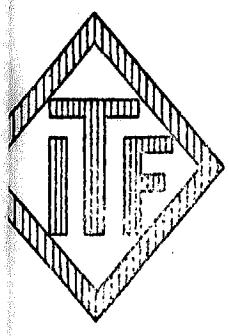
INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 2/3 15. Februar 1954

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. Sonstige im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I T F

Tagung des Exekutivkomitees der ITF in Washington

(ITF) Das Exekutivkomitee der ITF trat vom 25. bis 28. Januar dieses Jahres in Washington, DC, zusammen. Anwesend waren: R. Dekeyzer (Belgien), P. Ferri-Pisani (Frankreich), T. Gomez (Spanien), I. Haugen (Norwegen), H. Jahn (Deutschland), H.J. Kanne (Holland), A.E. Lyon (Vereinigte Staaten) und O. Becu (Generalsekretär der ITF). T. Yates (Grossbritannien) wohnte der Sitzung in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF bei.

In Abwesenheit des zurückgetretenen Präsidenten der ITF, Robert Bratschi, der zum Direktor der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn gewählt worden war, und des Vizepräsidenten, A. Deakin (Grossbritannien), der infolge dringender Verhandlungen London nicht verlassen konnte, übernahm das amerikanische Mitglied A.E. Lyon den Vorsitz.

Der Bericht des Sekretariats über die sechsmonatige Periode Juni - Dezember 1953, der sich mit Beziehungen zu angeschlossenen und nicht-angeschlossenen Verbänden der Transportarbeiter, mit der Tätigkeit der verschiedenen Sektionen der ITF und einer Reihe von internen Angelegenheiten beschäftigte, wurde gebilligt. Ferner genehmigte das Exekutivkomitee einen provisorischen Finanzbericht für 1953 und ein Budget für 1954.

Das Sekretariat hatte einen Bericht über die regionale Tätigkeit der ITF vorgelegt, insbesondere in Afrika, Asien und Lateinamerika. Die ITF wird auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit weiterhin eng sowohl mit dem Internationalen Bund

Freier Gewerkschaften als den übrigen Internationalen Berufssekretariaten zusammenarbeiten und sich bemühen, nach besten Kräften die besondere Aufgabe zu erfüllen, die ihr auf regionalem Gebiete zur Wahrnehmung der Interessen der Transportarbeiter zufällt. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, dass die ITF im November dieses Jahres eine lateinamerikanische Transportarbeiterkonferenz und im Dezember eine asiatische Regionalkonferenz für Transportarbeiter einberufen solle.

Ein weiterer Bericht hatte die Beziehungen der ITF zum IBFG und andern IBS zum Gegenstand. Darin wurden die im Gange befindlichen Beratungen über die Frage der Struktur der internationalen Gewerkschaftsbewegung zur Kenntnis genommen und auf einer späteren Sitzung des Exekutivkomitees der ITF wird über den Fortschritt dieser Diskussion Bericht erstattet werden.

Ein weiterer Punkt der Tagesordnung bezog sich auf die Rolle, die die Transportarbeiter in dem weltweiten Kampf zwischen Demokratie und Diktatur spielen können. Nach Erwägung verschiedener konkreter Massnahmen zu einer möglichst wirksamen Weiterführung dieses Kampfes wurde die Stellungnahme der ITF nochmals wie folgt zum Ausdruck gebracht:

Das Exekutivkomitee der ITF, versammelt in Washington, D.C., vom 25. bis 27. Januar 1954,

Bekräftigt seine äusserste Abscheu vor Kommunismus und jeder andern Form der Diktatur und des totalitären Regimes.

Die ITF ist im Kampf für Freiheit und Demokratie immer an der vordersten Front gestanden. Diesen Kampf wird sie mit äusserster Kraft weiterführen.

Die Kämpfer für die Freiheit müssen nicht nur in jenen Gebieten wachsam sein, wo die Menschenrechte noch gesichert sind, um das Einschleichen von subversiven Tendenzen zu verhindern; die Kräfte des Fortschritts müssen auch in wirtschaftlich und sozial weniger entwickelten Gebieten aktiv sein, um zu vermeiden, dass Armut und Elend von den Feinden der Demokratie für ihre Zwecke ausgenützt werden.

Vor allem müssen wir jener Gebiete gedenken, die der Diktatur zum Opfer gefallen sind, aber in denen tapfere Kämpfer den Kampf um die Freiheit unter den grössten Gefahren weiterführen.

Das Exekutivkomitee der ITF ist sich der schwerwiegenden Bedeutung der Aufgabe, die zu lösen ist, aufs Tiefste bewusst. Es ist sein brennender Wunsch, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln am gemeinsamen Kampf aller freien Völker zur Wahrung der Freiheit und Demokratie teilzunehmen und sich den weitreichenden Bestrebungen des IBFG und der mit ihm verbundenen Organisationen der Arbeitnehmer in der ganzen freien Welt rückhaltlos anzuschliessen.

Insbesondere ist es sich der lebenswichtigen Rolle bewusst, die den Transportarbeitern im Kampf der unterdrückten Völker zufällt und verpflichtet sich im Namen der ITF zur äussersten Unterstützung dieser Stosstrupps der Armeen der Befreiung.

Schliesslich verbindet es den Ausdruck seiner besonderen Bewunderung und Dankbarkeit mit den Grüssen an jene, die, sogar unter Lebensgefahr, den Kampf weiterführen und das

Erlöschen der Flamme des Widerstandes in jenen Ländern verhindern, die noch immer in Ketten liegen, und erneuert das feierliche Gelöbnis der ITF, ihnen alle nur irgendwie mögliche moralische und materielle Unterstützung zuteil werden zu lassen, bis der Tag der Befreiung anbricht.

Sieben Organisationen wurden als Mitglieder der ITF aufgenommen und eine Reihe von Ansuchen um finanzielle Unterstützung wurden bewilligt.

Nach Diskussion eines Berichtes des Sekretariats über die Frage der Koordinierung von Schienen- und Strassenverkehr erteilte das Exekutivkomitee die Ermächtigung zur Veranstaltung von gemeinsamen Konferenzen der an dieser Frage hauptsächlich interessierten Sektionen, die dem Zwecke dienen sollen, eine gemeinsame Politik und ein gemeinsames Arbeitsprogramm zu formulieren, die geeignet wären, sowohl die Interessen der Allgemeinheit als auch der Transportarbeiter bei der Behandlung dieses Problems entsprechend wahrzunehmen.

Der nächste Kongress der ITF findet vom 16. bis 24. Juli dieses Jahres in Edinburg/Schottland statt.

Regionale Seeleutekonferenz der ITF

(ITF) Am 8. und 9. Januar fand in Hamburg eine Seeleutekonferenz der ITF für die nordwesteuropäische Region statt. Auf dieser Tagung waren die Verbände der Schiffsoffiziere und Seeleute von acht Ländern dieser Region vertreten. Zwei ähnliche Konferenzen, deren Aufgabe es war, das neuerlich aktuell werdende Problem der Konkurrenz im Seenah- und Küstenverkehr der Nord- und Ostsee zu untersuchen, hatten im Januar des vergangenen Jahres in London und im März in Stockholm stattgefunden.

Die Konferenz in Hamburg beschäftigte sich vor allem mit dem Bericht eines Unterausschusses, der eine vergleichende Untersuchung der Heuer- und Bemannungsnormen und anderer sozialer Faktoren, betr. die Schiffe unter den Flaggen der Länder Nordwesteuropas, angestellt hatte. Nach Prüfung des Berichtes des Unterausschusses beschäftigte sich die Tagung mit der Diskussion der in Bezug auf die Lösung dieses Problems einzuschlagenden Politik.

Als nächster Schritt soll dieses Problem einer Sitzung eines dreigliedrigen Ausschusses der JMC der IAO im April dieses Jahres vorgelegt werden, auf der sich die Seeleute für eine Aktion auf regionaler Ebene einsetzen werden, um der gegebenen Situation Rechnung zu tragen. Auf einer Vollsitzung der Seeleutesektion der ITF, die kurz vor der Konferenz des dreigliedrigen Ausschusses der JMC in Genf zusammentreten soll, wird sich Gelegenheit bieten, die gesamte Sachlage noch einmal einer endgültigen Prüfung zu unterziehen.

ITF kommt Hafenarbeitern von Pakistan zur Hilfe

(ITF) Gegenwärtig ist im pakistanischen Hafen von Karachi ein Streik von Hafenarbeitern im Gange, der sich zu einer gewerkschaftlichen Kraftprobe entwickelt hat. Der Ursprung dieses Streiks, an dem rund 14.000 in sechs Gewerkschaften organisierte Hafenarbeiter beteiligt sind, ist in Ereignissen zu suchen, die auf den 23. Juni 1952 zurückgehen.

Damals forderte die Karachi Port Trust Union, die älteste eingetragene Gewerkschaft von Pakistan, eine Revision der Lohnverordnung vom Jahre 1948, derzufolge seit jenem Jahr ein Lohnstopp eingetreten war. Da sich die Regierung *) weigerte, auf den Antrag der Gewerkschaft einzugehen, erliess diese im August 1952 einen Aufruf zu einem dreitägigen Streik. Daraufhin berief der Ministerpräsident von Pakistan am 12. September 1952 eine Sitzung ein, auf der er den Vorsitzenden der Hafenbehörde von Karachi, den Central Labour Commissioner und die Vertreter der Gewerkschaften beauftragte, den Streitfall innerhalb von sechs Wochen beizulegen.

Trotz dieser Sitzung ereignete sich jedoch über ein Jahr lang nichts. Schliesslich war die Geduld der KPT-Gewerkschaft zu Ende und am 10. Dezember 1953 rief sie neuerdings zum Streik auf. Dieser wurde abgeblasen, nachdem sich der Central Labour Commissioner verpflichtet hatte, den Konflikt innerhalb einer Woche beizulegen. Drei Wochen später hatte sich jedoch an der Lage immer noch nichts geändert und die KPT-Gewerkschaft kündigte nochmals einen Streik an, der am 25. Januar 1954 begann.

Am folgenden Tage erklärte die Regierung von Pakistan den Streik für illegal und zog Truppen zur Verladung der Güter im Hafen heran. Diese Aktion rief unter den Hafenarbeitern eine Welle der Entrüstung hervor und am 27. Januar forderte eine zweite Gewerkschaft, die Karachi Port Workers' Union, ihre Mitglieder zu einem Sympathiestreik auf. Als Vergeltungsmassnahme erklärte die Regierung den Hafen als einen für die Gemeinschaft lebenswichtigen Dienst, und zwar auf Grund der Bestimmungen eines längst zum toten Buchstaben gewordenen Gesetzes, das während des Zweiten Weltkrieges verabschiedet worden war, als sich das Land noch unter britischer Herrschaft befand.

Das Fazit dieser Aktion der Regierung bestand lediglich darin, die Entrüstung der Arbeiter über diese krasse Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte noch weiter zu steigern, umsomehr, als die KPT-Gewerkschaft während des ganzen Konfliktes ungewöhnliche Geduld an den Tag gelegt hatte und der Streik als solcher diszipliniert und friedlich verlaufen war. Den ursprünglich am Streik beteiligten Gewerkschaften haben sich nun der Transportarbeiterverband, der Seeleuteverband von Karachi, der NWR-Angestelltenverband und der Karachi Mazdoor-Verband angeschlossen, wodurch sich die Gesamtzahl der streikenden Arbeiter auf 14.000 erhöht.

Sowohl der Gewerkschaftsbund von Westpakistan als auch die Dachorganisation von ganz Pakistan gewähren dem Streik ihre uneingeschränkte Unterstützung und betrachten ihn als einen historischen Fall der Arbeitsniederlegung, der auf die Aktionsfreiheit der Gewerkschaften von Pakistan auf Jahre hinaus einen bestimmenden Einfluss ausüben dürfte.

Unsere Internationale hat den Transportarbeitern von Karachi ebenfalls ihre vollste Unterstützung in ihrem Kampf um gewerkschaftliche Freiheit zugesagt und durch die Dachorganisation (All-Pakistan Confederation of Labour) den Betrag von £500 als Beihilfe zur Weiterführung der Streikaktion überwiesen.

<u>Gefangene der Diktaturen</u> (ITF) Wie aus Nachrichten, die uns aus dem Innern Franco-Spaniens erreicht haben, hervorgeht, wird diesen Monat der Prozess von acht Funktionären des der ITF ange-

---

*) Der Hafen von Karachi wird von einer semi-autonomen Behörde verwaltet; ihre Politik richtet sich jedochnach der des Zentralen Verkehrsministeriums.

schlossenen spanischen Eisenbahnerverbandes stattfinden, der seine Tätigkeit nach wie vor, trotz des Terrors der Franco-Diktatur, weiterführt. Wie verlautet, wird der Staatsanwalt Gefängnisstrafen von zwölf bis dreissig Jahren beantragen.

Drei weiteren spanischen Gewerkschaftern soll ebenfalls zur gleichen Zeit der Prozess gemacht werden. Es handelt sich um Rafael González Gil, Julián Garcia und Anselmo Plasencia. Sie wurden gemeinsam mit Tomás Centeno verhaftet, der im vergangenen Februar von der faschistischen Polizei brutal zu Tode gefoltert wurde. Für jeden der Angeklagten fordert der Staatsanwalt eine 20-jährige Gefängnisstrafe.

Gleichzeitig ist bekannt geworden, dass zwischen den Führern von Transportarbeitern Osteuropas, die, wie einwandfrei festgestellt wurde, von den Kommunisten ins Gefängnis geworfen wurden, die folgenden waren: N. Isaaieff, ehem. Präsident des bulgarischen Eisenbahnerverbandes; Lazar Maglasu, ehem. Generalsekretär des rumänischen Hafenarbeiterverbandes; B. Vekilski, ehem. Sekretär des bulgarischen Eisenbahnerverbandes; Sandor Millok, ehem. Präsident des ungarischen Strassenbahnerverbandes. Die genannten Gewerkschaften gehörten alle zu jener Zeit, als dies noch möglich war, der ITF an und ihre Funktionäre waren vor dem Kriege in den Kreisen der ITF wohl bekannt. Kollege Issaieff war stellv. Mitglied des Generalrates der ITF und vertrat seinen Verband auf einer Reihe von Vorkriegskongressen der ITF.

<u>Thomas Laursen gestorben</u> (ITF) In der Nacht vom 10. Januar verschied Thomas Laursen, Generalsekretär des dänischen Seeleuteverbandes nach längerer Krankheit im Alter von 58 Jahren.

Durch seinen Tod verliert die ITF einen loyalen Mitarbeiter und der dänische Seeleuteverband und die dänische Gewerkschaftsbewegung einen treuen und aufrichtigen Diener.

Seine enge Verbindung zur dänischen Gewerkschaftsbewegung begann im Jahre 1930, als er kurz nach Antritt seines Postens als Takler in Aarhus zum Mitglied des Geschäftsführenden Vorstandes der Zweigstelle Aarhus des dänischen Seeleuteverbandes gewählt wurde. Thomas Laursen war seit frühester Jugend zur See gefahren und war auf Grund seiner langjährigen beruflichen Erfahrung ein würdiger Vertreter der Sache der Seeleute.

Vier Jahre später -- im Jahre 1934 -- wurde er als Vertreter der Zweigstelle Aarhus in die Landesexekutive gewählt, welchen Posten er bis 1. Mai 1940 innehatte, einen Monat nach der deutschen Besetzung von Dänemark, als er als Nachfolger Chr. Borglands zum Generalsekretär des dänischen Seeleuteverbandes ernannt wurde. Im gleichen Monat erfolgte seine Wahl in den Geschäftsführenden Ausschuss des dänischen Gewerkschaftsbundes, auf welchem Posten er bis zu seinem Ableben verblieb.

Während der schwierigen Kriegsjahre hatte Thomas Laursen eine besonders mühsame Aufgabe zu erfüllen. Er hatte den Kontakt mit einem Drittel der Mitglieder seines Verbandes verloren, die für die Alliierten zur See fuhren, während unter den übrigen dänischen Seeleuten beträchtliche Arbeitslosigkeit und Not herrschte, da die übriggebliebene dänische Schiffahrt in den Häfen blockiert war.

Nach Ende des Krieges kehrten normale Verhältnisse zurück und das Tätigkeitsgebiet Thomas Laursens erweiterte sich durch Arbeit in verschiedenen Körperschaften, die sich mit Angelegenheit der Seefahrt und allgemeinen Fragen der Arbeitspolitik beschäftigten.

So wurde er z.B. zu einem Mitglied der Kommission für die Seeleutegesetzgebung ernannt (das dänische Gesetz über die Seeleute trat am 1. Januar 1953 in Kraft) sowie zum Mitglied des Wohlfahrtsrates für Seeleute und der Landesarbeitskommission.

In der internationalen Gewerkschaftsbewegung war Thomas Laursen eine wohlbekannte Persönlichkeit. Ab 1938 vertrat er seinen Verband während mehrerer Jahre im Exekutivkomitee der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation und vom Jahre 1947 bis zu seinem Tode war er als Mitglied der Seeleutegruppe in der Joint Maritime Commission der IAO tätig.

Er war ein aktives Mitglied des Ausschusses der Seeleutesektion der ITF und wurde auf dem Kongress im Jahre 1948 zu einem stellv. Mitglied des Generalrates der ITF gewählt.

Mit seinem Ableben betrauert die ITF den Verlust eines lieben Freundes und Kollegen.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

FRANKREICH

24-Stunden-Streik von Pariser Transportarbeitern

(ITF) Am 29. Januar kam es zu einem vom FO-Gewerkschaftsbund ausgerufenen Streik von Personal der U-Bahn und Omnibussen in der Pariser Region zur Unterstützung von Forderungen nach einer Erhöhung des offiziellen Mindestlohnes. Die Gewerkschaften fordern eine Erhöhung dieses Lohnes von 19.500 Frs. im Monat*) für eine 48-Stundenwoche auf 25.166 Francs für eine 40-Stundenwoche.

Im vergangenen Dezember billigte die Hohe Kommission für Kollektivverträge einen Bericht eines ihrer Unterausschüsse, aus dem hervorging, dass die Mindestausgaben eines ungelernten Arbeiters in der Pariser Region jetzt 25.166 Francs betrugen. Bisher hat die Regierung jedoch keine Bereitwilligkeit an den Tag gelegt, den diesbezüglichen Empfehlungen der Kommission Folge zu leisten.

Seit dem 24-Stunden-Streik ist jedoch bekannt geworden, dass der auf eine 48-Stundenwoche bezogene Mindestlohn der Arbeitnehmer der Privatindustrie im Gebiet von Paris auf 22.425 Frs. im Monat erhöht werden soll.

INDIEN

Fusion von indischen Transportarbeiterverbänden

(ITF) Das indische Regionale Informationsbüro der ITF berichtet, dass fünf Verbände von Hafen- und Transportarbeitern in Bombay am 26. Januar, Indiens Tag der Republik, den Beschluss fassten, sich zu einer einzigen Organisation zusammenzuschliessen, die den Namen Transport- und Hafenarbeiterverband führen wird. Generalsekretär der neuen Organisation ist Kollege P.D'Mello, Generalsekretär des Hafenarbeiterverbandes von Bombay, der den Weg für die Fusion ebnete und dessen Bemühungen der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen zu verdanken ist. Die Exekutive des Verbandes wird unter dem Vorsitz des Kollegen N.K. Zende stehen, der als Präsident fungieren wird.

Die fünf an dieser Fusion beteiligten Verbände sind: Bombay Dock Workers' Union; Bombay Port Trust Dock Staff Union; Bombay Lorry Drivers' and Cleaners' Union; Bombay Lokhand Bazar Workers' Union und Bombay Railway Contractors' Employees' Union.

---

*) £1 = 980 Francs.

Wie das Regionale Informationsbüro der ITF mitteilt, wird erwartet, dass auf der ersten Sitzung der Exekutive der neuen Organisation der Beschluss gefasst werden wird, um Beitritt zu unserer Internationale anzusuchen. Zwei der fünf von der Fusion erfassten Verbände hatten bereits vorher direkt um Aufnahme angesucht, und zwar: Bombay Dock Workers' Union und Bombay Port Trust Dock Staff Union.

EISENBAHNER

AETHIOPIEN

Aethiopische Eisenbahner streiken wegen höherer Löhne

(ITF) Meldungen aus Addis Abeba zufolge wurden etwa 500 Meilen der von der Franco-Ethiopien Railway Company betriebenen Eisenbahn vom 1. bis 3. Februar infolge eines Streiks von äthiopischen Eisenbahnern stillgelegt. Durch den Streik wurde der Eisenbahnverkehr zwischen der äthiopischen Hauptstadt und Djibouti in Frz.-Somaliland zum Stillstand gebracht. Wie verlautet, fordern die Eisenbahner die Angleichung ihrer Entlohnung an die des europäischen Personals der Gesellschaft.

Weiters wird berichtet, dass Hafenarbeiter in einem der beiden wichtigsten Häfen von Aethiopien, Assab, ebenfalls vom 14. Januar bis 3. Februar zur Unterstützung von Forderungen nach einzer zwanzigprozentigen Lohnerhöhung in den Streik traten. Ueber Einzelheiten einer Beilegung dieses Streitfalls ist bisher noch nichts bekannt.

GROSSBRITANNIEN

Britische Eisenbahnerverbände nehmen Lohnerhöhung an

(ITF) Die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnerverbände haben nunmehr beschlossen, die von der Britischen Verkehrsbehörde angebotene, vom 24. Januar datierte sechsprozentige Lohnerhöhung anzunehmen. Demzufolge erhöht sich der Lohn eines Eisenbahners in der niedrigsten Lohngruppe auf £6/4/6 und der Grundlohn eines Lokführers in der höchsten Lohngruppe auf £8/18/6.

Früher hatten die Verbände das Angebot als unbefriedigend bezeichnet und weitere Diskussionen mit der Verkehrsbehörde über diese Frage gefordert. Der Beschluss, das Angebot anzunehmen, wurde gefasst, nachdem die Behörde erklärt hatte, sie könne es sich in Anbetracht der verfügbaren Mittel nicht leisten, über die ursprünglich angebotene Erhöhung hinauszugehen. Der britische Landesverband der Eisenbahner liess jedoch keinen Zweifel darüber bestehen, dass die Annahme des von ihm als äusserst enttäuschend bezeichneten Angebots nur als Interimslösung betrachtet werden könne und erklärte: "Wir schreiten nunmehr an die Diskussion des Paragraphen 2 des am 16. Dezember 1953 getroffenen Abkommens".

Der in der Erklärung der NUR erwähnte Paragraph lautet wie folgt: "Die Britische Verkehrsbehörde erklärt sich bereit, gemeinsam mit den Gewerkschaften ihre gesamte Lohn- und Gehaltsstruktur einer Prüfung zu unterziehen. Die Britische Verkehrsbehörde beabsichtigt, eine vollkommen lückenlose Untersuchung anzustellen ohne irgendwelche wie immer geartete Vorbehalte. Sie soll den Zweck verfolgen: a) Anomalien auszugleichen und in Fällen, in denen dies wünschenswert scheint, für zusätzlichen Ansporn (einschl. Differenzierungen) zu sorgen; b) alle Grundlohn- und Gehaltssätze einer Untersuchung zu unterziehen."

NORWEGEN

Lohnforderungen der norwegischen Eisenbahner

(ITF) Auf einer zweitägigen Sitzung der Landesexekutive des der ITF angeschlossenen norwegischen Eisenbahnerverbandes, die im Januar dieses Jahres in Oslo stattfand, wurde der Beschluss gefasst, im Namen des gesamten Personals der norwegischen Eisenbahnen eine Reihe von Lohn- und Gehaltsforderungen zu erheben. Diese Forderungen, deren Einzelheiten uns noch nicht bekannt sind, werden durch das Statsjenestemannskartell (Dachorganisation des Personals der öffentlichen Dienste) unterbreitet werden.

Wie der Generalsekretär des norwegischen Eisenbahnerverbandes, Kollege Marius Trana, mitteilt, ist die Geltungsdauer des Kollektivvertrages für Vertragsbedienstete der norwegischen Staatsbahnen bereits abgelaufen und Verhandlungen über die Forderungen des Verbandes werden in der nahen Zukunft beginnen.

SCHWEDEN

Neuer Tarifvertrag für Eisenbahnwerkstättenpersonal

(ITF) Der der ITF angeschlossene schwedische Eisenbahnerverband hat Tarifvertragsverhandlungen im Namen von rund 5.000 Werkstättenarbeitern im Dienste der schwedischen Staatsbahnen erfolgreich abgeschlossen. Das neue Abkommen wurde am 22. Januar dieses Jahres unterzeichnet.

Die Bestimmungen des früheren Vertrages werden im grossen und ganzen unverändert beibehalten. Die Stundenlöhne von Arbeitern in niedrigeren Vergütungsgruppen, die eine mindestens zehnjährige Dienstzeit aufweisen, erhöhen sich jedoch um 3 Oere. Unter Berücksichtigung des Einflusses der Stückarbeit auf die Lohnsätze beinhaltet der neue Tarifvertrag eine Gesamterhöhung um ungefähr 5,5 Oere pro Stunde.

Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für eine andere Gruppe von schwedischen Eisenbahnern, die Trassenarbeiter, sind ergebnislos abgebrochen worden, da über eine Reihe von Punkten, insbesondere Entlohnung von Stückarbeit, kein Uebereinkommen erzielt werden konnte. Neue Verhandlungen unter dem Vorsitz eines staatlichen Vermittlers sollten am 2. Februar dieses Jahres beginnen.

TUNESIEN

24-stündiger Streik der tunesischen Eisenbahner

(ITF) Tunesische Eisenbahner beteiligten sich an einem 24-stündigen Streik, der um Mitternacht des 11. Januar begann. Zu diesem Zwecke hatte der gemeinsame Aktionsausschuss der tunesischen Eisenbahner aufgerufen, um den Forderungen des Verbandes nach höheren Löhnen und Einstellung der Entlassungen Nachdruck zu verleihen.

URUGUAY

Erfolge der uruguayischen Eisenbahner

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene Eisenbahnerverband von Uruguay mitteilt, wird den Eisenbahnern, die allgemeine, auf Grund eines Ende 1953 verabschiedeten Gesetzes erfolgte 38 %ige Lohnerhöhung zugutekommen.

Das vor kurzem von der Regierung gebilligte Gesetz über die Verwaltung und Arbeitsbedingungen der uruguayischen Eisenbahnen stellt einen

glänzenden Erfolg unseres Mitgliedsverbandes dar, der seit langer Zeit auf Verabschiedung der einschlägigen Gesetzgebung gedrungen hat. Von nun an gelten lt. den Bestimmungen der Durchführungsverordnungen gewisse Garantien in Bezug auf Eintritt in den Dienst der Eisenbahn, Beförderung, Befähigungen, Arbeitszeit usw., die den Eisenbahnern zum Vorteil gereichen. Ferner soll eine paritätische Kommission ernannt werden, die befugt sein wird, in allen Streitfällen zu vermitteln, die sich aus Entlassungen, Bestrafungen, Versetzung auf andere Dienststellen u.ä. Angelegenheiten ergeben mögen, einerlei, ob der betr. Fall von Arbeitgeber- oder Arbeitnehmerseite vorgebracht wird. Die paritätische Kommission ist mit derart weitgehenden Befugnissen ausgestattet worden, dass man in ihr die Grundlage einer direkten Mitbestimmung der uruguayischen Eisenbahner erblicken kann.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnerhöhungen für Lokpersonal

(ITF) Als Ergebnis eines im Januar dieses Jahres unterzeichneten Abkommens hatte die US Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen (BLFE) eine Erhöhung der stündlichen Grundlohnsätze um 5 Cents durchgesetzt. Ausserdem werden die bereits früher auf Grund einer gleitenden Lohnskala bezahlten 13 Cents pro Stunde mit dem Grundlohnsatz konsolidiert, wodurch sich eine Gesamterhöhung der täglichen Grundlohnsätze um $1,44 ergibt. Die Klausel über die Anwendung der gleitenden Lohnskala tritt dadurch ausser Kraft.

Die Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen stellt daher den zweiten amerikanischen Eisenbahnerverband dar, der der Abschaffung eines gewerkschaftlich ausgehandelten Abkommens über eine gleitende Lohnskala zustimmt. Der erste Verband, der einer solchen Massnahme seine Zustimmung erteilte, war die Brotherhood of Railroad Trainmen, die die Interessen der Bremser, Weichensteller, Schaffner und Speisewagenstewards vertritt (siehe Pressebericht Nr. 1 vom 25.1.54).

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Verhandlungen über Lohnforderungen des Omnibuspersonals

(ITF) Am 29. Januar wurde zwischen London Transport und der Vertretung des Personals in Werkstätten und der Handwerker in Omnibusgaragen und Wagenhallen ein Abkommen getroffen, durch das männliches Personal eine Erhöhung des Wochenlohnes um 7/4d., weibliches um 5/6d. und Jugendliche um 5s. erhalten. Von dieser Lohnerhöhung werden ungefähr 6.800 Arbeitnehmer berührt.

Inzwischen ist jedoch der Konflikt zwischen dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband und den Arbeitgebern noch nicht beigelegt worden, da über das Ausmass der dem Personal von privaten Omnibusgesellschaften zu gewährenden Lohnerhöhung keine Einigung erzielt werden konnte. Die Arbeitgeber haben 4s. pro Woche angeboten, welches Angebot jedoch von unserm Mitgliedsverband abgelehnt wurde, der auf einer Mindesterhöhung um 7s. bestehen dürfte, d.h.der gleichen Entlohnung, die vor kurzem dem Personal von London Transport zugestanden wurde. Im Laufe des Abends des 29. Januar gab das Arbeitsministerium bekannt, dass eine offizielle Untersuchung der Ursachen und Begleitumstände dieses Streitfalles eingeleitet werden soll. Zur gleichen Zeit wurde verlautbart, dass die nationale paritätische Kommission für den Strassenpersonentransport eine Forderung des Personals der kommunalen Omnibusbetriebe nach einer Erhöhung der vor kurzem auf Grund eines Schiedsgerichtsentscheids zugebilligten Erhöhung von 4s. um weitere 3s. ihrer Lohnkommission zur

Behandlung überwiesen hat. Eine Zusammenkunft dieser Organisation ist auf den 18. Februar anberaumt worden. Diese Forderung wurde im Namen von rund 65.000 Arbeitnehmern erhoben.

INDIEN

Arbeitsbedingungen der indischen Strassenbahner

(ITF) Eine der letzten Ausgaben der "Indian Labour Gazette" enthält einige interessante Informationen über die Arbeitsbedingungen der indischen Strassenbahner.

Lt. Mitteilungen der "Labour Gazette" beschäftigten die vier Strassenbahngesellschaften von Delhi, Bombay, Kalkutta und Madras im vergangenen Jahr insgesamt 19.000 Arbeitnehmer. Vom Gesichtspunkt der Beschäftigtenzahl aus betrachtet, ist die wichtigste Abteilung die Verkehrsdirektion, in der zwischen 52 und 82 % des gesamten Personals der vier Gesellschaften beschäftigt sind.

Der Mindestgrundlohn des am wenigsten beruflich geschulten Arbeiters der Strassenbahnbetriebe betrug in Delhi 30 Rupien*) im Monat, in Kalkutta 37/3 Rupien und in Bombay 1/7/2 Rupien. Ausser den Grundlöhnen erhalten die Strassenbahner auch eine Teuerungszulage, die für die niedrigste Vergütungsgruppe in Delhi 40 Rupien pro Monat beträgt, in Kalkutta 47/8 Rupien und in Bombay 2/6 Rupien pro Tag. Mit Ausnahme der Strassenbahnen von Kalkutta gibt es bei keiner Strassenbahngesellschaft eine Gewinnbeteiligung des Personals.

Die Gesellschaften von Bombay und Kalkutta haben einem kleinen Teil ihres Personals Wohnungen zur Verfügung gestellt, was bei der Strassenbahngesellschaft von Delhi nicht der Fall ist. Bei diesen vier Betrieben bestehen Wohlfahrtskassen.

Die überwiegende Mehrheit der Arbeitnehmer aller vier Gesellschaften ist ständig bedienstet. Im Januar 1953 betrug der Prozentsatz dieses Personals 85,7 % in Bombay, 93,2 in Kalkutta und 100 in Delhi.

An der Wohlfahrtskasse von Bombay sind ungefähr 3.500 Arbeitnehmer beteiligt, während diese Zahl bei den Strassenbahnen von Kalkutta ungefähr 10.000 beträgt. In Bombay wird Arbeitern bei ihrem Rücktritt vom aktiven Dienst unter gewissen Bedingungen eine Abfindung ausbezahlt. Ihre Höhe richtet sich nach der Dienstzeit und schwankt zwischen drei und zwölf Monatslöhnen.

ISRAEL

Taxifahrer fordern Sozialversicherung

(ITF) Die Landesexekutive der Taxifahrersektion der Histadrut (israelischer Gewerkschaftsbund) trat im vergangenen Januar zusammen, um über das Problem der Sozialversicherungsleistungen für ihre Mitglieder zu beraten. Die Sektion besteht aus 3.200 Mitgliedern, die Eigentümer oder Teil-Eigentümer von 2.200 Taxis sind. Gemeinsam mit der Sektion der Lkw-Fahrer bilden sie einen Teil der Transportarbeitergruppe der Histadrut.

Da die Taxifahrer selbständig erwerbstätig sind, wird ein System ausfindig gemacht werden müssen, durch das ihnen Leistungen wie jährlicher Urlaub, Bezahlung im Krankheitsfall und bei Konvaleszenz und eine Altersversicherung gewährleistet werden. Zwischen Mivrahim, der Versicherungs- und Pensionskasse, und der Sektion soll ein Uebereinkommen über diese Fragen getroffen werden.

Die vier wichtigsten regionalen Gruppen der Sektion sind in Tel Aviv, Haifa und Norden, Jerusalem und das südliche Gebiet. Auf der Sitzung befürwortete die Landesexekutive die Auflösung der lokalen Büros der Organisation und beantragte an deren Stelle die Zusammenarbeit mit den lokalen Arbeitsämtern.

PAKISTAN

Beilegung des Streitfalles bei den Strassenbahnen von Karachi

(ITF) Ein acht Monate langer Konflikt zwischen der Mohammed Ali-Strassenbahngesellschaft von Karachi und den durch den Strassenbahnerverband von Karachi vertretenen Arbeitnehmern wurde im Januar dieses Jahres durch Intervention des Labour Commissioner von Karachi beigelegt. Durch den Vermittlungsentscheid des Commissioner, dem beide Parteien zugestimmt haben, wird bestimmt:

a) die Wiedereinstellung aller wegen Beteiligung am Streik im April 1953 entlassenen Arbeitnehmer;

b) Bezahlung von Löhnen für den Zeitraum einer von der Gesellschaft verkündeten Aussperrung, die inzwischen von einem pakistanischen Gerichtshof als ungesetzlich bezeichnet worden ist.

VEREINIGTE STAATEN

Transportarbeiterverband fordert allgemeine Einführung der 40-Stundenwoche

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (TWU) vor kurzem bekanntgab, hat seine Exekutive alle Zweigstellen beauftragt, Forderungen nach Einführung der 40-Stundenwoche ohne Abzüge von der Entlohnung einzureichen; die gleiche, von den Omnibusfahrern der privaten Linien von New York erhobene Forderung wurde durch ein vor kurzem abgeschlossenes Uebereinkommen verwirklicht (siehe Pressebericht Nr. 25 vom 14. Dezember 1953).
Weiters beauftragte die Exekutive die Zweigstellen des Verbandes, auf die sofortige Aufnahme von Verhandlungen über die Einbeziehung der 40-Stundenwoche in bereits geltende Tarifverträge zu dringen.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFAHRT

INTERNATIONAL

Revision des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

(ITF) Auf dem Kongress der ITF im Jahre 1946 wurde eine vom holländischen Transportarbeiterverband eingereichte Resolution gebilligt, in der "eine einheitliche Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen" der Rheinschiffer "ohne Ansehen der Nationalität" gefordert wurde.

Die von der ITF unternommene Aktion führte im Juni 1950 zum Abschluss eines Abkommens zwischen Belgien, Frankreich, Deutschland, Holland und der Schweiz, in dem Normen für Nachtruhe, Arbeit in Häfen, Ueberstunden, gesetzliche Feiertage, wöchentliche Ruhetage und jährlicher bezahlter Urlaub festgelegt wurden. Dieses Abkommen wurde von Deutschland ratifiziert, und Belgien, Frankreich und die Niederlande erklärten sich zur Ratifikation bereit. In der Schweiz hatte man jedoch diese Angelegenheit nochmals überlegt, worauf von Seiten dieses Landes der Antrag gestellt wurde, die Bestimmungen über

Nachtruhe dahingehend auslegen zu können, dass die Nachtruhe durch Vereinbarung zwischen dem Kapitän und der Mannschaft verkürzt werden könnte. Einer solchen Auslegung konnten die beteiligten Parteien nicht zustimmen, worauf die Schweiz um eine Revision des Abkommens ersuchte.

Auf einer Konferenz, die vom 16. bis 23. Januar dieses Jahres unter den Auspizien des IAA stattfand, wurde dieses Abkommen revidiert. Das revidierte Abkommen enthält genau so wie das ursprüngliche die Bestimmung, dass die Nachtruhe im Winter zwölf Stunden und im Sommer zehn Stunden dauern müsse, es müssen jedoch nur sieben Stunden in die Zeit zwischen 20.oo und 06.oo Uhr fallen. Dabei wird angenommen, dass nicht alle Mitglieder der Mannschaft die volle Nachtruhe zur gleichen Zeit geniessen müssen, so dass ein Schiff im Winter mehr als zwölf Stunden und im Sommer mehr als vierzehn Stunden je Kalendertag unterwegs sein kann. Theoretisch kann ein Schiff innerhalb von 24 Stunden ohne Erhöhung der Mindestzahl der Bemannung bis zu 20 Stunden fahren.

Die durch die Konferenz gebotene Gelegenheit wurde auch dazu benutzt, die Bestimmungen über gesetzliche Feiertage zu revidieren. Auf Grund dieser Revision werden im Abkommen acht Feiertage einschl. des 1. Mai aufgezählt, von denen den Schiffern mindestens sieben freigegeben werden müssen. Hinsichtlich der Bestimmung über den jährlichen, bezahlten Urlaub konnte eine nennenswerte Verbesserung erzielt werden. Im revidierten Abkommen heisst es, dass die Schiffer für jeden Dienstmonat Anrecht auf einen bezahlten Urlaubstag haben und dass der Anspruch auf den ersten sechstägigen Urlaub nach sechsmonatiger Dienstzeit entsteht. Im ursprünglichen Abkommen war lediglich vorgesehen, dass die Schiffer auf einen jährlichen, aus zwölf Werktagen bestehenden Urlaub Anspruch hatten.

Das revidierte Abkommen wurde von den Vertretern der Regierungen und der Arbeitgeber einstimmig gutgeheissen. Die Delegierten der Arbeitnehmer stimmten ebenfalls dafür, mit Ausnahme des holländischen Delegierten, der sich der Stimme enthielt. Am Ende der Konferenz erklärte der Sprecher der Arbeitnehmergruppe, sie hätte für das Abkommen gestimmt, um die Ratifikation der ersten internationalen Regelung zum Schutze der Interessen der Rheinschiffer durch alle in Frage kommenden Staaten zu ermöglichen.

Nach seiner Ratifizierung wird das Abkommen drei Jahre in Kraft bleiben.

HAFENARBEITER

INTERNATIONAL

Internationale Konferenz der Hafenarbeiter

(ITF) Am 12. und 13. Januar 1954 fand in Antwerpen unter dem Vorsitz von Roger Dekeyzer, Landessekretär der Hafenarbeitersektion des der ITF angeschlossenen belgischen Transporterbeiterverbandes, eine Konferenz von Hafenarbeitern aus Belgien, Deutschland und den Niederlanden statt. Dieser Tagung wohnte eine Reihe von Vertretern von Gewerkschaften der Häfen von Antwerpen, Gent, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Bremen und Duisburg bei.

Die wichtigsten Gegenstände, mit denen sich die Konferenz beschäftigte, betrafen Lohn- und Arbeitsbedingungen in belgischen, holländischen und deutschen Häfen, und das Problem der Integration der westeuropäischen Häfen. Ueber den letztgenannten Gegenstand hielt

Prof. Van Vlaenderen vom Zentralen Wirtschaftsrat ein Referat. Darin befürwortete er dringend die Unterzeichnung eines Abkommens durch die Vertreter der verschiedenen Häfen Westeuropas, ähnlich der von den Häfen von Marseille, Genua und Savona angenommenen Konvention.

Zum Abschluss der Diskussion fasste die Konferenz den Beschluss, die Einberufung einer dreigliedrigen Konferenz über diesen Gegenstand zu fordern, der ausser den Vertretern der Gewerkschaften auch die Reeder und Vertreter der Hafenbehörden beiwohnen sollten.

Bei der Antwerpener Konferenz handelte es sich um die zweite einer Reihe von Tagungen der Vertreter der Hafenarbeiter Belgiens, Deutschlands und der Niederlande. Die erste dieser Tagungen fand im vergangenen November in Rotterdam statt. Die nächste Zusammenkunft ist auf den 23. und 24. März dieses Jahres in Hamburg anberaumt worden.

VEREINIGTE STAATEN

AFL-Hafenarbeiterverband siegt in Puerto Rico-Wahlen

(ITF) Der neue amerikanische, von der American Federation of Labor als Opposition der International Longshoremen's Association gegenüber unterstützte Hafenarbeiterverband hat in einer vom National Labour Relations Board veranstalteten Vertretungswahl unter den Hafenarbeitern von Puerto Rico einen überzeugenden Sieg errungen. Wie der Regionaldirektor des NLRB in Puerto Rico bekanntgab, erhielt der AFL-Verband auf Grund des Wahlergebnisses 3.343 Stimmen gegenüber 1.733 für die alte ILA; die Ergebnisse von 593 Abstimmungen wurden angefochten. Während Funktionäre des AFL-Hafenarbeiterverbandes diesen Wahlsieg als "unanfechtbare Ablehnung der Führung der alten ILA" bezeichnen, erklärte die letztere, dass sie die Gültigkeit des Abstimmungsverfahrens anfechten werde, da sich Unregelmässigkeiten zugetragen hätten.

Inzwischen unterstützt ein in New York veröffentlichter Bericht von Charles T. Douds, Regionaldirektor des NLRB, nachdrücklich die Anschuldigungen der AFL, dass die ILA bei den vor kurzem dort abgehaltenen Vertretungswahlen Einschüchterungsmethoden gebraucht hätte. In seinem Bericht an den NLRB erklärt Mr. Douds, von seinem Personal angestellte Untersuchungen hätten den "unleugbaren Beweis" für Terrormethoden erbracht, deren sich Anhänger der ILA mit krimineller Vergangenheit bedienten. Es heisst, sie hätten sich den Zugang zu dem als "neutrales Gebiet" erklärten Bereich in der Nachbarschaft der Wahllokale erzwungen und Hafenarbeitern Propagandaliteratur der AFL aus den Händen gerissen. Den Hafenarbeitern wurde "nahegelegt", für die ILA zu stimmen, wenn ihnen an ihren Arbeitsplätzen gelegen war. Am Schluss des Berichtes wird an den National Labour Relations Board die dringende Aufforderung gerichtet, im Lichte der Forderung der AFL, das gesamte Wahlergebnis für nichtig zu erklären und neue Wahlen abzuhalten, die entsprechenden Verhöre und Untersuchungen einzuleiten.

SEELEUTE

CHILE

Lohnforderungen der chilenischen Seeleute

(ITF) Die der ITF angeschlossene Föderation des Personals der chilenischen Schiffahrt, die die Interessen von Seeleuten, Hafenarbeitern und Personal der Binnenschiffahrt vertritt, hat der Regierung eine Anzahl von Lohnforderungen unterbreitet. Die Regierung beschäftigt sich gegenwärtig mit der Erwägung einer Revision der Entlohnung des obigen Personals.

Anlass zu den Forderungen der Föderation waren die in letzter Zeit unternommenen Schritte der Regierung, die dem Personal der öffentlichen Dienste eine Neujahrszulage gewährte und die Mindestlöhne in verschiedenen Zweigen der Industrie um 45,5 % erhöhte.

In ihrer an den Arbeitsminister gerichteten Denkschrift fordert die Föderation des Personals der chilenischen Schiffahrt für alle ihre Mitglieder eine 40 %ige Erhöhung der Entlohnung, berechnet auf der Basis des gesamten Verdienstes, die rückwirkend ab 16. Juli 1953 in Kraft treten soll. Ausserdem verlangt die Föderation die Einführung einer gleitenden Lohnskala ab 1. Januar dieses Jahres, derzufolge eine Angleichung der Löhne an eine etwaige Erhöhung der Lebenshaltungskosten stattzufinden hätte, und ferner, dass in jeder Provinz dreigliedrige Kommissionen ernannt werden sollten, deren Aufgabe die Festsetzung des Einzelhandelsindexes wäre, der als Grundlage einer in gewissen Zeitabständen zu erfolgenden Revision des Lohnniveaus dienen würde.

ISRAEL

Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses des Verbandes der israelischen Seeleute

(ITF) Auf einer Zusammenkunft des Geschäftsführenden Ausschusses des der ITF angeschlossenen israelischen Seeleuteverbandes wurde u.a. eine Forderung nach höherer Entlohnung für Seeleute erhoben, wenn sie an Land beschäftigt sind. Der Geschäftsführende Ausschuss besteht aus 24 Mitgliedern, die die drei Sektionen des Verbandes -- Offiziere, Mannschaften (Deckpersonal, Mechaniker usw.) und Bedienungspersonal -- vertreten. Der Ausschuss billigte den Bericht des Organisationsausschusses, der die Geschäfte des Verbandes während der letzten zwei Jahre geführt hat und wählte ein aus vier Mitgliedern bestehendes Sekretariat, dem der Generalsekretär und je ein Vertreter der Sektionen angehören. Das Sekretariat wird von nun an die bisherige Tätigkeit des Organisationsausschusses übernehmen.

Ferner forderte der Verband die regelmässige Ausgabe von Arbeits- und wasserdichter Bekleidung, sowie die Zusicherung von stabilen Arbeitsbedingungen für ältere Mannschaftsmitglieder.

Der Geschäftsführende Ausschuss beschloss weiters, gemeinsam mit der Zim Shipping Company einen Produktivitätsrat einzusetzen, der der Leitung des Produktivitätsinstituts der Histadrut unterstellt werden würde. Ein Abkommen zwischen dem Seeleuteverband und dem Ministerium für Landesverteidigung wurde vom Geschäftsführenden Ausschuss ratifiziert. Den Bestimmungen dieses Abkommens zufolge werden die Seeleute ihre Wehrdienstzeit in der Marine ableisten und werden der Schiffahrt nicht zur Erfüllung von Reservistenaufgaben entzogen werden. Weiters wurde der Beschluss gefasst, die gegenwärtig bestehende Wohlfahrtskasse des Verbandes in einen Altersversicherungsfonds umzuwandeln. Ausserdem wurde an die Schiffahrtsgesellschaften das Ansuchen gerichtet, den Gegenwert von einem halben Prozent aller Löhne zu einem besonderen Hilfsfonds für Seeleute beizutragen.

Schliesslich ist zu erwähnen, dass der Geschäftsführende Ausschuss dem McCarran Act und dessen Auswirkungen auf die Seeleute beträchtliche Aufmerksamkeit zuwandte. Der Verband erklärte sich nicht nur mit den Bemühungen der ITF identisch, eine Abänderung der Akte durchzusetzen, sondern wies insbesondere auf das Problem der israelitischen Seeleute hin, von denen viele in der jüngsten Zeit aus osteuropäischen Ländern eingewandert sind und die durch die diskriminierenden Bestimmungen des McCarran Act besonders fühlbar betroffen werden. Der Geschäftsführende Ausschuss forderte die Regierung von Israel auf, die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um eine Milderung der diesen Seeleuten auferlegten Beschränkungen herbeizuführen.

SCHWEDEN
Projekt einer neuen Krankenversicherung

(ITF) In einem Bericht, den die im Jahre 1946 ernannte Seeleutekommission* dem schwedischen Handelsminister vor kurzem vorlegte, ist der Vorschlag enthalten, die schwedischen Seeleute vom Geltungsbereich der allgemeinen Krankenversicherungspflicht zu befreien und für sie eine besondere beitragspflichtige Versicherung zu schaffen, die z.T. von Staat und z.T. von Reedern und Seeleuten finanziert werden sollte. Dieser Empfehlung der Seeleutekommission liegt die Auffassung zugrunde, dass viele erkrankte Seeleute in ausländischen Häfen ärztliche Behandlung erhalten und dass ihre Einbeziehung in die allgemeine Versicherung daher beträchtliche verwaltungstechnische Schwierigkeiten zur Folge haben würde. Die Leistungen der vorgeschlagenen Versicherung würden jedoch im grossen und ganzen die gleichen sein wie die zugunsten der übrigen schwedischen Arbeitnehmerschaft.

HOCHSEEFISCHER

GROSSBRITANNIEN
Forderungen nach verbesserten Arbeitsbedingungen

(ITF) Nachdem innerhalb der nationalen paritätischen Kommission für Seefischereiwesen grundsätzliches Uebereinkommen erzielt worden ist, werden in den verschiedenen britischen Häfen zwischen den Trawler-Reedern und Vertretern des der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbandes Diskussionen über Einzelheiten der Durchführung der Bestimmungen über verbesserte Urlaubs- und Lohnbedingungen stattfinden.

Dem Vorschlag der nationalen paritätischen Kommission zufolge sollen die Trawler-Fischer einen bezahlten jährlichen Urlaub von anderthalb Tagen je Monat des Heuerverhältnisses erhalten und die Grundentlohnung der in einem Heuervertragsverhältnis stehenden Fischer sollte um 1s. pro Tag erhöht werden.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

DÄNEMARK
Konflikt zwischen fliegendem Personal und S A S

(ITF) Im Konflikt zwischen dem dänischen Verband des fliegenden Personals und SAS, der durch die Forderung des Verbandes nach einer höheren Einstellungsquote für dänisches Personal verursacht worden war, konnte keine Einigung erzielt werden. Der Verband hatte zur Begründung der Kündigung des bisher geltenden Tarifvertrags u.a. die Anschuldigung erhoben, dass sich die Gesellschaft nicht an die Bestimmungen des Konsortiumsvertrags halte und die Zahl des dänischen fliegenden Personals niedriger sei als die vertraglich festgelegte. Dieser Streitfall wird nun einem Schiedsgericht unterbreitet, das am 9. Februar in Stockholm zusammentreten sollte.

Die dänische Zeitung "Social-Demokraten" veröffentlichte am 29. Januar einige interessante neue Informationen über die Lage bei der SAS. Die Zeitung erklärt, die Unzufriedenheit unter dem fliegenden Personal der SAS scheint viel weiter verbreitet zu sein als ursprünglich angenommen wurde. Abgesehen von der Frage einer entsprechend ausgeglichenen Anwerbung von Personal aus den drei skandinavischen Ländern, über die unter den Organisationen des fliegenden Personals allgemeines Einverständnis herrscht, ist das überaus wichtige Problem der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen zu lösen.

---

*) Diese Kommission wurde im Januar 1946 vom damaligen Handelsminister ernannt und mit dem Studium von Verbesserungsmöglichkeiten der Sozialgesetzgebung betraut, soweit sie die Seeleute betrifft.

"Social-Demokraten" weist darauf hin, dass SAS den gleichen Versuch unternimmt wie andere europäische Gesellschaften, auf gewissen Kursen ohne Bordfunker auszukommen und sie durch vom Piloten bediente Funktelefonie zu ersetzen. Gegenwärtig erstreckt sich der Anwendungsbereich dieses Projektes nur auf Europa. Die Piloten der SAS erklären jedoch, dass radiotelefonische Verbindungen sogar auf diesen Linien sehr zu wünschen übrig lassen & es daher derzeit gefährlich wäre zu versuchen, ohne Bordfunker auszukommen. In diesem Zusammenhang wird auch betont, dass die Flugzeuge der SAS nur ein Funksprechgerät führen, während auf amerikanischen Flugzeugen mit zwei Funksprecheinrichtungen, die vom Piloten bedient werden, zwei Geräte vorhanden sind.

Obwohl der dänische Verband des fliegenden Personals nicht für den ursprünglichen Artikel verantwortlich zeichnete, der im "Social-Demokraten" erschien, hat diese Organisation seither erklärt, dass sich die darin vertretenen Ansichten vollständig mit ihren eigenen deckten. Sie betonte jedoch, dass zwischen ihr und SAS bisher in Bezug auf di se Frage noch keine Fühlungnahme stattgefunden hätte.

INDIEN

Verschmelzung von Gewerkschaften des Personals der zivilen Luftfahrt

(ITF) Auf einer vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung des Verbandes des Personals der ehem. Air-India Ltd., die jetzt einen Teil der verstaatlichten Indian Airlines Corporation bildet, wurde der Beschluss gefasst, den Verband aufzulösen und im Verband des Personals der Luftfahrtgesellschaften, der neuen Landesorganisation des Luftfahrtpersonals, aufgehen zu lassen.

LETZTE NACHRICHTEN

Wie wir soeben erfahren, ist der Streik der Hafenarbeiter von Karachi nunmehr abgeblasen worden, da die Gewerkschaften das Angebot der Regierung gebilligt haben, den Streitfall einem industriellen Schiedsgericht zur Schlichtung vorzulegen.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

International Fair Practices Committee	London	15./16. März 1954
Zivilluftfahrt (Bodenpersonal)	London	22./23. März 1954
Seeleutesektion	Genf	1./ 3. April 1954
23. Kongress	Edinburgh	16./24. Juli 1954