

## PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE  
OLD TOWN  
CLAPHAM  
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH  
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

11/12/13

1. Juli 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

#### Errichtung eines lateinamerikanischen Regionalbüros der ITF

vom 12. - 14. Januar 1955, in Mexico City ein lateinamerikanisches Regionalbüro der ITF eröffnet worden ist, mit der Aufgabe, die Tätigkeit der ITF unter den Transportarbeitern Lateinamerikas zu koordinieren und ihnen behilflich zu sein, engere Kontakte mit ihren Kollegen in andern Teilen der Welt herzustellen.

Den Eröffnungsfeierlichkeiten am 29. April wohnten u. a. Vertreter der Föderationen der spanischen Eisenbahner und Transportarbeiter im Exil bei, sowie der Generalsekretär und andere Vertreter der ORIT (der inter-amerikanischen Regionalorganisation des IBFG) und Vertreter des mexikanischen Gewerkschaftsbundes. In einer Botschaft des Generalsekretärs der ITF, Omer Becu, die wegen seiner Abwesenheit infolge bereits früher eingegangener Verpflichtungen verlesen wurde, betonte er die Bedeutung der in früheren Jahren aufgenommenen engen Verbindungen zwischen der ITF und den Transportarbeitern Lateinamerikas.

Insbesondere erwähnte Kollege Becu die Tatsache, dass bereits 1914 ein argentinischer Eisenbahnerverband der ITF angehörte, sowie die grosszügige Gastfreundschaft, die die Arbeiter Mexikos Edo Fimmen während seiner letzten Krankheit im Jahre 1942 gewährt hatte. Er brachte seine Überzeugung zum Ausdruck, dass Edo Fimmen, wenn er noch am Leben wäre, den Sitz des neuen Sekretariats nach Mexiko verlegt hätte.

(ITF) Es erfüllt uns mit grosser Genugtuung, berichten zu können, dass in Durchführung eines Beschlusses der Sitzung des Exekutivkomitees

Trifón Gómez, der Leiter des Sekretariats, unterstrich die bereits bestehende enge Zusammenarbeit zwischen der ITF und ORIT und erwartete in der nicht allzufernen Zukunft, dass sich das Regional-Sekretariat der ITF in eine Regionalorganisation der lateinamerikanischen Transportarbeiter verwandeln werde.

Sitzung des Exekutivkomitees  
der ITF

(ITF) Am 13. und 14. Juni fand in Helsinki eine Sitzung des Exekutivkomitees der ITF statt. Anwesend waren die Kollegen

A. Thaler (Österreich), R. Dekeyzer (Belgien), F. Laurent (Frankreich), H. Jahn (Deutschland), H. J. Kanne (Holland), I. Haugen (Norwegen), T. Gómez (Spanien), A. E. Lyon (USA), O. Becu (Generalsekretär) und P. Tofahrn (Stellvertr. Generalsekretär). Hans Jahn, Amtierender Präsident der ITF, der den Vorsitz führte, ehrte in bewegten Worten das Andenken des verstorbenen Kollegen Arthur Deakin, des britischen Mitglieds des Exekutivkomitees und Präsident der ITF zur Zeit seines Todes am 1. Mai dieses Jahres.

Zur Debatte gelangte u. a. die Frage der Koordinierung des europäischen Verkehrswesens, mit besonderer Bezugnahme auf eine gemeinsame Konferenz der Mitgliedsverbände der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport, die unter den Auspizien der ITF im September d. J. stattfinden wird. Man kam überein, dass auf dieser Sitzung ein Bericht über die zwischenstaatlichen Gremien behandelt werden sollte, die sich mit den Problemen der europäischen Integration und dem damit in Zusammenhang stehenden Problem der Koordinierung des europäischen Verkehrswesens beschäftigen und dass auf dieser Sitzung der erste Versuch der Festlegung einer gemeinsamen Politik der Transportarbeiter zur Koordinierung des Verkehrswesens unternommen werden sollte. Dieses Ergebnis der einleitenden Besprechungen würde nach Prüfung durch die davon berührten Sektionen der ITF Gegenstand einer weiteren gemeinsamen Diskussion anlässlich einer Konferenz im Zusammenhang mit dem Kongress der ITF im Jahre 1956 bilden, im Hinblick auf die Festlegung einer offiziellen Politik der Mitgliedsverbände der ITF in dieser Frage.

Im Laufe der Diskussion über den Tätigkeitsbericht für die erste Hälfte des Jahres 1955 wurden die Versuche gewisser Länder erwähnt, die Konvention über die zwischenstaatliche beratende Seefahrtsorganisation (IMCO) abzuschwächen. In Kreisen der Seeleute wird der Verwirklichung dieser Konvention in der vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen im Jahre 1948 gebilligten Form nach wie vor die grösste Bedeutung beigemessen. Diese Frage wird auf der Tagesordnung der in der nächsten Zeit stattfindenden Konferenz der Seeleutesektion der ITF stehen. Inzwischen werden die Organisationen der Seeleute dringend ersucht, weiterhin einen Druck auf die Regierungen auszuüben, um eine Schwächung der Konvention über IMCO zu verhindern.

Ferner wurde von der Absicht Kenntnis genommen, die deutsche Ausgabe der ITF-Zeitung zu verbessern und eine Broschüre über die Geschichte der ITF in arabischer Sprache zu veröffentlichen. Zur Kenntnis genommen wurde weiters die Aktion der Vereinigung der polnischen Offiziere der Handelsmarine in London, um den Boykott eines polnischen Schiffes, die "HEL", in Antwerpen herbeizuführen, um auf diese Weise die Vollstreckung des Entscheids des britischen Appellationsgerichtshofes zugunsten von polnischen Seeleuten, denen die polnische Regierung Kriegszulagen zubilligte, zu erzwingen. Die Bezahlung dieser Zulagen ist seit Kriegsende ausständig, ihre Höhe beläuft sich auf ungefähr £100 000, und sie wurden den polnischen Seeleuten von der während des Krieges in London exilierten polnischen Regierung zugesprochen. Dieses Versprechen wurde jedoch von der polnischen Regierung, die der Exilregierung folgte, nicht eingehalten.

Das Exekutivkomitee überwies die Behandlung dieser Angelegenheit dem Generalrat der ITF, der gegen Mitte der gleichen Woche in Helsinki zusammentrat, zur besonderen Beratung. Ein eingehender Bericht über diese Frage ist im Anhang zur vorliegenden Ausgabe des Presseberichts enthalten.

Das Exekutivkomitee nahm darnach einen Bericht über die Internationale Studienkommission entgegen, ein von kirchlichen Seemannsmissionen in den USA ins Leben gerufenes Gremium, dessen Zweck in der Förderung der Wohlfahrt der Seeleute auf internationaler Ebene besteht. Diese Körperschaft appellierte an die Regierungen, Reeder und Seeleute um ihre Unterstützung und hat eine internationale Konferenz im Laufe des Monats Juli nach Antwerpen einberufen. Das Exekutivkomitee der ITF fasste den Beschluss, die Arbeit der Internationalen Studienkommission im Auge zu behalten und einen Beobachter zu der Konferenz in Antwerpen zu entsenden.

Das spanische Mitglied des Exekutivkomitees erstattete einen ausführlichen Bericht über das im vergangenen April in Mexico City eröffnete Büro der ITF. Es wurden Beschlüsse über verschiedene Massnahmen gefasst, einschliesslich der Verbesserung der Veröffentlichungen der ITF in spanischer Sprache, im Hinblick auf eine möglichst wirkungsvolle Gestaltung der Arbeit des Büros in Mexico City. Eine beträchtliche Stärkung der Beziehungen zu den Transportarbeitergewerkschaften in lateinamerikanischen Ländern konnte ebenfalls zur Kenntnis genommen werden. Später im Laufe dieses Jahres wird unter den Auspizien der ITF eine Konferenz von Führern der Transportarbeitergewerkschaften lateinamerikanischer Länder stattfinden, von der man sich eine weitere Stärkung der Beziehungen zu diesen Gewerkschaften verspricht.

Mit besonderer Genugtuung nahm das Exekutivkomitee einen Bericht über die von der ITF im vergangenen April in Tokyo veranstaltete Asiatische Transportarbeiterkonferenz zur Kenntnis. Dieser Konferenz wohnten Vertreter von Transportarbeitergewerkschaften, sowohl von angeschlossenen als auch nicht-angeschlossenen, aus sieben asiatischen Ländern bei, und es wurde eine Reihe von Beschlüssen, die für die asiatischen Transportarbeiter von Bedeutung sind, gefasst, u. z.: Versammlungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen; die Anwendung des Internationalen Arbeitskodex in asiatischen Ländern; gewerkschaftliche Schulung und Bildung; Wohnbau; berufliche Fortbildung, und die Möglichkeit der Errichtung eines asiatischen Sekretariats der ITF.

Eine Reihe von Vorschlägen über Abänderung der Satzungen der ITF gelangte ebenfalls zur Debatte. Diese bezogen sich auf die Stimmenanzahl im Verhältnis zu den Mitgliedsbeiträgen, Vertretung durch Delegationen anderer Gewerkschaften auf Kongressen der ITF, Zusammensetzung des Exekutivkomitees und Vertretung im Generalrat der ITF. Es wurde ein Unterausschuss ernannt, der aus vier Mitgliedern besteht und dessen Aufgabe es sein wird, diese Angelegenheiten weiter zu studieren, um definitive Vorschläge auszuarbeiten, die dem nächsten Kongress der ITF unterbreitet werden sollen.

Schliesslich billigte das Exekutivkomitee die Aufnahme der folgenden Verbände in die ITF: Transportarbeiterverband der Philippinen, Verband der Hafentarbeiter von Mombasa, und bestätigte ferner offiziellen Beitritt der National Maritime Union of America und der Föderation der chilenischen Eisenbahner.

Sitzung des Generalrats  
der ITF

(ITF) Der Generalrat der ITF trat am 15. und 16. Juni d. J. in Helsinki zusammen. Auf der Sitzung

waren die folgenden Länder vertreten:

Österreich-Schweiz-Saar: A. Thaler, H. Düby, W. Svetelsky;  
Belgien-Niederlande-Luxemburg: R. Dekeyzer, H. J. Kanne,  
C. J. Leurs; Grossbritannien: D. S. Tennant; Kanada: F. H. Hall;  
Dänemark-Norwegen-Finnland-Island-Estland-Irland: E. Borg,  
I. Haugen, G. Widing; Frankreich: F. Laurent; Deutschland: H. Jahn,  
C. Kamp (Eisenbahner), A. Kummernuss, H. Hildebrand (Transportarbei-  
ter), F. Schreiber (Beobachter); Griechenland-Israel-Libanon:  
A. Thiopoulos; Japan: T. Nishimaki; Spanien: T. Gómez; Schweden:  
H. Blomgren; USA: A. E. Lyon (Eisenbahner); Hal Banks (Seeleute);  
Strassenverkehrssektion: H. J. Koppens; Sektion der Zivilluftfahrt:  
R. Lapeyre; ITF-Sekretariat: O. Becu (Generalsekretär), P. Tofahrn  
(Stellvertr. Generalsekretär).

Einige Mitglieder des Generalrats, darunter die britischen, konnten der Sitzung nicht beiwohnen, da sie durch wichtige Geschäfte in ihren Heimatländern verhindert waren. Den Vorsitz führte der Amtierende Präsident der ITF, Kollege Hans Jahn. Im Namen des Generalrats ehrte er das Andenken des verstorbenen Präsidenten der ITF, Kollege Arthur Deakin aus Grossbritannien, der am 1. Mai verstorben war und erinnerte an weitere Verluste, die die ITF durch das Tod verdienter Kollegen seit Anfang des Jahres erlitten hat: Harry A. Chappell, Kanada, S. Stolz, Belgien, Arie Kievit, Niederlande, Antonio Perez, Spanien, und Alan Manson, Grossbritannien.

Nachdem das finnische Mitglied des Generalrats die Genugtuung der finnischen Mitgliedsverbände über die Veranstaltung der Sitzungen des Exekutivkomitees und Generalrats in Helsinki zum Ausdruck gebracht hatte, gelangte der Tätigkeitsbericht des Sekretariats für das Jahr 1954 und der Zusatzbericht über die Tätigkeit von Januar bis Juni 1955 zur Debatte. Diese Berichte wurden einstimmig gebilligt, nachdem eine Diskussion unter besonderer Berücksichtigung der Frage der Koordinierung des europäischen Verkehrswesens stattgefunden hatte. Ferner nahm der Generalrat Kenntnis von Plänen, die zur Ausarbeitung einer gemeinsamen Politik der europäischen Verbände der Eisenbahner und anderer Transportarbeiter in dieser Frage führen sollen. Dazu gehört die Veranstaltung einer gemeinsamen Konferenz von europäischen Transportarbeiterverbänden im September dieses Jahres, der als nächster Schritt die Prüfung der Beschlüsse dieser Konferenz durch die in Frage kommenden Organisationen folgen wird und in einem späteren Stadium gemeinsame Diskussionen anlässlich des Kongresses der ITF im Jahre 1956.

Auf Ansuchen des Exekutivkomitees der ITF widmete der Generalrat seine besondere Aufmerksamkeit den bei belgischen Gerichtshöfen anhängigen Verfahren gegen das polnische Schiff "HEL", im Zusammenhang mit den ausstehenden Zahlungen von Kriegszulagen, die die polnische Regierung polnischen Seeleuten seit 1945 schuldet. Der Generalrat billigte einstimmig eine Resolution über diesen Gegenstand, in der seine Entrüstung über die Nichteinhaltung des Versprechens der polnischen Regierung zum Ausdruck gebracht wird. Der genaue Text dieser Resolution ist im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

Nach Billigung des Finanzberichtes 1954 beschäftigte sich der Generalrat mit der Frage der Beteiligung der ITF am Regionalfonds des IBFG. Aus der Diskussion ging hervor, dass man sich der Bedeutung der Förderung bzw. Schaffung echter Gewerkschaftsbewegungen in den unterentwickelten Gebieten voll und bewusst ist und dass die Arbeit, die sowohl der IBFG als auch die ITF, sowie andere internationale Berufssekretariate auf ihren einschlägigen Tätigkeitsgebieten leisten, richtig eingeschätzt wird. Demgemäss wurde eine Empfehlung über die Höhe der finanziellen Beitragsleistung gebilligt, die die Mitgliedsverbände über die ITF zum Regionalfonds des IBFG leisten sollten.

Weiters beschloss der Generalrat, einen Bericht von Vertretern der finnischen Verbände der Bordingenieure und Seeleute entgegenzunehmen, die beide der ITF angehören und die sich über zahlreiche Fälle von Ausschreitungen gegen finnische Seeleute in polnischen Häfen beschwerten. Diese Seeleute waren unter den fadenscheinigsten Vorwänden und ohne ordentliches Gerichtsverfahren verhaftet und Misshandlungen verschiedener Art unterworfen worden. Im Laufe der darauffolgenden Diskussion wurde auf die Tatsache hingewiesen, dass auch in anderen Teilen der Welt unter kommunistischer und anderer totalitärer Herrschaft Seeleute derartiger Behandlung ausgesetzt sind. Es wurde die dringende Forderung erhoben, dass sich die IAO und andere in Frage kommende Gremien der Vereinten Nationen dieser Angelegenheit annehmen sollten. Die folgende Resolution wurde gebilligt:

"Der Generalrat der ITF unterstützt die von den finnischen Mitgliedsorganisationen der Seeleute zum Ausdruck gebrachten Proteste gegen die vielen Fälle von Ausschreitungen gegen finnische Seeleute in polnischen Häfen. Er macht die öffentliche Meinung der Welt aufmerksam auf eine ähnliche schändliche Behandlung von Seeleuten in vielen anderen Teilen der Welt, wo kommunistische und andere totalitäre Regierungen die Gebote der elementaren Gerechtigkeit missachten und willkürlich erlassene Vorschriften auf harte und gehässige Weise gegen Seeleute angewandt werden.

Diese Ausschreitungen gegen die Seeleute bedeuten nicht nur eine Verletzung der Grundsätze der menschlichen Gerechtigkeit und Redlichkeit, sondern führen auch zu einer stetig anwachsenden Abneigung der Seeleute gegen Anmusterung auf Schiffen, die in den betreffenden Gebieten eingesetzt sind.

Der Generalrat der ITF fordert das Internationale Arbeitsamt auf, eine Untersuchung der Sachlage anzustellen und die Ergebnisse dieser Untersuchung sobald wie möglich zu veröffentlichen. Die ITF bietet dabei ihre uneingeschränkte Unterstützung an, indem sie sich bereit erklärt, Beweismaterial für die Ausschreitungen gegen Seeleute in den besagten Häfen zur Verfügung zu stellen.

Der Generalrat empfiehlt dringend, dass positive Schritte unternommen werden, um den Seeleuten in allen Häfen der Welt Bewegungsfreiheit und Achtung der Menschenrechte zuzusichern und den behindernden Massnahmen, die ihnen gegenwärtig das Leben unerträglich machen, ein Ende zu bereiten."

Über die Arbeit des in Mexico City eröffneten Regionalbüros der ITF für die lateinamerikanische Region und die asiatische Transportarbeiterkonferenz, beide im vergangenen April, wurde ausführlich Bericht erstattet. Der Generalrat billigte die Pläne für die Fortsetzung der Arbeit der ITF in den beiden Gebieten, einschliesslich der Veranstaltung einer Konferenz von Führern der Transportarbeitergewerkschaften lateinamerikanischer Länder in der nahen Zukunft und die Eröffnung eines Informationsbüros der ITF in Tokyo. Geplant ist ferner eine beträchtliche Ausweitung der Veröffentlichungen der ITF in den beiden Gebieten.

Nachdem das japanische Mitglied des Generalrats berichtet hatte, dass der japanische Landesverband der Seeleute für seine Mitglieder eine 15%ige Erhöhung der Heuern gefordert hatte, dass sich die japanischen Reeder jedoch trotz der guten Geschäftslage in der Schifffahrt ablehnend verhielten, beschloss der Generalrat, den japanischen Seeleuten in einer Botschaft seine Solidarität mit ihren Bemühungen um Verbesserung ihrer Heuern und Arbeitsbedingungen zur Kenntnis zu bringen und ihnen die weitgehendste moralische und materielle Unterstützung der ITF bei ihrem Kampfe zu versprechen.

Weiters fasste der Generalrat den Beschluss, in der nahen Zukunft eine Konferenz der Verbände der Arbeiter in der Binnenschifffahrt einzuberufen, auf der als eine der wichtigsten Fragen die Gleichstellung von Fahrzeit und Arbeitszeit zur Debatte gelangen soll. Die auf dieser Konferenz gefassten Beschlüsse würden anlässlich des auf Mitte 1956 anberaumten Kongresses der ITF einer weiteren Prüfung unterzogen werden.

An die Mitgliedsverbände wird das Ansuchen gerichtet werden, Diskussionsgegenstände für den Kongress der ITF 1956 vorzuschlagen. Ein in diesem Zusammenhang bereits unterbreiteter Vorschlag betrifft die Frage der Herabsetzung der Arbeitszeit auf Basis der 40-Stundenwoche bzw. der Fünftagswoche.

Schliesslich fasste der Generalrat den Beschluss, die der ITF angeschlossenen britischen Verbände einzuladen, Kandidaten für den durch den Tod des Kollegen Arthur Deakin am 1. Mai freigewordenen Sitz im Exekutivkomitee zu nominieren.

Im Einklang mit den satzungsgemässen Bestimmungen sollte das neue Mitglied nicht aus den Reihen der Eisenbahnerverbände stammen.

Konferenz der Sektion des Personals der Zivilluftfahrt (Bordpersonal), Stuttgart

(ITF) Einer der wichtigsten Gegenstände, die auf der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt (Bordpersonal) der ITF am 18. und 19. Juli in Stuttgart zur Debatte

gelangen, ist die Frage der Vertretung und Politik der ITF auf einer von der Internationalen Arbeitsorganisation auf das nächste Jahr anberaumten paritätischen Konferenz der Zivilluftfahrt.

Die Einberufung dieser Konferenz der IAO ist das direkte Ergebnis von Vorschlägen der ITF, die auf 1951 zurückgehen und in denen sie angeregt hatte, dass die IAO den Problemen des Personals der Zivilluftfahrt besondere Aufmerksamkeit widmen sollte. In einer von der Sektion Zivilluftfahrt (Bordpersonal) der ITF auf ihrer Konferenz im Juni 1953 gebilligten Resolution wurde die Errichtung der entsprechenden Maschinerie innerhalb der IAO gefordert, worauf der Verwaltungsrat des IAA im vergangenen November den Beschluss fasste, eine besondere, ausschliesslich Fragen der Zivilluftfahrt gewidmete Konferenz einzuberufen. Auf der Tagesordnung stehen die folgenden Punkte:

- a) Übersicht über die Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt;
- b) Die Arbeitszeit des Bordpersonals;
- c) Sicherheit des Einkommens des Bordpersonals bei Pensionierung oder dauernder Versetzung in den Bodendienst.

Die Stuttgarter Konferenz wird sich mit der Frage der reinen Flugzeit und Dienstzeit des Bordpersonals sowie mit der Altersversicherung beschäftigen. Weitere Punkte der Tagesordnung sind Kranken- und Unfallversicherung des Bordpersonals, und die IAO hat bekanntgegeben, dass gewisse Aspekte dieser Fragen in die Übersicht über die Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt einbezogen werden. Demgemäss werden die Vorbereitungen für die Konferenz der IAO in beträchtlichem Umfange auf der Stuttgarter Sitzung getroffen werden.

#### EISENBAHNER

BELGIEN  
Koordinierung des Verkehrs-  
wesens und soziale Probleme

(ITF) Im Mittelpunkt der Diskussionen auf dem Kongress der der ITF angeschlossenen Eisenbahner-

sektion des Verbandes des Personals öffentlicher Dienste vom 8. bis 11. Mai in Brüssel, standen die Probleme der Konkurrenz der Verkehrs-

träger sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Auf dem Kongress wurde das Zehnte Jubiläum der Gründung des Verbandes des Personals öffentlicher Dienste gefeiert, der 1945 als Interessenvertretung der wichtigsten Kategorien des Personals der öffentlichen Dienste Belgiens gegründet wurde.

Der belgische Verkehrsminister gab eine Übersicht über sein zukünftiges Arbeitsprogramm und kam auf die schwierige Lage zu sprechen, in der sich die belgischen Eisenbahnen gegenwärtig befinden und die auf hohe Betriebskosten und die Konkurrenz anderer Verkehrsträger zurückzuführen ist. Bei den Eisenbahnen sollen paritätische technische Kommissionen eingesetzt werden, wie sie bereits in andern Sparten der öffentlichen Dienste bestehen, um zu einer Erhöhung der Produktivität beizutragen. Ferner betonte der Minister die Notwendigkeit der Errichtung von Fortbildungsschulen für die Eisenbahner, der qualitativen Verbesserung des Wohnbaues und der Arbeitsplätze und appellierte an die Sektion, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln auf eine Erhöhung ihres Mitgliederbestandes unter den Bediensteten der belgischen Eisenbahnen hinzuwirken.

Der Generalsekretär der Sektion, Kollege Devaux, betonte ebenfalls die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger und erklärte, allen Transportarbeitern müssten die von den Eisenbahnern bereits errungenen Verbesserungen auf sozialem Gebiete zugutekommen und die Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse würde erträglicher werden, wenn auch den Arbeitern im Strassentransport höhere Löhne und eine kürzere Arbeitszeit zugestanden würden. Andere Redner forderten eine höhere Besteuerung der Strassentransportunternehmen zur Deckung der Kosten der Instandhaltung von Strassen und Parkplätzen, sowie eine Normierung der Ausrüstung der Eisenbahnen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass man sich in Belgien auf die Produktion von Dampflokomotiven konzentrierte, während diese jetzt durch Lokomotiven mit Diesel-, elektrischem und Turbinen-Antrieb ersetzt würden. Erwähnt wurde ferner die Konkurrenz der niederländischen und deutschen Transport- und internationalen Personenverkehrsdienste. Es wurde bekanntgegeben, dass der belgische Gewerkschaftsbund soeben eine besondere Transportkommission ernannt hatte, die am 3. Juni zum ersten Mal zusammentreten würde.

Zu den wichtigsten, vom Kongress gebilligten Resolutionen gehören die folgenden:

Eine Forderung, dass der Staat einen grösseren Teil der Ausgaben der Eisenbahnen für Altersversicherungen übernehmen sollte, (diese Ausgaben, die jetzt 57% der Löhne und Gehälter ausmachen und bis 1962 auf 62% ansteigen würden, stellen eine der grössten finanziellen Belastungen der Eisenbahnen dar);

Die obligatorische Einhaltung der Vorschriften über Betriebssicherheit und der Sozialgesetzgebung durch die Unternehmen des Strassenverkehrs und der Binnenschifffahrt, wie sie bereits von den belgischen Eisenbahnen eingehalten werden;

Die Errichtung paritätischer Ausschüsse für Betriebssicherheit und Ergänzungen;

Beibehaltung der Sozialversicherung der Eisenbahnen in ihrer gegenwärtigen Form, d.h. getrennt von der allgemeinen obligatorischen Versicherung, da die Tarifabbarung der Eisenbahnen umfassender ist (sie sieht keine Höchstgrenze für Beitragsleistungen oder Versicherungsleistungen vor); volle Unterstützung der Bemühungen des belgischen Gewerkschaftsbundes um Verbesserungen der gegenwärtig in der Privatwirtschaft geltenden Sozialversicherung und schliesslich möglichst umgehende, ab 1. Januar 1955 wirksame Vereinheitlichung aller Pensionen, berechnet auf Basis der am 1. Januar 1955 geltenden Lohn- und Gehaltssätze.

FRANKREICH

Eisenbahner fordern  
höheren Mindestlohn

(ITF) Zu den wichtigsten auf der Sitzung des Landesrates der der ITF angeschlossenen französischen Eisenbahnerföderation (FO)

vom 9. und 10. Juni in Paris erhobenen Forderungen gehören die folgenden:

Ein garantierter Mindestlohn in Höhe von Fr. 27 000 im Monat;

Eine allgemeine Erhöhung der Bezüge; eine Revision der Vergütungsgruppen unter Anerkennung der berufsmässigen Befähigung; eine fixe Neujahrszulage in Höhe von 14%; Ausgleich der Rentensätze;

Rückkehr zur 40-Stundenwoche ohne Kürzung der Bezüge;

Überführung des gesamten, ausserplanmässigen Personals in ein dauerndes Beschäftigungsverhältnis nach einjährigem Dienst mit ständiger Beschäftigung;

Ausweitung des Wohnbauprogramms zu angemessenen Mieten;

Verstaatlichung aller Verkehrsträger;

Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Netzes der französischen Staatsbahnen und die Erteilung von Genehmigungen für den Betrieb von bahneigenen Autobuslinien an die Staatsbahnen;

Intervention sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene zur Gewährleistung der Beteiligung der Gewerkschaften an der zukünftigen europäischen Verkehrsgemeinschaft.

Ferner brachte der Landesrat seine entschiedene Opposition gegen den gegenwärtigen, in Nordafrika herrschenden Terror und die dort verübten Gewalttätigkeiten zum Ausdruck und forderte den nicht-kommunistischen französischen Gewerkschaftsbund (FO) auf, auf soziale und wirtschaftliche Reformen zu dringen, insbesondere in Algerien und Marokko.

GROSSBRITANNIEN  
Lohnerhöhungen für  
das Lokpersonal

(ITF) Am 14. Juni endete der Streik der 65 000 Mitglieder des der ITF angeschlossenen Verbandes der Lokführer und Heizer (ASLEF).

Auf Grund des zwischen der ASLEF und der britischen Transportkommission erzielten Übereinkommens ist die Forderung des Lokpersonals nach höherer Entlohnung einem unabhängigen Schiedsrichter unterbreitet worden, dessen Entscheid sich alle Parteien sofort und ohne Widerspruch fügen werden. Das auf diese Weise zustande gekommene Übereinkommen beinhaltet daher zwei wichtige Zugeständnisse der Transportkommission: 1.) dass sie sich endlich bereit erklärte, zu verhandeln, bevor der Streik rückgängig gemacht worden war; 2.) dass sie den Grundsatz einer allgemeinen Erhöhung der Löhne der Lokführer anerkannte, während sie früher nur bereit gewesen war, den Lokführern auf "wichtigeren" Zügen Lohnerhöhungen und höhere Meilenzulagen zuzubilligen.

Der Entscheid des unabhängigen Schiedsrichters, Lord Justice Morris, wurde am 20. Juni veröffentlicht. Er sieht eine Erhöhung von 1s. bzw. 2s. pro Woche für das erste und zweite Jahr vor, während Lokführer, die den gegenwärtigen wöchentlichen Höchstlohn von £9 15s. erhalten, nach dreijähriger Dienstzeit weitere 3s. in der Woche erhalten. Den Heizern hat der Schiedsrichter jedoch keine Erhöhung ihrer Grundlöhne zugesprochen.



In einem offiziellen Kommentar zu dem Entscheid des Schiedsrichters erklärte der Verband der Lokführer und Heizer, er sei überzeugt, dass der Entscheid nach eingehender und sorgfältiger Erwägung der erhobenen Forderungen gefällt worden sei und stellt ferner fest: "Dieser Beschluss kann als ein Schritt auf dem richtigen Wege bezeichnet werden, insbesondere da es uns gelungen ist, eine Erhöhung der Grundlöhne des betreffenden Personals durchzusetzen, welche Angelegenheit Anlass zum Konflikt zwischen unserem Verband und der britischen Transportkommission gegeben hatte."

Nunmehr finden Diskussionen zwischen beiden Parteien über eine Erhöhung der Meilengelder statt, die in dem Übereinkommen ebenfalls vorgesehen ist.

USA  
Streikende Eisenbahner  
siegen auf der ganzen  
Linie

(ITF) Die Verbände des nicht-fahrenden Personals haben einen der bedeutungsvollsten Siege in der Geschichte der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung errungen.

Am 27. Mai unterzeichneten sie einen Vertrag mit der Louisville and Nashville Railway und zwei ihrer Tochtergesellschaften, demzufolge die Eisenbahngesellschaften die vollen Kosten der Spital- und ärztlichen Behandlung und Medikamente für ihre 25 000 Bediensteten in den "nicht-fahrenden" Verwendungsgruppen übernehmen. Mit diesem Vertrag fand der von 10 Verbänden des nicht-fahrenden Personals am 14. März ausgerufene Streik ein Ende, der am 9. Mai suspendiert worden war, nachdem man sich geeinigt hatte, die strittigen Fragen einem neutralen Schiedsrichter zu unterbreiten.

Von diesem Wohlfahrtsübereinkommen erwartet man weitreichende Auswirkungen für alle amerikanischen Eisenbahner. U. a. dürfte es den gegenwärtigen Bestrebungen der Verbände des nicht-fahrenden Personals, den Eisenbahngesellschaften die Gesamtkosten der Gesundheits- und Wohlfahrtsdienste anzulasten, beträchtlichen Auftrieb verleihen. Gegenwärtig werden diese Kosten zu gleichen Teilen von den Arbeitern und den Eisenbahnverwaltungen getragen.

Im Einklang mit dem schiedsgerichtlichen Entscheid sieht der Vertrag auch längeren bezahlten Urlaub, Bezahlung für Arbeit an Feiertagen und sonstige Leistungen vor.

Bei der Bekanntgabe seines Entscheids zugunsten der Verbände verwies der Schiedsrichter auf drei Faktoren: 1) die Einkünfte der Eisenbahnen zeigen eine ansteigende Tendenz und sie können sich daher leisten, höhere Löhne zu zahlen. 2) Eine immer grössere Anzahl von Arbeitgebern in der Privatwirtschaft im allgemeinen übernimmt jetzt die volle Deckung der Kosten derartiger Versicherungen und 3) der von der Louisville and Nashville Railway erhobene Protest gegen die Anschuldigung, dass sie auf ihre Arbeitnehmer "Zwang" ausgeübt hätte, um es zu veranlassen, die Hälfte der Kosten zu decken.

Wie die amerikanische Eisenbahnerzeitschrift "Labor" bemerkt, wurde die Eisenbahngesellschaft, was den letzten Punkt betrifft, durch den Entscheid beim Wort genommen, der die strittige Frage der Anwendung von "Zwang" dadurch aus der Welt schaffte, dass die Eisenbahnverwaltung nunmehr die gesamten Kosten zu decken hat.

Zugbegleitpersonal setzt  
höhere Löhne durch

(ITF) Der amerikanische Verband der Eisenbahnschaffner und Bremser (Order of Railway Conductors and Brakemen) hat in

seinem langen Kampf gegen eine ungerechte Lohnstruktur einen bedeutenden Sieg errungen. Als Ergebnis eines Vertrages mit den Eisenbahngesellschaften, der unter den Auspizien der nationalen



Schlichtungskommission zustande kam, erhält das Begleitpersonal von Güterzügen unter den 25 000 Mitgliedern des Verbandes eine abgestufte Erhöhung seiner Entlohnung. Durch diesen Vertrag konnte ein Streik vermieden werden, zu dem der Verband gegen "eine Eisenbahngesellschaft oder Eisenbahngesellschaften" aufgerufen hatte und dem fast 97% der Mitglieder des Verbandes zugestimmt hatten.

Der Vertrag, der am 16. Juni in Kraft trat, beinhaltet eine nach aufwärts abgestufte Erhöhung der täglichen Löhne der Schaffner und Bremser von Güterzügen, die sich nach der Anzahl von Wagen je Zuggarnitur richtet. Die im Vertrag vorgesehenen Lohnerhöhungen betragen: 1 - 80 Wagen 20 Cents; 81 - 105 Wagen, 55 Cents; 106 - 125 Wagen, 95 Cents; 126 - 145 Wagen, \$1,20; 146 - 165 Wagen, \$1,30, und weitere 20 Cents pro Tag für jede weitere Garnitur von 20 oder weniger Wagen. Vor dem Inkrafttreten dieser Lohnerhöhungen betrugen die täglichen Löhne von Schaffnern \$15,17 und Bremsern \$13,17.

Begleitpersonal von Personenzügen (Schaffner und Bremser), dessen tägliche Grundlöhne \$15,40, bzw. \$13,25 betrugen, erhalten auf Grund des gleichen Vertrages eine Erhöhung ihrer Löhne um 20 Cents pro Tag.

### TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

#### GROSSBRITANNIEN

#### Wahl des Generalsekretärs des Allgemeinen Transport- arbeiterverbandes

(ITF) Bei den Wahlen, durch die der neue Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union bestimmt wurde, erhielt der frühere stellvertretende Generalsekretär, Kollege A. E. Tiffin, die höchste Anzahl der abgegebenen Stimmen (267 019) und wurde auf diese Weise der Nachfolger des verstorbenen Kollegen Deakin, auf diesem äusserst wichtigen und verantwortungsvollen Posten an der Spitze einer der grössten Gewerkschaften der Welt.

Kollege Tiffin, ein ehemaliger Londoner Omnibusfahrer, ist seit 1930 Funktionär des Allgemeinen Transportarbeiterverbandes. Ursprünglich wurde er mit der Organisation einer Kampagne unter den Fahrern der Green Line Omnibusse betraut, wurde 1941 regionaler Organisationsreferent für London und Umgebung und 5 Jahre später zum stellvertretenden Generalsekretär ernannt. Er ist 59 Jahre alt und ein ehemaliger Vorsitzender des Londoner Gewerkschaftsrates und der Londoner Arbeiterpartei. Seit dem Tode des Kollegen Arthur Deakin fungierte er als amtierender Generalsekretär.

#### ÖSTERREICH

#### Lohnerhöhung für Speditonsarbeiter

(ITF) Die seit einigen Wochen geführten Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr und dem Fachverband der Speditonsunternehmer über die Lohnforderungen der Speditonsarbeiter konnten Ende Mai erfolgreich beendet werden.

Die Speditonsarbeiter aller Bundesländer, mit Ausnahme von Niederösterreich und Burgenland, erhalten eine Lohnerhöhung von zehn Prozent. Für die Speditonsarbeiter Niederösterreichs und Burgenlands wurde eine Lohnerhöhung von sechs Prozent vereinbart. Diese Sonderregelung wird nach Ablauf eines Jahres erneut Gegenstand von Verhandlungen sein. Die Kündigung des Kollektivvertrages der Speditonsarbeiter wurde zurückgezogen.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

BARBADOS

Neuer Tarifvertrag für  
Fahrer von LKWs und  
Lieferwagen

(ITF) Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Arbeiterverband von Barbados und der Vereinigung der Lebensmittelhändler ist ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen

worden, der vom 1. Mai 1955 bis 31. Dezember 1955 gilt und von beiden Vertragspartnern einer Revision unterzogen werden kann. In seinen Geltungsbereich fallen LKW-Fahrer und -Mitfahrer, Fahrer von Sattelschleppern und Lieferwagen und ihr Hilfspersonal.

Der neue Tarifvertrag sieht eine 44-Stundenwoche (5 1/2 Tage), einschliesslich Zustellungen, vor. Die Arbeitszeit dauert von Montag bis Freitag von 8 - 17 Uhr, mit einer einstündigen Ruhepause, und von 8 - 12 Uhr am Samstag. Das Personal von Firmen, die Donnerstag mittags schliessen, arbeitet Samstag von 8 - 17 Uhr, und Donnerstag von 8 - 12 Uhr.

Für Mehrarbeit wird ein 50%iger Lohnzuschlag gewährt.

GROSSBRITANNIEN

"Mörder-LKWs" auf  
britischen Strassen

(ITF) Vorige Woche richtete ein Abgeordneter der Arbeiterpartei im Unterhaus an den Verkehrsminister unter Bezugnahme auf die

Lastkraftwagen, die von der britischen Strassentransport-Kommission an private Eigentümer verkauft worden waren, die Einladung, sich auf eine nächtliche Fahrt auf den Strassen zu begeben, die ihm die Augen öffnen würde. Überall entlang den Hauptstrassen Grossbritanniens, erklärte er, könnte der Minister Hunderte von LKWs parken sehen, mit ihren Fahrern am Führersitz, die versuchen, ein paar Stunden Schlaf nachzuholen, weil sie Tag und Nacht arbeiten müssten.

Nach Ansicht des Abgeordneten müssten viele dieser Fahrzeuge als "Mörder-LKWs" bezeichnet werden. Die höchstzulässige Arbeitszeit während des Tages oder der Nacht betrage zwar 11 Stunden, viele Fahrer arbeiteten jedoch jetzt bis zu 18 Stunden -- mit tragischen Folgeerscheinungen.

Vor kurzem stellte sich bei einer Untersuchung der Umstände, unter welchen ein LKW-Fahrer bei einem Zusammenstoss ums Leben gekommen war, heraus, dass er von den letzten 110 Stunden seines Lebens 92 am Führersitz seines LKWs verbracht hatte. Die eigentlichen Schuldtragenden, erklärte der Abgeordnete, wären die Privatunternehmer, die derartigen Missbräuchen Vorschub leisteten.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

ÖSTERREICH

Erfolgreicher Abschluss für  
die Schiffsbediensteten

(ITF) Die Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr teilt mit, dass am 1. Juni die Verhandlungen über

die Lohnforderung der Schiffsbediensteten erfolgreich abgeschlossen werden konnten.

Die Bediensteten der österreichischen und der russisch verwalteten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, sowie die in den österreichischen Agentien beschäftigten Bediensteten der Continentalen Motorschiffahrt-AG, des Bayrischen Lloyd und der tschechoslowakischen und ungarischen Schiffahrtsgesellschaften erhalten eine Erhöhung des

Urlaubsgeldes von bisher einem halben auf einen ganzen Monatsgehalt, der Weihnachtsremuneration von bisher einem halben auf ein Drittel eines Monatsgehältes. Die Hafendarbeiter erhalten gleichfalls vier Normalwochenlöhne Urlaubsgeld und drei Normalwochenlöhne Weihnachtsremuneration, gegenüber früher je zwei Wochenlöhnen.

### HAFENARBEITER

#### GROSSBRITANNIEN

Streik der "Wilderergewerkschaft"  
in den Hafendarbetrieben zu Ende

(ITF) Der Streik der Mitglieder des Verbandes der Stauererarbeiten (National Amalgamated Union) in den

Häfen von London, Hull, Manchester und Liverpool hat ein Ende gefunden.

Dieser Streik, zu dem die NASDU aufgerufen hatte, um die Anerkennung der gewerkschaftlichen Zugehörigkeit von Hafendarbeitern in den Häfen im Norden Englands durchzusetzen, die die NASDU von dem der ITF angeschlossenen Allgemeinen Transportarbeiterverband "gewildert" hatte, hatte 5 Wochen gedauert. Der britische TUC, der die Mitgliedschaft des Stauererarbeitenverbandes wegen seiner "Wilderertätigkeit" suspendiert hatte, hatte seine Forderung wiederholt, dass der Verband der Stauererarbeiten a) sofort seine Mitgliederwerbung in den Häfen im Norden Englands einstellen müsste, b) keine weiteren Zusammenkünfte von abspenstig gemachten Mitgliedern des Transportarbeiterverbandes veranstalten sollte und c) die Einhebung von Mitgliedsbeiträgen dieser Mitglieder einstellen müsste. Der TUC erklärte sich bereit, seine Schlichtungskommission für Verhandlungen über die Anerkennung des Verbandes der Stauererarbeiten zur Verfügung zu stellen, falls er diese Bedingungen annahm. Zunächst hatte sich der letztgenannte Verband bereit erklärt, Punkt a) und c) zuzustimmen, hatte jedoch später entdeckt, dass sich "Missverständnisse" ereignet hätten und danach waren kaum nennenswerte Fortschritte zu verzeichnen.

Auf einer Versammlung am 21. Juni beschlossen die Londoner Hafendarbeiter jedoch schliesslich einstimmig, Montag, den 27. Juni die Arbeit wieder aufzunehmen. Vorher war bekanntgegeben worden, dass der TUC die vorübergehende Aufhebung der Mitgliedschaft des Verbandes der Stauererarbeiten rückgängig gemacht hatte. Dies bedeutete, dass die Schlichtungskommission des TUC nunmehr in der Lage ist, die gesamte Frage der dem Allgemeinen Transportarbeiterverband vom Verband der Stauererarbeiten abspenstig gemachten Mitglieder einer Prüfung zu unterziehen.

#### NIEDERLANDE

Hafendarbeiter kündigen  
Tarifverträge

(ITF) Nach längeren ergebnislosen Verhandlungen mit den Arbeitgebern über eine

Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen haben die der niederländischen Transportarbeiterorganisation (Mitglied der ITF) angeschlossenen Hafendarbeiter in Amsterdam und Rotterdam einstimmig beschlossen, die gegenwärtig in diesen beiden Häfen geltenden Kollektivverträge zu kündigen.

Zu den von der Föderation erhobenen Forderungen gehören die folgenden: Angleichung der Entlohnung sowohl von ständig beschäftigten Hafendarbeitern als auch den bei den Vereinigten Hafendarbetrieben beschäftigten, eingetragenen Hafendarbeitern in Rotterdam und Amsterdam; eine 12-stündige Ruhepause, Urlaubszulagen, längerer jährlicher Urlaub für Arbeiter mit längerer Dienstzeit, Erhöhung des Mindestlohnes und Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 46 1/2 Stunden.

USA

Erhöhung der Löhne der  
Hafenarbeiter von Chicago

(ITF) Die International Brotherhood of Longshoremen (AFL) hat in Chicago einen neuen Tarifvertrag mit zweijähriger Geltungsdauer ausgehandelt, der Erhöhungen der Löhne und verschiedene Verbesserungen der Arbeitsbedingungen beinhaltet. Mit diesem neuen Vertrag wurde einem 15tägigen Streik von etwa 350 Hafenarbeitern ein Ende bereitet.

Der Vertrag, der bis 15. Mai 1957 in Kraft bleibt, sieht eine Erhöhung der Stundenlöhne um 5 Cents und einen Beitrag der Arbeitgeber von 7 Cents pro Stunde zu einer Kranken- und Unterstützungskasse vor. In bezug auf die letztgenannte Kasse stehen noch nicht alle Einzelheiten fest, es wird jedoch angenommen, dass Lebensversicherungspolice in Höhe von \$1 000, Deckung von jährlichen Kosten von ärztlicher Behandlung und Arzneien in Höhe von \$300 und eine 26tägige Behandlung im Krankenhaus zu \$14 pro Tag inbegriffen sein werden.

Durch die Lohnerhöhung erhöht sich der Stundenlohn von Tagarbeitern auf \$1,98 und der von Nachtarbeitern auf \$2,03 pro Stunde.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Erfolgreiche Aktion der  
ITF gegen ein liberisches  
Schiff

(ITF) Im Rahmen der Kampagne gegen Substandard-Verhältnisse auf Panlibhonco-Schiffen wurde in Cardiff eine erfolgreiche Boykottaktion der ITF gegen das liberische Schiff "SOFIA", früher "OTTINGE" unternommen.

Das Schiff war gerade von der britischen Flagge an einen spanischen Reeder übertragen worden und führte eine spanische Besatzung. Auf Grund von Untersuchungen stellte sich heraus, dass die Heuer eines Vollmatrosen plus einer Pauschalentlohnung für Mehrarbeit weniger als £10 im Monat ausmachte. Ferner war das Schiff unterbemannt und es war behauptet worden, dass die Besatzung nur einmal im Tage Zutritt zu Trinkwasser hatte.

Die in Frage kommenden Mitgliedsverbände der ITF verhängten die Sperre über das Schiff, bis sich die Reeder bereit erklärten, einen Kollektivvertrag zu unterzeichnen, durch den britische Heuer- und Arbeitsbedingungen, Bemannungsnormen und die Einhaltung der Bestimmungen der einschlägigen internationalen Konventionen gewährleistet werden. Infolge der Boykottaktion verzögerte sich die Abfahrt des Schiffes um 3 Tage.

GROSSBRITANNIEN

Zusammenbruch des inoffiziellen  
Streiks der Besatzungen der  
Ozeandampfer

(ITF) Der mehrwöchige inoffizielle Streik der Besatzungen von britischen Ozeandampfern, an dem in erster Linie Bedienungs- und Verpflegungspersonal der Cunard-Linie beteiligt war, ist zu Ende.

Die Rückkehr zur Arbeit wurde beschleunigt, als der Ozeanriese "Queen Elizabeth" am 23. Juni auslief, trotz der verzweifelten Anstrengungen der streikenden Besatzungen in Southampton, die Besatzung der "Queen Elizabeth" zur Arbeitsniederlegung zu bewegen. Ein an die Seeleute in Glasgow gerichteter Appell um Solidaritätsaktionen blieb erfolglos und die Streikenden in den beiden betroffenen Häfen, Liverpool und Southampton, meldeten sich in grosser Zahl wieder zur Arbeit. Am 25. Juni war vom inoffiziellen Streik fast nur der Streikausschuss übriggeblieben und innerhalb weniger Tage suchten selbst seine Mitglieder wieder um Arbeit an.

Der Streik wurde von dem der ITF angeschlossenen Landesverband der Seeleute verurteilt, dessen Generalsekretär, Kollege Tom Yates, die Beschwerden als "bei den Haaren herbeigezogen" bezeichnet und an die Seeleute die Aufforderung gerichtet hatte, die von der Gewerkschaft ausgehandelten Verträge einzuhalten.

USA

Von den Reedern finanzierte  
Arbeitslosenunterstützung für  
amerikanische Seeleute

(ITF) Die der ITF angeschlossene National Maritime Union hat bei ihren Verhandlungen über neue Tarifverträge für Fahrgastschiffe und Trockenfrachter mit

den Reedern an der Atlantischen und Golf-Küste beträchtliche Erfolge zu verzeichnen gehabt. Das Übereinkommen kam zustande, nachdem die Mitglieder der an den Verhandlungen beteiligten Gewerkschaften, die NMU, die Marine Engineers' Beneficial Society, die American Radio Association und die National Organization of Masters, Mates, and Pilots unter der Parole "Kein Vertrag, keine Arbeit" einen dreitägigen Streik durchgeführt hatten. Der neue, von der NMU ausgehandelte Vertrag mit dreijähriger Geltungsdauer sieht einen vom Arbeitgeber finanzierten Arbeitslosenunterstützungsplan vor, ähnlich dem, der von den United Automobile Workers (CIO) unlängst mit Fords und General Motors, ausgehandelt wurde. Er enthält Bestimmungen über die Errichtung einer Kasse, die durch Beiträge der Arbeitgeber in Höhe von 25 Cents pro Tag je Arbeitnehmer finanziert wird. Die Gewährung der Leistungen der Kasse beginnt nach Ablauf eines Jahres, um eine Vermögensbildung zu ermöglichen. Hiermit im Zusammenhang stehende Einzelheiten regelt eine zu ernennende paritätische Kommission.

Ferner sieht der Vertrag eine Erhöhung der Beitragsleistung der Arbeitgeber von 75 Cents zur Pensions- und Unterstützungskasse um 25 Cents pro Tag vor und enthält eine Klausel, in der sich die Arbeitgeber verpflichten, eine Neufestsetzung der Entlohnung gewisser Verwendungsgruppen des Personals vorzunehmen. Ausserdem soll eine paritätische Kommission eingesetzt werden mit der Aufgabe, eine Reihe von Nebenleistungen (fringe benefits) einer Revision zu unterziehen, die die Gewerkschaften vor Jahren durchgesetzt hatte, als man in der Woche 56 Stunden arbeitete, im Gegensatz zu der heute geltenden 40-Stundenwoche.

Bei den inzwischen ebenfalls eingeleiteten Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für die Besatzungen der Tanker konnte jedoch noch keine Einigung erzielt werden. Hiervon werden rund 200 Tanker berührt und die Verbände der Schiffsoffiziere sind bemüht, die gleichen Vorteile zu erringen wie die, die von den Frachter- und Fahrgastschiffsreedern zugestanden worden sind. Bei den Tarifvertragsverhandlungen arbeiten alle vier Gewerkschaften enge zusammen und die NMU verleiht den übrigen Verbänden, die ihren Streik gegen die Tankerreeder fortsetzen, ihre Unterstützung.

#### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

KUBA

Entlassung von kubanischen  
Angestellten der KLM

(ITF) Die der ITF angeschlossene kubanische Föderation des Personals der Zivilluftfahrt hat beim kubanischen Arbeitsminister

gegen die willkürliche Entlassung von 11 kubanischen Angestellten der KLM Protest eingelegt, die unter dem Vorwand von wirtschaftlichen Einsparungsmassnahmen erfolgte, obwohl die Gesellschaft eine Anzahl von ausländischen Angestellten weiterbeschäftigt. Sollte die KLM auf ihrem Vorhaben beharren, so ist unser Mitgliedsverband entschlossen, an die kubanische Regierung und Zivilluftfahrtbehörden zu appellieren, der KLM die Konzession für Kuba zu entziehen.

SCHWEDEN  
Neue Tarifverträge für  
Personal der SAS

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Handelsangestellten hat uns Einzelheiten von vor kurzem unterzeichneten

Tarifverträgen für Kabinenpersonal und gewisse Vorwendungsgruppen des Bodenpersonals mitgeteilt. Alle diese Verträge treten rückwirkend ab 1. Januar d. J. in Kraft.

Der neue Tarifvertrag für Kabinenpersonal tritt an die Stelle von zwei früheren separaten Verträgen für Purser (Zahlmeister) und Stewardessen und regelt ausserdem die Gehälter und Arbeitsbedingungen der Stewards.

Das Anfangsgehalt eines Pursers beträgt nunmehr Kr. 870 (14=Kr.14,50) im Monat (früher Kr. 860) und erhöht sich nach achtjähriger Dienstzeit auf Kr. 1 475. Das frühere, nach 5 Jahren erreichte Höchstgehalt betrug Kr. 1 330. Nunmehr wird nach fünfjähriger Dienstzeit ein Gehalt von Kr. 1 400 erreicht. Ebenso wie gemäss dem früheren Vertrag werden von den Pursern nach Beendigung eines Jahres ununterbrochenen Dienstes mindestens 840 Flugstunden im Jahre verlangt.

Das neue Anfangsgehalt der Stewards beträgt Kr. 545 (505) und erhöht sich nach 5 Jahren auf 950 (880) Kr. Sie müssen nach wie vor nach Ablauf eines Dienstjahres mindestens 720 Stunden im Jahre fliegen, ebenso wie die Stewards, deren Anfangsgehalt Kr. 535 beträgt und sich nach 5 Dienstjahren auf Kr. 925 erhöht.

Die Flugdienstzulagen aller dieser drei Gruppen betragen Kr. 2.00 pro Stunde während des ersten Dienstjahres, darnach haben sie für Flugstunden, die 840, bzw. 720 im Jahre überschreiten, Anspruch auf eine Sonderzulage in Höhe von Kr. 4.00 pro Stunde. Früher wurde ab dem 3. Dienstjahr eine Zulage von höchstens Kr. 3.00 pro Stunde entrichtet.

Das neue Anfangsgehalt eines Flugdespatchers beträgt Kr. 980 (915) im Monat und erhöht sich nach 14 Jahren auf Kr. 1 660 (1 465) plus Zulagen von Kr. 85.00 und 130.00 im Monat bei Beförderung zum 2. bzw. 1. Flugdespatcher. Ebenso wie gemäss dem alten Tarifvertrag wird das Gehalt eines Oberdespatchers durch Einzelvertrag festgelegt.

Assistenten im Güter- und Personenabfertigungsdienst beziehen ein Anfangsgehalt von Kr. 765 (700) im Monat, das sich nach 10jähriger Dienstzeit auf Kr. 1280 erhöht. Das frühere Höchstgehalt von Kr. 1 115 wurde nach 12 Jahren erreicht.

USA  
Erfolgreiche luftverkehrsrechtliche  
Aktion zugunsten der  
Bordnavigatoren

(ITF) Der vor kurzem veröffentlichte Entwurf einer Verordnung der Zivilluftfahrtbehörde, in dem eine Begrenzung der Flugdienstzeit von Bord-

navigatoren auf 12 Stunden vorgeschlagen wird, stellt einen bemerkenswerten Erfolg der Sektion Luftverkehr des der ITF angeschlossenen amerikanischen Transportarbeiterverbandes (TWU) dar. Die Sektion Luftverkehr drängt seit 9 Jahren auf den Erlass einer derartigen Vorschrift, während welcher Zeit Bordnavigatoren für einen 12-28stündigen Flugdienst ohne Ablösung eingeteilt worden sind. Während andere Kategorien des Bordpersonals durch entsprechende Vorschriften geschützt wurden, ist diesem Übelstand bei den Navigatoren nicht abgeholfen worden. Bemerkenswert ist dabei, dass der Wortlaut des Entwurfes der obenerwähnten Vorschrift der gleiche ist wie der der Bestimmungen über die Begrenzung der Flugdienstzeit von Piloten, Bordfunkern und Bordingenieuren.

Erhöhung der stündlichen  
Flugzulagen der Piloten

(ITF) Die der ITF ange-  
schlossene Vereinigung der  
Verkehrspiloten (Air Line  
Pilots' Association) gibt

den Abschluss eines neuen Kollektivvertrages mit Eastern Air Lines, Incorporated, bekannt, der ab April 1955 in Kraft tritt. Die wichtigste Verbesserung betrifft eine Erhöhung der stündlichen Flugzulagen (das Gehalt der amerikanischen Piloten besteht aus Grundgehalt, stündlicher Flugzulage, Bruttogewichtszulage und Meilengeld). Die Erhöhungen bewegen sich zwischen \$0,40 - \$0,60 (Tagflüge) und zwischen \$0,60 - \$0,90 (Nachtflüge), je nach dem Flugzeugtyp. So beträgt z. B. die stündliche Flugzulage bei Flugzeugen mit einer Geschwindigkeit zwischen 275 und 300 Meilen pro Stunde \$6,30 (Tagflüge) und \$9,45 pro Stunde (Nachtflüge). Unter Tagflügen versteht man Flüge zwischen 6 Uhr und 18 Uhr, Ortszeit, und unter Nachtflügen alle Flüge ausserhalb dieser Zeit.

x

LETZTE MELDUNG

Wiederaufnahme der Arbeit  
in den Häfen Nordenglands

(ITF) Die Hafenarbeiter in  
Liverpool, Manchester und  
Hull haben soeben mit über-  
wiegender Mehrheit beschlos-

sen, ihren sechswöchigen Streik abubrechen und die Arbeit wieder aufzunehmen.

Der TUC hat angeordnet, dass die 10 000 Mitglieder des Verbandes der Stauereiarbeiter, die er dem Allgemeinen Transportarbeiterverband abspenstig gemacht hatte, diesem wieder eingegliedert werden müssten. Der Verband der Stauereiarbeiter, der zur Unterstützung seiner Forderung nach Anerkennung in den Häfen im Norden Englands zum Streik aufgerufen hatte, hat sich bereit erklärt, diesem Beschluss Folge zu leisten und seinen Mitgliedern die Wiederaufnahme der Arbeit zu empfehlen, vorbehaltlich weiterer Verhandlungen mit dem TUC.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Konferenz für Zivilluft- fahrt (Bodenpersonal)	Stuttgart	18. und 19. Juli
Konferenz über europäische Verkehrsfragen	Bern	12. und 13. September
Internationale Eisen- bahnerkonferenz	Bern	14. bis 17. September.

Anhang



vom 1. Juli 1955

---

BESCHLAGNAHME EINES POLNISCHEN SCHIFFES IN ANTWERPEN

(ITF) Hinter der Nachricht, dass ein polnisches Schiff, die "HEL", im Hafen von Antwerpen seit 31. Mai mit Beschlag belegt ist, steckt eine Geschichte, die auf das Jahr 1945 zurückgeht und die ganz klar die Haltung der kommunistischen Regierung gegenüber jenen Seeleuten widerspiegelt, die der Sache der Alliierten während des zweiten Weltkrieges in der polnischen Handelsmarine dienten.

Bei Kriegsbeginn gelang es den polnischen Reedereien, eine Anzahl ihrer Schiffe ins Ausland zu disponieren, bevor sie in feindliche Hände fielen und diese Schiffe wurden von der polnischen Exilregierung eingesetzt, obwohl sie laut Gesetz Eigentum der Reedereien blieben.

Im Jahre 1945 erliess die damalige polnische Regierung in London eine Verordnung, durch die etwa 600 polnischen Offizieren und Mannschaften für ihre während des Krieges geleisteten Dienste eine bei Ablauf ihrer Heerverträge fällige Kriegsdienstzulage zugesprochen wurde. Der Erlass dieser Verordnung erfolgte wenige Tage vor Anerkennung der polnischen kommunistischen Regierung.

Dem Erlass der polnischen Regierung wurde von den Reedereien stattgegeben, soweit er die an Land beschäftigten Arbeitnehmer betraf, aber den Besatzungen der Schiffe wurde die ihnen versprochene Kriegsdienstzulage nie ausbezahlt. Einschliesslich Zinsen und Kosten stehen diesen Besatzungen rund £100 000 zu.

Diese Angelegenheit wurde dem englischen Appellationsgerichtshof vorgelegt, durch dessen Entscheid die betreffenden polnischen Reedereien für die Zahlung der Kriegsdienstzulagen verantwortlich gemacht wurden. Da diese Reedereien jedoch über keinerlei Aktiva in Grossbritannien verfügten und keine ihnen angehörenden Schiffe britische Häfen anliefen, erwies sich die Vollstreckung dieses Urteils als unmöglich.

Die ITF wurde von der Vereinigung der Offiziere der polnischen Handelsmarine um ihre Unterstützung gebeten, angesichts der Tatsache, dass einige der polnischen Schiffe, gegen die eine Aktion unternommen werden konnte, von Zeit zu Zeit belgische Häfen anliefen. Die Vereinigung verwies auf die Möglichkeit, eines dieser Schiffe zu beschlagnehmen und im Hafen von Antwerpen anzuhalten, damit dieser Fall einem belgischen Gerichtshof vorgelegt und ein weiterer Versuch zur Einbringung der fälligen Entschädigung unternommen werden könnte. Demgemäss wurde diese Rechtssache einem von dem der ITF angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverband empfohlenen Rechtsanwalt übergeben, und gegen die "HEL" ist nunmehr das erforderliche Verfahren eingeleitet worden. Die Reederei, in deren Besitz sie sich befindet, schuldet ihrem früheren Personal rund £21 000.

Die polnische kommunistische Regierung hat selbstverständlich versucht, die belgischen Behörden auf diplomatischem Wege unter Druck zu setzen, jedoch ohne Erfolg. Die gesamte Frage der Haftung der Reederei für die ihrem früheren Personal geschuldeten Kriegszulagen ist dem belgischen Gerichtshof vorgelegt worden und bei der ersten Verhandlung entschied der Richter, dass keine triftigen Gründe für eine Freigabe der "HEL" vorlägen.

Wir hoffen, in der nächsten Ausgabe unseres Presseberichts über weitere Entwicklungen berichten zu können.

Anlässlich seiner Sitzung vom 15. und 16. Juni in Helsinki billigte der Generalrat der ITF die folgende Resolution über diesen Gegenstand:

"Der Generalrat gibt seiner Entrüstung darüber Ausdruck, dass polnischen Seeleuten die Kriegszulagen im Gesamtbetrage von £100.000 vorenthalten werden, die ihnen als Belohnung für ihre Dienste im Kriege zuerkannt wurden.

Der Generalrat unterstützt nachdrücklichst die von der Vereinigung polnischer Schiffsoffiziere in London in die Wege geleiteten Massnahmen, durch die die Vollstreckung des vom Britischen Appellationsgerichtshof gefällten Urteils gewährleistet werden soll, das den Anspruch der polnischen Seeleute auf die Kriegszulagen bestätigt. Er appelliert an die Sektion der Hafendarbeiter und die übrigen Sektionen der ITF, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln alle weiteren Massnahmen zu unterstützen, die erforderlich erscheinen mögen, damit den polnischen Seeleuten Gerechtigkeit zuteil werde."