

## PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE  
OLD TOWN  
CLAPHAM  
LONDON, S.W.4ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH  
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 12/13

29. Juni 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitingen 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 FKonferenz des  
fliegenden Personals

(ITF) Am 10. und 11. Juni 1953 führte die Zivilluftfahrtsektion der ITF in Paris eine Konferenz des fliegenden Personals durch.

Anwesend waren Delegierte von Organisationen in Belgien, Frankreich, Deutschland, Grossbritannien, Holland, Schweden, Schweiz, und den Vereinigten Staaten. Die Internationale Vereinigung der Flugzeugführerverbände (IFALPA) hatte einen Beobachter entsandt.

Die Konferenz behandelte zunächst die komplexe und fundamentale Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen, die die Aufmerksamkeit nationaler und internationaler Organisationen schon seit mehreren Jahren in Anspruch nimmt. Die nationalen Vorschriften sind unzulänglich und gestatten in gewissem Masse, dass finanziellen Erwägungen dem Sicherheitsfaktor gegenüber der Vorrang eingeräumt wird. In mancher Hinsicht fassen sie auf Empfehlungen der Organisation für Internationale Zivile Luftfahrt (ICAO), die in einigen Fällen den Einfluss der Arbeitgebervertreter und Flugzeugkonstrukteure erkennen lassen. Die Konferenz war einmütig der Auffassung, dass sie im Interesse aller Beteiligten -- Fahrgäste und Personal -- befriedigende Normen festlegen muss, damit verhindert wird, dass sich in diesem neuen, einer raschen Entwicklung unterworfenen Wirtschaftszweig schlechte Bräuche einnisten.

Angesichts der raschen technischen Entwicklung und fortgesetzten Einführung revolutionärer Flugzeugtypen legte die Konferenz im Interesse maximaler Sicherheit, betrieblicher Leistung und bester Verwendung der Fachkräfte folgende minimale Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen auf Langstreckenflügen fest: Ein Pilot, ein Kopilot, ein Navigator, ein Mechaniker und ein Funker.

Die IFALPA hat demselben Problem bedeutende Aufmerksamkeit geschenkt, weshalb man beschloss, sich an diese Organisation zu wenden, um, womöglich auf der Grundlage der angenommenen Entschliessungen, eine gemeinsame Stellungnahme aller Besatzungsmitglieder zu formulieren.

Besorgnis erregte das Fehlen nationaler und internationaler Gesetzesvorschriften in der zivilen Luftfahrt und man war der Meinung, dass Abhilfe zu schaffen ist. Die Konferenz nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, dass der Binnenverkehrsausschuss der IAO gewissen sozialen Problemen bereits Aufmerksamkeit geschenkt hat. Man war sich jedoch bewusst, dass der soziale Fortschritt wegen des derzeitigen Verfahrens der IAO und der besonderen Verhältnisse in der zivilen Luftfahrt zu langsam sein würde, um eine ausreichende und zufriedenstellende Lösung dieser vitalen Probleme zu gewährleisten. Die Konferenz befasste sich ferner eingehend mit der Tätigkeit der ICAO und gab der Meinung Ausdruck, dass die Interessen des fliegenden Personals in wichtigen technischen Fragen nicht ausreichend wahrgenommen werden, weil die ICAO eine zwischenstaatliche Organisation ist, in der die Arbeitnehmer keine angemessene Vertretung haben.

Der Konferenz lag ein Musterkollektivvertrag für Stewardpersonal vor, der mit kleineren Änderungen angenommen wurde und den einzelnen Organisationen in ihren Kollektivverhandlungen als Richtschnur dienen soll.

Die Frage der Beschränkung der Dienstzeit der Flugzeugbesatzungen wurde ebenfalls besprochen und es wurden die Empfehlungen des zur Prüfung dieses Problems eingesetzten Unterausschusses angenommen. Es wurde festgestellt, dass die Begrenzung der Flugstunden eng mit der Ermüdungsfrage zusammenhängt. Das Sekretariat wurde beauftragt, seine Untersuchungen im Hinblick auf eine weitere Besprechung dieser Frage anlässlich der nächsten Konferenz fortzusetzen.

Das zukünftige Arbeitsprogramm der Sektion umfasst neben den voraussichtlichen Besprechungen mit IFALPA die Fragen der Ermüdung, der Kranken- und Unfallversicherung und der Alterspensionen.

### Entschliessungen

#### I. Die Konferenz erklärt:

1. In der Zivilluftfahrt muss jederzeit die höchste Sicherheit gegeben sein.
2. Eine ausreichende Reserve an Spezialkräften muss für nationale Notstände zur Verfügung stehen.
3. Die technische Entwicklung geht rasch vonstatten. Fortlaufend werden neue Flugzeugtypen in der Zivilluftfahrt eingesetzt.

Mit Besorgnis stellt die Konferenz fest, dass die in den verschiedenen Ländern in Kraft befindlichen Bestimmungen über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen unzureichend sind. Sie machen es teilweise möglich, dass finanzielle Erwägungen über den Sicherheitsfaktor die Oberhand gewinnen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Bestimmungen verschiedener Länder in vieler Hinsicht auf den Empfehlungen der ICAO beruhen. Diese Empfehlungen unterliegen aber manchmal dem unangemessenen Einfluss von Vertretern der Arbeitgeber.

Die Konferenz beschliesst daher, die nachstehenden Punkte, die die Ansicht der Zivilluftfahrt-Sektion der ITF darstellen, der ICAO (Organisation für Internationale Zivilluftfahrt) zur Kenntnis zu bringen, damit weitere Empfehlungen der ICAO, besonders in der Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen, ebenso auf der Erfahrung von Spezialisten aufgebaut werden, wie sie augenblicklich auf wirtschaftlichen Erwägungen der Arbeitgeber beruhen.

#### FLUGZEUGFUHRER

Die Anzahl der Flugzeugführer, die zur Führung eines im Luftverkehr eingesetzten Flugzeuges erforderlich ist, muss so sein, dass die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist.

Auf allen zwei- und mehrmotorigen Flugzeugen im kommerziellen Betrieb müssen mindestens zwei befähigte und geprüfte Flugzeugführer eingesetzt sein.

#### NAVIGATOREN

Auf transozeanischen und gewissen anderen Fluglinien, für die die interessierten anerkannten Personal-Organisationen Radioanlage für unzureichend als Navigationsmittel halten, ist zusätzlich zur übrigen erforderlichen Flugzeugbesatzung ein geprüfter Navigator mitzuführen.

Vorbehaltlich der Beratung mit einschlägigen anerkannten Personalorganisationen kann ein Flugzeug ohne einen Navigator Flüge ausführen, wenn mit Hilfe der Radioanlage die Position des Flugzeuges wenigstens alle 200 nautische Meilen genau bestimmt werden kann.

#### BORDMECHANIKER

Auf allen Flugzeugen, die

- a) vier- oder mehrmotorig sind;
- b) ein Maximalstartgewicht von 80.000 Pfund haben, oder für die
- c) die zuständige Behörde auf Grund des Flugzeugtyps oder der Einsatzart die Mitführung von Mechanikerpersonal für erforderlich hält,

muss ein geprüfter Bordmechaniker mitgeführt werden, der nur in dieser Tätigkeit beschäftigt werden darf. Wird ein Bordmechaniker mitgeführt, so müssen ihm ein abgetrennter Raum, entsprechende Instrumente und Kontrollapparate zur Verfügung stehen.

#### FUNKER

Auf allen Flügen muss ein Mitglied der Besatzung, das die entsprechende Prüfung abgelegt hat, als Funker tätig sein und darf daneben nicht anderweitig beschäftigt werden, ausgenommen, wenn die zuständige Regierungsstelle und die entsprechenden anerkannten Personalorganisationen gemeinsam in Einzelfällen festlegen, dass die Mitführung eines Funkers nicht erforderlich ist.

Die Konferenz erklärt ihre Besorgnis über die nach den Funkbestimmungen verschiedener Länder zulässige und die Sicherheit herabsetzende Beschäftigung des Flugzeugpersonals in doppelter Eigenschaft. Diese Doppelbeschäftigung sollte grundsätzlich bekämpft werden.

Die Konferenz beauftragt die entsprechenden Landesorganisationen, in ihren Ländern auf ihre Regierungen und andere zuständigen Behörden einzuwirken, damit die Funkvorschriften genau abgefasst und der gegenwärtigen Entwicklungsrichtung Einhalt geboten wird.

- II. Die Konferenz hat die erhältlichlichen Auskünfte über die Verwendung des 500-kHz-Gerätes in Notlagen eingehend geprüft. Sie hat davon Kenntnis genommen, dass gewisse Fluggesellschaften dieses Gerät abgeschafft haben und andere im Begriffe sind, dasselbe zu tun.

Die Konferenz erklärt ihre Beunruhigung über diese Entwicklung, die nach ihrer Auffassung eine weitgehende Beeinträchtigung der Flugsicherheit bedeutet. Sie ist überzeugt, dass die Mitführung des 500-kHz-Geräts, das zur Uebermittlung und zum Empfang von Meldungen auf 500 kHz stets einsatzbereit ist, auf allen Ueberseelinien wesentlich ist. Um aus den Funkanlagen den grösstmöglichen Vorteil ziehen zu können, muss das Gerät durch einen besonders dazu ausgebildeten Funker bedient werden.

Die Konferenz beschliesst, diese Auffassungen der ICAO (Organisation für Internationale Zivilluftfahrt) zur Kenntnis zu bringen und auf nationalem bzw. internationalem Gebiet Schritte zu unternehmen, um herbeizuführen, dass die einzelstaatlichen Gesetze die Mitführung des 500-kHz-Gerätes im Sinne dieser Entschliessung vorschreiben.

- III. Die Konferenz ist sich deutlich bewusst, dass die rasche Entwicklung und der internationale Charakter der zivilen Luftfahrt eine internationale Behandlung ihrer sozialen und andern Probleme fordern.

Sie bedauert deshalb, dass die Internationale Arbeitsorganisation, die doch zur Behandlung der sozialen Probleme aller Wirtschaftszweige geschaffen wurde, der zivilen Luftfahrt bisher nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat.

Die Konferenz ist sich bewusst, dass der Binnenverkehrsausschuss der IAO, der zweifellos das zur Durchführung dieser Aufgabe geeignete Organ ist, bereits zahlreiche Zweige des Verkehrswesens behandelte, fordert aber trotzdem die IAO dringend auf, Mittel und Wege zu prüfen, wodurch ihre soziale Pflicht auch in bezug auf die zivile Luftfahrt Erfüllung finden kann.

Sie lädt deshalb die IAO ein, in ihrem Rahmen die erforderlichen Einrichtungen zur Behandlung der sozialen Probleme der zivilen Luftfahrt zu schaffen und besonders auch anzustreben, dass sie auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der Organisation für internationale Zivilluftfahrt (ICAO) anerkannt wird und eine Vertretung in dieser erhält, damit die beiden internationalen Stellen sich besprechen und die sozialen und technischen Probleme der zivilen Luftfahrt, wo sie ineinandergreifen, wirksam behandeln können.

- IV. Die Konferenz bedauert, dass das Personal der zivilen Luftfahrt unter den heutigen Verhältnissen nicht angemessen vertreten ist, wenn Fragen von höchster Bedeutung für ihre Sicherheit und ihr Wohlergehen in der Organisation für Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) zur Besprechung gelangen.

Sie schlägt zur Behebung dieser Lage vor, dass die ICAO einen Sachverständigenausschuss anerkennen soll, der die beiden Partner dieses Wirtschaftszweiges, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, vertreten würde und unter den Auspizien der Internationalen Arbeitsorganisation nach dem Vorbild der Verhältnisse in der Schifffahrt zu bilden wäre, wo durch Vertretung des Paritätischen Seefahrtsausschusses die IAO als zuständig anerkannt wurde, sich in zwischenstaatlichen Besprechungen über die internationale Sicherheit des Lebens auf See der sozialen Aspekte anzunehmen.

Die Konferenz vertritt die Meinung, dass die technischen Probleme richtigerweise in den Bereich der ICAO, die sozialen Probleme dagegen in den der IAO gehören und dass auf den Gebieten, wo technische Probleme soziale Auswirkungen und soziale Probleme technische Auswirkungen haben, Vorkehrungen erforderlich sind, wodurch die ICAO und die IAO einander auf gegenseitiger Grundlage Anerkennung und Vertretung gewähren, damit sowohl den technischen als auch den sozialen Aspekten der zivilen Luftfahrt Gerechtigkeit widerfährt.

#### TUNESIEN

##### Freilassung von Hafenarbeiterführern

(ITF) Die politischen Wirren in Tunesien haben nicht nur zu einer Einschränkung der gewerkschaftlichen Tätigkeit geführt, sondern

waren von der Verhaftung von Gewerkschaftsführern und ihrer Internierung in einem abgelegenen Dorf begleitet. Unter den Verhafteten befanden sich Mohammed Erry, Präsident, und Sliman Zouari, Sekretär des tunesischen Hafenarbeiterverbandes. Die ITF hat nun vernommen, dass die beiden Hafenarbeiterfunktionäre sich unter sieben am 3. Juni freigelassenen Gewerkschaftsführern befinden.

Als eine ITF-Delegation, bestehend aus den Kollegen Ferri-Pisani (Mitglied des Exekutivkomitees) und P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär), Tunis im vergangenen März besuchte, forderte sie die Behörden eindringlich auf, eine versöhnlichere Politik zu verfolgen. Obschon diese Mission auf Fragen der tunesischen Eisenbahner beschränkt war, galt die befürwortete Politik in ihrer Absicht für die gesamte tunesische Gewerkschaftsbewegung.

Die Freilassung der sieben Gewerkschaftler ist deshalb eine willkommene Nachricht und scheint endlich die Hoffnung zu rechtfertigen, dass die Lage in Tunis eine Wendung zum Besseren nehmen wird. Die ITF hofft -- und wird weiterhin fordern -- dass die den Eisenbahngewerkschaftern aus politischen Gründen auferlegten Strafen aufgehoben werden. Die Aufrechterhaltung solcher Massregelungen leistet nur der Auffassung Vorschub, dass die tunesischen Eisenbahner Opfer der Rachsucht und Ungerechtigkeit sind.

Die Freilassung der sieben Gewerkschaftsführer ist ein Schritt in der guten Richtung, aber noch sind viele weitere Schritte dieser Art vonnöten.

#### EISENBAHNER

#### DEUTSCHLAND

##### Lohnerhöhungen ein Schritt nähergerückt

(ITF) Die Aussicht auf Lohnerhöhungen für die deutschen Eisenbahner ist nach der am 10. Juni erfolgten Wiederaufnahme der Verhandlungen

zwischen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied) und der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn einen Schritt nähergerückt.

Im Verlauf dieser Besprechungen legte die Verwaltung folgendes Angebot vor, das die Gewerkschaft zur Zeit prüft: Eine allgemeine Lohnerhöhung für die Bundesbahnarbeiter (etwa 60 % aller Bediensteten) von durchschnittlich 8 Pfg. je Stunde ab 1. Juli 1953. Vom gleichen Zeitpunkt an soll die neue Lohngruppeneinteilung eingeführt und die beiden niedrigsten der zehn Ortslohnklassen beseitigt werden. Ausserdem ist für die Zeit vom 1. April bis 30. Juni ein Pauschalbetrag in Höhe von 30 DM für jeden Arbeiter vorgesehen.

Im vergangenen Jahr hatte die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, getrennt von ihren Lohnforderungen, den die Arbeitsbedingungen der Arbeiter regelnden Tarifvertrag gekündigt im Hinblick auf eine Revision der Arbeitszeitbestimmungen, der Lohngarantie bei Versetzungen auf Grund von Rationalisierungsmaßnahmen, der Vergütung bei auswärtiger Beschäftigung und des Verfahrens zur Beilegung von Streitfällen bezüglich Einstufung.

Die Verhandlungen über diese Forderungen sind jetzt soweit fortgeschritten, dass die Unterzeichnung des neuen Vertrags noch vor dem 1. September 1953 erwartet wird.

#### FRANKREICH

##### Neue Lohnvereinbarung

(ITF) Wir sind jetzt in der Lage, Einzelheiten der Vereinbarung über die Löhne der französischen Eisen-

bahner zu geben, die am 24. Mai zwischen den nichtkommunistischen Gewerkschaften, einschliesslich des der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbandes, und dem Verkehrsministerium erzielt wurde (siehe Pressebericht Nr. 11 vom 1. Juni ds. Js.).

Die Vereinbarung sieht vor, dass die französischen Eisenbahner rückwirkend ab 1. Februar eine Anerkennung ihrer erhöhten Produktivität in Form höherer Löhne erhalten. Die Leistungsprämie z.B. wird für alle Grade, ausgenommen Zugpersonal, um 10 % erhöht. Letzteres erhält 13 %. Andere Bestandteile der Monatslöhne der Eisenbahner werden ebenfalls gehoben. Die monatlichen Bruttolohnerhöhungen liegen zwischen 973 Fr., oder 4,8 %, für die Eisenbahner der niedrigsten Grade und 4.376, oder 4,1 %, für die der höchsten Lohnklasse. In der Vereinbarung ist ausserdem eine Verbesserung der Eisenbahnerpensionen vorgesehen.

Die Erhöhungen werden über drei Finanzjahre verteilt, doch wird, sobald wie möglich ein Pauschalbetrag von mindestens 5.000 Fr. für die Zeit vom 1. Februar bis 30. Juni 1953 ausgerichtet. Sämtliche im Rahmen dieser Vereinbarung festgelegte Erhöhungen stützen sich auf höhere Produktivität und sollen künftige Verhandlungen über eine allgemeine Lohnrevision in keiner Weise beeinflussen.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

#### BELGIEN

##### 24-stündiger Streik der Brüsseler Strassenbahner

(ITF) Die Brüsseler Strassenbahner legten am 18. Juni für 24 Stunden die Arbeit nieder zur Unterstützung einer gewerkschaftlichen Forderung nach

einer Lohnerhöhung von 3 %. Wenn keine befriedigende Regelung erzielt wird, dürfte es zu weiteren Arbeitsniederlegungen kommen.

Die der Brüsseler Strassenbahngesellschaft mit Unterstützung des belgischen Strassenbahnerverbandes (ITF) unterbreitete Lohnforderung ist ein Versuch, die Gleichstellung mit den Strassenbahnern in Antwerpen zu erreichen. Es wird darauf hingewiesen, dass letztere seit dem 1. Januar 1953 höhere Löhne beziehen als ihre Kollegen in Brüssel und andern belgischen Städten. Der derzeitige Höchstlohn der Antwerpener Wagenführer und Schaffner beträgt 203 belg. Fr. (140 belg. Fr. = £1) pro Tag.

Die Gesellschaft weigert sich, die vorgeschlagene Erhöhung zu gewähren und weist darauf hin, dass der im November 1952 unterzeichnete und bis zum Jahresende 1953 gültige Vertrag die Löhne mit dem amtlichen Lebenskostenindex verknüpft. Die Gewerkschaft hält dem entgegen, dass anlässlich der letzten Verhandlung ihre Lohnforderungen

von der Gesellschaft mit dem Hinweis auf finanzielle Schwierigkeiten nicht erfüllt wurden. Wenige Wochen nach der Unterzeichnung der Vereinbarung habe die Gesellschaft jedoch die Bewilligung zur Erhöhung der Fahrpreise um 12 % erhalten. Die Gewerkschaft vertritt deshalb die Auffassung, dass die Gesellschaft ihre angeblichen finanziellen Schwierigkeiten als Vorwand zur Herabdrückung der Strassenbahnerforderungen benützte, obschon sie bereits damals beabsichtigte, um eine Erhöhung der Fahrpreise nachzusuchen.

### BINNENSCHIFFER

#### BELGIEN Beilegung des Lotzenkonfliktes

(ITF) Die belgischen Flusslotsen haben jetzt einen angedrohten Streik zur Unterstützung ihrer Lohnforderung abgesagt. Die Funktionäre des belgischen Flusslotsenverbandes, die am 19. Mai ein Streikreferendum organisierten, erklären, dass die Streikankündigung infolge einer Lohnvereinbarung mit dem Verkehrsministerium widerrufen worden sei.

#### Neuer Lohnvertrag

(ITF) Der der ITF angeschlossene belgische Transportarbeiterverband gibt bekannt, dass es ihm gelungen ist, feste Lohnsätze für die belgischen Binnenschiffer auf Motorfahrzeugen über 450 BRT auszuhandeln. Bisher waren die vereinbarten Lohnsätze nur für Fahrzeuge unter dieser Tonnage gültig, obschon Einzelvereinbarungen mit verschiedenen Reedern bestanden.

Die neuen Monatslöhne, die ab 1. Januar in Kraft getreten sind, betragen:

<u>Binnenschiffahrt:</u>	<u>Fahrzeuge von 450 bis 749 BRT</u>	
	Schiffsführer .....	4.380,00 belg. Fr. *)
	Matrose .....	3.150,00 "
<u>Rheinschiffahrt:</u>	<u>Fahrzeuge von 750 bis 999 BRT</u>	
	Schiffsführer .....	4.987,50 belg. Fr.
	1. Matrose .....	3.587,50 "
	2. Matrose .....	3.177,50 "
	<u>Fahrzeuge von 1.000 BRT an</u>	
	Schiffsführer .....	5.022,50 belg. Fr.
	1. Matrose .....	3.843,75 "
	2. Matrose .....	3.587,50 "
	Jungen:	
	im Alter von 16 Jahren	2.562,50 "
	im Alter von 17 Jahren	2.818,75 "

\*) £1 = 140 belg. Fr.

Diese Sätze gelten, solange der Index der Einzelhandelspreise sich zwischen 410 und 419,9 (Binnenschiffahrt) bzw. zwischen 415 und 429,9 (Rheinschiffahrt) bewegt.

HAFENARBEITER UND SEELEUTE

GRIECHENLAND  
Lohnstreiks

(ITF) Die griechischen Seeleute und Hafendarbeiter nahmen hervorragenden Anteil an einem vierundzwanzigstündigen Generalstreik, den der griechische Gewerkschaftsbund am 9. Juni zur Unterstützung der Forderung nach einer allgemeinen Lohnerhöhung ausrief. Die Hafendarbeiter im Gebiet von Athen-Piräus und die Besatzungen sämtlicher Küstenfahrzeuge legten die Arbeit nieder. Nur eine verhältnismässig kleine Zahl ausländischer Schiffe konnte auslaufen. Polizei und Truppen wurden in den Streikgebieten zusammengezogen und es wird gemeldet, dass eine Reihe von Gewerkschaftsführern, darunter mindestens ein Funktionär des der ITF angeschlossenen Hafendarbeiterverbandes (Piräus), verhaftet wurde. Der griechische Gewerkschaftsbund hat bei der Regierung nachdrücklich gegen die Verhaftung der Gewerkschaftsführer und die "Konzentrierung ihrer Truppen zur Einschüchterung der Arbeiter" protestiert.

Die Löhne der griechischen Arbeiter sind durch die Inflation und eine kürzliche Abwertung der Landeswährung stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Der griechische Gewerkschaftsbund weist darauf hin, dass bis vor wenigen Monaten die Löhne und Gehälter im allgemeinen durch die Regierung festgelegt wurden. Ein im Jahre 1952 mit Unterstützung der Gewerkschaften eingeführtes neues Gesetz sieht die Lohnregelung durch einen dreigliedrigen Ausschuss vor, in dem Arbeiterschaft, Unternehmer und die Regierung vertreten sind. Der erste Schritt dieses Organs war die Überprüfung der Mindestlöhne, die weit hinter dem inflatorischen Preisanstieg zurückgeblieben waren. Im Oktober 1952 erfolgte die Erhöhung der gesetzlich festgelegten Mindestlöhne um etwa 15 %. Der Gewerkschaftsbund vertritt jedoch die Meinung, dass "ein griechischer Arbeiter nur dann die lebensnotwendigsten Güter kaufen kann, wenn sein Lohn um 224 % erhöht wird."

SEELEUTE

INTERNATIONAL  
ITF boykottiert  
Panamaschiff

(ITF) Mit voller Unterstützung und Mitwirkung ihres belgischen Mitgliedsverbandes, der belgischen Transportarbeitergewerkschaft, hat die ITF den Boykott eines unternormalen Fahrzeugs der Panamaflagge erklärt.

Das fragliche Schiff ist die "Areti" (3.300 BRT), die 1920 gebaut wurde und der Compania de Navegacao Ollisipo in Lissabon gehört. Die Besatzung besteht aus 5 Griechen, 11 Portugiesen, 3 Spaniern und 1 Argentinier. Als dieses Schiff nach seiner am 18. Juni erfolgten Abfahrt aus Amsterdam in Antwerpen eintraf, wurde festgestellt, dass die Verhältnisse an die heutzutage von allen angesehenen Reedern beobachteten Mindestnormen bei weitem nicht heranreichten. Nicht nur die Löhne, sondern auch die Arbeitsbedingungen und die Verpflegung spotteten jeder Beschreibung. Auch die Mindestvorschriften bezüglich sanitärer Anlagen und Sicherheit waren nicht erfüllt. Infolge des Boykotts der ITF wurden die Ladearbeiten am Abend des 20. Juni eingestellt, so dass die "Areti" jetzt untätig im Hafen von Antwerpen liegt.

Unser Mitgliedsverband, die belgische Transportarbeitergewerkschaft, ist entschlossen, den Boykott fortzusetzen, bis die Reederei mit der ITF einen Vertrag schliesst, der einigermaßen annehmbare Verhältnisse für die Besatzungen schafft.

Oberster Gerichtshof der  
Vereinigten Staaten lehnt  
Schadensforderung eines  
dänischen Seemanns ab

(ITF) Der Fall des dänischen Seemanns Ewald J. Larsen, der auf Grund amerikanischen Rechts Schadenersatzklage wegen eines Unfalls an Bord eines Frachters der dänischen Flagge erhoben hatte, fand am 25. Mai seinen

Abschluss, indem der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten entschied, dass amerikanische Gerichte den auf ausländischen Schiffen arbeitenden ausländischen Seeleuten auf Grund amerikanischen Rechts Schadenersatz nicht zusprechen können.

Dieser Entscheid des höchsten Berufungsgerichts der USA bringt damit einen Fall zum Abschluss, der 1946 begann und infolge seiner internationalen Bedeutung alle Seeleute interessieren muss. Im Oktober jenen Jahres erlitt Larsen, der kurz vorher in New York an Bord des dänischen Schiffs "Randa" angeheuert hatte, einen Unfall an Bord, während das Schiff sich in Havanna, Kuba, befand. Er reichte beim "Federal District Court" der Vereinigten Staaten Schadenersatzklage ein und erhielt \$4.052 Schadenersatz und \$215 Unterhalt zugesprochen. Der Circuit Court of Appeals erhielt dieses Urteil aufrecht, nachdem die Reederei appelliert hatte.

Der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten erklärte ferner, dass Larsen bereits alle Leistungen erhalten habe, die ihm auf Grund dänischen Rechts zustanden einschliesslich Spitalpflege in New York.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

24-stündiger Streik  
bei Air France

(ITF) Am 15. Juni legte ein 24-stündiger Warnstreik des Boden- und Flugzeugpersonals den Betrieb der Air France völlig still. Der Streik

wurde von sämtlichen Gewerkschaften des französischen Luftfahrtpersonals unterstützt.

Im Falle des Bodenpersonals geschah die Arbeitsniederlegung zur Unterstützung der Forderung nach einer allgemeinen Erhöhung der Löhne und Gehälter um 20 %. Das fliegende Personal dagegen streikte zum Protest gegen die von der Verwaltung der Air France geplante Verkleinerung der Flugzeugbesatzungen.

Air France hat bekanntgegeben, dass sie beabsichtigt, auf Langstreckenflügen den zweiten Piloten mit den Aufgaben des Funkers neben den normalen Funktionen zu beauftragen. Auf dem Flug nach Indochina z.B. würde die neue Besatzung aus einem (auch für die Navigation verantwortlichen) 1. Piloten, 1 Kopiloten-Funker und einem Bordmechaniker bestehen. Die Gesellschaft Air France beabsichtigt ausserdem, dem "Viscount" nur zwei Piloten und dem "Comet" nur drei Piloten als vollständige Besatzung beizugeben. Diese Pläne werden scharf bekämpft von dem fliegenden Personal, das erklärt, dass infolge der Nichtverwendung von Navigatoren durch Air France die zusätzliche Belastung der Flugzeugführer mit Funkerplichten Sicherheit und Leistung beeinträchtigen würde.