



## 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. 1

10. Januar 1955

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

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen. Sonstige im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I T FINTERNATIONALGemeinsame Konferenz mit IFALPA in London

(ITF) Am 14. Dezember 1954 fand in London eine Zusammenkunft von Vertretern der Sektion des Personals der Zivilluftfahrt der

ITF und der Internationalen Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten (IFALPA) statt.

Die Delegation der IFALPA bestand aus Mr. D. Follows (Sekretär) und den Kapitänen Jackson und Woodman, während die Delegation der ITF im Einklang mit dem Beschluss der Konferenz des Bordpersonals im Juli 1953 aus Vertretern jeder Kategorie des fliegenden Personals bestand, d.h. Piloten, Navigatoren, Bordfunkern und Bordingenieuren.

Auf der Sitzung, die in einer freundlichen Atmosphäre stattfand, wurden Mittel und Wege zur Herbeiführung einer engeren Zusammenarbeit zwischen den beiden Föderationen besprochen. Hinsichtlich der Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen wurde beschlossen, dass die beiden Sekretariate eine gemeinsame Resolution eusarbeiten und sie ihren einschlägigen Konferenzen vorlegen sollten. Ueber die Frage der Ermüdungserscheinungen bei den Flugzeugbesatzungen und die Begrenzung der Flugdienstzeit fand ebenfalls ein Meinungsaustausch statt.



Z 16253

DEUTSCHLAND

Ehrung Hans Jahns

(ITF) Kollege Hans Jahn, der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und

erste Vizepräsident des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn, ist eine der höchsten Auszeichnungen der Deutschen Bundesrepublik erhalten. Am 21. Dezember 1954 wurde ihm anlässlich einer Zeremonie im Eisenbahnerheim in Königstein (Taunus) von Dr. Seeborn, dem Verkehrsminister, das Grosse Verdienstkreuz mit Stern verliehen.

In seiner Ansprache unterstrich der Minister die Bedeutung der Dienste, die Hans Jahn sowohl der deutschen als auch der internationalen Gewerkschaftsbewegung geleistet hatte und erwähnte, dass er in Anerkennung seiner Verdienste um die letztgenannte Bewegung anlässlich des Londoner Kongresses der ITF im Juli 1954 zu ihrem Vizepräsidenten gewählt worden war.

In seiner Antwort erklärte Hans Jahn, er betrachte diese Ehrung als eine, an der von Rechts wegen alle deutschen Eisenbahner Anteil haben sollten, da alles, was bisher erreicht worden sei, den Bemühungen aller deutschen Eisenbahner zu verdanken wäre.

OESTERREICH

Berthold König ★

(ITF) Mit Bedauern berichtet die ITF das Ableben von Berthold König, der am 25. November im Alter von

80 Jahren in den Vereinigten Staaten verschied.

Berthold König, der ehemalige Generalsekretär der Gewerkschaft der Eisenbahner Oesterreichs und Vertreter der österreichischen, schweizerischen und ungarischen Eisenbahner im Generalrat der ITF von 1932 bis 1935, wird als treuer und unentwegter Kämpfer für die Sache der österreichischen Eisenbahner und der Demokratie in Erinnerung bleiben.

Die Eisenbahner Oesterreichs haben alle Ursache, seiner mit Dankbarkeit und Anhänglichkeit zu gedenken. Als unmittelbarer Nachfolger des Mitbegründers der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, Josef Tomschik, spielte er bei den Verhandlungen über eine angemessene Lohnstruktur der österreichischen Eisenbahner eine führende Rolle. Als Abgeordneter im österreichischen Parlament war es ihm möglich, nicht nur die Belange der Eisenbahner, sondern der gesamten österreichischen Arbeitnehmerschaft zu vertreten.

Er musste Oesterreich im Jahre 1934 verlassen, nachdem die österreichischen Eisenbahner gemeinsam mit den übrigen österreichischen Arbeitern in ihrem bewaffneten Aufstand gegen das faschistische Regime Dolfuss unterlegen waren, setzte jedoch den Kampf illegal fort. Es war vielleicht einer der stolzesten Augenblicke seines Lebens, als ihm anlässlich des ersten Nachkriegskongresses der ITF im Jahre 1946 in Zürich das Banner der österreichischen Eisenbahner vom damaligen Generalsekretär feierlich überreicht wurde, das Symbol des Kampfes der österreichischen Eisenbahner gegen die Unterdrückung, das 1934 herausgeschmuggelt worden und der ITF auf dem Kopenhagener Kongress 1935 zur Aufbewahrung überreicht worden war.

Die tiefe symbolische Bedeutung dieses Banners für Berthold König lässt sich am besten aus den von ihm zitierten Worten ermessen:

"Das ist das Grosse, das Herrliche auf dieser Welt, dass die Fahne steht, wenn der Mann auch fällt!"

EISENBAHNER

ARGENTINIEN

Der Peronismus und  
"La Fraternidad"

ehemaligen, der ITF angeschlossenen Föderation des argentinischen Lokpersonals, "La Fraternidad", wird die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Skrupellosigkeit der sogen. Gewerkschaftsführer gelenkt, in deren Händen sich offiziell die Leitung der Organisation befindet. U.a. wird erwähnt:

(ITF) In einer vor kurzem erschienenen Ausgabe des "irgendwo in der Republik" veröffentlichten illegalen Bulletins der

Sowohl der Präsident als auch der Sekretär wohnen in grossen Häusern, ausserhalb der Hauptstadt, die ihnen von der Verwaltung geschenkt worden sind, und haben Anspruch auf eine tägliche Reisespesenvergütung von 40 Pesos, die von der Organisation bezahlt werden. Das Eisenbahnerpersonal muss sich mit einem Stundenlohn von 1,30 Pesos begnügen.

Keines der 15 Mitglieder des Exekutivkomitees der Föderation steht im Dienst der Eisenbahn, alle müssen daher auf Kosten der Organisation leben.

Die Gleichgültigkeit der Vertreter der Föderation im Verwaltungsorgan der Pensionskasse gegenüber der bedauernswerten Lage der Ruhegehaltsempfänger der Eisenbahner lässt sich aus der Tatsache ersehen, dass zwar die Kasse seit mehreren Jahren keine Bilanz veröffentlicht (das Verkehrsministerium schuldet der Kasse anschnliche Beträge im Hinblick auf Beitragsleistungen der Arbeitgeber und Bezahlung von Vergütungen) dass aber trotzdem in dieser Angelegenheit bisher noch nichts unternommen worden ist.

AUSTRALIEN

Bessere Lohnbe-  
dingungen für  
das Eisenbahnpersonal

(ITF) Nachstehend führen wir einige der Erhöhungen verschiedener Vergütungen und Zulagen an, die dem Eisenbahnpersonal in Victoria in der letzten Zeit gewährt worden sind:

Ablösezulagen

(Fahrdienst, Bahnunterhaltung, Signaldienst, Instandhaltungspersonal und Gehaltsempfänger)

Neuer wöchentlicher Vergütungssatz für ständig beschäftigtes Ablösepersonal A93/6.

Neuer täglicher Lohnsatz für Ablösepersonal der Vorortebahnen A3/9 (früher A3/-).

Zahlbar für 6 Wochen (früher nur für 4 Wochen).

Vergütung von Reisespesen und sonstigen Ausgaben (per Tag)

Früher	£A1 0s. Od.	Jetzt	£A1 5s. Od.
--------	-------------	-------	-------------

Verpflegungszulage

Früher	A4/-	Jetzt	A5/-
--------	------	-------	------

Vergütung für auswärtige Uebernachtung im Freien (per Tag) \*)

Früher	A6/6d.	Jetzt	A8/-
--------	--------	-------	------

\*) Diese Vergütung wird insbesondere zu Sonderzwecken eingesetzten Rotten von Trassenarbeitern gewährt, die während des grössten Teils ihrer Arbeitszeit im Freien übernachten.

JAPAN

Japanische Eisenbahner setzen Neujahrzulagen durch

(ITF) Der Kampf der japanischen Staats- und Privateisenbahner für die Gewährung einer Neujahrzulage hat ein erfolgreiches Ende gefunden, trotz der Drangsalierungen vonseiten der Eisenbahnverwaltung und der japanischen Regierung.

Der der ITF angeschlossene Landesverband der japanischen Eisenbahner hat seine Mitglieder angewiesen, die Langsamarbeit einzustellen, nachdem er eine Neujahrzulage erreicht hatte, die 135 % des durchschnittlichen Monatslohnes seiner Mitglieder entspricht. Die den Mitgliedern des Verbandes der Privateisenbahner gewährte Neujahrzulage schwankt zwischen 175 und 180 % ihres Monatslohnes.

NEUSEELAND

Lohnerhöhung für die Eisenbahner

(ITF) Auf Grund des vor kurzem ergangenen Entscheids des neuseeländischen Schiedsgerichtes erhalten die Eisenbahner eine allgemeine

13 %ige Erhöhung ihrer Entlohnung.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnkürzungen vermieden

(ITF) Wie Earl Leighty, der gemeinsame Verhandlungsbeauftragte der 15 amerikanischen Gewerkschaften des nichtfahrenden Personals,

berichtet, ist es gelungen, eine 825.000 nichtfahrenden Eisenbahnern drohende Kürzung ihrer Bezüge um 1 Cent pro Stunde zu vermeiden. Gleichzeitig wurden die bisher geltenden Bestimmungen über die Anwendung einer gleitenden Lohnskala rückgängig gemacht. Eine Erhöhung der Stundenlöhne um 13 Cent, die seit 1951 auf Grund der vorerwähnten Klausel über die gleitende Lohnskala entrichtet worden ist, wurde in den Grundlohn einbezogen. Vertragspartner dieses neuen Abkommens sind die meisten Eisenbahngesellschaften Amerikas.

Gemäss den Bestimmungen des früheren Vertrages hätten die Löhne am 1. Januar im Einklang mit dem Rückgang der Lebenshaltungskosten lt. offizieller Statistik des US Labor Department um 1 Cent pro Stunde gesenkt werden sollen. Unter Berücksichtigung der bisher gewährten Teuerungszulagen, die nunmehr in die normalen Lohnsätze einbezogen worden sind, beträgt der durchschnittliche Stundenlohn des nichtfahrenden Personals jetzt \$1,85. Ueber ein Projekt eines Gesundheits- und Wohlfahrtsdienstes, das am 1. Februar verwirklicht werden soll, ist ebenfalls in grossen Zügen Einvernehmen zustande gekommen.

URUGUAY

Bessere Löhne und Arbeitsbedingungen

(ITF) Auf ihrem Kongress vom 29. bis 31. Oktober 1954 in Montevideo beschloss die der ITF angeschlossene Föderation der

Eisenbahner von Uruguay die Errichtung einer Sonderkommission, die mit der Eisenbahnverwaltung Besprechungen über verschiedene Resolutionen über Arbeitszeit und gewisse Lohnzulagen und Vergütung von Reisespesen aufnehmen soll.

Innerhalb von weniger als einem Monat nach dem Kongress gewährte die Eisenbahnverwaltung ihrem Personal die folgenden Konzessionen:

Bei Trassenarbeitern und ungelernten Arbeitern, deren Arbeitswoche aus 5 Tagen von je  $9\frac{1}{2}$  Stunden besteht, gilt die Zeit der Reise von und zum Arbeitsplatz als Arbeitszeit.

Anwendung der von der beratenden Kommission der Eisenbahn festgelegten Bestimmungen über die Arbeitszeit auf Zugbegleitpersonal.

Bezahlung der entsprechenden Lohnzulagen an Personal, das vorübergehend Arbeiten in einer höheren Verwendungsgruppe verrichtet.

Abgeltung der vom Verwaltungspersonal des Stationsdienstes geleisteten Mehrarbeit, die 8 Stunden pro Tag überschreitet, durch entsprechende Freizeit. Kann diese Freizeit innerhalb des der Mehrarbeit unmittelbar folgenden Vierteljahres nicht gewährt werden, so hat die entsprechende finanzielle Abgeltung zu erfolgen.

Ein garantierter Dienstplan und höhere Reisespesenvergütungen für Lokpersonal; einheitliche Arbeitsbedingungen für das übrige Zugpersonal.

Einführung der Fünftagewoche von 48 Stunden mit freien Sonnabenden für Trassenarbeiter und Güterschuppenpersonal.

Einführung des sechsständigen Arbeitstages (bisher sieben Stunden) im Bürodienst der Zentralverwaltung und Bezahlung der entsprechenden Vergütung für Mehrarbeit an jenes Personal, das weiterhin sieben Stunden pro Tag arbeitet.

Einführung des siebenständigen Arbeitstages im Werkstätten-, Inspektions-, Signal- und Fernmeldedienst.

Die Einführung des Siebensturentages ist das Ergebnis einer erfolgreichen Kampagne, die unser Mitgliedsverband seit  $3\frac{1}{2}$  Jahren führt.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

##### BELGIEN

##### Erfolgreiche Vertretung von Lohnforderungen

(ITF) Dem der ITF angeschlossenen Verband des Personals der Strassenbahn-, Vorortebahn- und Omnibusbetriebe ist es gelungen, die folgenden Verbesserungen der Lohn-

bedingungen seiner Mitglieder durchzusetzen:

Eine Neujahrszulage in Höhe von 2 % der im Jahre 1954 bezogenen Entlohnung.

Eine  $3\frac{1}{2}$ %ige Erhöhung der Entlohnung mit Wirkung vom 1. Januar 1955 (eine Forderung, für die sich unser Mitgliedsverband im vergangenen Jahre wiederholt mit Nachdruck eingesetzt hat.

Eine tägliche Lohnerhöhung von 8 belg.Frs. \*) für ganztätig beschäftigtes Personal von Omnibussen mit Einmannbetrieb und Erhöhungen von 4 bis 6 belg.Frs. für Arbeitnehmer, die nur 4 bis 6 Stunden arbeiten; beide Lohnerhöhungen treten am 1. Januar 1955 in Kraft.

Die Arbeitszeit des Personals von Omnibussen mit Einmannbetrieb soll ebenfalls einer Revision unterzogen werden.

\*) 1 = 140 belg.Frs.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für  
das Personal der  
Londoner Omnibus-  
betriebe

(ITF) Der der ITF angeschlossene Allgemeine Britische Transportarbeiterverband hat seinen 58.000 bei den Londoner Omnibusbetrieben beschäftigten Mitgliedern empfohlen, die von der Londoner Verkehrsverwaltung angebotene Erhöhung der Mindestlöhne um 9/6d. pro Woche anzunehmen. Ein früheres Angebot der Verkehrsverwaltung beinhaltete eine Erhöhung der Entlohnung um 6/6d. pro Woche.

In einem unter den Omnibusarbeitern zirkulierten Schreiben erklären die Kollegen Tiffin, Stellv. Generalsekretör des Allgemeinen Transportarbeiterverbandes, und Coyle, Hauptfachabteilungsleiter für die Personenverkehrsdienste, dass sich ihrer Ansicht nach ein höheres Angebot "durch Verhandlungen oder etwaige andere Mittel, die uns zur Zeit zur Verfügung stehen, nicht erzielen liesse".

VEREINIGTE STAATEN

Neuyorker Transport-  
arbeiter fordern  
Erhöhungen

(ITF) Der der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband (Mitglied des CIO) hat der Neuyorker Verkehrsbehörde im Namen von 34.000 Transportarbeitern eine Forderung nach einer Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 17 Cents überreicht.

Auf Grund des derzeit geltenden Vertrages mit zweijähriger Dauer erklärte sich die Behörde bereit, eine Erhöhung der Löhne im kommenden März in Erwägung zu ziehen. Der Verband beschloss jedoch, seine Forderung noch vor diesem Termin zu überreichen, damit sich der Verwaltungsrat der Behörde damit anlässlich seiner nächsten Sitzung beschäftigen könne.

Die 17 Cents pro Stunde stellen die durchschnittliche Lohnerhöhung dar, die erforderlich wäre, um die vom Verband vor zwei Jahren erhobene Forderung nach einer Pauschalerhöhung der Löhne um 25 Cents pro Stunde zur Gänze zu verwirklichen. Im vergangenen Juli hatte der Transportarbeiterverband "unregelmässige Erhöhungen" der Löhne von 6,5 bis 11 Cents pro Stunde durchgesetzt, nachdem die Behörde die von einer Untersuchungskommission empfohlene Pauschalerhöhung um 14 Cents abgelehnt hatte.

ARBEITER IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Nur für Gewerk-  
schaftsmitglieder!

(ITF) Die Sektion des Personals der Binnenschifffahrt des belgischen Transportarbeiterverbandes (Mitglied der ITF) hat vor kurzem mit der Schlepp- und Bergungsgesellschaft, die ungefähr 400 Arbeitnehmer beschäftigt, ein Abkommen getroffen, das eine Neuerung darstellt. Diesem Abkommen zufolge haben nur Gewerkschaftsmitglieder Anspruch auf die Neujahrzulage. Diese Zulage, die nur Arbeitnehmern mit mindestens einjähriger Dienstzeit gewährt wird, schwankt je nach der Dienstzeit zwischen 500 und 2.500 Belg.Frs. Auf der Generalversammlung des Verbandes wurde ferner der Beschluss gefasst, dass dieses Abkommen nur für Verbandsmitglieder mit mindestens einjähriger Mitgliedschaft gelten sollte.

HAFENARBEITER

FRANKREICH

Ruhpause im Konflikt  
in den französischen  
Häfen

(ITF) Nach Diskussionen zwischen dem Minister für öffentliche Arbeiten und Vertretern der Transportarbeiter und Hafendarbeiter und der Arbeitgeber nahmen die Hafendarbeiter von Bordeaux

am 13. Dezember, vorbehaltlich der Ergebnisse der Diskussionen der Paritätischen Landeskommission über ein landesweites Lohnabkommen für die Hafendarbeiter, ihre normale Arbeit wieder auf. Gleichzeitig wurden die Aussperrungsmassnahmen der Arbeitgeber des Hafens von Bordeaux, die am 8. November in Kraft traten, rückgängig gemacht.

Die von den Arbeitgebern auf einer Sitzung der Paritätischen Landeskommission am 15. Dezember angebotene Erhöhung des Grundlohnes um 7 Frs. pro Stunde wurde von den Hafendarbeitern als unzureichend abgelehnt.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Belgischer Senat  
billigt Konvention  
über die Sicherheit  
des Lebens auf See

(ITF) Am 16. Dezember 1954 billigte die belgische Regierung einstimmig den Text der Internationalen Konvention über die Sicherheit des Lebens auf See (1948) in der durch die Londoner Erklärung vom

3. Juni 1952 abgeänderten Fassung.

NORWEGEN

Beratungen der  
Sonderkommission  
über Heuern der  
Seeleute

(ITF) Die von der norwegischen Regierung eingesetzte Sonderkommission, die im Streitfall vermitteln soll, von dem die norwegischen, auf Grosser Fahrt beschäftigten Besatzungen berührt werden, hat ihre Arbeit am

4. Januar begonnen. Wie verlautet, wird sie sich mit jeder der von den drei Organisationen unterbreiteten Forderungen, nämlich den Verbänden der Seeleute, der Schiffsingenieure und der Steuerleute (alle Mitglieder der ITF), separat beschäftigen. Es werden also drei Schiedsverfahren und drei Verfahren sich als notwendig erweisen, bevor der Konflikt endgültig beigelegt werden kann.

Bei der Behandlung jeder dieser Forderungen wird jede der drei Gewerkschaften in der Kommission vertreten sein. Als Vertreter der obenerwähnten Verbände wurden nominiert: Ingvald Haugen (Seeleute); Koll. Leirstad (Schiffsingenieure); Nils Nielsen (Steuerleute).

VEREINIGTE STAATEN

SIU fordert Aenderung  
der Arbeitsgesetzgebung  
von Ohio

(ITF) Die der ITF angeschlossene Seafarers' International Union of North America hat eine Kampagne in die Wege geleitet, um eine Aenderung der Arbeitslosengesetzgebung von Ohio

durchzusetzen, durch die allen auf den Grossen Seen beschäftigten Seeleuten eine Arbeitslosenversicherung für 52 Wochen pro Jahr garantiert werden würde. Auf Grund der gegenwärtig geltenden Gesetzgebung haben die Seeleute während 12 Wochen pro Jahr keinen Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung, d.h. für die Zeit, in der manche Schiffe infolge des ungünstigen Wetters aufgelegt sind.

Ein Erfolg der SIU würde bedeuten, dass die Seeleute während jeder Woche, in der sie ohne eigenes Verschulden arbeitslos sind, Anspruch

auf die Arbeitslosenunterstützung des Staates Ohio haben würden und daher im Vergleich zu am Land beschäftigten Arbeitnehmern nicht mehr benachteiligt sein würden.

### HOCHSEEFISCHER

#### ITALIEN

##### Sozialversicherung für die Hochseefischer

(ITF) Dem italienischen Parlament liegt ein Gesetzesentwurf vor, der die Ausdehnung des Geltungsbereiches der Sozialversicherung auf die Hochseefischer zum Gegenstand hat. Diese Arbeitnehmer würden, falls der Entwurf zum Gesetz wird, Anspruch auf Altersversicherung, Kranken-, Witwen- und Hinterbliebenenversicherung, Unfallversicherung und Unterstützung bei Tuberkuloseleiden haben.

Von dieser Versicherung würden ungefähr 90.000 Fischer erfasst werden. Von diesen sind ungefähr 40 % in Genossenschaften und Kleinbetrieben organisiert, während der Rest auf eigene Rechnung arbeitet. In Anbetracht des niedrigen Verdienstes der Fischer würden die Beiträge zu einer solchen Versicherung so niedrig wie möglich gehalten werden.

### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

#### AUSTRALIEN

##### Gehaltserhöhungen für die Piloten

(ITF) Die Vereinigung der australischen Verkehrspiloten gibt bekannt, dass Piloten (Kapitäne) Gruppe I auf Grund eines Schiedsgerichtsentscheids nunmehr ein Jahresgehalt von £A2,375 und Piloten (Kapitäne) Gruppe II £A2,080 erhalten. Die Vergütungssätze für Uebersee Flüge sind ebenfalls erhöht worden.

#### LIBANON

##### Arbeitsbedingungen des libanesischen Bordpersonals

(ITF) Durch eine Regierungsverordnung ist die Arbeitszeit des Bordpersonals von Luftverkehrsgesellschaften geregelt worden, die in Libanon registriert sind, wobei unter Bordpersonal alle an Bord von Flugzeugen während des Fluges beschäftigten Personen zu verstehen sind. Die Arbeitszeit wird mit 125 Stunden im Monat, 245 im Vierteljahr, 650 im Halbjahr und 1.200 im Jahr festgelegt worden. Nach jedem Fluge hat das Bordpersonal Anspruch auf Freizeit, die der doppelten Flugzeit entspricht. Durch die gleiche Verordnung wird ferner bestimmt, dass die von jedem Mitglied des Bordpersonals abgeleistete Flugdienstzeit in ein Logbuch einzutragen ist, das den Vertretern der zuständigen Luftfahrtsbehörden auf Verlangen vorzulegen ist. Jedes Mitglied der Besatzung erhält ferner eine individuell ausgestellte Arbeitskarte und muss sich nach je 125 Stunden Flugdienstzeit einer ärztlichen Untersuchung unterziehen. Jeder Fall eines Verstosses gegen die Verordnung wird durch entsprechende Strafen geahndet.

#### VENEZUELA

##### Erhöhungen der Gehälter der Piloten

(ITF) Die im Besitz des Staates befindliche Luftverkehrsgesellschaft Venezuelas Linea Aeropostal Venezolana, gab vor kurzem Erhöhungen der Gehälter ihrer Piloten bekannt. Ein erster Pilot einer Constellation erhält jetzt ein monatliches Grundgehalt von \$1,800, d.h. sein durchschnittliches Monatsgehalt beträgt einschl. der Flugdienstzulagen für die Anzahl



der Flugstunden, die 80 im Monat überschreitet, \$2,000; Piloten von DC 3 auf internen Linien erhalten ein monatliches Grundgehalt von \$1,100, d.h. einschl. Flugdienstzulagen \$1,500.

VEREINIGTE STAATEN

ALPA unterzeichnet  
ersten Kollektivvertrag  
für Schraubenturbinen-  
antrieb

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung der Verkehrspiloten (ALPA) gibt den Abschluss eines neuen Kollektivvertrags mit Capital Airlines, Incorporated, bekannt, den ersten Kollektivvertrag in den Vereinigten

Staaten, der sich auf Piloten von Flugzeugen mit Schraubenturbinenantrieb bezieht. Der Vertrag tritt am 1. Januar 1955 in Kraft und zwar mit zweijähriger Geltungsdauer für die Vickers Viscounts und mit einjähriger Geltungsdauer für andere Flugzeugtypen, und enthält eine Klausel über "technologische Arbeitslosigkeit", durch die Piloten nach mehr als 60-tägiger Arbeitslosigkeit eine Arbeitslosenunterstützung garantiert wird. Die Bestimmung über die Arbeitslosenunterstützung, die vier Jahre nach Abnahme der 40. Viscount ausser Kraft tritt, findet nicht auf Piloten Anwendung, deren Beschäftigungsverhältnis aus andern Gründen endet.

Zur Berechnung der stündlichen Entlohnung wird bei den Viscounts lt. Vertrag eine Geschwindigkeit von 300 Meilen pro Stunde und zur Berechnung der Entlohnung auf Grund der zurückgelegten Flugmeilen eine Geschwindigkeit von 310 Meilen pro Stunde zugrundegelegt. Der von ALPA unternommene Versuch, für die viermotorige Viscount eine als Berechnungsgrundlage dienende Geschwindigkeit von 335 Meilen pro Stunde (10 Meilen pro Stunde schneller als in den Verträgen vorgesehen, die für die DC 7 verschiedener Luftverkehrslinien gelten) festzusetzen und damit die Festlegung neuer Gehaltssätze, misslang.

TWU meldet Mitglieder-  
zuwachs

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband berichtet, haben die bei den Northwest Orient Airlines beschäftigten Bord-

navigatoren, die früher der Vereinigung der Navigatoren der Luftverkehrsgesellschaften angehörten, mit überwiegender Mehrheit beschlossen, der Sektion des Luftverkehrspersonals der TWU beizutreten. Die Verhandlungen über einen neuen Vertrag, der eine höhere Entlohnung, bessere Arbeitsbedingungen und Bestimmungen über die Sicherheit des Arbeitsplatzes enthalten würde, werden beginnen, sobald die zuständige Schlichtungsbehörde ihre offizielle Zustimmung erteilt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Exekutivkomitee	London	12. bis 14. Januar
Vorbereitende Sitzung für die Regionale Hafentarbeiterkonferenz	Hamburg	4. Februar
Sektionsausschuss der Arbeiter im Strassenverkehr	Brenscino	17. bis 19. Februar
Regionale Hafentarbeiterkonferenz	Amsterdam	21. bis 23. Februar
Sektionsausschuss der Eisenbahner	Paris	21. bis 23. März

EISENBAHNERSTRIK IN GROSSBRITANNIEN VERMIEDEN

(ITF) Der der ITF angeschlossene Landesverband der Eisenbahner hatte seine 400 000 Mitglieder am 21. Dezember 1954 zu einem Streik aufgerufen, der am 9. Januar beginnen sollte, da seine Bemühungen, die Verkehrsbehörde zur Erfüllung ihres bereits 1953 abgegebenen Versprechens einer 15%igen Lohnerhöhung zu bewegen, fehlgeschlagen waren. Die versprochene Lohnerhöhung war nur zum Teil gewährt worden und die Verhandlungen, die seit 1 1/2 Jahren im Gange waren, hatten zu keinem Ergebnis geführt.

Der Verkehrsminister hatte den Vorschlag einer Subvention des Staates zurückgewiesen, die die Eisenbahnen in die Lage versetzt hätten, ausreichende Löhne zu bezahlen, und der Verband der Eisenbahner konnte einem späteren Vorschlag des Ministers, weiterhin zu versuchen, auf dem Verhandlungswege zu einer Regelung des Konflikts mit der britischen Verkehrsbehörde zu gelangen, nicht zustimmen, in Anbetracht der Tatsache, dass frühere Unterhandlungen mit der Verkehrsbehörde erfolglos geblieben waren. Die Exekutive des Verbandes begründete den Streikbeschluss mit der Erklärung, dass alle Verhandlungsmöglichkeiten nunmehr erschöpft waren und dass die NUR entschlossen war, den Rest der versprochenen 15%igen Lohnerhöhung aller Arbeitnehmer der Eisenbahnen durchzusetzen.

Kurz darnach intervenierte der Arbeitsminister und gab nach Unterredungen mit dem Verwaltungsausschuss des Eisenbahnerverbandes und dem Vorsitzenden der britischen Verkehrsbehörde den Beschluss bekannt, eine Untersuchungskommission einzusetzen. Auf eine Einladung zur Teilnahme an den Verhandlungen der Kommission antwortete der Eisenbahnerverband, dass er sich zu Zeugenaussagen bereiterklären würde, jedoch den Streikbeschluss, vorbehaltlich der Veröffentlichung des Berichtes der Kommission, nicht rückgängig machen wollte.

Aus dem Wortlaut des Berichtes liess sich ersehen, dass die Kommission grundsätzlich dem Gedanken einer fairen und ausreichenden Entlohnung der Eisenbahner zugestimmt hatte und damit auch der Notwendigkeit, die zur Deckung der sich aus der Lohnerhöhung ergebenden zusätzlichen Ausgaben erforderlichen Mittel aufzubringen. In diesem Bericht heisst es u.a.: "Der Eisenbahner sollte sich im Vergleich zu seinen Kollegen in einer vergleichbaren Industrie in keiner schlechteren Lage befinden". Die Kommission bestand jedoch ausdrücklich darauf, dass der Streikbeschluss des Verbandes rückgängig gemacht oder zumindest der Termin hinausgeschoben werden sollte.

Die Exekutive des Eisenbahnerverbandes erklärte, sie könne einen Aufschub des Streikbeschlusses ihren Mitgliedern gegenüber nur dann verantworten, wenn Garantien bestünden, dass die Verhandlungen auf allerhöchster Ebene sofort wieder aufgenommen werden könnten und zwar mit definitiven Aussichten auf eine rasche und zufriedenstellende Regelung.

Der Arbeitsminister, Sir Walter Monckton, wies darauf hin, dass nicht alle Verhandlungsinstanzen durchlaufen werden müssten, sondern dass dringende Verhandlungen sofort auf "allerhöchster Ebene" aufgenommen werden könnten und die Löhne der Arbeiter in der niedrigsten Lohnstufe -- von denen die übrigen Vergütungsgruppen abhängig sein würden -- könnten innerhalb von Tagen und nicht Wochen geregelt werden.

Nach weiteren, längeren Verhandlungen des Arbeitsministers mit der Verkehrsbehörde erklärte sie sich bereit, Verhandlungen auf höchster Ebene wieder aufzunehmen und sich nicht des Arguments zu bedienen, dass sie infolge ihrer satzungsgemässen Verpflichtungen nicht in der Lage wäre, jene Löhne zu bezahlen, die sie ansonsten als angemessen betrachten würde.

Derartige Verhandlungen könnten jedoch nicht unter dem Druck einer Streikdrohung stattfinden.

Auf Initiative des Arbeitsministers kam eine weitere Verhandlung zwischen den Bevollmächtigten des Eisenbahnverbandes (NUR) und jenen der Verkehrsbehörde zustande, in deren Verlauf der Vorsitzende der Verkehrsbehörde, Sir Brian Robertson, die folgenden Versprechen abgab:

1. Die Verkehrsbehörde wird dem Bericht der Untersuchungskommission dem Geiste und Wortlaut nach Folge leisten;
2. Erhöhung der Löhne im Lichte der Ereignisse der letzten Zeit;
3. Vollkommen objektive Überprüfung aller Lohnsätze ohne Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung oder etwaiger anderer Faktoren;
4. Es würde kein kleinliches Feilschen stattfinden. Die Verkehrsbehörde würde sich um eine rasche Regelung bemühen;
5. Falls der Streikbeschluss rückgängig gemacht würde, würde sich die Verkehrsbehörde diese Tatsache bei den Verhandlungen nicht zunutze machen.

Am Abend des gleichen Tages, Donnerstag, den 6. Januar, erstattete Kollege Campbell der Exekutive der NUR Bericht über diese Entwicklung und nach eingehender, dreistündiger Debatte wurde der Beschluss gefasst, den Streikaufruf rückgängig zu machen.

Der Landesverband der Eisenbahner forderte u.a. einen Mindestlohn von £6 15s. für den niedrigst entlohnten Arbeiter, und inzwischen sind die folgenden Mindestgrundlöhne für ungelerntes Personal ausgehandelt worden:

1. Dienstjahr	£6.11.0	(Erhöhung um 13s. 6d. gegenüber 1953)			
2. "	£6.13.0	"	"	15s. 6d.	" "
3. "	£6.15.0	"	"	17s. 6d.	" "

Die NUR verhandelt derzeit über die Neuregelung der Entlohnung von etwa 40 weiteren Verwendungsgruppen von Arbeitern. Verhandlungen über die Erhöhung der Löhne des Lokpersonals, dessen gegenwärtige Entlohnung zwischen £6.7.0 (Reinigungspersonal) und £9.12.6 (höchstqualifizierte Lok- und E-Lokführer) schwankt, sind ebenfalls im Gange. An den letztgenannten Verhandlungen ist auch der der ITF angeschlossene Verband der Lokführer und Heizer beteiligt.