



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. 26

28. Dezember 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

Tragischer Tod
von Hariharnath Shastri

(ITF) Mit tiefem Bedauern gibt die ITF den Tod des Kollegen Hariharnath Shastri bekannt, des

Präsidenten des der ITF angeschlossenen Landesverbandes der indischen Eisenbahner. Kollege Shastri fand seinen Tod bei einem Unfall eines Flugzeuges der Indian Airlines am 12. Dezember in der Nähe von Nagpur.

Hariharnath Shastris gewerkschaftliche Laufbahn begann 1927 unter der Arbeiterschaft von Kanpur, nachdem er bereits mehrere Jahre in der Indian Non-Cooperation-Bewegung tätig gewesen war. 1933 wurde er zum Präsidenten des damaligen indischen Gewerkschaftskongresses gewählt. Seit Gründung des gegenwärtigen indischen nationalen Gewerkschaftskongresses (All-India Trade Union Congress) zeichnete er sich durch seine Aktivität aus und wurde im Oktober 1947 zu dessen Präsident gewählt. Dieses Amt hatte er bis 1949 inne. Zur Zeit seines Ablebens war er Generalsekretär des INTUC.

In der internationalen Arbeiterbewegung war Shri Shastri eine bekannte und sehr beliebte Persönlichkeit. Ab 1948 vertrat er die indische Arbeiterschaft auf Konferenzen der Internationalen Arbeitsorganisation und war ein Mitglied ihres Verwaltungsrates. Er nahm auch regen Anteil an der Arbeit des IBFG, der ihn zu einem seiner Vizepräsidenten und Mitglied des Exekutivrates ernannte. Sein Tod hinterlässt sowohl in der indischen als auch der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine Lücke, die nicht leicht zu füllen sein wird, insbesondere aber in den Reihen des vor kurzem gegründeten Eisenbahnverbandes, zu dessen Präsident er erst vor ganz kurzer Zeit gewählt worden war.

Kollege Omer Becu hat an den indischen nationalen Landeskongress in New Delhi die folgende Beileidsbotschaft gerichtet:

"Tief betroffen vom plötzlichen tragischen Ableben unseres geliebten Kollegen Shastri. Die internationale Gewerkschaftsbewegung, in der er eine hervorragende und allgemein geschätzte Tätigkeit entfaltete, ist aufs Tiefste betroffen von seinem Ableben. In den Reihen der Arbeiterbewegung der ganzen Welt wird sein Tod eine Lücke hinterlassen. Gemeinsam mit unsern indischen Kollegen neigen wir uns tief vor seinem Angedenken, das wir für immer bewahren werden."

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

GdED nimmt grundsätz- lich Stellung zum Verkehrsproblem

(ITF) "Der Verkehr dürfe nicht zum Spielball der Interessen einzelner Industriezweige degradiert werden", heisst es in einer grundsätzlichen Stellungnahme der Gewerkschaft der

Eisenbahner Deutschlands (Mitgliedsverband der ITF), die sich im einzelnen mit offiziellen Aeusserungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) auseinandersetzt. Der BDI hatte in einer kürzlich herausgegebenen Denkschrift die konsequente Durchführung der freien Marktwirtschaft (d.h. des freien Spiels der Kräfte mit geringster staatlicher Einflussnahme) auch auf dem Sektor des Verkehrs gefordert und dies mit den Erfolgen dieses Wirtschaftsprinzipes in der westdeutschen Bundesrepublik begründet.

Die Stellungnahme der GdED zeigt zunächst den Gegensatz auf, in dem sich der BDI mit seinem Argument der "erfolgreichen freien Marktwirtschaft" befindet, wenn er gleichzeitig die antimarktwirtschaftlichen Kartellbestrebungen gewisser Industriekreise unterstützt. Sie weist dann eindringlich darauf hin, dass der Verkehr, der die Funktion des Produktionsausgleichs im gesamten Wirtschaftsraum erfülle, ein volkswirtschaftliches Anliegen sei. Die standortliche Struktur der deutschen Volkswirtschaft sei auf dem Boden der Gemeinwirtschaftlichkeit der Schienenverkehre gewachsen. Eine Preisgabe dieses Prinzips würde den wirtschaftlichen Zusammenbruch der peripheren Industriegebiete und damit auch schwere Erschütterungen der Gesamtwirtschaft nach sich ziehen. Im freien Wettbewerb der Verkehrsträger gäbe es auch kein Gleichgewicht sondern nur die Tendenz zu einer ruinösen Konkurrenz. Die Gründe dafür lägen in den besonderen ökonomischen Bedingungen des Verkehrs.

Die GdED weist abschliessend darauf hin, dass sie hinter der Denkschrift des BDI die deutsche Automobilindustrie vermutet, die wegen der steigenden Verkehrsunfälle und des wachsenden Defizits der Bundesbahn mit Beschränkungen im Strassenverkehr rechnet, die mit einer Marktsättigung parallel laufen und zu Produktionseinschränkungen führen würden.

Konferenz der Lokführer in Frankfurt/Main

(ITF) Die seit dem Kriege grösste Fachgewerkschaftskonferenz der Lokomotivführer in der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein

Mitglied der ITF) fand am 27. November in Anwesenheit zahlreicher Gäste des öffentlichen Lebens in Frankfurt/Main statt. Ueber 400 Delegierte nahmen zu fachlichen Gegenwartsproblemen und zur wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn Stellung.

Einen Höhepunkt der Tagung bildete das Referat des ersten Vorsitzenden der GdED Hans Jahn, der eine Koordinierung aller privaten und öffentlichen Verkehrsträger forderte.

In Resolutionen und Beschlüssen warnte die Tagung u.a. vor den Versuchen der Null- und Einmann-Besetzung und verlangte die Anpassung der Dienstdauervorschriften, die in ihrer heutigen Fassung als unsozial und unzeitgemäss eine Benachteiligung des Personals darstellten, an die heutigen Verhältnisse. Die Konferenz stellte weiter fest, dass mit der "Kleinen Besoldungsreform" noch keine Anpassung der Beamtgehälter an den allgemeinen Lebensstandard erreicht worden sei.

GROSSBRITANNIEN

Streik der britischen Eisenbahner in letzter Minute vermieden

(ITF) In der Woche vor Weihnachten war Grossbritannien einem landesweiten Eisenbahnerstreik näher als je seit dem Jahre 1926. Der von dem 400.000 Mitglieder starken Eisenbahnerverband

für den 20. Dezember ergangene Aufruf zum Streik folgte unmittelbar auf die Ablehnung einer den Eisenbahnern vom Landesschiedsgericht zugesprochenen Lohnerhöhung von 4s. pro Woche von seiten aller drei der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbände. Der Entscheid des Schiedsgerichtes erfolgte auf Grund einer von den Organisationen der Eisenbahner erhobenen Forderung nach einer 15%igen Erhöhung der Grundlohnsätze ihrer Mitglieder.

Die NUR gab ihren Beschluss bekannt, am 12. Dezember zu einem auf unbeschränkte Dauer befristeten Streik aufzurufen, nachdem ihre Landesexekutive ein Angebot der britischen Verkehrsbehörde erwogen hatte, das Entlohnungssystem bei den Eisenbahnen einer Revision zu unterziehen und eine Neufestsetzung des zwischen der Entlohnung von gelernten und ungelernten Eisenbahnern bestehenden Differentials vorzunehmen. In einer Erklärung über die Stellungnahme seines Verbandes stellte der Generalsekretär der NUR, Kollege James Campbell, fest, dass nach Ansicht der Exekutive keinerlei konkrete Gründe vorlägen, die sie veranlassen könnten, ihren Mitgliedern die Annahme der Vorschläge der Behörde anzuempfehlen. Die Exekutive war der Ansicht, dass ihre Haltung die Verbitterung und Empörung ihrer Mitglieder getreu widerspiegele. Sie sei entschlossen darauf zu achten, dass die Entlohnung der Eisenbahner nicht länger hinter der in andern wichtigen Industrien geltenden nachhinke.

Der Verband der Angestellten der Verkehrsbetriebe und die Vereinigung der Lokführer und -heizer erklärten zwar, dass sie den Entscheid der Landesschiedsbehörde ablehnten, dass sie jedoch bereit wären, das Angebot der Verkehrsbehörde als Grundlage zu weiteren Verhandlungen zu betrachten.

Nach der Bekanntgabe des Aufrufs zum Streik von seiten der NUR kam es zu einer Reihe von Unterredungen zwischen Vertretern der drei Eisenbahnerverbände und der britischen Verkehrsbehörde. Der britische Arbeitsminister, Sir Walter Monckton, hielt ebenfalls eine Anzahl von Besprechungen mit beiden Parteien ab in dem Bestreben, den Streitfall beizulegen. Bis zum Abend des 16. Dezember zeigte sich jedoch kein Zeichen einer Verständigung. Erst nach einer längeren Sitzung im Arbeitsministerium wurde am späten Abend dieses Tages bekanntgegeben, dass eine von allen drei Verbänden gebilligte Einigung erzielt worden war. Auf Grund dieses Uebereinkommens erklärten sich die Verbände bereit, die ihnen vom Schiedsgericht zugesprochene Lohnerhöhung von 4s. pro Woche anzunehmen. Mit diesem Entscheid hatte sich die britische Verkehrsbehörde bereits einverstanden erklärt. Sie verpflichtet sich jedoch gleichzeitig, eine

weitere prozentuelle Verbesserung der Grundlohnsätze innerhalb von zwei Monaten vom Inkrafttreten des ursprünglichen Schiedsgerichtsentscheids (4. Dezember) durchzuführen. Weiters hat sich die Verkehrsbehörde bereit erklärt, gemeinsam mit den Gewerkschaften ihre gesamte Lohn- und Gehaltsstruktur einer Revision zu unterziehen. Der Generalsekretär des Landesverbandes der Eisenbahner hat keinen Zweifel darüber bestehen lassen, dass sein Verband bei den innerhalb der nächsten sechs Wochen stattfindenden Diskussionen auf einer Mindesterrhöhung von 7s. pro Woche (d.h. einschliesslich der vom Schiedsgericht zugesprochenen Erhöhung für den niedrigst entlohnten Eisenbahner) bestehen werde. Eine vor kurzem erschienene Ausgabe der englischen Tageszeitung "The Manchester Guardian" erwähnt eine interessante Nebenerscheinung im Hinblick auf die Lohnsituation der britischen Eisenbahner. Der "Manchester Guardian" führt Statistiken an, die auf einer von der Verkehrsbehörde im April dieses Jahres durchgeführten Erhebung beruhen, aus der hervorgeht, dass das durchschnittliche wöchentliche Einkommen von 327.434 Eisenbahnern der von diesem Lohnkonflikt berührten Verwendungsgruppen £8.11.11 betrug. Ihr durchschnittlicher Grundlohn macht jedoch nur £6.14.3 aus, so dass pro Woche £1/17/8 sich aus Ueberstundenentlohnung und zusätzlichen Vergütungen ergaben.

Aus einem vom britischen Arbeitsministerium veröffentlichten Diagramm, das auf Statistiken über durchschnittliche Entlohnung zwischen Oktober 1950 und April 1953 beruht, geht hervor, dass der Eisenbahner sich im Vergleich zu seinen Kollegen im Kohlenbergbau, in der Motorindustrie, den Häfen, im Schiffbau und -reparaturbetrieb in einer ungleich schlechteren Lage befindet und dass sein Lohnniveau beträchtlich niedriger liegt als das für die gesamte Industrie geltende.

Im Jahre 1939 verdienten die meisten Verwendungsgruppen von Eisenbahnern ungefähr 10s. mehr als ihren Grundlohn pro Woche durch Ueberstunden, obwohl das Lokpersonal durch Ueberstunden mehr verdiente (14/6d. pro Woche) und Streckenarbeiter und Gepäckträger weniger (5/1d. und 4/8d.). Die Entlohnung der Signalisten erhöhte sich um 10s. pro Woche durch Ueberstundenarbeit.

Im Jahre 1949 hatten sich die durchschnittlichen zusätzlichen Einkünfte durch Ueberstundenarbeit verdoppelt. Zugführer, -schaffner und Streckenarbeiter verdienten damals ungefähr 30s. zusätzlich zu ihrem Grundlohn. Stellwerkswärter verdienten durch Ueberstundenarbeit weitere 36s. und Rottenführer 33s. Im Jahre 1952 betrugen die durchschnittlichen zusätzlichen Verdienste aller Eisenbahner durch Mehrarbeit 37/8d. pro Woche.

Im Laufe der Jahre hat eine Herabsetzung des Differentials zwischen der Entlohnung Gelernter und verhältnismässig Ungelernter stattgefunden. So machte z.B. im Jahre 1939 der Grundlohn eines Streckenarbeiters 53 % des Grundlohnes eines Lokführers aus. Im April 1953 betrug die Entlohnung eines Streckenarbeiters jedoch bereits 76 % der seines Kollegen auf den Führerstand.

ITALIEN
24-stündiger Streik
des Personals der
öffentlichen Dienste (ITF) Zu den im öffentlichen Dienst in Italien tätigen Arbeitnehmern, die am 11. Dezember an einem landesweiten 24-Stundenstreik teilnahmen, gehörten auch italienische Eisenbahner.

Der Streik diente der Unterstützung von Lohnforderungen und der Forderung nach Rückgängigmachung eines Erlasses der Regierung, durch den Streiks von öffentlichen Bediensteten verboten wurden.

Der Streikbewegung schloss sich jedoch nur eine der der ITF angehörigen italienischen Eisenbahnergewerkschaften an, nämlich der unabhängige Eisenbahnerverband (SAUFI). Der Landesverband der Eisenbahner (SNF) hielt sich von der Streikbewegung fern mit der Begründung, dass 24-Stundenstreiks keinen Einfluss auf die Regierung ausübten, sondern sie vielmehr in die Lage versetzten, aus den den Reisenden bereiteten Unannehmlichkeiten Kapital zu schlagen und gegen die Eisenbahner und ihre Organisationen Stimmung zu machen. Der Verband schlug vor, neuerdings bei der Regierung Vorstellungen zu erheben und falls sich auf diese Weise keine konkreten Resultate erzielen liessen, sollte in nächsten Januar eine unbeschränkte Streikaktion in die Wege geleitet werden. Diesem Streik sollte jedoch eine landesweite Aufklärungskampagne vorausgehen, um die Öffentlichkeit von den Gründen für diese Massnahme in Kenntnis zu setzen.

KANADA

Stillstand der Verhandlungen über Lohnforderungen der kanadischen Eisenbahner

(ITF) Verhandlungen zwischen den kanadischen Verbänden von nicht-fahrendem Eisenbahnpersonal und Vertretern der Eisenbahnverwaltung sind abgebrochen worden, nachdem Bemühungen des Department of Labor,

eine Beilegung des Konfliktes herbeizuführen, erfolglos verliefen. Diese Mitteilung erhielten wir von Kollege Frank Hall, Vorsitzender des Verhandlungsausschusses der Gewerkschaften, der an den Eisenbahnbehörden wegen ihrer hartnäckigen Verweigerung von Zugeständnissen scharfe Kritik übte.

Wie verlautet, haben die Gewerkschaften nun das Labor Department ersucht, eine Landesschiedsbehörde zu ernennen, die sich mit diesem Streitfall zu beschäftigen hätte.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

SCHWEDEN

Schwedische Transportarbeiter beraten über Lohnpolitik

(ITF) Der der ITF angeschlossene schwedische Transportarbeiterverband teilt mit, dass er Konferenzen von zwei Gruppen von angeschlossenen Transportarbeitern einberufen hat, nämlich den

Taxichauffeuren und Hafnarbeitern, die dem Zwecke dienen sollen, die bei den bevorstehenden Verhandlungen über die Revision der bestehenden Kollektivverträge einzuschlagende Politik festzulegen.

Die wichtigste Forderung, die die Hafnarbeiter vorzubringen beabsichtigen, bezieht sich auf die Entrichtung von Wartegeld. Dazu bemerkt die Fachzeitschrift des Verbandes "Transportarbeitern": "Es gibt kaum irgendein zivilisiertes Land, das die Bezahlung von Wartegeld an die Hafnarbeiter noch nicht eingeführt hätte. Warum die Schweden in dieser Hinsicht so überaus rückständig sein sollen, bleibt uns ein vollständiges Rätsel. Schliesslich und endlich glauben wir doch mit Berechtigung sagen zu dürfen, dass wir auf allen andern Gebieten des Wirtschaftslebens gewiss sehr

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN
Lohnerhöhung für
englisches
Omnibuspersonal

(ITF) Am 11. Dezember wurde bekanntgegeben, dass das industrielle Schiedsgericht den Personal der englischen kommunalen Omnibus- und Strassenbahnbetriebe eine Lohnerhöhung von 4s. pro Woche zugesprochen hat. Dieser Entscheid erfolgte als Antwort auf eine von dem der ITF angeschlossenen allgemeinen Transportarbeiterverband erhobene Forderung und kommt ungefähr 75.000 Arbeitnehmern zugute.

Wie berichtet wird, wurde den Vertretern von etwa 90.000 Arbeitnehmern in Dienste von Gesellschaften in der Provinz auf einer Sitzung der Paritätischen Landeskommission für den Omnibusverkehr ebenfalls eine Lohnerhöhung angeboten. Diese vorgeschlagene Lohnerhöhung, deren Höhe nicht bekanntgegeben worden ist, sollte Gegenstand von Beratungen auf einer Sitzung bilden, die der Transportarbeiterverband auf den 21. Dezember anberaunt hatte.

Zur gleichen Zeit werden Diskussionen über Lohnforderungen stattfinden, die 55.000 auf den Omnibussen der Londoner Verkehrsbehörde beschäftigte Arbeitnehmer unterbreitet haben.

NIEDERLANDE
Gemeinderat von
Amsterdam unterstützt
Taxifahrer

(ITF) Auf einer Sitzung am 11. Dezember beschloss der Gemeinderat von Amsterdam mit 32 : 7 Stimmen die Gewährung einer Anleihe von 300.000 Gulden (£1 = 10,64 Gulden) an ein neues Taxiunternehmen, das von Taxichauffeuren unter der Leitung der Zentralorganisation der holländischen Transportarbeiterverbände "Unie Verkeer" verwaltet werden soll.

Wie erinnerlich, hatte die "Unie Verkeer" bereits früher im Laufe dieses Jahres den Gemeinderat ersucht, eine solche Anleihe zu bewilligen, nachdem 300 Angestellte der Atax-Taxigesellschaft infolge der Liquidierung dieser Gesellschaft arbeitslos geworden waren. Damals wurde erklärt, dass die Zentrale Arbeiterversicherungsbank bereit wäre, das Projekt der "Unie Verkeer" zu finanzieren, vorausgesetzt dass entsprechende Garantien geboten würden.

Der Gemeinderat hat nunmehr Pläne einer weitreichenden Reorganisierung des Taxiverkehrs von Amsterdam entwickelt. Er schlägt eine Herabsetzung der Gesamtzahl der Taxis um 30 % auf insgesamt 480 Fahrzeuge vor. Davon sollen 80, d.h. ein Sechstel, jeden Tag aus dem Dienst zurückgezogen werden, wodurch jeder Taxifahrer einen freien Tag pro Woche garantiert erhält. Ausserdem werden Genehmigungen für 74 sogen. Luxustaxis erteilt werden, die Sonderzwecken wie z.B. Hochzeiten usw. dienen werden.

Von der Gesamtzahl der zu erteilenden Genehmigungen werden 114 der Gesellschaft mit beschränkter Haftung der Taxifahrer erteilt werden. Es werden 14 Luxusautos zugelassen werden. Nach einer Schätzung der "Unie Verkeer" wird die neue Gesellschaft, deren Aktionäre die Taxifahrer selbst sein werden, in der Lage sein, einen Wochenlohn von 37,50 Gulden zu bezahlen, verglichen mit 26 Gulden plus 10 % der Einnahmen, die von privaten Taxibetrieben bezahlt werden.

HAFENARBEITER

PAKISTAN

Hafenarbeiter von
Karachi streiken
gegen höherer Löhne

(ITF) Am 10. Dezember 1953 legten ungefähr 1.000 Hafenarbeiter von Karachi die Arbeit nieder, um ihren Forderungen nach höheren Löhnen, Leistungszulagen und kürzerer Arbeitszeit Nachdruck zu verleihen. Am 11. Dezember beschlossen sie jedoch soweit uns bekannt ist, handelt es sich in erster Linie um Kranführer), 15 Tage länger zu arbeiten, nachdem ein Beamter der Schlichtungsbehörde die Versicherung abgegeben hatte, dass ihre Forderungen in Erwägung gezogen würden und es zu keiner Benachteiligung der an der Streikbewegung beteiligten Arbeiter kommen würde. Führende Gewerkschaftsfunktionäre haben mitgeteilt, dass, falls es innerhalb dieses Zeitraums zu keiner Beilegung des Streitfalls kommt, die Möglichkeit besteht, dass sich rund 6.000 Docker, die ebenfalls seit längerer Zeit Lohnforderungen geltend gemacht haben, der Streikbewegung der Kranführer anschliessen werden.

TRINIDAD

Hafenarbeiter von
Trinidad fordern
Pensionsplan

(ITF) Laut Mitteilung des der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbandes von Trinidad (Trinidad Seamen and Waterfront Workers' Trade Union - SWWTU) dürften seine Bemühungen um Einführung eines Alters- und Unfallversicherungsplanes für Hafenarbeiter in der allernächsten Zukunft zu einem erfolgreichen Ergebnis führen.

Dem Vorschlag des Verbandes gemäss soll den Hafenarbeitern mit einer Mindestdienstzeit von 30 Jahren bei Erreichung der Altersgrenze von 55 Jahren eine einheitliche Pension ausbezahlt werden, wobei dafür gesorgt werden soll, dass ein Arbeiter, der zwar die Altersgrenze erreicht, jedoch nicht die erforderliche Anzahl von Dienstjahren aufweist, einen entsprechend niedrigeren Beitrag ausbezahlt erhalten soll. Vorgesehen ist ferner die Bezahlung einer Mindestrente nach Beendigung einer gewissen Dienstzeit in der Industrie, sowie eine verringerte Rente bei vorzeitiger Pensionierung infolge 100%iger, durch Krankheit verursachter Arbeitsunfähigkeit.

SEELEUTE

DANEMARK

Verbände der dänischen
Seeleute beantragen
Lohnerhöhungen

(ITF) Die beiden der ITF angeschlossenen Verbände, die die Interessen von dänischen Seeleuten vertreten, nämlich der dänische Seeleuteverband und der dänische Verband der Schiffsheizer, haben vor kurzem die Texte ihrer Abänderungsvorschläge der für sie geltenden Kollektivverträge veröffentlicht. Beide Verbände fordern eine 15%ige Erhöhung der Grundheuern zusammen mit einer ähnlichen Erhöhung der Ueberstundenentlohnung und Zulagen. Der dänische Seeleuteverband hat jedoch auch eine Abänderung der für seine Mitglieder derzeit geltenden Lohnstruktur beantragt. Ihre monatliche Entlohnung besteht derzeit aus zwei Elementen: den Grundlohnsatz und einer Teuerungszulage. Die letztere entspricht mindestens zwei Dritteln des Grundlohnes und in einzelnen Fällen übersteigt sie ihn sogar. Aus diesem Grunde hat der dänische Seeleuteverband eine Zusammenlegung von 50 % der derzeit entrichteten

Teuerungszulage mit den Grundlöhnen vorgeschlagen.

Heutzutage erhält z.B. ein Vollmatrose eine Grundheuer von 359 Kr. (£1 = 19,34 Dän.Kronen) plus eine Teuerungszulage von 259,50 Kr., d.h. insgesamt 618,50 Kr. Gemäss dem neuen Vorschlag würde er eine Grundheuer von 542,10 Kr. plus Teuerungszulage in Höhe von 129,75 Kr. erhalten, also insgesamt 671,85 Kr.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung für britische Seeleute

(ITF) Wie auf einer Sitzung des British National Maritime Board am 18. Dezember bekanntgegeben wurde, tritt ab 25. Januar 1954 eine

Erhöhung der Heuersätze in der britischen Handelsmarine in Kraft.

Die Sitzung des NMB war einberufen worden, um die Reeder in die Lage zu versetzen, ihre Antwort auf die von allen Sektionen der Seeleute auf einer Sitzung des NMB am 19. November 1953 erhobene Forderung nach höheren Heuersätzen zu erteilen. Den neuen Sätzen zufolge erhalten erwachsene Mitglieder der Mannschaft in allen Verwendungsgruppen eine Erhöhung ihrer Heuern um 30s. pro Monat (7s. pro Woche), Schiffsjungen und Junggrade erhalten eine geringere und Unteroffiziere eine etwas grössere Erhöhung ihrer Heuern. Die Erhöhungen der Heuern der Schiffsoffiziere erfolgen im gleichen Verhältnis und betragen 30s. für die dem Dienstalter nach jüngsten Schiffsoffiziere und solche ohne Patent.

Die nächstes Jahr in Kraft tretenden höheren Heuersätze sind das Ergebnis einer erfolgreichen Verhandlungstätigkeit des der ITF angeschlossenen britischen Landesverbandes der Seeleute, durch die eine auf seiner Jahrestagung im vergangenen Mai gefasste Entschliessung verwirklicht wurde, in der "eine angemessene Erhöhung der Grundheuern aller Mannschaftsmitglieder" gefordert wurde. Die gegenwärtigen Heuersätze gelten seit Januar 1952.

INDIEN

Lohnforderungen der indischen Seeleute

(ITF) Im November dieses Jahres fand in Bombay der Jahreskongress des der ITF angeschlossenen indischen Seeleuteverbandes unter dem Vorsitz seines

Gründers, des Kollegen M.E. Sernang, statt.

Der Verband beschloss, am 1. Februar 1954 zum Streik aufzurufen, falls den von ihm erhobenen Forderungen nach höheren Löhnen und besseren Arbeitsbedingungen bis dahin nicht Folge geleistet worden wäre. Zu diesen Forderungen gehören die Zusammenlegung der derzeit bezahlten Kriegszulage mit dem Grundlohn, die Festlegung der Arbeitszeit, Überstundenentlohnung und des Grundlohnes auf Grund der gleichen Bedingungen wie auf Schiffen der Peninsular & Oriental Steamship Co.

In weiteren Entschliessungen wird eine nachsichtigere Handhabung der Bestimmungen über ärztliche Untersuchung vor der Einstellung und eine Verlängerung der Geltungsdauer der ärztlichen Zeugnisse gefordert. Der Kongress wählte die folgenden leitenden Funktionäre des Verbandes: Präsident: M.E. Sernang; Vizepräsidenten: I.B. Syed, Moideen Bawa und A.K. Patel; Generalsekretär: A.K. Mohammed Sernang; Kassierer: E.K. Esmail.

NORWEGEN

Norwegische Seeleute
fordern Revision ihres
Tarifvertrags

(ITF) Die Dezemberausgabe des offiziellen Organs des der ITF angeschlossenen norwegischen Seeleuteverbandes enthielt die Mitteilung, dass die Exekutive des Verbandes

beschlossen hat, ihren mit den Reedern abgeschlossenen Manteltarifvertrag zu kündigen.

Dieser Vertrag, dessen Geltungsdauer am 31. Dezember abläuft, bezieht sich nur auf allgemeine Anstellungsbedingungen und steht in keinem Zusammenhang mit Heuern und Gehältern. Der Seeleuteverband verlangt die Abänderung einer Anzahl von Vertragsklauseln, um den Tarifvertrag den Bestimmungen des neuen norwegischen Gesetzes über das Personal der Handelsmarine anzupassen, das am 1. Januar 1954 in Kraft tritt.

Der Beschluss des Seeleuteverbandes, seine Forderungen auf Verbesserung der allgemeinen Arbeitsbedingungen zu beschränken, steht im Einklang mit einer vor kurzem abgegebenen Erklärung des norwegischen Gewerkschaftsbundes über die von den Verbänden einzuschlagende Politik, in der ihnen, wie wir in unserer letzten Ausgabe berichteten, empfohlen wurde, nach Ablauf der Geltungsdauer der derzeitigen Tarifverträge keine weiteren Lohnforderungen zu erheben.

Zwangsschlichtung im
Streik der
norwegischen Schiffs-
offiziere

(ITF) Am 7. Dezember kam es zu einer Intervention der norwegischen Regierung in Streik der norwegischen Schiffsoffiziere unter Berufung auf Par. 17 der Verfassung, durch den das Kabinett während der Parlaments-

ferien zur Ausübung besonderer Vollmachten ermächtigt wird und das Recht erhält, Streiks zu verbieten, die nach seinem Ermessen die Wohlfahrt des Landes schädigen. Der zwischen den Schiffsoffizieren und den Reedern bestehende Konflikt wird nun einem Schiedsgericht, das aus einem unparteiischen Vorsitzenden und je einem Vertreter der beiden Parteien besteht, zur zwangsweisen Schlichtung unterbreitet werden. Gegen den Entscheid des Schiedsgerichts gibt es keine Berufungsmöglichkeit.

SCHWEDEN

Reeder fordern Abbau der
Heuern der schwedischen
Seeleute

(ITF) Anlässlich der ersten Zusammenkunft von Vertretern der Reeder und des der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleuteverbandes am 5. Dezember in Göteborg, die

Besprechungen über einen neuen Kollektivvertrag für die Hochseeschifffahrt dienen sollte, beantragten die Arbeitgeber einen Abbau der Heuern um einen Höchstbetrag von 55 Kr. (£1 = 14,50 Kr.) pro Monat. Dieser Vorschlag wurde von unserm Mitgliedsverband kurzerhand abgewiesen und die Unterredung verlief ergebnislos. Beide Parteien vereinbarten eine neue Zusammenkunft unter einem unparteiischen Vorsitzenden am 15. Dezember.

Von den von den Reedern vorgeschlagenen Herabsetzungen der Heuern würden Heizer, Motorhelfer und Vollmatrosen betroffen werden. Gegenwärtig erhalten diese drei Gruppen eine monatliche Heuer von 540 Kr. Dem Plan der Reeder zufolge würde dieses Personal, soweit es auf Schiffen von über 6.750 d.w.t. beschäftigt ist, weiterhin die derzeit entrichteten Heuern beziehen, während für das gleiche Personal auf Schiffen zwischen 3.000 und 6.749 d.w.t. ein Abschlag von 10 Kr. pro Monat und für das auf Schiffen von weniger als 2.999 d.w.t. ein solcher von 55 Kr. pro Monat in Kraft treten würde. In ähnlichem Masse würden die Löhne des Verpflegungs- und Bedienungspersonals abgebaut werden.

Ausserdem bemühen sich die Reeder um eine Herabsetzung der Bemannungsnormen. Laut diesen müssen gegenwärtig zwei Vollmatrosen, zwei Leichtmatrosen und zwei Schiffsjungen geführt werden. Die Reeder beabsichtigen, beide Leichtmatrosen abzubauen und nur einen Schiffsjungen zu beschäftigen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Streik des Bodenpersonals der französischen zivilen Luftfahrt

(ITF) Samstag, 19. Dezember, 11.00 Uhr vormittags begann ein Streik des Bodenpersonals, dem am vorhergehenden Mittwoch ein einständiger Warnungstreik vorausgegangen war.

Dieser Streik diente der Unterstützung von Forderungen des technischen Personals nach besseren Arbeitsbedingungen und einer besonderen monatlichen Leistungszulage. Die gegenwärtig geltenden Besoldungsskalen schwanken zwischen 23.000 und 50.000 Francs pro Monat (£1 = etwa 980 Francs). An dieser Streikbewegung beteiligten sich etwa 2.000 Bedienstete und auf fast allen grösseren französischen Flughäfen kam die Tätigkeit der Flughafenkontrollstellen zu einem vollständigen Stillstand.

Der Streik wurde am 28. Dezember beendet, nachdem, wie von gewerkschaftlicher Seite berichtet wird, eine Einigung erzielt worden war. Wie verlautet, sollen dem Bodenpersonal bis zu einer endgültigen Regelung durch weitere Verhandlungen vorläufige John-erhöhungen von 3.000 bis 7.000 Francs zugesprochen worden sein. Weitere Einzelheiten sind bisher nicht bekannt.

INDIEN

Zusammenkunft von Vertretern des Personals indischer Luftverkehrsgesellschaften

(ITF) Auf einer vor kurzem in Haiderabad veranstalteten Sitzung des provisorischen Exekutivkomitees des Verbandes der Angestellten der indischen Luftverkehrsgesellschaften wurde die endgültige

Fassung der Beantwortung des von der Personalkommission der Indian Airlines Corporation versandten Fragebogens formuliert. In diesem Fragebogen wurden sowohl die Luftverkehrsgesellschaften als auch die Personalverbände um Stellungnahme zur Frage der Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals der verstaatlichten Luftverkehrsgesellschaften ersucht. Die Kollegen V.K. Narenda und H. Gupta, Präsident bzw. Generalsekretär des Verbandes, wurden ermächtigt, eine Denkschrift zu entwerfen, die die offizielle Antwort des Verbandes enthält, und sie der Kommission vorzulegen.

Das provisorische Exekutivkomitee beschloss ferner, bis zum 31. Dezember die offizielle Eingliederung aller bestehenden Organisationen des Personals der zivilen Luftfahrt in den Verband des Personals der Luftverkehrsgesellschaften durchzuführen und den Termin der Wahlen der Funktionäre des neuen Verbandes mit März 1954 festzulegen. Wie erinnerlich sein wird, wurde auf einem Kongress, der vom 30. Juli bis 1. August dieses Jahres in New Delhi stattfand, der Beschluss gefasst, eine landesweite Einheitsgewerkschaft des Personals der Luftfahrtsgesellschaften zu errichten.

VEREINIGTE STAATEN

Amerikanische Piloten
gegen Ausserdienst-
stellung der
Wetterschiffe

(ITF) Die der ITF angeschlossene
Vereinigung der Flugzeugführer
(ALPA) hat bei der Regierung der
Vereinigten Staaten scharfen
Protest gegen den Beschluss
eingelegt, die amerikanischen

Wetterschiffe von ihrem Dienst im Nordatlantischen Ozean zurück-
zuziehen.

Kollege Clarence N. Sayen, der Präsident der ALPA, erklärte, seine
Organisation wehre sich dagegen, dass dieser Beschluss gefasst
wurde, ohne sich scheinbar im geringsten zu bemühen, einen Ersatz
für die Wetterschiffe zu finden. Die Regierung hätte die
Flugzeugführer nicht zu Rate gezogen, die "auf Grund ihrer
täglichen Praxis die Notwendigkeit eines solchen Dienstes be-
stätigen werden".

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Regionale Seeleutekonferenz	Hamburg	8./9. Januar 1954
Sektionsausschuss der Arbeiter im Strassenverkehr	London	8./9. Januar 1954
Exekutivkomitee	Washington	25./27. Januar 1954
Hafenarbeitersektion	Genf	12./13. Februar 1954
Strassentransportarbeiter- konferenz	Genf	14. Februar 1954
Sektionsausschuss der Seeleute	Antwerpen	3./4. März 1954
Seeleutesektion	Genf	1./3. April 1954