeit zugrundegelegt, je nachdem, welche von beiden grösser ist.

Die Gültigkeitsdauer des neuen Vertrags bleibt noch auf dem Schlichtungswege festzulegen.