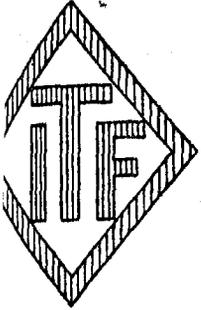


# INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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. 5

16. März 1955

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

Kollege Stephen Stolz †

(ITF) Mit tiefem Bedauern berichtet die ITF das vorzeitige Ableben des Kollegen Stephan Stolz,

Vizepräsident der Sektion für Zivilluftfahrt der ITF und Pilot der SABENA, der einem Flugzeugabsturz am Abend des 13. Februar 1955 zum Opfer fiel. Kollege Stolz war der Pilot der DC-6B, die mit 21 Fluggästen und einer achtköpfigen Besatzung 54 Meilen nordöstlich von Rom im planmässigen Flug von Brüssel nach dem Belgischen Kongo abstürzte.

Kollege Stolz begann seine Fliegerlaufbahn bei der Britischen Luftwaffe, trat SABENA 1947 bei und hatte insgesamt über 9.000 Flugstunden geflogen. Er war als äusserst tüchtiger Pilot bekannt.

Kollege Stolz war als begeisterter Gewerkschaftler an allen Aspekten der sozialen Probleme des Personals der zivilen Luftfahrt interessiert und leistete nennenswerte Beiträge zu den Diskussionen im Rahmen der ITF. Seine Ernennung zum Vizepräsidenten der Sektion des Personals für Zivilluftfahrt anlässlich unserer Pariser Konferenz im Juli 1953 erfüllte ihn mit grossem Stolz. Der Eifer und die Begeisterung, mit der er sich seinen Aufgaben widmete, fanden ihre Anerkennung in seiner einstimmigen Wiederwahl auf der Sektionskonferenz anlässlich unseres Londoner Kongresses 1954.

Wir werden den immer freundlichen Kollegen und seine bereitwillig erteilten weisen Ratschläge vermissen. Anlässlich seines tragischen Todes ehrt die ITF sein Andenken und spricht allen, die um ihn trauern, ihr aufrichtiges Beileid aus - seiner Familie, seiner Organisation, der SABENA und seinen vielen Freunden und Kollegen in der Zivilluftfahrt der Welt.

Regionale Hafenarbeiter-  
konferenz in Amsterdam

(ITF) Vom 21. bis 23. Februar  
traten in Amsterdam unter den  
Auspizien der ITF Vertreter der  
Hafenarbeiter aus Belgien,

Frankreich, den Niederlanden und Westdeutschland zusammen,  
um über die gemeinsame Politik zur Behandlung der sozialen  
Probleme zu beraten, die sich aus der direkten wirtschaft-  
lichen Konkurrenz zwischen den kontinentalen Häfen an der  
Nordsee und am Ärmelkanal ergeben.

Die Konferenz war sich einig darüber, dass eine weitergehende  
Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter der  
verschiedenen Länder erforderlich war, um eine ungesunde  
Konkurrenz auf Kosten des sozialen Standards zu verhindern.  
Ein gleichartiger sozialer Standard der Hafenarbeiter würde  
ausserdem die Koordinierung und Integration der  
Häfen erleichtern.

Es wurde vereinbart, dass die auf der Tagung vertretenen  
Verbände sich bemühen sollten, die 40-stündige Arbeitswoche  
durchzusetzen, berechnet auf Grund eines 14-tägigen Durch-  
schnitts und eines achtstündigen Arbeitstages. Diese Regelung  
sollte jedoch den Bedürfnissen der Industrie angepasst werden  
und in der von der Konferenz gebilligten Erklärung wurde der  
Grundsatz der 24-stündigen Arbeit und der damit verbundenen  
Schichtarbeit anerkannt.

Der normale Arbeitstag soll womöglich zwischen 8 Uhr und  
17.00 Uhr fallen. Arbeit am Wochenende zwischen 13.00 Uhr am  
Sonnabend und 08.00 Uhr am Montag soll nur zulässig sein, wenn  
es sich um dringende Arbeiten handelt, vorbehaltlich eines  
besonderen Übereinkommens hierüber zwischen den Gewerkschaften  
und den Arbeitgebern und unter der Voraussetzung, dass diese  
Arbeitszeit zu den 40 Stunden pro Woche zählt.

Um den Erfordernissen der Hafearbeit Rechnung zu tragen, kann  
neben der normalen Tagarbeit Schichtarbeit geleistet werden,  
vorausgesetzt, dass ihr Umfang soweit wie möglich beschränkt  
wird, dass die Arbeit ausserhalb der normalen Arbeitszeit  
entsprechend abgegolten wird und dass zwischen zwei vollen  
Arbeitsperioden eine Ruheperiode von mindestens zwölf aufein-  
anderfolgenden Stunden eingeschaltet wird.

Mehrarbeit ist auf aussergewöhnliche Fälle zu beschränken,  
z.B. zur Abfertigung eines Schiffes oder für besonders  
dringende Arbeiten und auf höchstens zwei Stunden.

Die Konferenz bekräftigte ihren Glauben an den Grundsatz der  
Garantielohnordnungen, die sowohl ein Gebot der sozialen  
Gerechtigkeit darstellen als auch ein Mittel zur Erhöhung  
der Leistungsfähigkeit der Industrie. In diesem Zusammenhang  
wurde auf das vom dreigliedrigen Binnenverkehrsausschuss der  
IAO 1949 in Brüssel gebilligte Programm über diesen Gegenstand  
hingewiesen. Die Bedeutung der Mitbestimmung im Interesse  
guter industrieller Wechselbeziehungen sowie einer Erhöhung  
der Produktivität wurde ebenfalls unterstrichen. Besonders  
stichhaltige Argumente für die Mitbestimmung lassen sich auf  
sozialem Gebiete ins Treffen führen, wo ein direktes Interesse  
der Arbeitnehmerschaft gegeben ist, aber durch eine ange-  
messene Vertretung der Arbeiterschaft kann auch auf wirtschaft-  
lichem Gebiete ein wertvoller Beitrag geleistet werden, um  
eine reibungslose Zusammenarbeit von Arbeitnehmern und Arbeit-  
gebern zu gewährleisten.

Anlässlich einer Diskussion über das immer wiederkehrende Problem der wirtschaftlichen Rivalität zwischen den Nordsee- und Aermelkanalhäfen stellte die Konferenz fest, dass eine schrankenlose Konkurrenz nicht nur eine Bedrohung des sozialen Standards darstellt, sondern auch den ungestörten Handel zwischen den Nationen beeinträchtigt. Obwohl die wirtschaftliche und politische Einigung des Gebietes als endgültige Lösung des Problems anerkannt wurde, betonte die Konferenz, dass die durch das Problem der Konkurrenz verursachten Härten durch regionale Vereinbarungen gemildert werden könnten, die auf eine vernunftgemässe Koordinierung der Häfen und der mit ihnen verbundenen Transportsysteme abzielten. Den Regierungen und andern massgebenden Kreisen wurde nahegelegt, diesem dringenden Problem grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Am letzten Tage der Konferenz wurde das Problem des Flaggenwechsels, vom Gesichtspunkt der Hafendarbeiter aus betrachtet, einer Prüfung unterzogen. Diesem Teil der Konferenz wohnten auch Vertreter der Mitgliedsverbände der Seeleute in den betreffenden Ländern bei. Im Hinblick auf die auf regionaler Ebene durchzuführenden Aktionen wurde eine Reihe von Beschlüssen gefasst.

Schliesslich ernannte die Konferenz eine Arbeitsgruppe. Diese wird die Verwirklichung der auf der Konferenz gefassten Beschlüsse überwachen und in der nahen Zukunft eine weitere regionale Konferenz einberufen, um die bei der Verwirklichung des vorerwähnten Programms erzielten Fortschritte einer Prüfung zu unterziehen.

Verträge für drei  
liberische Schiffe  
unterzeichnet

(ITF) Nach Verhandlungen, die sich über sechs Monate hinzogen, sind mit der Maritime and Industrial Corporation, deren Sitz sich in Brüssel befindet,

Verträge im Einklang mit der von der ITF festgelegten Politik für die drei von dieser Gesellschaft eingesetzten liberischen Schiffe -- VILLA, GELLA und ROLLA --- unterzeichnet worden.

Die Besatzungen dieser Schiffe bestehen aus Angehörigen verschiedener Nationalitäten. Die kollektivvertraglich festgelegte Heuer eines Vollmatrosen liegt 225 belg.Frs. (etwa 32s.) höher als die landesübliche Heuer. Ferner enthält der Kollektivvertrag eine genaue Regelung der Entlohnung für Mehrarbeit, sowie Bestimmungen über Urlaub, Kranken- und Unfallversicherung, sowie eine monatliche Kinderzulage für das erste Kind jedes an Bord Beschäftigten. Die letztgenannte Zulage schwankt zwischen 693 belg.Frs. für einen angemusterten Vollmatrosen und 1.015 belg.Frs. für einen Ersten Ingenieur.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Erhöhungen der Bezüge  
für Gehaltsempfänger  
der Verkehrsbetriebe

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe (Transport Salaried Staffs' Association - TSSA) gibt eine Reihe von

Gehaltserhöhungen bekannt, die er für seine bei den Eisenbahnen der Londoner Verkehrsbehörde beschäftigten Mitglieder durchgesetzt hat. Diese Gehaltserhöhungen traten am 2. Januar 1955 in Kraft.

Das neue Höchstgehalt der Vergütungsgruppe A des männlichen Büropersonals beträgt £660 im Jahr (früher £625) und in Verwendungsgruppe B £580 (früher £550). Das Anfangsgehalt von Beamten des gehobenen Bürodienstes beträgt jetzt £690 (früher £650) und sie erreichen die neue Höchststufe von £840 (früher £800) ein Jahr früher als auf Grund der früheren Gehaltsordnung. Ingenieur-Assistenten beziehen das gleiche Gehalt wie das vorerwähnte Personal. Das Anfangsgehalt von Assistenten im allgemeinen technischen Dienst beträgt nunmehr £320 (£300) und das Höchstgehalt im Alter von 33 Jahren £660 (£625).

Der Versuch des Verbandes, eine gleichartige gehaltsmässige Behandlung des weiblichen Personals durchzusetzen, misslang; es gelang ihm jedoch, eine Reihe von Gehaltserhöhungen zu erreichen. Das Höchstgehalt dieses Personals in Vergütungsgruppe A (W) beträgt jetzt £415 (£390) und in Verwendungsgruppe B (W) £375 (£350). Das Höchstgehalt der Sonderklasse, Vergütungsgruppe 2, von £520 (£495) wird auf Grund der neuen Regelung in fünf Jahren anstelle von 6 Jahren erreicht, während das Höchstgehalt in Vergütungsgruppe 1 von £550 auf £580 im Jahre erhöht wurde. Weibliches Büropersonal des höheren Dienstes erhält nunmehr ein Höchstgehalt von £680 gegenüber dem früheren Gehalt von £650.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

SCHWEDEN

Durchschnittslohn  
der Transport-  
arbeiter

(ITF) Das Fachblatt des der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeiterverbandes enthält eine Übersicht über die Ergebnisse einer Erhebung über die Durch-

schnittsverdienste von Arbeitern im Strassentransport- und Omnibusarbeitern, die das Sozialministerium im dritten Quartal des Jahres 1954 durchgeführt hatte.

Die durchschnittlichen Stundenlöhne der Arbeiter im Strassentransport sind die folgenden (die Zahlen in den Klammern beziehen sich auf Zuschläge für Mehrarbeit und Arbeit in der als "unbequem" bezeichneten Arbeitszeit):

<u>Malmö</u>	<u>Göteborg</u>	<u>Stockholm</u>	<u>Durchschnitt des ganzen Landes</u>
3,19 Kr. *) (3,32)	3,48 Kr. (3,65)	3,73 Kr. (3,86)	3,30 Kr. (3,45)

Das Omnibuspersonal in Stockholm, Göteborg und Ortslohngruppe 3 bezieht die nachstehend angeführten Löhne (Für Malmö liegen keine Zahlen vor und aus diesem Grunde führen wir die Ortslohngruppe 3 an; in Schweden werden Städte und Ortschaften zum Zwecke der Lohnberechnung zusammengefasst unter Berücksichtigung der jeweiligen Lebenshaltungskosten):

<u>Ortslohngruppe 3</u>	<u>Göteborg</u>	<u>Stockholm</u>
3,20 Kr. (3,31)	3,46 Kr. (3,78)	3,74 Kr. (4,16)

Die oben angeführten Lohnsätze liegen etwas niedriger als die von Industriearbeitern mit vergleichbaren Tätigkeitsmerkmalen, deren durchschnittlicher Lohn 4,04 Kr. beträgt.

\*) 1 Kr. = 100 Oere; 73 Oere = 1s.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

DEUTSCHLAND

Neue Tarifverträge  
für die Arbeiter  
im Strassentransport

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr gibt die nachstehenden Einzelheiten von Lohn- und Manteltarifverträgen

bekannt, durch die die Entlohnung und Arbeitsbedingungen der Hamburger Arbeiter im Strassentransport neu geregelt werden.

Durch den mit der Tarifgemeinschaft des Gross- und Aussenhandels Hamburg abgeschlossenen Lohnvertrag wird die Entlohnung der in diesen Betrieben beschäftigten gewerblichen Arbeitnehmer wie folgt geregelt: Die Mindestlohnsätze (Wochenlohn) betragen für männliche und weibliche Arbeitnehmer bei 48-stündiger Arbeitszeit vor Vollendung des 18. Lebensjahres DM 31, vom 19. bis 22. Lebensjahr DM 45, mit 22 Jahren DM 48; nach vierjähriger Betriebszugehörigkeit seit dem 26. Lebensjahr beträgt der Mindestlohn 69 DM.

Kraftfahrer erhalten eine wöchentliche Entlohnung von DM 68 für Pkw und Lkw bis zu 1 t nach vierjähriger Betriebszugehörigkeit und Fahrer von Lkws über 1 t DM 71 bzw. nach vierjähriger Betriebszugehörigkeit DM 77. Ausserdem wird für Wagenpflege ein wöchentlicher Zuschlag von DM 4 entrichtet.

Dieser Lohnvertrag tritt mit Wirkung vom 1. Oktober 1954 in Kraft und ist monatlich kündbar, erstmalig zum 31. Dezember 1955. Es wurde vereinbart, dass bei wesentlichen Änderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse eine Nachprüfung dieses Tarifvertrages unabhängig von seiner Laufdauer erfolgen soll. Darüber, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind, entscheidet im Zweifelsfalle das im Rahmentarifvertrag vorgesehene Schiedsgericht.

Der zweite Lohnvertrag regelt die Lohn- und Arbeitsbedingungen der männlichen und weiblichen Arbeitnehmer im Güternahverkehr und im Dienste von Hamburger Spediteuren. Auf Grund dieses Tarifvertrages erhalten Kraftfahrer und Kutscher nach Vollendung des 21. Lebensjahres einen Wochengrundlohn (48 Stunden) von DM 84 (im Alter von 18 Jahren DM 52,80, 19 Jahren DM 60 und im Alter von 20 Jahren DM 67,68). Der Anfangslohn von Beifahrern, Transportarbeitern und Schuppenarbeitern unter 16 Jahren beträgt DM 28,80 und erhöht sich durch jährliche Zulagen auf den Höchstlohn von DM 80,64 nach Vollendung des 21. Lebensjahres.

Der tägliche Grundlohn für einen achtstündigen Arbeitstag der Aushilfen beträgt für Kraftfahrer DM 15,60 und für Beifahrer, Schuppenarbeiter usw. DM 14. Aushilfen, die nur stundenweise beschäftigt werden, erhalten in jedem Falle eine Vergütung für mindestens drei Stunden.

Die oben angeführten Lohnsätze sind Mindestlöhne und etwaige bestehende günstigere Bedingungen werden durch das Inkrafttreten dieses Lohnvertrages nicht berührt. Er tritt mit Beginn der Lohnwoche in Kraft, in die der siebente Dezember 1954 fiel und kann mit einmonatiger Kündigungsfrist erstmalig zum 31. Dezember 1955 gekündigt werden. Der Vertrag enthält auch eine Klausel, derzufolge eine Änderung des Gesamtlebenshaltungskostenindex um 10 Punkte nach oben oder unten, verglichen mit dem Index vom November 1954, jeder Partner den Lohnvertrag unter Einhaltung der einmonatigen Kündigungsfrist vorzeitig kündigen kann, nämlich zum 30. 11. 1955.

Auf Grund des Manteltarifvertrages werden auf den bereits im Wochengrundlohn für 48 Stunden enthaltenen Stundenlohn für jede Arbeitsstunde einschl. Arbeitsbereitschaft usw. die folgenden Zulagen für Mehrarbeit entrichtet:

- a) nach Ablauf einer Arbeitszeit von 8 Stunden pro Tag 25 % Zuschlag;
- b) während der Nachtzeit zwischen 21.00 und 05.00 Uhr 25 % Zuschlag;
- c) an Sonntagen und an Feiertagen, die auf einen Sonntag fallen, 50 % Zuschlag;
- d) an gesetzlichen Wochenfeiertagen 100 % Zuschlag.

Was den Urlaub betrifft, wird ausserdem durch zwingendes Gesetz festgelegten Urlaub der folgende Zusatzurlaub gewährt: Bei einer Betriebszugehörigkeit von über drei Jahren 1 Tag; bei einer solchen von über 5 Jahren 2 Tage und für je weitere fünf Jahre Betriebszugehörigkeit je 1 Tag mehr bis zu einer Gesamturlaubsdauer von höchstens 18 Tagen.

Der Vertrag enthält ferner Bestimmungen über die Gewährung von Krankengeld, sowohl bei Erkrankung als auch Betriebsunfällen. Das Sterbegeld wird den unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen in Höhe von zwei Wochenlöhnen ausbezahlt.

Die Kündigungsfrist beträgt einen Tag während der ersten drei Monate des Beschäftigungsverhältnisses, drei Tage nach über dreimonatiger Betriebszugehörigkeit, eine Woche nach 6 Monaten und zwei Wochen nach über zehnjähriger Betriebszugehörigkeit.

Meinungsverschiedenheiten der Tarifvertragsparteien über die Auslegung des Manteltarifvertrages und des jeweils gültigen Lohn- tarifrvertrages sind einer Schiedsstelle vorzutragen, die aus je zwei Vertretern jeder Tarifvertragspartei besteht. Kommt in der Schiedsstelle keine Einigung zustande, so steht es jeder Partei frei, das zuständige Gericht anzurufen.

#### VEREINIGTE STAATEN

##### Lohnerhöhungen für die Lkw-Fahrer in den Südstaaten

(ITF) Die der ITF angeschlossene International Brotherhood of Teamsters hat für 7.500 ihrer in den Südstaaten der USA (Georgia, Tennessee, Kentucky, Alabama,

Mississippi und Florida) beschäftigten Mitglieder Erhöhungen der Entlohnung um 26 Cents pro Stunde bzw. vergleichbare Erhöhungen der an die Fahrmeilen gebundenen Löhne durchgesetzt.

Die Bestimmungen des neuen Vertrages, der für drei Jahre gilt, halten sich im allgemeinen an die des neuen Tarifvertrages für die Lkw-Fahrer im Mittelwesten (s. Pressebericht Nr. 4 vom 25. Februar 1955). Die Erhöhung der Stundenlöhne um 26 Cents verteilt sich auf drei Jahre, und zwar beginnt sie mit einer Erhöhung um 10 Cents ab 1. Februar 1955, der zwei weitere Erhöhungen um 8 Cents am gleichen Tage der Jahre 1956 und 1957 folgen sollen.

#### ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

#### BELGIEN

##### Lohnerhöhungen für Omnibuspersonal

(ITF) Am 4. Januar dieses Jahres schlug der der ITF angeschlossene belgische Transportarbeiterverband der nationalen paritätischen

Kommission für die Omnibusunternehmen vor, eine Sitzung einzuberufen, um über einen Vorschlag des Verbandes zu beraten, die

Entlohnung des Omnibuspersonals der der Arbeitnehmer der lokalen Kleinbahnen anzugleichen, deren Löhne vor kurzem erhöht wurden. Als Ergebnis der daraufhin einberufenen Sitzung erhält das Omnibuspersonal (Fahrer und Schaffner) nunmehr die nachstehend eingeführten Löhne, die rückwirkend ab 1. Januar bezahlt werden:

Erste sechs Monate .....	Fr. 189,20	täglich (27s.)
Zweite sechs Monate .....	190,20	"
Zweites Jahr .....	191,20	"
Drittes Jahr .....	192,20	"
Viertes Jahr .....	193,20	"
Fünftes Jahr .....	194,20	"
Sechstes Jahr .....	195,20	"
ELFTES JAHR .....	197,30	"
Sechzehntes Jahr .....	199,40	"
Einundzwanzigstes Jahr .....	201,50	"
Sechszwanzigstes Jahr .....	203,60	" (29s.)

#### DEUTSCHLAND

##### Neuer Lohnvertrag für die Arbeitnehmer der privaten Omnibusbetriebe in Hamburg

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat mit dem Verband für das Personenverkehrsgewerbe Hamburg in Ergänzung zum Rahmentarifvertrag vom 1. März 1952

einen Lohnvertrag abgeschlossen, der die folgenden wichtigsten Bestimmungen enthält.

Kraftfahrer erhalten einen wöchentlichen Lohn von DM 82 und Wächter und Wagenwäscher DM 75,36. Der Tagelohn (für 8 Stunden) für tageweise Aushilfen für Kraftfahrer beträgt 17,90 DM.

Dieser Lohnvertrag trat vom Beginn der Lohnwoche, in die der 17. Dezember 1954 fiel, in Kraft und kann mit einmonatiger Kündigungsfrist zum Monatsschluss, jedoch erstmalig zum 31.12.1955 gekündigt werden. Ergibt sich eine Änderung des Gesamtlebenshaltungskostenindex (Hamburger Indexziffer, mittlere Verbrauchergruppe) gegenüber November 1954 um zehn Punkte nach oben oder unten, so kann der Lohnvertrag von jedem Partner unter Einhaltung der einmonatigen Kündigungsfrist vorzeitig, jedoch erstmalig zum 30. Juni 1955 gekündigt werden.

#### ÖSTERREICH

##### Lohnerhöhungen für die Linzer Strassenbahner

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr gibt den erfolgreichen Abschluss von Lohnverhandlungen über eine Erhöhung

der Entlohnung der Linzer Strassenbahner bekannt. Auf Grund des am 25. Januar unterzeichneten Vertrages erhöht sich die monatliche Entlohnung dieses Personals, je nach der Vergütungsgruppe, um Österr. Schilling 80\*), 85, 90 bzw. 95 mit Wirkung ab 1. Januar 1955. Die Vorrückungszulagen erhöhen sich um 3 Schilling von 12 auf 15 Schilling und die Fahrzulagen von 30 auf 50 Schilling.

Verhandlungen über eine vergleichbare Erhöhung der Entlohnung der Grazer Strassenbahner sind derzeit im Gange.

\*) 1 = 72,75 österreichische Schillinge

HAFFENARBEITER

AUSTRALIEN

Hafenarbeiter  
wieder für Anwerbung  
zuständig

(ITF) Vertreter der australischen Reeder, der Föderation der Hafenarbeiter, des australischen Gewerkschaftsbundes und der Behörde für die Stauereiindustrie

vereinbarten am 17. Februar, dem Hafenarbeiterverband wieder das Recht zu übertragen, Arbeitskräfte für die Hafenbetriebe anzuwerben bis zur endgültigen Beschlussfassung der australischen Regierung über ihre langfristige Politik im Hinblick auf die Hafenbetriebe. Dieses Recht war den Reedern durch ein im November 1954 verabschiedetes Gesetz, durch das das Gesetz über die Stauereiindustrie 1947 abgeändert wurde, übertragen worden. Sie hatten es jedoch nicht ausgeübt. Das neue Uebereinkommen gilt unter den folgenden Bedingungen:

Die Nachfrage nach Arbeitskräften in den Hafenbetrieben ist im Bedarfsfalle ohne Verzug zu befriedigen, wobei der Hafenarbeiterverband die Reeder innerhalb von zehn Tagen nach dem von ihnen gestellten Ansuchen von den Namen der für die Einstellung vorgeschlagenen Arbeitnehmer in Kenntnis zu setzen hat;

Die Reeder dürfen die für die Einstellung vorgeschlagenen Arbeiter nur aus triftigen Gründen ablehnen;

In jedem Falle der Ablehnung eines solchen Arbeiters entscheidet in letzter Instanz der lokale Vertreter der Behörde für die Stauereiindustrie.

VEREINIGTE STAATEN

Neuer Tarifvertrag  
für Schlepper-  
besatzungen

(ITF) Nach längeren Verhandlungen zwischen den Vertretern der Gewerkschaft (Ortsgruppe 333, United Marine Division, AFL) und den Arbeitgebern (Marine Towing and

Transportation Employers' Association) ist ein neuer Tarifvertrag für die Neuyorker Schlepperbesatzungen zustande gekommen.

Durch den am 11. Februar unterzeichneten Vertrag mit zwei-jähriger Geltungsdauer konnte ein Streik vermieden werden, der um Mitternacht desselben Tages beginnen sollte. Auf Grund des Vertrages erhalten ungefähr 4.000 auf den Schleppern Beschäftigte, und zwar Deckpersonal, Köche und Kapitäne, eine Erhöhung ihrer Löhne um 8 Cent pro Stunde im ersten und um weitere 5 Cent pro Stunde im zweiten Jahr. Vorgesehen ist ferner eine Erhöhung der Versicherungsleistungen um 4 Cent pro Stunde. Die einschlägige Bestimmung gilt ebenfalls für zwei Jahre anstelle der bisherigen einjährigen Geltungsdauer. Von diesen vier Cent entfallen 2 Cent auf einen Krankenkassenbeitrag und zwei Cent auf einen Beitrag zur Altersversicherung der Arbeitnehmer.

Die gegenwärtige Entlohnung des Deckpersonals und der Köche beträgt \$1,67 pro Stunde und die der Kapitäne \$2,67½.

HOCHSEEFISCHER

INDIEN

Fortbildungsschule für  
die Fischer von Bombay

(ITF) Angesichts der überaus rasch fortschreitenden Mechanisierung der Fischereiflotte von Bombay hat die Regierung der Provinz Ausgaben in

Höhe von Rs.100.000 für den Bau einer Fortbildungsschule für die

Fischer von Bombay bewilligt, die im März 1955 in Satpati, einem wichtigen Fischereihafen an der Westküste Indiens, eröffnet wird.

In der Schule sollen jährlich 40 Fischer ausgebildet werden, von denen jeder während seiner einjährigen Ausbildungszeit einen monatlichen Zuschuss von Rs. 40 erhält. Zum Lehrplan der Schule gehört das Studium moderner Fischereimethoden, Schiffbau und -Instandhaltung und der Betrieb und die Wartung von Dieselmotoren.

Die Fischereiflotte von Bombay setzt sich derzeit aus mehr als 500 vollmotorisierten Fischereifahrzeugen zusammen, deren Anzahl sich in der nahen Zukunft durch die Bereitstellung von Motoren im Rahmen des mit den Vereinigten Staaten getroffenen Abkommens über technische Hilfe erhöhen wird.

### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

#### AUSTRALIEN

Piloten protestieren gegen übermässige Belastung der Flugzeuge

(ITF) Der Luftverkehr in ganz Australien wurde eine zeitlang durch die Weigerung der Piloten der Australian National Airways, der grössten staatlichen Luftverkehrslinie des Landes, unterbrochen, mit einer ihrer Ansicht nach die Sicherheitsgrenze überschreitenden Belastung zu fliegen. Infolge dieser Haltung der Piloten sind fast 100 von ihnen vorübergehend ihres Postens enthoben worden. Sie handelten gemäss einer Anweisung des Pilotenverbandes. Ursprünglich wurden 35 suspendiert, weil sie sich geweigert hatten, DC-3s mit der von der Zivilluftfahrtbehörde festgelegten maximalen Bruttobelastung von 26.000 Pfd. zu fliegen. Die Piloten erklärten, dass dadurch die Sicherheitsgrenze für Flugzeuge mit Wright-Zyklon-Motoren um 1.000 Pfd. überschritten würde. Diese Mehrbelastung sei jedoch für Maschinen mit Pratt und Whitney - Motoren zulässig. Die übrigen Piloten wurden vorübergehend ausser Dienst gestellt, weil sie sich geweigert hatten, Ansons mit einer Gesamtbelastung von 8.200 Pfd. zu fliegen.

#### BRASILIEN

Erhöhung der Entlohnung des Personals der Zivilluftfahrt

(ITF) Auf Grund eines vor kurzem zwischen den brasilianischen Luftverkehrslinien und dem Landesverband des Personals der Zivilluftfahrt und dem Verband des Personals der Zivilluftfahrt von Sao Paulo unterzeichneten Vertrages erhält dieses Personal Erhöhungen seiner Bezüge, die sich zwischen 20 % für die höchsten Lohn- und Gehaltsgruppen und 30 % für die niedrigsten bewegen. Arbeitnehmer, die früher ein monatliches Gehalt von Crs.\$5.000 erhielten, erhalten nunmehr weitere Crs.\$1.000 im Monat.

#### FRANKREICH

Piloten streiken wegen Zusammensetzung der Besatzung

(ITF) Die Vereinigung der Verkehrspiloten, die die Interessen von etwa 350 Piloten der Air France vertritt, rief am 19. Februar 1955 aus Protest gegen die von der Air France gehandhabte und vorzeitige Herabsetzung der Anzahl der Besatzungsmitglieder der Viscounts und Constellations zu einem 48-stündigen Streik auf. Der Konflikt geht auf Juni 1953 zurück, als die Regierung das Versprechen abgab, dass eine Aenderung der Zusammensetzung der

Besetzungen nur nach Anhörung der zuständigen ärztlichen Stellen und im Einvernehmen mit den Organisationen des Bordpersonals erfolgen würden. Trotzdem beschloss die Air France, die Viscount nur mit zwei Piloten zu fliegen und Piloten, die sich bereiterklären, ohne Bordfunker zu fliegen, eine 45%ige Gehaltszulage zu gewähren. Ferner gab die Gesellschaft ihre Absicht bekannt, auf ihren Diensten nach dem Mittleren Osten Constellation L749 mit Besetzungen einzusetzen, die aus einem Piloten, einem Kopiloten-Bordfunker und zwei Bordingenieuren bestehen würden. Die Air France vertritt die Ansicht, dass die spezialisierten Bordfunker infolge der im Gebiete von Europa und dem Mittelmeer erzielten technischen Fortschritte im Hinblick auf vom Piloten bedienten Sprechfunk nunmehr überflüssig geworden seien.

Die Organisation der Piloten weist die Behauptung, dass ausreichende Bodenhilfen vorhanden wären, zurück und macht darauf aufmerksam, dass die Flugsicherheit durch das Fehlen eines Bordfunkers gefährdet werde, da auf diese Weise die übrige Besetzung mehr ermüdet wird, insbesondere in den kritischen Endphasen eines Fluges, in denen sich Statistiken zufolge 40 % der Abstürze ereignen. Die Organisation hat die Wiedereinsetzung von spezialisierten Bordfunkern auf Viscounts gefordert, sowie die folgende Zusammensetzung der Bordbesetzung von Constellations -- entweder ein Pilot, ein Kopilot, ein Kopilot/Bordfunker und zwei Bordingenieure oder 1 Pilot, 1 Kopilot, 1 Bordfunker und 2 Bordingenieure. Der Verband weist mit Nachdruck darauf hin, dass er sich jeder Reduktion der Besetzung widersetzen werde, solange nicht beträchtliche Verbesserungen der Bodenhilfen, der Qualifikationen des Kopiloten und der Anordnung der Bordfunkeinrichtungen am Führersitz des Piloten festgestellt werden könnten.

#### GROSSBRITANNIEN

#### Kollektivvertrag für als Instruktoren tätige Piloten

(ITF) Der Verband der britischen Verkehrspiloten gibt bekannt, dass er einen Kollektivvertrag für die bei der britischen Luftverkehrsgesellschaft beschäftigten Piloten unter-

zeichnet hat, die als Instruktoren tätig sind. Der Vertrag tritt ab 27. Januar 1955 in Kraft.

Die Instruktoren müssen eine Verkehrsfliegerlizenz mit Nachweis der Blindflugbefähigung besitzen und mindestens 500 Flugstunden als Pilot geflogen haben. Ausser dem Einsatz auf internationalen Linien wird von diesem Personal der Dienst als Pilot von ein- und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Fluggewicht von höchstens 12.500 Pfd. verlangt. Das Grundgehalt dieser Piloten beträgt £1.205 und erhöht sich durch Steigerungsbeträge von £30 auf £1.475 im Jahre. Instruktoren, deren Arbeitgeber von ihnen das Zeugnis der Luftfahrtbehörde für Blindflugprüfer verlangen, erhalten eine jährliche Zulage von £50, solange sie in dieser Eigenschaft tätig sind.

#### Gehaltserhöhungen für das Bodenpersonal des Flugsicherungsdienstes

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Funkerverband hat eine Reihe von Gehaltserhöhungen für das bei den britischen Luftverkehrsgesellschaften und International Aeradio Ltd.

beschäftigte Bodenpersonal des Flugsicherungsdienstes ausgehandelt. Die neuen jährlichen Gehälter, die ab 1. September 1954 bezahlt werden, betragen in London: £415 - 543 (Funker), £510 - 610 (Assistent), £610 - 735 (Beamter des mittleren Dienstes), £710 - 820 (Beamter des gehobenen Dienstes), £815 - 937 10s. Od. (Beamter des höheren Dienstes). Die Gehälter des nicht in London stationierten Personals liegen £25 - £40 im Jahre niedriger, je nach der Verwendungsgruppe.

Neue Verwendungsgruppe  
des Funkpersonals

(ITF) Der britische Funkerverband hat einen Tarifvertrag für eine neue, ausschliesslich bei BOAC beschäftigte Verwendungsgruppe der Bodennachrichtenübermittlung ausgehandelt, nämlich der Funker im höheren Dienst mit leitenden Befugnissen. Das ab 1. Oktober 1954 entrichtete jährliche Gehalt dieses Personals beträgt bei Dienstantritt £832.10.0 und erhöht sich durch jährliche Steigerungsbeträge von £25 auf £932.10,0 (in London). Bei Verwendung in der Provinz wird ein um £30 reduziertes Gehalt entrichtet.

VEREINIGTE STAATEN

Piloten setzen  
achtstündige  
Flugzeit durch

(ITF) Der der ITF angeschlossenen Vereinigung der Verkehrspiloten (ALPA) ist es gelungen, die American Airlines dazu zu bewegen, die Beschränkung der täglichen Flugzeit auf acht Stunden auf allen internen Linien beizubehalten, mit Ausnahme von vier mit Flugzeugen des Typs DC-7 befliegenen transkontinentalen Diensten pro Tag. Auf den letztgenannten Linien erhalten die Piloten eine 50%ige Flugzulage und eine ebenfalls 50%ige Gutschrift von Flugstunden, die auf die gesamte Flugzeit angerechnet wird. Ausserdem erhalten sie für jede dieser zusätzlich geflogenen Stunden eine Sonderzulage von \$1,50 und die Kopiloten eine solche von \$1. Ferner erklärten sich die American Airlines bereit, eine von ihnen gegen den Verband erhobene Klage auf \$1.250.000 Schadenersatz rückgängig zu machen. Auf diese Weise fand ein Konflikt ein Ende, der auf 1954 zurückgeht, als sich anlässlich der Einführung der mit dem Typ DC-7 befliegenen transkontinentalen Dienste ohne Zwischenlandung herausstellte, dass der Flug in der Ost-West-Richtung in weniger als acht Stunden nicht bewerkstelligt werden konnte. Bekanntlich führte dieser Konflikt im vergangenen Herbst zu einem dreiwöchigen Streik der Piloten.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sektionsausschuss der Eisenbahner	Paris	21. bis 23. März
Asiatische Transportarbeiterkonferenz	Tokio	4. bis 8. April
Exekutivkomitee	Helsinki	13. und 14. Juni
Generalrat	Helsinki	15. bis 17. Juni
Konferenz über europäische Transportprobleme	Bern	12. und 13. September
Internationale Eisenbahnerkonferenz	Bern	14. bis 17. September