



## 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. 10

26. Mai 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

Arthur Deakin, Präsident  
der ITF gestorben

(ITF) Mit tiefer Trauer gibt die ITF den Tod des Kollegen Arthur Deakin bekannt, ihres Präsidenten seit Juli 1954.

Arthur Deakin wurde während einer Ansprache anlässlich der Maifeier in Leicester ohnmächtig und verschied kurz darnach. Er hatte das Alter von 64 Jahren erreicht und sollte im November in den Ruhestand treten.

Unser Präsident stellte sowohl in der nationalen als auch der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine führende Persönlichkeit dar. Er war Generalsekretär des mächtigen britischen Transportarbeiterverbandes und ein Mitglied des Generalrats des britischen TUC. Als fanatischer Gegner des Kommunismus in allen seinen Formen und Erscheinungen, spielte er eine führende Rolle bei der Gründung des IBFG, als offenkundig wurde, dass sich der WGB zu einem Instrument der kommunistischen Propaganda entwickelte. Seiner Wahl zum Präsidenten der ITF anlässlich des letzten Kongresses in London 1954 gingen viele Jahre enger Zusammenarbeit mit der ITF als Mitglied ihres Exekutivkomitees und Generalrats und auf vielen Konferenzen und Tagungen voran.

Gemeinsam mit dem britischen Transportarbeiterverband, dem TUC, dem IBFG und, in der Tat, der ganzen freien, internationalen Gewerkschaftsbewegung trauert die ITF über den schweren Verlust durch das Hinscheiden eines tatkräftigen Führers und edlen Menschen.

Arthur Deakin wurde am 11. November 1890 in Sutton Coldfield, in der Nähe von Birmingham geboren. Als er 10 Jahre alt war, starb sein Vater und kurz nachher, anlässlich der Wiederverheiratung seiner Mutter, übersiedelte die Familie nach Merthyr Tydfil in Süd-Wales, wo er seine Schulbildung in einer Gemeindeschule bis zum Alter von 13 Jahren fortsetzte. Daraufhin trat er in ein Stahl- und Eisenwerk ein -- sein Lohn betrug damals 4 s. in der Woche. Im Alter von 16 Jahren, als er bereits selbständig verdiente, musste er bis zu 80 Stunden in der Woche arbeiten, um £1 zu verdienen. Man darf sich daher nicht wundern, dass er schon im Alter von 17 Jahren ein unentwegter Sozialist und Gewerkschafter war.

Seine eigentliche gewerkschaftliche Laufbahn begann jedoch, als er im Alter von 17 Jahren nach Flintshire in Nord-Wales übersiedelte, wo er in einem Stahlwerk arbeitete. Dort fand er Zeit zum Studieren und widmete sich mit ganzem Herzen der Gewerkschaftsbewegung, erst als unbezahlter Organisationsreferent und später, im Jahre 1919, als er vollamtlicher Funktionär der "Dock, Wharf, Riverside and General Workers' Union (Hafenarbeiter und Binnenschiffer) wurde. Als es 1922 zu einer Verschmelzung von 14 Verbänden der Hafenarbeiter, Binnenschiffer und Arbeiter im Strassentransport im Allgemeinen Transportarbeiterverband kam, den Ernest Bevin als Generalsekretär leitete, wurde Arthur Deakin stellvertretender Distriktssekretär für das Gebiet von Nord-Wales.

Im Jahre 1932 betätigte er sich bereits in London als Fachabteilungsleiter der "Sektion Fabrik- und allgemeine Arbeiter" des Transportarbeiterverbandes. Drei Jahre später wurde er zum stellvertretenden Generalsekretär des gesamten Verbandes ernannt und 1940 zum amtierenden Generalsekretär. Nach Rücktritt von Ernest Bevin vom aktiven Dienst im März 1946 erfolgte seine Wahl zum Generalsekretär des Transportarbeiterverbandes. Im gleichen Jahr wurde er zum Präsidenten des WGB gewählt, und in dieser Eigenschaft denunzierte er den WGB als blosses Werkzeug zur Förderung der Ziele Sowjetrusslands und verliess an der Spitze der Delegierten der Gewerkschaften der freien Welt den Versammlungssaal. Die letztgenannten Gewerkschaften gründeten später den IBFG. Im Jahre 1943 erhielt er die Auszeichnung des CBE und 1949 wurde er zum "Companion of Honour" ernannt. Die grösste Ehre wurde ihm im vorigen Jahre zuteil, als er Mitglied des Geheimen Staatsrats wurde.

Anlässlich des Hinscheidens Arthur Deakins widmete ihm die nationale und internationale Presse, sowie die vielen Organisationen, die der ITF angehören oder mit denen sie in Verbindung steht, zahlreiche Beileidsbotschaften und Ehrungen seines Andenkens. Robert Bratschi, ehemaliger Präsident der ITF, rief die Erinnerung an seine vielen Jahre enger Zusammenarbeit mit Arthur Deakin im Exekutivkomitee der ITF wach und brachte seine Bewunderung zum Ausdruck, nicht nur für den scharfen Verstand, ausgeprägte Intelligenz und Tatkraft, sondern auch für seinen geraden und sauberen Charakter, seine Integrität und Liebenswürdigkeit. Kollege J. H. Oldenbroek, Generalsekretär des IBFG, erwähnte in seiner Beileidsbotschaft die klaffende Lücke, die der Tod Arthur Deakins in den Reihen der Arbeiterbewegung sowie in der ganzen freien Welt hinterlässt und mit dessen Ableben alle Transportarbeiter und die Arbeiterbewegung im allgemeinen einen aufrichtigen Freund verloren haben.

Diese beiden Botschaften bringen wohl am besten die Trauer über den Verlust zum Ausdruck, den wir alle erlitten haben.

Wir werden Arthur Deakin ein ehrendes Andenken bewahren.

Plötzlicher Tod des stellvertretenden Generalsekretärs des britischen Seeleuteverbandes

desverbandes der Seeleute und Leiter der Hauptfachabteilung des Deck- und Maschinenraumpersonals. Er starb plötzlich am 6. Mai in seinem Büro im Maritime House (Hauptsitz des Landesverbandes der Seeleute und der ITF), nur einige Minuten vor der Eröffnung der Schluss-Sitzung der Jahresversammlung seines Verbandes im gleichen Gebäude.

Alan Manson ging bereits im Alter von 14 Jahren zur See. Zuerst diente er in der Küstenschifffahrt und darnach auf fast allen Arten von Schiffen als Vollmatrose, Bootsmannsmaat und später als Bootsmann. Er diente seinem Verband auf verschiedenen Posten und kam 1947 an den Hauptsitz des Seeleuteverbandes in London. Insbesondere hier lernte die ITF seinen weisen Rat, seine Bereitwilligkeit zur Mitarbeit und seine grosse Liebenswürdigkeit schätzen.

1950 stand sein Name in der traditionellen Liste der Neujahrsehrungen, als ihm vom König der Orden des MBE (Member of British Empire) verliehen wurde. Er hinterlässt eine Witwe und einen Sohn.

Auf den Konferenzen der Seeleutesektion der ITF war Alan Manson eine wohlbekannte und geschätzte Persönlichkeit, und er wird auch infolge seiner tiefen Kenntnisse aller mit der Schifffahrt verbundenen Angelegenheiten und seines leidenschaftlichen Interesses an der Wohlfahrt der Seeleute, das er auf Sitzungen der JMC und anderer Gremien der IAO an den Tag legte, in allgemeiner, dankbarer Erinnerung bleiben.

Sein Tod im frühen Alter von 56 Jahren bedeutet für uns alle einen schweren Verlust.

National Maritime Union of America tritt der ITF bei

angehörenden Verbände der Seeleute angeschlossen hat. Die Zustimmung des Exekutivkomitees der ITF zum Beitritt der NMU wurde deren Präsident Joseph Curran mittels Schreiben des Generalsekretärs vom 6. April, das er von Tokyo aus, wo er der asiatischen Transportarbeiterkonferenz der ITF beiwohnte, an ihn richtete, zur Kenntnis gebracht.

In seiner Mitteilung brachte der Generalsekretär die Überzeugung zum Ausdruck, dass "die Zukunft beweisen wird, dass diese Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Seeleuten der neuen und der alten Welt ein historisches Ereignis im Kampfe um die Verbesserung und Aufrechterhaltung des sozialen Standards in der Schifffahrt darstellt".

Die National Maritime Union of America wurde am 3. Mai 1937 gegründet und entfaltet eine besonders rege Tätigkeit an der Atlantischen Küste der USA. Ihr gegenwärtiger Mitgliederbestand beträgt ungefähr 40 000.

(ITF) Mit tiefer Ergriffenheit berichten wir den Tod des Kollegen Alan Manson, MBE, stellvertretender Generalsekretär des britischen Lan-

(ITF) Es freut uns, mitteilen zu können, dass sich die National Maritime Union of America (CIO) der grossen Anzahl der der ITF bereits

EISENBAHNER

NEUSEELAND  
Lohnerhöhungen für  
die Eisenbahner

(ITF) Nachstehend bringen wir einige Beispiele der neuen Stundenlöhne gewisser Kategorien des Personals der neusee-

ländischen Eisenbahnen, die auf der im Rahmen der letzten allgemeinen Lohnverordnung erfolgten 13%igen Erhöhung beruhen. Die neuen Lohnsätze traten rückwirkend ab 7. November 1954 in Kraft.

	von	s.	d.	bis	s.	d.
Reinigungspersonal						
(Jungwerker) .....	2	8	1/2			
(15 Jahre)						
(16 " )	3	2	1/2			
Erwachsenes Reinigungs-						
personal .....	3	7	1/2	.....	5	6
Heizer .....	5	7	1/4	.....	5	10
Heizer (mit Befähigungsnachweis						
für Lokführer)	6	0				
Lokführer (mit Befähigungsnach-						
weis Erster Klasse)	6	6		.....	7	1
Lokführer (mit Befähigungsnach-						
weis Zweiter Klasse)	6	5		.....	6	6
Ungelernte Arbeiter .....	5	4				
Pförtner .....	5	4				
Signalwärter .....	5	9	1/2			
Rangierer .....	5	9		.....	6	2 1/2
Zugbegleiter .....	6	2	1/2	.....	6	3 3/4

Abwanderung des Personals  
der neuseeländischen  
Eisenbahnen

(ITF) Anlässlich einer Ansprache auf dem Kongress der Vereinigung der Eisenbahnbeamten von Neuseeland führte der Minister für Verkehrs-

wesen einige Statistiken an, aus denen hervorgeht, dass die Eisenbahnen durch Austritt von 4 864 Bediensteten fast 20 Prozent ihres Personals verloren haben. Davon ereigneten sich 4 144 in den ersten 5 Dienstjahren, verglichen mit 720 im 6. bis 40. Dienstjahr. Nachstehend führen wir die Zahlen dieser Aus- tritte, gegliedert nach Dienstjahren, an:

1. Jahr	2 857
2. - 5. Jahr	1 287
6. - 10. "	391
11. - 15. "	160
16. - 20. "	137
21. - 40. "	32

RHODESIEN  
Verbesserung der Löhne und  
Arbeitsbedingungen der  
Eisenbahner

(ITF) Wie der der ITF ange- schlossene Rhodesische Eisen- bahnverband mitteilt, konnte im Rahmen der paritätischen Kommission für die Rhodesischen

Eisenbahnen ein Einvernehmen über die folgenden Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen erzielt werden:

- a. Abschaffung der separaten Teuerungszulage und Einbau der 21%igen Zulage in den Grundlohn (die frühere Zulage betrug 20%, das zusätzliche eine Prozent dient zur Deckung höherer Beiträge zu Pensions- und Krankenkassen, die sich aus der Erhöhung des Grundlohns ergeben). Bei einem etwaigen aussergewöhnlichen Ansteigen oder Absinken des Einzelhandelspreis-Indexes würde die Kommission die gesamte Lage einer neuerlichen Prüfung unterziehen.
- b. Mehrarbeit an Wochentagen wird mit dem 1 1/4fachen Lohn abgegolten u. z. für das gesamte Personal, wobei die Berechnung der Überstundenentlohnung des fahrenden Personals auf Grund eines siebenstündigen Arbeitstages erfolgt.
- c. Für Mehrarbeit an Sonntagen wird weiterhin die 1 1/2fache Entlohnung gewährt.
- d. Das Krankengeld für Lohnbedienstete für die ersten vier Tage erhöht sich auf 3/5 des täglichen Lohnes, einschliesslich der darin eingebauten 21%igen Zulage.
- e. Die Kinderzulage für das erste Kind erhöht sich auf £48 im Jahr für alle Bediensteten mit einer Grundentlohnung bis einschliesslich £1 000 im Jahre (nach Einbau der 21%igen Zulage). Bei einer Entlohnung von über £1 000 im Jahre beträgt diese Zulage weiterhin £40 für das erste Kind, für das zweite und jedes folgende Kind erhält das gesamte Personal weiterhin £24 im Jahre.
- f. Bei den Werkstätten von Bulawayo und Umtali wird ab 4. April 1955 versuchsweise auf 12 Monate die 43stündige Arbeitswoche eingeführt. Ergibt sich hieraus keine Steigerung der Produktivität, so erfolgt die Rückkehr zur 44-Stundenwoche. (Das langfristige Ziel der Gewerkschaft ist die allgemeine Einführung der 40-Stundenwoche.)

Die Kommission fasste ferner den Beschluss, die Britische Transport-Kommission um die Auswahl von zwei Fachleuten zu ersuchen, die sich nach Rhodesien begeben und die gesamte Lohnstruktur einer Prüfung unterziehen sollten.

Nachstehend bringen wir zum Vergleich einige Beispiele der früheren und jetzigen Entlohnung des Personals der rhodesischen Eisenbahnen:

	Jetziger Lohn bzw. Gehalt				Früherer Lohn bzw. Gehalt			
	£	s.	d.		£	s.	d.	
Bürodienst - Mindestgehalt	335	17	11	im Jahr	277	12	0	
Höchstgehalt	1.053	6	1	" "	870	10	0	
Stationsvorsteher - Mindestgehalt	842	15	4	" "	696	10	0	
Höchstgehalt	1.035	3	1	" "	855	10	0	
Maschinist - Mindestlohn	88	2	6	im Monat	68	14	0	
Höchstlohn	89	9	7	" "	73	19	0	
Lokführer resp. Triebwagenführer.....) Mindestlohn	76	13	1	" "	63	7	0	
Höchstlohn	89	9	7	" "	73	19	0	
Heizer auf Hauptverkehrs- linien.....) Mindestlohn	55	0	0	" "	45	9	0	
Höchstlohn	66	17	1	" "	55	5	0	

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

ISLAND

Ende des Transportarbeiterstreiks

(ITF) Nach einem 42tägigen Streik gelang es den isländischen Transportarbeitern, eine Reihe von Verbesserungen ihrer

Lohn- und Arbeitsbedingungen durchzusetzen, zu denen eine direkte Lohnerhöhung von ungefähr 10%, eine Erhöhung der Urlaubszulagen von 1% und eine 4%ige Erhöhung der Arbeitslosenunterstützung zählen.

Ursprünglich hatte der isländische Gewerkschaftsbund, der gegenwärtig unter kommunistischem Einfluss steht, für die ungelerten Arbeiter eine 30%ige Lohnerhöhung und für die ~~gelernten~~ <sup>gelernten</sup> eine 25%ige gefordert.

SCHWEDEN

Neuer Tarifvertrag für die Arbeiter im Strassentransport

(ITF) Der der ITF angeschlossene schwedische Eisenbahnverband meldet den erfolgreichen Abschluss von Tarifvertragsverhandlungen für seine im Strassen-

güter- und Personentransport beschäftigten Mitglieder. Auf Grund des neuen, zwischen dem Verband und der schwedischen Eisenbahnverwaltung, dem GDG-Konzern (eine Privatbahn mit eigenen Autobusbetrieben) und der Omnibusgesellschaft von Stockholm erhöhen sich die Löhne des bei diesen Betrieben beschäftigten Personals um durchschnittlich 11,8%. Die Erhöhungen der Löhne des Werkstättenpersonals betragen 13,3 bis 14,4%.

Im Rahmen des neuen Tarifvertrags erhöhen sich die Löhne von Omnibusfahrern in der Provinz um 77 bis 87 Kr. im Monat (21 = 14,50 Kr.), je nach der Lohnortsklasse, während ein LKW-Fahrer in Gruppe 3, der mittleren Lohngruppe, eine Lohnerhöhung um 74 bis 79 Kr. im Monat erhält.

Für Arbeit am Sonntag, der normalerweise ein arbeitsfreier Tag ist, wird der doppelte Lohn entrichtet, im Gegensatz zu dem früher bezahlten 1 1/2fachen Lohn.

HAFENARBEITER

FRANKREICH

Hafenarbeiter fordern Revision der Lohnstruktur

(ITF) Auf dem Kongress des der ITF angeschlossenen ~~Force~~ Ouvrière Hafenarbeiterverbandes, der vom 16. bis 17. April in Paris statt-

fand, wurden Resolutionen gebilligt, in denen eine Revision des gegenwärtigen Systems der Festsetzung der Löhne gefordert wurde, ferner eine Neuverteilung des nationalen Einkommens in Anbetracht der stetig ansteigenden Produktion, die den Anstrengungen der französischen Arbeiterschaft zu verdanken ist, und Opposition gegen die mit dem trügerischen Namen Leistungszulagen verschleierte, ~~raten-~~ <sup>raten-</sup>weise Zahlung der Löhne.

Weiters forderte der Kongress eine aufmerksame Überwachung der Anwendung der französischen Sozialgesetzgebung in Nordafrika und den übrigen überseeischen Gebieten.

KUBA

Gesetzgebung über die Verschiffung von Zucker als Massenladung

(ITF) Wir haben nunmehr von unserem Mitgliedsverband, dem kubanischen Landesverband der Seeleute und Hafenarbeiter, Einzelheiten

des von der kubanischen Regierung am 22. März 1955 erlassenen

Dekret über die Verschiffung von Zucker als Massenladung von allen Häfen des Landes.

Zu den wichtigsten Bestimmungen des Dekrets gehören die folgenden:

Während des Jahres 1955 sollen versuchsweise Verschiffungen von Zucker als Massenladung durchgeführt werden, wobei die Regierung die wirtschaftlichen Vorteile dieser Methode studieren wird. Sie wird ferner einen Teil etwaiger Profite, die sich aus der Anwendung dieser Methode ergeben, dem Ausbau der Handelsmarine oder der Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten widmen, im Hinblick auf die Lösung des Arbeitslosenproblems des Landes.

Die Verladung des Zuckers erfolgt in Säcken, die an Bord geöffnet und in die Luken ausgeleert werden.

Alle gesetzlichen Bestimmungen und Vereinbarungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über früher geltende Lohn- und Arbeitsbedingungen bleiben weiterhin in Kraft.

In jenen Häfen, in denen die Verschiffung von Zucker als Massenladung bisher nicht vorgeschrieben war, werden die Säcke weiterhin von den normalerweise in den Luken der Schiffe beschäftigten Arbeitern in Empfang genommen, geöffnet und ausgeleert, wobei die früher entrichteten Löhne in Kraft bleiben.

Die Bestimmungen des Dekrets finden gleicherweise Anwendung auf Zuckerproduzenten, Reedereien und Hafenbetriebe, sowie Eigner von zu der Verladung von Zucker verwendeten Fahrzeugen, wobei die Verladung in den gleichen Häfen wie bisher stattfinden hat.

Schliesslich wird in dem Dekret die Ermächtigung zur Errichtung einer Schlichtungskommission erteilt, die aus 2 Vertretern und Stellvertretern der Arbeitgeber und 2 vom Verband der Seeleute und Hafendarbeiter ernannten Vertretern und Stellvertretern besteht und deren Vorsitz der Leiter des Sekretariats für Seefahrt und Hafendarbeit des Arbeitsministeriums führt oder ein vom Arbeitsministerium nommierter Beamter.

Die Aufgabe dieser Kommission besteht in der Vermittlung und Schiedssprechung bei etwaigen Streitfällen, die sich aus der Auslegung oder Anwendung der Bestimmungen des Dekrets ergeben mögen.

#### SEELEUTE

##### GROSSBRITANNIEN

##### Neue Heuerverträge

(ITF) Auf Grund eines am 26. April veröffentlichten Übereinkommens erhöhen sich

die Heuern der britischen Seeleute, einschliesslich der vom Landesverband der Seeleute, dem Funkerverband und dem Verband der Schiffsoffiziere (Mitgliedsverbände der ITF) vertretenen, ab 30. Mai 1955 um durchschnittlich 7 1/2%. Eine Ausnahme bilden die Heuern der Ersten Offiziere auf Grosser Fahrt und der Zweiten Ingenieure mit Patent, deren Heuern sich um bis zu 12% erhöhen.

Die Heuern der Mannschaften in den verschiedenen Beschäftigungsgruppen erhöhen sich um 15s. bis £1.5.0. im Monat, im Falle von Schiffsjungen und Jungmännern <sup>und</sup> um £2.0.0. bis £2.12s.6d. im Monat für befahrenes Personal und ~~Matrosen~~ <sup>Matrosen</sup>. Ferner wurde ein neuer Dienst-

grad eingeführt, nämlich "adult deckhand" (über 20 Jahre), worunter Erwachsene zu verstehen sind, die als Deckpersonal zur See gehen wollen, jedoch nicht die Qualifikationen für den Befähigungsnachweis als "deckhand" aufweisen. Die Anfangsheuer des neuen Dienstgrades beträgt £25.10.0. im Monat und erhöht sich durch jährliche Zulagen, nach vierjähriger Dienstzeit, auf £29.10.0. Deckpersonal mit Befähigungsnachweis als Vollmatrosen erhält zusätzliche 10s. im Monat.

Als Beispiele der neuen Heuern führen wir die folgenden an:

<u>Deck- und Maschinenpersonal</u>	£	s.	d.
Junge (bis zu 6 Monaten Dienstzeit)	11	7	6
Junge (über 6monatige Dienstzeit)	12	0	0
Leichtmatrose (Jungmann)	17	15	0
Leichtmatrose	20	12	0
Heizer (erste 6 Monate Dienst auf See)	26	10	0
Vollmatrose oder "efficient deckhand", Trimmer (6 Monate oder mehr Dienst auf See), Heizer (befahren)	27	10	0
Bootsmann (Schiffe bis zu 8 000 t)	31	0	0
Schiffe von 8 000 bis 10 000 t	32	7	6
" " 10 001 " 12 000 t	34	2	6
" " 12 001 " 25 000 t	35	2	6
" über 25 000 t .....	36	15	0

Verpflegungs- und Bedienungspersonal

Messejunge (weniger als einjährige Dienstzeit auf See)	11	7	6
Messejunge (weniger als zweijährige Dienstzeit auf See)	13	15	0
Steward-Assistent	26	10	0
Steward 2. Kl.	27	10	0
Proviantverwalter	28	10	0
Obersteward (mit 20köpfigem Personal)	36	15	0

Neue Heuerverträge für die Schiffsoffiziere enthalten u. a. Bestimmungen über eine Erhöhung der Beitragsleistungen der Offiziere und Reeder zur Pensionskasse der Offiziere der Handelsmarine um 5%.

SCHWEDEN

Erhöhung der Heuern der Seeleute

(ITF) Von dem der ITF angeschlossenen Seeleuteverband haben wir nunmehr Einzelheiten des am

16. April unterzeichneten und am 26. April gebilligten Tarifvertrages erfahren. Wie wir bereits in No. 7/8 unseres Presseberichts vom 23. April mitteilten, beinhaltet der neue Tarifvertrag eine Erhöhung der monatlichen Entlohnung des Deck- und Maschinenpersonals um 10%. Die neuen Heuern gelten rückwirkend ab 1. Januar 1955.

Zu besonders wichtigen, in dem neuen Tarifvertrag enthaltenen Verbesserungen gehören, ~~außer~~ der durchschnittlich 10%iger Erhöhung der Heuern eine volle Entschädigung für Arbeit an Sonn- und Feiertagen und eine Erhöhung der Tankerzulage von 6 auf 8% der Grundheuer.

Als Beispiel der nunmehr entrichteten monatlichen Heuern können die folgenden gelten: Befahrer Tischler, Elektriker, Pumpenmann und Bootsmann 640 Kr. (Grundentlohnung für Mehrarbeit: Wochentage 4,27 Kr., Sonn- und Feiertage 8,53 Kr.); Schmierer 600 Kr. (4 Kr., 8 Kr.); befahrer Heizer, Alleinmaschinist, Vollmatrose 595 Kr. (3,97 Kr., 7,93 Kr.); und Leichtmatrose 395 Kr. (2,63 Kr., 5,27 Kr.). --Bei der angeführten Entlohnung für Mehrarbeit handelt es sich um die Grundentlohnung. Sie erhöht sich je nach der Zahlung der verschiedenen Zulagen, wie Tankerzulage, Zulage für Amerikafahrt, Grosse Fahrt, Dienstalters- und Zwei-Wachenzulagen.



SCHWEDEN

Streik der schwedischen  
Schiffsoffiziere

(ITF) Der Streik der schwedischen Schiffsoffiziere, der vor ungefähr einem Monat begann, als der Verband der Offiziere

einen Vermittlungsvorschlag über eine 7%ige Erhöhung lediglich der Anfangsheuern ablehnte, ist noch nicht beigelegt worden.

Den letzten Mitteilungen zufolge waren vorige Woche als Ergebnis der Arbeitsniederlegung ungefähr 35 Schiffe aufgelegt. Diese Arbeitsniederlegung erfolgte dadurch, dass die Schiffsoffiziere ihre Verträge kündigten, wobei die Kündigungsfristen beträchtliche Unterschiede aufweisen. Man erwartete jedoch, dass die Anzahl der in Mitleidenschaft gezogenen Schiffe sich über das ganze Wochenende auf mindestens 100 erhöhen würde, da die einmonatige Kündigungsfrist der Verträge der meisten Offiziere um den 20. Mai herum ablief.

Der Verband der Deckoffiziere, der im Gegensatz zu dem der Ingenieure nicht der ITF angehört, lehnte vor kurzem einen Vorschlag ab, dass der Konflikt durch freiwillige Schlichtung beigelegt werden sollte, u. z. mit der Begründung, dass eine Regelung grundsätzlich durch direkte Verhandlungen zu erfolgen hätte. Der Vorschlag war jedoch von den Reedern angenommen worden -- eine vollkommene Umkehr der Haltung, die sie früher eingenommen hatten.

Die schwedische Regierung hatte bereits zu verstehen gegeben, dass sie eine Gesetzesvorlage über ein obligatorisches Schiedsverfahren einbringen würde, falls auf anderem Wege keine Einigung zustande käme, und aller Wahrscheinlichkeit nach wird nun das Parlament zu entscheiden haben, ob dieser Weg eingeschlagen werden soll oder nicht.

Ein in der schwedischen Presse erwähnter interessanter Aspekt des Streiks besteht darin, dass gewisse Reeder Schiffsoffiziere aus andern Ländern als Streikbrecher angemustert haben.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

USA

Lohnverhandlungen für das  
Bodenpersonal der Eastern  
Airlines

(ITF) Die der ITF angeschlossene International Association of Machinists hat für rund 3 500 bei den Eastern Airlines beschäf-

tigte Monteure und anderes Bodenpersonal Erhöhungen der Entlohnung von 5 - 7 Cents pro Stunde ausgehandelt. Dadurch erfolgt die Angleichung der von dieser Luftverkehrslinie bezahlten Löhne an die der Capital, Northwestern, National, Trans World und United Air Lines. Die neuen Lohnsätze traten, ebenso wie bei den übrigen fünf Luftverkehrslinien, rückwirkend ab 1. Juli 1954 in Kraft.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Exekutivkomitee	Helsinki	13. und 14. Juni
Generalrat	Helsinki	15. bis 17. Juni
Konferenz über europäische Verkehrsfragen	Bern	12. und 13. September
Internationale Eisenbahnerkonferenz	Bern	14. bis 17. September