



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. 7/8

23. April 1955

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die 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 F

Antonio Perez

(ITF) Die ITF berichtet mit Bedauern das Ableben des Kollegen

Antonio Perez, der am 12. März d.J. im Alter von 64 Jahren in Paris verschied. Koll. Perez war seit 1946 stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF und Vertreter der Franco-feindlichen spanischen Eisenbahner in der ITF.

Von der Gründung des spanischen Eisenbahnerverbandes im Jahre 1909 bis zu seinem Ende nach dem Triumph des Franco-Regimes im Jahre 1939 hatte Koll. Perez wichtige Posten in der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner und ab 1935 im spanischen Gewerkschaftsbund inne. Während des spanischen Bürgerkriegs legte er aussergewöhnlichen Mut an den Tag und war stets bereit, die gefährlichsten und verantwortungsvollsten Missionen zu unternehmen. Am Ende des Bürgerkriegs wurde er zu dreissig Jahren Gefängnis verurteilt, jedoch nach sechsjähriger Haft bedingt entlassen. Er beugte sich nie dem Willen der Regierung Francos und sah sich daher 1946 als Folge seiner unermüdlichen Arbeit für die illegale freie Arbeiterbewegung gezwungen, nach Frankreich zu fliehen.

Trotz der ihm drohenden Gefahren kehrte er vor kurzem nach Spanien zurück, wo er sich zwei Monate lang aufhielt, um im Auftrage seiner Kollegen im Exil eine schwierige und gefährvolle Mission durchzuführen.

Im Namen seiner vielen Freunde in der internationalen Gewerkschaftsbewegung sprechen wir seiner Witwe unser aufrichtiges Beileid aus. Wir haben den Verlust eines Kollegen zu beklagen, der selbst unter den schwierigsten Verhältnissen nie vom Kampfe für die Freiheit seiner Kollegen und für eine Welt des Friedens und der wahren Demokratie abliess.

Bedrohung des sozialen Standards
und des Arbeitsfriedens

(ITF) Am 23. März d.J. richtete das Sekretariat der ITF an die Presse und die Mitgliedsver-

bände des Bordpersonals die folgende Mitteilung:

" Die vor dem Kriege bestehende deutsche Luftfahrtgesellschaft Deutsche Lufthansa soll nach Abschluss langwieriger Verhandlungen ihre planmässigen Dienste innerhalb Europas am 15. Mai und den transatlantischen Linienverkehr am 1. Juni wieder aufnehmen.

Das Luftfahrtpersonal der ganzen Welt und insbesondere in Europa sah diesem Ereignis mit Genugtuung entgegen und erwartete mit grossem Interesse die Bekanntgabe der Gehaltsskalen und Arbeitsbedingungen des deutschen Bordpersonals. Wie die Internationale Transportarbeiter-Föderation (Sektion des Personals der Zivilluftfahrt) nunmehr aus absolut zuverlässiger Quelle erfährt, beabsichtigt die Luftverkehrsgesellschaft, für das Bordpersonal Gehälter festzulegen, die weit niedriger sind als die, die von anderen europäischen Luftverkehrslinien bezahlt werden ; die vorgeschlagenen Gehälter betragen nur 70% der durchschnittlich entrichteten Bezüge.

Hier handelt es sich ohne Zweifel um einen unlauteren Wettbewerb, gegen den das Personal aller übrigen Luftverkehrslinien schwerwiegende Einwände erheben wird ; eine derartige Politik der niedrigen Gehälter bedeutet eine Bedrohung der wirtschaftlichen Lage anderer Luftverkehrsunternehmen und des Lebensunterhalts des Bordpersonals. Wenn die europäischen Luftverkehrsgesellschaften gegen die Wiederaufnahme der Tätigkeit der Deutschen Lufthansa auf einer solchen Grundlage entschieden protestieren, wird es nur verständlich sein.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation erwartet, dass die zuständige deutsche Gewerkschaft sich gegen eine derart unerträgliche Politik energisch zur Wehr setzen wird. Sie hat ihre angeschlossenen Organisationen des Luftfahrtpersonals von der Sachlage in Kenntnis gesetzt und insbesondere ihre europäischen Mitglieder, die ihren Dienst in direkter Konkurrenz mit der neuen Luftverkehrslinie zu versehen haben werden, angewiesen, sich bereitzuhalten, um mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln ihre Unterstützung gewähren zu können, falls sich eine Aktion als notwendig erweise, um dem Personal der Deutschen Lufthansa eine Behandlung auf der Basis der sozialen Gerechtigkeit zuzusichern.

Der Internationalen Transportarbeiter-Föderation liegt es fern, die deutsche Zivilluftfahrt daran hindern zu wollen, den ihr gebührenden Platz in der Welt wieder einzunehmen, vorausgesetzt, dass der bei einem Verkehrsträger mit so tief verwurzeltem internationalem Charakter übliche soziale Standard respektiert wird und dass sie sich nicht auf eine halsabschneiderische Konkurrenz auf Kosten ihres Personals einlässt. Das Personal der Zivilluftfahrt kann nicht dulden, dass ein wirtschaftlich hochentwickeltes Deutschland in der Zivilluftfahrt dieselbe schändliche Rolle spielt wie Panama in der Schifffahrt."

GROSSBRITANNIEN
Lohnerhöhungen für das
Werkstättenpersonal der
Londoner Verkehrsbetriebe

sind von den zuständigen Gewerkschaften gebilligt worden.

Die Lohnerhöhungen, die rückwirkend ab 2. Januar d.J. in Kraft treten, betragen 8s.9d. pro Woche für ungelernte Arbeiter, 9s.5d. für angelehrnte und 12s.10d. für gelernte Arbeiter.

U. S. A.
Führer der Eisenbahner-
gewerkschaften im Beratenden
Ausschuss für Arbeitsfragen

es sein wird, dem Department of Labor bei der Festlegung von politischen Richtlinien, Ausarbeitung von Arbeitsprogrammen usw. behilflich zu sein und zur Hebung seines arbeitstechnischen Niveaus beizutragen. Ausser George Meany, Vorsitzender der AFL und Walter P. Reuther, Vorsitzender des CIO gehören dem Ausschuss noch an : G.E. Leighty, Vorsitzender der der ITF angeschlossenen Railway Labor Executives' Association und Guy L. Brown, Präsident des Verbandes des Lokpersonals.

Anlässlich der Bekanntgabe dieser Ernennungen erklärte der Arbeitsminister: " Ich möchte meiner Zuversicht Ausdruck geben, dass dieser Ausschuss, der mir zur Seite stehen wird, dadurch eine sehr nutzringende Tätigkeit entfalten wird, dass die Bestrebungen des Departments, die Wohlfahrt der Arbeitnehmer Amerikas zu fördern, wirksamer gestaltet werden. Für das persönliche Interesse, das die Führer der grossen Gewerkschaften unseres Landes an der Arbeit des Department of Labor gezeigt haben und für die von ihnen zugesagte Mitarbeit bin ich ihnen zu aufrichtigem Dank verpflichtet."

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

FINNLAND
Ende des Streiks der
Transportarbeiter

nachdem sie ihre Forderungen fast zur Gänze durchgesetzt hatten.

Die von den öffentlich Bediensteten geforderte Angleichung ihrer Bezüge an die der Arbeitnehmer der Privatwirtschaft wird durch die Vorrückung des in Frage kommenden Personals in die nächsthöhere Vergütungsgruppe erreicht und entspricht einer etwa 10%igen Erhöhung der Entlohnung, die rückwirkend ab 1. Januar d.J. in Kraft tritt.

Am Streik beteiligten sich sechs dem finnischen Gewerkschaftsbund angeschlossene Verbände, darunter Mitglieder der der ITF angeschlossenen Verbände der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

BELGIEN
Sonderurlaub für Lkw-Fahrer

belgischen Transportarbeiterverbandes mitteilt, ist es nach dreijährigen, bisher ohne Erfolg erhobenen Vorstellungen bei der paritätischen Kommission für den Strassentransport nunmehr gelungen, einen bezahlten Sonderurlaub durchzusetzen, der vorbehaltlich der

(ITF) Die von der Londoner Verkehrsbehörde vorgeschlagenen Erhöhungen der Grundlöhne von 11,000 Arbeitern ihrer Schienen- und Strassenverkehrswerkstätten

(ITF) Der amerikanische Arbeitsminister, James P. Mitchell, hat die Gründung eines Beratenden Ausschusses für Arbeitsfragen bekanntgegeben, dessen Aufgabe

(ITF) Rund 25,000 öffentlich Bedienstete, darunter 14,000 Eisenbahner, die seit 16. März zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen gestreikt hatten, nahmen Ende März die Arbeit wieder auf,

(ITF) Wie die Sektion der Arbeiter im Strassentransport des der ITF angeschlossenen

Verabschiedung der einschlägigen Gesetzgebung in besonderen Fällen gewährt wird, wie z.B. Heirat des Arbeitnehmers oder eines nahen Verwandten, Todesfall, Geburt eines Kindes, gerichtliche Vorladung.

Das Beschäftigungsverhältnis des Arbeitnehmers muss mindestens drei Monate gedauert haben und er darf während der dreissig seinem Urlaub unmittelbar vorangehenden Tage nicht ohne triftigen Grund seiner Arbeit ferngeblieben sein.

ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

DEUTSCHLAND

Neuer Lohnvertrag für das Personal der Celler Strassenbahn

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr gibt die nach-

stehenden Einzelheiten eines neuen Lohnvertrags für das Strassenbahn- und Autobuspersonal der Stadt Celle bekannt:

Ab 1. Januar 1955 erhalten Strassenbahnfahrer während der ersten drei Dienstjahre einen Mindeststundenlohn von DM 1,35, der sich durch in regelmässigen Zeitabständen entrichtete Zulagen auf DM 1,43 pro Stunde nach zehnjähriger Dienstzeit erhöht. Die Stundenlöhne der Autobusfahrer erhöhen sich von DM 1,42 auf DM 1,50, ebenfalls nach zehnjähriger Dienstzeit. (£1 = DM 11.75). Was das technische Personal betrifft, erhalten Arbeiter im 1.-3. Dienstjahr DM 1,18 pro Stunde und nach zehn Jahren DM 1,26. Die Löhne von Facharbeitern betragen DM 1,39 - DM 1,47 pro Stunde.

Die regelmässige Arbeitszeit beträgt 8 Stunden pro Tag bzw. 48 Stunden pro Woche. Die Dienstschicht soll innerhalb eines Zeitraums von 12 Stunden liegen, kann aber in betriebsnotwendigen Fällen auf 14 Stunden ausgedehnt werden. Die Dienstschicht soll in nicht mehr als 2 Teile zerfallen. Ueberstundenarbeit soll tunlichst auf alle Arbeitnehmer gleichmässig verteilt werden und ist auf dringende Fälle zu beschränken. Ueberstunden werden mit einem Aufschlag von 25% abgegolten. Ueberstunden an dienstfreien Tagen sind mit einem Aufschlag von 50% zu bezahlen. An den durch das Feiertagsgesetz festgelegten Feiertagen wird der Lohn für ausfallende Arbeitsstunden weiterbezahlt. Arbeitnehmern, die an den vorerwähnten Wochenfeiertagen Dienst tun müssen, wird zum tariflichen Stundenlohn ein Zuschlag in Höhe von 100% gezahlt.

Ferner werden Kinderzulagen in Höhe von DM 20.- je versorgungsberechtigtes Kind gezahlt (bis zum vollendeten 18. Lebensjahr), einschl. unehelicher Kinder einer weiblichen Bediensteten, wenn sie nachweislich den vollen Unterhalt des Kindes bestreitet.

Um den Besitzstand der Arbeitnehmer zu wahren, die bisher Leistungs- oder Oberfahrerzulagen erhalten haben, wird festgelegt, dass durch diese neue Tarifregelung auch ihnen eine Erhöhung ihres Stundenlohnes von 8 DPf. zukommt.

Dieser Lohnvertrag tritt an Stelle des früheren vom 14.9.1953 und gilt ab 1. Januar 1955. Er kann mit einmonatiger Frist zum Monatsende gekündigt werden, erstmals zum 31.12.1955.

MEXIKO

Lohnerhöhungen für das Autobuspersonal

(ITF) Durch den Abschluss eines neuen Tarifvertrags, der Lohnerhöhungen von 15 - 20% beinhaltet (3-4 Pesos pro Tag),

konnte der drohende Streik der Arbeiter der Personenverkehrsbetriebe von Mexico City vermieden werden.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

OESTERREICH
Gewerkschaft HTV setzt
Verbesserungen des
Kollektivvertrags durch

gewerblichen Wirtschaft, Sektion Verkehr, dass sie Aenderungen des Kollektivvertrags für die Schiffsbediensteten durchsetzen konnte, die wesentliche Erhöhungen der Einkünfte dieses Personals zur Folge haben.

So bedeutet z.B. eine Aenderung der Gehaltsschemata und Neueinstufung des grössten Teils der Donauschiffer eine Erhöhung ihrer Bezüge um 9 bis 30%. Diese Aenderungen treten rückwirkend mit 1. Juli 1954 in Kraft.

Die Dienstalterzulage der Hafendarbeiter erhöht sich um 40 bis 200 Schilling monatlich, während verheiratete Dienstnehmer einen Familienzuschuss von 65 Schilling monatlich erhalten. Die vertragliche Abfertigung konnte ebenfalls erhöht werden; ihre Höchstgrenze liegt nunmehr bei 80 Tagelöhnen. Ferner gelang es, den Zeitraum für den Bezug von Krankengeld auf 10 auf 15 Wochen, bei Betriebsunfällen von 20 auf 25 Wochen auszudehnen. Die Vereinbarungen über die Familien- und Dienstalterzulagen der Hafendarbeiter treten rückwirkend ab 1. Juli 1954 in Kraft und die Bestimmungen über Abfertigung und Krankenentgelt mit 1. Januar 1955.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN
Erhöhungen der Löhne
der Hafendarbeiter

(ITF) Auf einer Konferenz von Delegierten der Hafendarbeiterverbände des ganzen Landes am 6. April wurde mit überwiegender

Mehrheit der Beschluss gefasst, ein Lohnangebot der Hafendarbeitgeber, das diese fünf Tage vorher auf einer Sitzung der paritätischen Landeskommision für die Hafenbetriebe gemacht hatten, zu billigen. Demgemäss treten die neuen Lohnsätze - für Zeitlohn, Stückerarbeit und für ständig beschäftigte Arbeiter - mit Wirkung vom 18. April d.J. in Kraft.

Auf Grund des neuen Vertrages erhöht sich der Zeitlohn um 2s. auf 26s. pro Tag, der garantierte tägliche Mindestlohn für Stückerarbeit von 24s. auf 26s. und die Wochenlöhne der in einem ständigen Beschäftigungsverhältnis stehenden Arbeiter um 11s.

KENYA
Lohnerhöhungen für die Hafendar-
beiter von Mombasa

(ITF) Ein Schiedsgericht hat vor kurzem einen Entscheid gefällt, durch den den Hafendarbeitern von Mombasa eine allgemeine 30%ige

Erhöhung der Löhne, längerer Urlaub und höhere Schmutzzulagen zugebilligt wurden. Die täglichen Löhne betragen nunmehr:

An Land beschäftigte unständige Arbeiter : 6/6d je 8-Stundenschicht
(früher 5/Od.)

Stauer: 7/Od. je 8-Stundenschicht
(früher 5/6d.)

U. S. A.
Proteststreik der New Yorker
Hafendarbeiter

(ITF) Die neuen Vorschriften der Hafenbehörde über die Anwerbung von Arbeitskräften, die am 1. April in Kraft traten, haben

die Hafendarbeiter von New York zu Protesten veranlasst und als Ergebnis von Protestversammlungen traten ungefähr 7,000 Arbeiter, ein beträchtlicher Teil des im New Yorker Hafen beschäftigten Personals,

BRT	Anfangs- heuer	Nach				12 Jahren
		2	3	5	10	
<u>4. Ingenieur</u>						
3500 - 5000	748	773	788	813	-	-
5000 - 6500	757	782	797	822	-	-
6500 - 8500	775	800	815	840	-	-
<u>Ingenieur-Assistent</u>		<u>im 1. Jahr</u>		<u>Nach 1 Jahr</u>		<u>Nach 2 Jahren</u>
		699		721		748

Anmerkung: Die Dienstalterszulagen richten sich nach den Dienstjahren auf dem gleichen Schiff bzw. im Dienste der gleichen Gesellschaft.

Altersversicherung

Im Kollektivvertrag sind Prämienzahlungen für eine Altersversicherung vorgesehen. Sie betragen 14% der Heuern, einschl. Dienstalterszulage, von denen der Reeder 8% bezahlt und die Offiziere 6%.

GROSSBRITANNIEN

Seeleute fordern höhere Heuern

(ITF) Die Organisationen der britischen Offiziere der Handels-

marine haben Forderungen nach einer Erhöhung der Heuern eingereicht, über die der National Maritime Board am 20. April beraten sollte.

Der der ITF angeschlossene Landesverband der Seeleute hatte bereits früher eine "beträchtliche Erhöhung" der Heuern der Mannschaften gefordert und über diese Forderung hat vorige Woche eine Beratung im Rahmen des NMB stattgefunden. Einzelheiten beider Forderungen sind bisher nicht veröffentlicht worden. Die Antwort der Reeder wird nächste Woche erwartet.

SCHWEDEN

Erhöhung der Heuern

(ITF) Nachdem der der ITF ange-

schlossene Verband der Seeleute beschlossen hatte, den Streik, der am 9. April hätte beginnen sollen, auf unbestimmte Zeit zu verschieben, ist nunmehr unter den Auspizien einer staatlichen Schlichtungskommission eine Einigung zustande gekommen.

Auf Grund des neuen Abkommens erhöhen sich die Heuern der Mannschaften um 10% (der Verband der Seeleute hatte eine Forderung nach einer 15%igen Erhöhung eingereicht, auf die die Reeder ursprünglich überhaupt nicht eingehen wollten, dann aber 2½% und später 5% anboten). Ferner gelang es den Seeleuten, ihre Forderung nach Entschädigung für Sonntagsarbeit entweder durch Ueberstundenentlohnung oder durch entsprechende Freizeit durchzusetzen.^{x)}

Es droht jedoch noch immer ein Streik der Offiziere der Handelsmarine, die von ihrer Organisation angewiesen wurden, ihre Heuerverträge zu kündigen und ihre Schiffe nach Ablauf der Kündigungsfrist im ersten nordeuropäischen Hafen, den das Schiff anläuft, zu verlassen. Die Kündigungstermine schwanken zwischen einer Woche und drei Monaten. Falls inzwischen keine Einigung über die von den Offizieren erhobenen Forderungen nach höheren Heuern und Pensionen zustandekommt, wird diese Arbeitsniederlegung rund 3000 Kapitäne, Steuerleute und Funker auf 700 Schiffen betreffen. Eine von einer Schlichtungskommission vorgeschlagene 7%ige Erhöhung der Anfangsheuern und ein neues Pensions-schema wurden von der Vereinigung der Schiffsoffiziere abgelehnt.

U. S. A.

Neuer Tarifvertrag

(ITF) Die der ITF angeschlossene Sailors' Union of the Pacific

(SUP) gibt den Abschluss eines neuen Tarifvertrags mit der International Shipping Company, Seattle, bekannt. Im Rahmen dieses Vertrages stellt der Verband die Besatzung des Frachters "Tonsina".

x) Gegenwärtig beträgt die monatliche Grundheuer eines Vollmatrosen 540 schwed. Kr. (£1 = 14.50 Kr.). Dazu kommen Dienstalterszulagen nach 2, 5 und 10 Jahren.

Zu den wichtigsten Bestimmungen des neuen Tarifvertrags gehören:

Heuern: Kapitän \$1,075, 1. Offizier \$730, Funker \$625, Bootsmann \$500, Vollmatrose \$400, Steward und Koch \$525.

Arbeitszeit auf See: Die Arbeitswoche der gesamten Besatzung, die den Dienst in Wachen geht, beträgt 56 Stunden, ohne Mehrarbeitsentlohnung für Dienst an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Für Arbeit nach Ablauf des normalen 8-stündigen Arbeitstages wird Ueberstundenentgelt entrichtet.

Die auf See als Tagelöhner beschäftigten Besatzungsmitglieder arbeiten 44 Stunden pro Woche und das Personal des Bedienungs- und Verpflegungsdienstes 8 Stunden im Tage, die sich auf 12 Stunden verteilen.

Ueberstundenentgelt auf See: 1. Offizier und Funker \$3.10, Bootsmann, Vollmatrose, Koch und Steward \$2.50, Bezahlung des Ueberstundenentgelts für mindestens 2 Stunden.

Urlaub: Kapitän 42 Tage nach 360 Tagen ununterbrochenen Dienstes ; Personal mit Patent: 3 Tage nach 3 Monaten, bis zu 30 Tagen nach 12-monatiger Dienstzeit.

Personal ohne Patent: 3 Tage nach 90 Tagen Dienst bis zu 21 Tagen nach 360 Tagen Dienst.

Dieser Vertrag, der ab 9. Februar 1955 gilt und bis 9. Februar 1956 in Kraft bleibt, wurde von der SUP abgeschlossen, um "der Tendenz der amerikanischen Schifffahrt zu Registrierungen unter 'Schattenflaggen' wie die Panamas und Liberians durch eine realistische Stellungnahme zu den Problemen der Schifffahrt und zur langfristigen Zielsetzung der angemessenen Beschäftigung der amerikanischen Seeleute unter Einhaltung amerikanischer Normen Einhalt zu gebieten".

Der Tarifvertrag, der nur für die Besatzung der "Tonsina" gilt, dessen Geltungsbereich aber auf weitere Schiffe ausgedehnt werden kann, sieht demgemäss höhere Grundheuern, aber weniger für Ueberstundenentgelt in Betracht kommende Arbeitszeit vor. Aspekte, die in amerikanischen Schifffahrtskreisen beträchtliches Aufsehen erregt haben, sind u.a. die Bestimmung, dass Frachter für Beförderung von Massengütern vom Typ der "Tonsina" eine Besatzung von 31 Mann führen sollen, verglichen mit gleichartigen Schiffen des Liberty-Typs, die eine 38-köpfige Besatzung an Bord führen ; ferner die Regelung der Mehrarbeit, die dadurch verringert wird, dass die als Tagelöhner beschäftigten Besatzungsmitglieder pro Woche an Stelle von 40 Stunden 44 Stunden arbeiten und jene, deren Dienst in Wachen eingeteilt ist, 56 Stunden.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

DEUTSCHLAND
Verhandlungen über Gehälter
des Bordpersonals der Lufthansa
sollen fortgesetzt werden

Gewerkschaft OeTV mit der Lufthansa geführt hatte, ergebnislos abgebrochen werden mussten, ist in der Presse und im Rundfunk beträchtliche Aufmerksamkeit zugewandt worden. In den Pressemitteilungen wurde darauf hingewiesen, dass die von der Lufthansa angebotenen Gehälter nur 70% der von anderen europäischen Luftverkehrsgesellschaften Durchschnittsgehälter betragen und der Lufthansa unlauterer Wettbewerb auf Kosten des fliegenden Personals vorgeworfen.

INDIEN
Höheres Ueberstundenentgelt
im Nachrichtenübermittlungsdienst

die 42 Stunden pro Woche überschreitet, stattgegeben. Dieses Entgelt ist bisher erst nach einer Arbeitszeit von 45 Stunden pro Woche entrichtet worden.

(ITF) Den Pressemitteilungen der ITF, die am 23. März herausgegeben wurden, nachdem die Gehaltsverhandlungen für das Bordpersonal, die die der ITF angeschlossene

(ITF) Die indische Regierung hat der Forderung des Personals der Zivilluftfahrt nach Bezahlung von Ueberstundenentgelt für Arbeit,

SCHWEIZ

Längerer jährlicher Urlaub
für das Bodenpersonal der
Swissair

(ITF) Wie der der ITF ange-
schlossene schweizerische Ver-
band des Personals öffentlicher
Dienste (Sektion Luftverkehr)
mitteilt, ist es ihm gelungen,

als Ergebnis von Verhandlungen mit der Swissair verbesserte Urlaubs-
bedingungen für das kaufmännische und technische Personal der
Swissair durchzusetzen. Das Personal hat nunmehr Anspruch auf die
folgenden jährlichen Ferien:

- (i) 3 Wochen für die Angestellten, die in der 12. Besoldungs-
klasse oder einer höheren eingereiht sind (Verheiratete
790 - 950 schweiz. Fr. ^x) im Monat, Ledige 765 - 925);
- (ii) 3 Wochen vom Jahre an, in dem sie das 8. effektive Dienst-
jahr und das 35. Lebensjahr vollenden;
- (iii) 3 Wochen vom Jahre an, in dem sie das 10. effektive Dienst-
jahr vollenden;
- (iv) 3 Wochen vom Jahre an, in dem sie das 40. Lebensjahr voll-
enden;
- (v) 4 Wochen vom Jahre an, in dem sie das 15. effektive Dienst-
jahr und das 45. Lebensjahr vollenden und wenn sie in der
13. oder einer höheren Besoldungsklasse eingereiht sind
(Verheiratete 870 - 1030 schweiz. Fr. im Monat, Ledige
845 - 1005 oder darüber);
- (vi) 4 Wochen vom Jahre an, in dem sie das 15. effektive Dienst-
jahr und das 50. Lebensjahr vollenden.

x) 1£ = 12,12 schweiz. Fr.

INTERNATIONAL

Noch immer keine Lösung
des Problems des Quoten-
systems bei der SAS

(ITF) Der skandinavischen
Schlichtungskommission, die
eingesetzt wurde, um zu ver-
suchen, den Konflikt über die
Anwendung des Quotensystems

beim fliegenden Personal der SAS beizulegen, ist es nicht gelung-
en, die Parteien zu einer Einigung zu bewegen. Weitere Verhand-
lungen sollen noch vor dem 1. Mai beginnen.

Der wichtigste strittige Punkt ergibt sich aus der Tatsache, dass
die schwedischen Ko-Piloten bei den Beförderungen zu Piloten
zugunsten von dänischem Bordpersonal mit kürzerer Dienstzeit über-
gangen worden sind um das im Konsortiumsvertrag festgelegte
Verhältnis von 3:2:2 aufrechtzuerhalten. Wie verlautet, schlug
ein von der Kommission unterbreiteter Schlichtungsvorschlag ange-
sichts des Widerstandes der dänischen Piloten fehl, die sich wei-
gerten, einer Ausnahmebestimmung ihre Zustimmung zu erteilen,
durch die das Quotensystem auf eine Weise abgeändert worden wäre,
die das schwedische Personal zufriedengestellt hätte. Diesen Vor-
schlag hatten die Norweger ebenfalls befürwortet.

Wie erinnerlich sein dürfte, hatten die schwedischen Ko-Piloten
ihre Anstellungsverträge bis zum 13. d. M. gekündigt, vorbehalt-
lich einer zufriedenstellenden Regelung vor Ablauf dieses Termins.
Soweit bekannt ist, haben sich die meisten von ihnen bereits um
anderweitige Beschäftigung umgesehen.

LETZTE NACHRICHTEN

Asiatische Transportarbeiter- konferenz der ITF

durch Kollegen Hans Jahn, Vizepräsident der ITF, erklärte dieser, dass die Arbeiterklasse des Westens während der letzten 2 oder 3 Jahrzehnte eine Einsicht in die Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer asiatischen Kollegen gewonnen hätten, die sich von Jahr zu Jahr vertieft hatte. Sie sahen sich, erklärte er, mit Bestürzung einer Armut gegenüber, die ihnen einfach unglaublich erschien. Dank ihres eigenen kulturellen Fortschrittes hatten die Arbeiter des Westens gelernt, zwei Tatsachen zu erkennen: 1.) dass der verhältnismässig hohe Lebensstandard, dessen sie sich erfreuten, zum Teil auf der Ausbeutung von Menschen in andern Weltteilen aufgebaut war; 2.) dass die Industrialisierung Asiens statt sich segensreich für die Völker Asiens auszuwirken, zu einer Bedrohung der Arbeiterschaft des Westens werden könnte.

Die erste Tatsache stellte für sie eine erschütternde Offenbarung dar, die ihren Sinn für Gerechtigkeit auf das tiefste verletzte. Die zweite Tatsache bestätigte die bereits instinktiv vorhandene Erkenntnis, dass die Arbeiter der Welt ein gemeinsames Geschick hatten. Sie konnten entweder gemeinsam auf dem Wege zum sozialen und kulturellen Fortschritt vorwärtsschreiten oder gemeinsam unter einem Regime der weltweiten Ausbeutung und Unterdrückung ein Ende finden.

Kollege Jahn erklärte, es gäbe zwar in Asien Transportarbeiterverbände, die sich einer 30jährigen Mitgliedschaft der ITF rühmen konnten, Mitgliedschaft allein genüge jedoch nicht. Es bestand auch die Notwendigkeit einer direkten Beteiligung an der Arbeit der ITF. Besondere Vorkehrungen würden zu treffen sein, um eine derartige Beteiligung zu erleichtern, nicht nur wegen der grossen Entfernungen, sondern auch wegen der bestehenden Unterschiede zwischen den Zivilisationen des Ostens und des Westens. Sowohl auf die Arbeiter des Ostens als auch auf die des Westens dürfte jedoch mit Berechtigung die Feststellung angewandt werden, dass "die Emanzipierung der Arbeiterklasse aus Not, Elend und Unterdrückung nur von den Arbeitern selber zuwege gebracht werden kann". Die ITF, erklärte Kollege Jahn weiter, könnte nicht an Stelle der asiatischen Transportarbeiterverbände treten und ihre Kämpfe für sie kämpfen, aber sie könnte und würde alle verfügbaren Mittel einsetzen, um die Aktionen ihrer Mitgliedsorganisationen in diesem Gebiete zu unterstützen und zu verstärken und sie mit jenen der Transportarbeiterverbände anderer Kontinente zu verbinden.

Der Konferenz in Tokyo, vom 4. bis 8. April, der ersten ihrer Art, die jemals von der ITF veranstaltet wurde, wohnten Delegierte und Beobachter sowohl von angeschlossenen als auch von nichtangeschlossenen Organisationen HongKongs, Indiens, Indonesiens, Japans, Malayas, Pakistans und der Philippinen bei. Insgesamt waren etwas unter einer Million Transportarbeiter aus allen Zweigen der Industrie vertreten. In die Harmonie der Konferenz wurde jedoch ein Misston hineingetragen durch die Aktion der südkoreanischen Regierung, die den Delegierten Südkoreas die Ausreisebewilligung verweigerte. In einem vom Kollegen Becu und Kageyama unterzeichneten Telegramm an den südkoreanischen Ministerpräsidenten wurde gegen diese krasse Verletzung der Gewerkschaftsrechte protestiert und darauf hingewiesen, dass diese Aktion der südkoreanischen Regierung die Empörung aller Demokraten hervorrufen werde.

Verschiedene Resolutionen der Konferenz (über die wir Näheres in unserer nächsten Ausgabe anführen werden) bezogen sich auf die Versammlungsfreiheit und kollektiven Verhandlungen, Anwendung des internationalen Arbeits-Kodex, gewerkschaftliche Schulung, Wohnungsbau, berufliche Fortbildung und die eventuelle Errichtung eines asiatischen Büros der ITF. Die Konferenz veröffentlichte auch eine "Botschaft an die Transportarbeiter Asiens" mit dem folgenden Wortlaut:

1. Die Führer und Delegierten von 26 Verbänden der Transportarbeiter aus 8 Ländern Asiens (die Delegierten Indonesiens waren als Beobachter anwesend), versammelt auf der Konferenz vom 4. bis 8. April 1955 in Tokyo unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiterföderation, haben sich mit den dringendsten Bedürfnissen der asiatischen Transportarbeiterschaft beschäftigt.
 2. Die Konferenz erklärt einstimmig, dass die materiellen Arbeitsbedingungen, Unterkunft und Lebensbedingungen praktisch aller Transportarbeiter Asiens im allgemeinen bestenfalls mittelmässig oder elend sind und dass sie zum grossen Teil unter einem Niveau liegen, das sich mit der Würde des Menschen vereinbaren lässt. Es wird anerkannt, dass dieser Umstand überwiegend der in fast allen Ländern Asiens vorherrschenden Armut zuzuschreiben ist; ebenso aber wird betont, dass in Asien eine soziale Ungerechtigkeit weit verbreitet ist, die sich aus der Ausbeutung der Arbeiterschaft zugunsten einer kleinen, wohlhabenden Schicht ergibt.
 3. Die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit in Asien ist eine Aufgabe, die nur von den asiatischen Arbeitern selber bewältigt werden kann. In mancher Hinsicht gleichen die sozialen Verhältnisse in Asien jenen in Europa vor 50 bis 100 Jahren. Durch die Tatsache, dass die europäischen Arbeiter durch ihren Zusammenschluss, durch geduldige und beharrliche Bemühungen um die Verbesserung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen, in erster Linie mit Hilfe ihrer Gewerkschaften eine gerechte Behandlung und einen annehmbaren Lebensstandard erreicht haben, wird der Beweis dafür erbracht, dass auch die asiatischen Arbeiter sich von Ungerechtigkeit und Elend freimachen könnten. Zu diesem Zwecke müssen die asiatischen Arbeiter ihre eigenen Waffen der Befreiung schmieden, d. h. unabhängige Gewerkschaften bilden, die frei sind von der Einmischung der Regierungen, politischen Parteien, ausländischen Mächten und Arbeitgebern. Sie müssen bereit sein, die Opfer zu bringen, die erforderlich sind, um ihre Gewerkschaften auf angemessene Weise mit Personal, Einrichtungen und finanziellen Mitteln auszurüsten.
 4. Die Konferenz appelliert an alle Transportarbeiter Asiens, den freien demokratischen Gewerkschaften der Transportarbeiter beizutreten und sich aktiv an allen Tätigkeiten ihrer Gewerkschaften zu beteiligen.
 5. Befugte Sprecher der ITF haben erklärt, dass die asiatischen Transportarbeiter ihren Kampf weder allein noch nach Ländern getrennt zu führen brauchen oder ihn führen sollten. Sie haben den asiatischen Verbänden der Transportarbeiter dringend nahegelegt, zusammenzuhalten und die Versicherung abgegeben, dass die Transportarbeiter in andern Teilen der Welt den Kampf ihrer asiatischen Kollegen als Teil ihres eigenen Kampfes betrachten. Die Mitgliedsverbände der ITF ausserhalb Asiens werden Schulter an Schulter mit ihren asiatischen Kollegen kämpfen. Die ITF bietet Mittel und Wege zur Integration der Organisationen der asiatischen Transportarbeiter in eine weltumfassende Bewegung der freien und demokratischen Organisationen der Transportarbeiter. Aus diesem Grunde appelliert die Konferenz an alle freien und demokratischen Transportarbeiterverbände Asiens, der ITF beizutreten, um eine Bewegung zu bilden, die gross genug wäre, um die Errichtung einer asiatischen Sektion der ITF zu rechtfertigen.
- Eine starke asiatische Sektion der ITF stellt ausserdem eine Notwendigkeit dar, da die ITF ein wichtiges Instrument zur Verwirklichung aller Bemühungen der Arbeiterklasse um Wahrung des Weltfriedens ist. Einer der hervorragendsten Aspekte der Bemühungen um Ausmerzung der Ursachen von Kriegen ist die Bestrebung nach Abschaffung des Kolonialismus. Beträchtliche Überreste des Kolonialismus, die noch immer in Asien bestehen, müssen hinweggefegt werden, und die Völker Asiens müssen noch um Freiheit und nationale Unabhängigkeit kämpfen. Im Einklang mit ihren Satzungen ist die ITF verpflichtet, dem Kolonialismus den Kampf anzusagen, und diese anti-imperialistische Organisation sollte die asiatischen Transportarbeiterverbände stärken durch ihren Beitritt und durch ihren Beitrag zum Kampfe der ITF gegen jegliche Politik oder Intrige, durch die der Weltfrieden gestört oder aufs Spiel gesetzt werden könnte.

Erklärung über eine gemeinsame Regionalpolitik

Die Regionale Hafentarbeiterkonferenz der ITF vom 21. bis 23. Februar 1955 in Amsterdam hat sich mit den gemeinsamen Problemen der kontinentalen Häfen an der Nordsee und am Ärmelkanal beschäftigt.

Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter

Die Konferenz vertritt die Ansicht, dass durch eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung oder Gleichwertigkeit der Arbeitsbedingungen in diesen Häfen den langfristigen wirtschaftlichen und sozialen Interessen aller Beteiligten am besten gedient wäre. Dadurch würde nicht nur eine unerwünschte Konkurrenz auf Kosten des sozialen Standards ausgeschaltet, sondern auch die Aussichten auf Einführung eines rationelleren Systems der Koordinierung der Funktionen dieser Häfen verbessert werden.

Da eine vollkommene Vereinheitlichung oder Gleichwertigkeit hinsichtlich aller sozialpolitischen Aspekte kaum zur gleichen Zeit erreicht werden kann, soll dieses Ziel etappenweise erreicht werden. Im Hinblick auf diese Zielsetzung haben die in Frage kommenden Organisationen vereinbart, eine gemeinsame Politik zu verfolgen, die einer möglichst raschen Verwirklichung der nachstehend angeführten Programmpunkte dienen soll:

Begrenzung der Arbeitszeit

In Bezug auf die Arbeitszeit besteht eine besonders dringende Notwendigkeit einer grösseren Vereinheitlichung, da zwischen den in den verschiedenen Häfen geltenden Regelungen unnötige Unterschiede bestehen.

Es liegt auf der Hand, dass ein Fortschritt auf dem Wege zu einer weitergehenden Vereinheitlichung oder Herbeiführung gleichwertiger Bedingungen nur dann erzielt werden kann, wenn jedes Land bereit ist, in gewissem Umfange auf seine eigenen Normen zu verzichten, um sich einer gemeinsamen Struktur anzupassen.

Unter Berücksichtigung der Erfordernisse des modernen Verkehrs anerkennt die Konferenz, dass die 24-Stundenarbeit im Güterumschlag der heutigen Zeit letzten Endes unentbehrlich ist, jedoch mit dem Vorbehalt, dass ausreichende Garantien für eine Beschränkung dieses Systems auf das für die klaglose Abwicklung des Hafetriebes erforderliche Mindestmass geboten und dass die an die Arbeitskräfte gestellten Anforderungen auf angemessene Weise abgegolten werden.

In Anbetracht der Erfordernisse des Systems der 24-Stundenarbeit und der sich daraus ergebenden Schichtarbeit ist zu gewährleisten, dass die Arbeitszeit möglichst gleichmässig auf alle Arbeiter verteilt wird und dass dadurch keine die körperliche Befähigung des durchschnittlichen Hafentarbeiters übersteigende Anforderungen gestellt werden.

40 - Stundenwoche

Demgemäss tritt die Konferenz für eine Arbeitswoche ein, die im Durchschnitt, bezogen auf 14 Tage, 40 Stunden nicht überschreitet, oder 8 Stunden pro Tag.

Tagarbeit

Die normale Arbeitszeit sollte, soweit sich dies als durchführbar erweist und vorbehaltlich des nachstehend unter "Arbeit am Wochenende" Gesagten zwischen 08.00 und 17.00 Uhr fallen.

Arbeit am Wochenende

Die Arbeitszeit von 40 Stunden in der Woche ist, soweit es sich als durchführbar erweist, zwischen 8 Uhr am Montag und 13.00 Uhr am Sonnabend zu verlegen, um ein arbeitsfreies Wochenende zu ermöglichen.

Arbeit zwischen 13.00 Uhr am Sonnabend und 08.00 am Montag ist nur unter den folgenden Bedingungen zu gestatten:

1. dass sie auf dringende Arbeiten beschränkt wird;
2. dass sie auf Grund eines besonderen Uebereinkommens zwischen den Organisationen der Arbeitgeber der Hafentriebe und der Arbeitnehmer erfolgt;
3. dass sie in der Höchstarbeitszeit von 40 Stunden pro Woche inbegriffen ist.

Schichtarbeit

Um den Erfordernissen der Hafentriebe zu entsprechen, kann zur gleichen Zeit wie die normale Tagarbeit Schichtarbeit geleistet werden, und zwar unter den folgenden Bedingungen:

1. Die Schichtarbeit sollte nur in dem für die reibungslose Abwicklung der Hafentriebe erforderlichen Masse zur Anwendung gelangen;
2. Für Arbeit in der ausserhalb der normalen Tagarbeit liegenden Arbeitszeit ist eine angemessene Entschädigung in der Form von höherer Entlohnung oder kürzerer Arbeitszeit zu leisten;
3. Zwischen zwei vollen Arbeitsperioden ist eine Ruheperiode von mindestens 12 aufeinanderfolgenden Stunden einzuschalten.

Mehrarbeit

Die Mehrarbeit ist auf ganz aussergewöhnliche Fälle zu beschränken, z.B. zur Abfertigung eines Schiffes oder für aussergewöhnlich dringende Arbeiten, und darf zwei Stunden nicht überschreiten.

Garantielohn

Die Konferenz bekräftigt ihren Glauben an den Grundsatz des Garantielohns. Sie vertritt die Ansicht, die auch von verantwortlichen Arbeitgeber- und Regierungskreisen geteilt wird, dass es sich bei der Einführung von Garantielohnordnungen

nicht nur um ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit handelt, sondern dass bei einer richtigen Anwendung dieses Grundsatzes auch die Leistungsfähigkeit und Produktivität der Industrie gesteigert wird.

Die Konferenz verweist auf die von der 3. Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Mai 1949 in Brüssel) gebilligte umfassende Resolution über die Frage der Garantielohnordnungen in den Hafenbetrieben und formuliert die nachstehend angeführten grundlegenden Prinzipien, die, soweit sie nicht bereits anwendbar sind, in regionale Hafenarbeitspläne einbezogen werden sollten:

1. Normalerweise sind in den Hafenbetrieben nur registrierte Hafearbeiter zu beschäftigen;
2. Die Registrierung im Rahmen eines Hafenarbeitsplanes schafft ein rechtsgültiges Arbeitsverhältnis;
3. In den mit der Ueberwachung der Regelung der Hafearbeit betrauten Gremien, insbesondere jenen, denen die Festlegung und Ueberprüfung der Zahl und der Zusammensetzung der im Hafen beschäftigten Arbeitskräfte sowie Disziplinarbefugnisse obliegen, ist den Organisationen der Hafearbeiter eine Vertretung auf der gleichen Basis wie die Betriebsleitung einzuräumen;
4. Die Regelung der Hafearbeit hat eine garantierte Mindestentlohnung (täglich und wöchentlich) für jene Hafearbeiter zu beinhalten, die den in ihrem Rahmen festgelegten Anforderungen genügen. Durch einen derartigen Garantielohn sollte ein Mindesteinkommen von mindestens 80 % des normalen Wochenlohnes eines vollbeschäftigten Hafearbeiters gewährleistet werden;
5. Die Beschäftigung von nicht-registrierten Arbeitskräften hat über die gleichen Organe zu erfolgen wie die von registrierten Hafearbeitern und nur, soweit die letztgenannten nicht zur Verfügung stehen.

Mitbestimmung

Die Konferenz vertritt die Ansicht, dass die Anerkennung des Grundsatzes der Mitbestimmung im Interesse der Förderung harmonischer Beziehungen zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber und der Erhöhung der Produktivität und Leistungsfähigkeit der Hafenbetriebe von allergrösster Bedeutung sein kann.

Die Vorteile der Mitbestimmung treten besonders auf jenen Gebieten klar zutage, wo die Interessen der Arbeiterschaft unmittelbar berührt werden. Durch eine angemessene Vertretung der Arbeiterschaft kann jedoch auf allen Gebieten ein wertvoller Beitrag geleistet werden, auf denen eine reibungslose Zusammenarbeit aller industriellen Faktoren ebenfalls ein wesentliches Erfordernis darstellt.

Die Konferenz erklärt, dass der Beweis für den Wert der Mitbestimmung auf jenen Gebieten, auf denen sie bereits durchgeführt worden ist, klar erbracht worden ist, insbesondere im Zusammenhang mit der Registrierung von Hafearbeitern und Wohlfahrtsplänen in verschiedenen Ländern und bringt die Hoffnung zum Ausdruck, dass der Grundsatz der Mitbestimmung in immer weiteren Kreisen Anwendung finden werde, sowohl dort

wo die Arbeiterschaft an der Führung der Geschäfte direkt interessiert ist, als auch dort, wo sie im allgemeinen einen Beitrag zur Gewährleistung der Prosperität der Hafenindustrie leisten kann.

Koordinierung auf regionaler Ebene

Den immer wiederkehrenden Problemen der wirtschaftlichen Rivalität der Häfen an der Nordsee- und Aermelkanalküste wurde besondere Aufmerksamkeit zugewandt.

Die Konferenz stellt fest, dass eine schrankenlose Konkurrenz zwischen den verschiedenen Häfen nicht nur eine Bedrohung des sozialen Standards der Arbeitnehmer der Industrie darstellt, sondern auch nachteilige Auswirkungen auf den freien Handel zwischen den Nationen zeitigt.

Obwohl die endgültige Lösung des Problems in der wirtschaftlichen und politischen Einigung des Gebietes bestehen mag, vertritt die Konferenz die Ansicht, dass durch Vereinbarungen auf regionaler Ebene, die auf eine möglichst weitgehende, vernunftgemäße Koordinierung der Häfen und der mit ihnen verbundenen Transportsysteme abzielt, ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung der mit diesem Problem verbundenen Schwierigkeiten geleistet werden kann.

Die Konferenz bedauert, dass es bisher an Beweisen dafür mangelt, dass die Dringlichkeit des Problems auf höherer Ebene anerkannt wird. Trotz allem erhebt sie erneut die Forderung, dass Diskussionen im Hinblick auf diese Zielsetzung in der nahen Zukunft auf höherer Ebene stattfinden sollten, unter Beteiligung der Regierungen, Benutzer, Arbeitgeber und der organisierten Arbeiterschaft und dringt insbesondere darauf, dass die interessierten Kreise hinsichtlich der Ergebnisse von Untersuchungen dieser Probleme, die auf höherer Ebene durchgeführt werden, entsprechend auf dem laufenden gehalten werden.

Inzwischen bekunden die Organisationen der Hafentarbeiter neuerdings ihre Entschlossenheit, ihrerseits dadurch einen Beitrag zur Lösung des Problems zu leisten, dass sie sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für eine möglichst weitgehende Angleichung der Arbeitsbedingungen in den Häfen des Gebietes einsetzen; sie geben ferner bekannt, dass sie beabsichtigen, in der nahen Zukunft auf einer Regionalkonferenz zusammenzutreten, um die im Hinblick auf die Verwirklichung des oben angeführten Programms erzielten Fortschritte einer Prüfung zu unterziehen.