



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. 15

18. Oktober 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.

ITF

Konferenz über
europäische Verkehrsprobleme

(ITF) Vom 12. bis 13. September traten in Bern unter den Auspizien der ITF Delegierte von 24 Verbänden der Eisenbahner,

Arbeiter im Strassentransport, Personentransport und der Binnenschifffahrt aus 19 europäischen Ländern zusammen, um europäische Verkehrsprobleme zu beraten.

Generalsekretär Omer Becu eröffnete die Konferenz und übermittelte die Grüße des amtierenden Präsidenten der ITF, Kollege Hans Jahn, der gleichzeitig sein Bedauern darüber zum Ausdruck brachte, dass es ihm infolge seines fortdauernden schlechten Gesundheitszustandes nicht möglich war, der Konferenz beizuwohnen. Zum Vorsitzenden wurde Kollege Hans Düby, Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gewählt. Als willkommener Gast wohnte auch Robert Bratschi, ehemaliger Präsident der ITF, der Konferenz bei.

Als Diskussionsgrundlage diente ein Bericht des Sekretariats, der sich ausführlich mit der komplexen Struktur und Tragweite des europäischen Verkehrsproblems auseinandersetzte, unter Bezugnahme auf die Notwendigkeit einer Integration und vor allem auf die aktive Beteiligung von Vertretern der ITF an der Arbeit der verschiedenen internationalen Gremien, die sich mit europäischen Verkehrsproblemen beschäftigen.

In dem Bestreben, zu einer rationellen Organisation des europäischen Verkehrswesens zu gelangen und um der Vernachlässigung der sozialpolitischen Belange der Transportarbeiter ein Ende zu bereiten, beantragte die Konferenz nachdrücklich die Errichtung einer ständigen europäischen Verkehrskommission wie sie der Europarat befürwortet hatte, in der die Gewerkschaften der Transportarbeiter vertreten sein sollten und deren Aufgabe unter anderem im Studium der sozialen Aspekte des europäischen Verkehrsproblems zu bestehen hätte.

Der Text der von der Konferenz über diesen Gegenstand gebilligten Resolution ist im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

Internationale Eisenbahner-
konferenz in Bern

Vom 14. bis 17. September dieses Jahres fand in Bern eine Konferenz der Eisenbahner Section der ITF statt. Zu den

wichtigen Fragen, die zur Debatte gelangten, gehörten: Unterstützung der freien Gewerkschaften, Koordinierung des Verkehrswesens, Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung der Eisenbahnen, periodische Prüfungen der Schärfe, Bestimmungen über die Besatzung von diesel-mechanischen, diesel-elektrischen und elektrischen Lokomotiven sowie die Anwendung von modernen Licht-Signalsystemen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes.

Die Konferenz billigte Resolutionen über die Förderung der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner in Nigeria und das Streikrecht der italienischen Eisenbahner.

Die Texte der von der Konferenz gefassten Beschlüsse und von ihr gebilligten Resolutionen sind im Anhang zum Pressebericht enthalten.

EISENBAHNER

FRANKREICH

Lohnverhandlungen
bei den Eisenbahnen

Wie der der ITF angeschlossene französische Eisenbahnerverband (Force Ouvrière) berichtet, sind gegenwärtig Verhandlungen mit den fran-

zösischen Staatsbahnen (SNCF) über eine allgemeine Lohn- und Gehalts-erhöhung für das gesamte Personal im Gange. Auf einer Zusammenkunft der paritätischen Lohnkommission der französischen Eisenbahnen am 19. September lehnten die Vertreter des FO Eisenbahnerverbandes die von der Eisenbahnverwaltung angebotene sofortige 5 %ige Erhöhung der Bezüge als unzureichend ab. Abgesehen von dieser Lohnerhöhung mit Wirkung vom 1. September 1955 wurden weitere stufenweise Erhöhungen der Bezüge um insgesamt 4% in den Jahren 1956 und 1957 sowie am 1. September 1955 und am 1. Januar 1956 zahlbare Produktivitätsanteile von 2% bzw. 1% angeboten. Unser Mitgliedsverband erklärte sich auch mit dem Zeitraum, auf den die vorgeschlagenen Lohnerhöhungen verteilt werden sollten, nicht einverstanden.

Zu den von den Vertretern der Eisenbahner unterbreiteten Gegenforderungen gehört eine Forderung nach einem monatlichen Mindest-Nettolohn von 30,000 frs. (£1 = 980frs.) und nach einer Neueinstufung der verschiedenen Verwendungsgruppen, um den Lohnabstand zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern wiederherzustellen.

INDIEN

Streikabstimmung
der Eisenbahnangestellten

(ITF) Das Aktionskomitee des Verbandes der Angestellten der indischen Eisenbahn beschloss auf einer Sitzung am

10. September in Bombay, in der ersten Novemberwoche eine Streikabstimmung zu veranstalten, falls den von den Angestellten erhobenen Forderungen nach besseren Gehalts- und Arbeitsbedingungen vom Eisenbahnministerium bis zum 31. Oktober nicht Rechnung getragen wird.

Die wichtigste Forderung der Angestellten betrifft eine Erhöhung der Anfangsgehälter, die sich gegenwärtig zwischen Rs. 55 - 130 bewegen auf Rs. 80 - 220. (1 rupee = 1s.6d.)

ITALIEN

Teilweise Konsolidierung
der Löhne der Eisenbahner

(ITF) Der der ITF angeschlossene italienische Eisenbahnerverband (SAUFI) gibt die nachstehend angeführten gegen-

wärtig entrichteten Jahreslöhne der verschiedenen Dienstgruppen des Personals der italienischen Staatsbahnen bekannt, die sich aus der teilweisen Lohnkonsolidierung gemäss Dekret vom 17. August 1955 ergeben.

Zu den früheren Lohnbestandteilen, die nunmehr gemäss dem Dekret mit den Grundlöhnen zusammengelegt worden sind, gehört die Teuerungszulage.

Als typische Beispiele der derzeitig entrichteten Jahreslöhne und Gehälter führen wir die folgenden an (in ital. Lire) - $\text{£}1 = 1,750 \text{ Lire}$

Stationsdienst: Oberstationsvorsteher: Anfangsgehalt 828,000, Erhöhung auf 840,000 (nach 1 Dienstjahr) und danach auf 852,000 (nach 4 Dienstjahren);
Stationsvorsteher: 660,000, 672,000 (2), 684,000 (2), 696,000 (2), 708,000 (3), 720,000 (3);
Rangiermeister: 420,000, 426,000 (2), 432,000 (2), 438,000 (2), 444,000 (2), 450,000 (2), 456,000 (2), 462,000 (3);
Rangierpersonal: 402,000, 408,000 (2), 414,000 (2), 420,000 (2), 426,000 (2), 432,000 (3), 438,000 (3)

Zugbegleitdienst: Schaffner: 414,000, Erhöhung auf 456,000 durch sieben in gewissen Zeitabständen entrichtete Steigerungsbeträge (gewöhnlich alle zwei Jahre);
Bremsler: 396,000, Erhöhung auf 438,000 durch fünf in zweijährigen Zeitabständen entrichtete Lohnerhöhungen und zwei in dreijährigen Zeitabständen.

Lokfahrdienst: Lokführer (1. Klasse): 486,000, 492,000 (1), 498,000 (1), 504,000 (2), 510,000 (2), 516,000 (2), 522,000 (3), 528,000 (3);
Lokführerassistent: 420,000, Erhöhung auf 462,000 durch sieben Lohnerhöhungen nach 2,2,2,3,3,3,3 Jahren;

Bau- und Bahn-
erhaltungsdienst: Schienen-Inspektor: 438,000, Höchstgehalt 486,000 (2,2,2,2,2,3,3,3);
Rottenführer: 420,000, Erhöhung auf 456,000 (2,2,3,3,3,3);
Ungelernte Arbeiter: 390,000 Erhöhung auf 426,000 durch sechs Lohnerhöhungen (2 in zweijährigen Zeitabständen und 4 in dreijährigen).

JAPAN

Höhere Altersversicherungen für das Personal der Privatbahnen

(ITF) Als Ergebnis eines am 9. September 1955 erzielten Uebereinkommens erhalten 70,000 japanische Eisenbahner im Dienste von 13 Privateisenbahngesellschaften höhere Altersversicherungen. Verhandlungen über eine neue Pensionsordnung für weitere 40,000 Eisenbahner im Dienste von kleinen und mittleren Privatbahnen sind noch im Gange.

KANADA

Lohnbewegung bei den kanadischen Eisenbahnen

(ITF) Die vierzehn Verbände des "nichtfahrenden" Eisenbahnpersonals in Kanada, die die Interessen von ungefähr 145,000 Arbeitnehmern vertreten, haben beschlossen, Forderungen nach höheren Löhnen und sonstigen Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen einzureichen. Diese Forderungen sollen den Eisenbahnverwaltungen Anfang November übermittelt werden. Die Geltungsdauer der gegenwärtigen Tarifverträge läuft am 31. Dezember 1955 ab.

Zu den neuen Forderungen gehören: eine Forderung nach einer 18 %igen Erhöhung der Entlohnung mit Wirkung vom 1. Januar; eine umfassende Kranken- und Sozialversicherung; Bezahlung für 3 zusätzliche Feiertage.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

FRANKREICH

Lohnerhöhungen für das Personal
der Pariser Autobusbetriebe
und Untergrundbahn

(ITF) Aufgrund eines vor kurzen unterzeichneten Abkommens zwischen der Pariser Personenverkehrsbehörde und Vertretern der Gewerkschaften der Arbeiter im Personentransport mit Ausnahme

der unter kommunistischer Leitung stehenden CGT, erhalten die Arbeitnehmer der Pariser Autobusbetriebe und Untergrundbahn eine sofortige Erhöhung ihrer Entlohnungen um 5%, die bis Ende 1957 stufenweise auf 9% erhöht wird. In die Lohn- und Gehaltssätze, die als Berechnungsgrundlage für die Altersversicherung dienen, sollen nunmehr auch gewisse Zulagen einbezogen werden.

Die FO Verbände nahmen entschieden Stellung gegen die Haltung der von den Kommunisten beherrschten CGT Föderation, die sich weigerte, das Abkommen zu unterzeichnen und ihre Mitglieder zu Streikaktionen veranlasste, durch die der Verkehr in der französischen Hauptstadt zwischen dem 14. und 21. September teilweise lahmgelegt wurde.

USA

Erfolge der Arbeiter der
New Yorker Personenverkehrsbetriebe

(ITF) Am 14. September dieses Jahres kam es zur Unterzeichnung eines wichtigen neuen Tarifvertrages, durch den etwa

37.000 Arbeitnehmer der Personenverkehrsbetriebe von New York-City Erhöhungen ihrer Löhne um 17 cents pro Stunde erhalten.

Aufgrund des Vertrages wird rückwirkend ab 15. März eine Erhöhung der Stundenlöhne um 7 cents gewährt, eine weitere Erhöhung um 7 cents ab 1. Juli 1956 und eine endgültige Erhöhung um 3 cents, die am 1. Juli 1957 fällig ist. Der neue Tarifvertrag gilt bis zum 31. Dezember 1957.

Der Transportarbeiterverband (TWU) hatte für seine bei den New Yorker Verkehrsbetrieben beschäftigten Mitglieder im Juli 1954 eine Lohnerhöhung um durchschnittlich 8,7 cents pro Stunde durchgesetzt, durch die sich der Durchschnittslohn auf \$ 1,97 erhöhte.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Binnenschiffer fordern
höhere Mindestlöhne

(ITF) Eine paritätische Kommission beschäftigt sich derzeit mit einer von den belgischen Binnenschiffern erhobenen

Forderung nach einer Erhöhung des Mindeststundenlohnes der auf gewissen Schiffstypen beschäftigten Arbeitnehmer auf b.frs. 20 (ungefähr 3s.). Ferner fordern die Binnenschiffer eine Erhöhung der Schmutzzulage.

NIEDERLANDE

Forderungen der Binnenschiffer
nach besseren Lohn- und
Arbeitsbedingungen

(ITF) Der der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband teilt mit, dass er die Reeder im Namen seiner in der Binnenschiffahrt tätigen Mitglieder

von einer Reihe von Forderungen in Kenntnis gesetzt hat, die bei den demnächst beginnenden Lohnverhandlungen als Diskussionsgrundlage dienen werden.

Zu den Angelegenheiten, über die verhandelt werden soll, gehören: Arbeitszeit auf der Fahrt, höhere Entlohnung für Sonntagsarbeit, Erhöhung der Bezüge von Inhabern von Schiffsführer-Patenten oder Diplomen in der Rheinschiffahrt, Bezahlung der Reisespesen bei Erkrankung im Auslande und Bezahlung von Fahrspesen mindestens einmal im Jahr zu Ostern, Pfingsten oder Weihnachten, um den Binnenschiffern einen Besuch ihrer Familien zu ermöglichen.

HAFENARBEITER

INDIEN

Bericht über Projekte
von Garantie-Lohnordnungen

(ITF) Die von der indischen Regierung im Januar 1955 eingesetzte Untersuchungskommission, die in den Häfen von Kalkutta,

Bombay und Madras eingeführte Garantie-Lohnordnungen überprüfen sollte, hat nunmehr einen Bericht über das Ergebnis ihrer Untersuchungen veröffentlicht.

Zu den Empfehlungen der Kommission gehören: ein allmählicher Übergang zur monatlichen Registrierung von Hafendarbeitern im Interesse einer grösseren Regelmässigkeit der Beschäftigung und erhöhten Leistungsfähigkeit; bezahlter Urlaub für alle registrierten Hafendarbeiter; möglichst weitgehende Ablehnung von Mehrarbeit, ausgenommen am Ende von Schichten und ihre Beschränkung auf zwei Stunden je Schicht; Einführung von Garantie-Lohnordnungen für an Land beschäftigte ungelernete Arbeiter und Ersetzung des gegenwärtig in den drei Häfen üblichen Zeitlohnsystems durch ein Akkordlohnsystem.

Die letztgenannte Empfehlung der Kommission hat unter den Verbänden der Hafendarbeiter von Bombay beträchtliche Bestürzung hervorgerufen. Wie erinnerlich sein dürfte, hatten sich die Hafendarbeiter von Bombay bereits früher im Laufe dieses Jahres entschieden gegen eine ähnliche Empfehlung zur Wehr gesetzt, die von einem von der Regierung eingesetzten Schiedsgericht ausgegangen war, das sich mit der Untersuchung eines Arbeitskonfliktes zwischen den Hafendarbeitern von Bombay und der dortigen Hafenbehörde beschäftigt hatte. Seither haben Vertreter der Hafendarbeiter in dieser Angelegenheit beim indischen Verkehrsministerium mehrfach dringende Vorstellungen erhoben.

SEELEUTE

GROSSBRITANNIEN
Seeleuteverband verlangt
Kürzung der Arbeitszeit

(ITF) Der der ITF angeschlossene Landesverband der Seeleute (NUS) fordert eine Revision des Abkommens über die Arbeitszeit

der Mannschaften im Bedienung- und Verpflegungsdienst aller Kategorien von Schiffen, des Deckpersonals von Schiffen auf grosser Fahrt mit zweiwachen Dienst und der Deck- und Maschinenraumabteilungen von Schiffen im Küstenverkehr.

Ferner hat der Verband die Frage der Verpflegungskosten während des Urlaubs aufgeworfen. Der National Maritime Board ist von den Forderungen des Verbandes in Kenntnis gesetzt worden und man erwartet die Antwort der Reeder in ungefähr drei Wochen.

IRISCHER FREILSTAAT

Angestellte fordern
höhere Gehälter

(ITF) Der der ITF angeschlossene irländische Transportarbeiterverband hat im Namen seiner Mitglieder, die als Angestellte

der British & Irish Steam Packet Company beschäftigt sind, eine Forderung nach Erhöhung der gegenwärtig entrichteten Mindest- bzw. Höchstgehälter erhoben, und zwar von £170 bzw. £573.15.0 im Jahre auf £211.10.0 bzw. £663.17.6.

Da die Reeder diese Forderung abgelehnt haben, wurde sie dem Schiedsgericht unterbreitet. Die Empfehlungen des Schiedsgerichtes sollen demnächst bekanntgegeben werden.

USA

Neuer Tarifvertrag für
Köche und Stewards in Alaska

(ITF) Der Verband der Köche und Stewards, ein Mitgliedsverband des Pacific District der der

ITF angeschlossenen Seafarers' International Union of North America, gibt bekannt, dass ein Uebereinkommen über einen neuen Tarifvertrag mit der Alasca Steamship Company zustande gekommen ist, der nunmehr

den Mitgliedern des Verbandes zur Billigung vorliegt.

Obwohl ausführliche Einzelheiten des Vertrages noch nicht bekannt sind, steht fest, dass er eine Erhöhung der Löhne und Entlohnung für Mehrarbeit beinhaltet sowie die Einführung des Achtstundentages in allen Häfen anstelle lediglich des Heimathafens wie in früheren Verträgen.

Die Lohnerhöhungen treten rückwirkend ab 1. Juni in Kraft und belaufen sich auf über \$50, wobei zum Beispiel ein Obersteward \$92 im Monat mehr erhält. Ausserdem tritt eine Erhöhung der Zulage für Unterkunft und Verpflegung in Kraft.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

INDIEN

Geplante Fusion von

Organisationen der Piloten

(ITF) Anlässlich der Jahrestagung der Vereinigung der indischen Piloten am 24. August dieses Jahres in Bombay

gelangte ein Vorschlag zur Debatte, die Vereinigung der Indischen Piloten (Indian Pilots' Guild) und die Vereinigung der Indischen Verkehrspiloten (Indian Air Line Pilots' Association) zu einer Föderation der Zivilluftfahrt zu fusionieren. Diese Föderation würde dann in zwei Fachabteilungen für Piloten, der Air India International und der Indian Airlines Corporation gegliedert werden. Diesem Vorschlag lag die Erwägung zugrunde, dass die Probleme mit denen sich die Piloten der beiden staatlichen Luftverkehrslinien auseinandersetzen haben, beträchtliche Unterschiede aufweisen. Die Föderation würde als der bevollmächtigte Sprecher in allgemeinen Angelegenheiten der indischen Piloten auftreten können, mit den innerbetrieblichen Beziehungen beider Luftverkehrslinien würden sich jedoch die beiden Fachabteilungen getrennt beschäftigen können.

Nach der Diskussion des Berichtes des Generalsekretärs befürwortete die Konferenz die folgenden Massnahmen:

- a) im Hinblick auf die Bereitstellung von Verkehrsmitteln für in Bombay ansässige Mitglieder gemäss dem in Kalkutta üblichen Brauch;
- b) Aufnahme von Verhandlungen mit den Arbeitgebern im Hinblick auf die Regelung der Flug- und Flugdienstzeit, um Ermüdungserscheinungen bei den Piloten vorzubeugen;
- c) es ist zu gewährleisten, dass der betreffende Pilot zu jeder offiziellen Untersuchung von schwerwiegenden Flugunfällen herangezogen wird.

Insgesamt sind bei den indischen Luftverkehrslinien rund 380 Piloten beschäftigt.

Forderungen

des Bodenpersonals

(ITF) Der Generalrat der 6,800 Mitglieder zählenden Air Corporations Employees' Union - der Verband des Bodenpersonals

der beiden indischen Luftverkehrslinien - billigte vor kurzem Resolutionen in denen gefordert wird:

- a) möglichst umgehende Anerkennung des Verbandes durch die Air India International;
- b) monatliche Beförderung bzw. Beförderung zu ermässigten Preisen des Personals der Air India International auf den Kursen;
- c) Bereitstellung von Wohnungen für das Personal und Entrichtung einer besonderen Ausgleichszulage für in Assam stationiertes Personal.

USA

Boycott der Mehrarbeit

bei den Pan American World Airways

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) mitteilt, ist

auf allen Kursen der Pan American World Airways ein Boycott der Mehrarbeit in Kraft getreten, als bei den Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag für etwa 6,000 Mechaniker, Flughafenstewards und

Bedienungs- und Instandhaltungspersonal keine Fortschritte erzielt werden konnten.

Wir erfahren ferner, dass sich 98% des vorerwähnten Personals bei einer Streikabstimmung am 30. August 1955 jederzeit nach Ablauf der Geltungsdauer des alten Kollektivvertrages am 31. August 1955 zu einem Streik bereit erklärten. Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag, denen die nationale Schlichtungsstelle ihr sorgfältiges Augenmerk zuwendet, sind aufgenommen worden, und der Verband antwortete auf die Behauptung der Luftverkehrslinie, dass eine Streikabstimmung während eines Schlichtungsverfahrens gesetzwidrig sei, mit der Erklärung, es handle sich hierbei vielleicht nicht um das übliche Verfahren, einer solchen Aktion stehe jedoch an und für sich nichts im Wege. Der Verband forderte unter anderem:

Für das Bodenpersonal

1. Eine umfassende Regelung der Entlohnung und des Anwendungsbereiches für alle innerhalb der USA und ihren Hoheitsgebieten im Ausland geleisteten Instandhaltungsarbeiten sowie Instandhaltungsarbeiten auf allen ausländischen Flughäfen, in denen sie von Pan America World Airways verlangt werden.
2. Ein vertraglich festgelegter garantierter Jahreslohn für arbeitsloses Personal.
3. Eine umfassendere, von der Luftverkehrslinie zu finanzierende Altersversicherung.
4. Kosten der Uebersiedlung von Personal zu Lasten der Luftverkehrslinie.
5. Dreifache Entlohnung für Arbeit an Feiertagen.
6. Unentgeltliche ärztliche Behandlung im Ausland.
7. Dreitägiger bezahlter Urlaub bei Todesfällen in der Familie.
8. Zulagen in Höhe von 10 cents bzw. 15 cents pro Stunde für Nachmittags- und Nachtschicht.
9. Die Erhöhung der Stundenlöhne um 18 cents.
10. 30stündige Arbeitswoche.

Für das Bordpersonal

1. Erhöhung der monatlichen Entlohnung um \$45.
2. Eine umfassende vertragliche Regelung der Einstufung der verschiedenen Verwendungsgruppen des Personals, einschliesslich eines ausdrücklichen Verbots der Ueberschreitung des Kompetenzbereiches von leitendem Personal.
3. Entlohnung aufgrund einer monatlichen Norm von 70 Flugstunden.
4. Eine umfassendere, von der Luftverkehrslinie zu finanzierende Altersversicherung.
5. Vertragliche Regelung der Mindestzahl des Bordpersonals je Kurs gemäss Nutzlast.
6. Sonderzulage für Bordstewards bzw. -stewardessen, wenn von ihnen das Servieren von Mahlzeiten am Boden verlangt wird.
7. Einbeziehung von ^{in Seattle} stationierten Bordstewards bzw. -stewardessen in den Geltungsbereich des Hafnarbeitergesetzes.
8. Vertragliche Regelung der Bereitstellung einer Sitzgelegenheit für jedes Mitglied des Bedienungspersonals an Bord des Flugzeuges.
9. Aufnahme einer Bestimmung, der zufolge das Bordpersonal einer Zone durch Mehrheitsbeschluss entscheiden kann, ob der Einsatz turnusmässig abwechseln oder dem Dienstalder nach eingestuft werden soll, in den Tarifvertrag.
10. Gewährleistung einer Mahlzeit und angemessenen Zeit hierfür unmittelbar nach jeder dem technischen Bordpersonal servierten Mahlzeit.

Neuer Kollektivvertrag für das
Bedienungs- und Verpflegungs-
personal der KLM

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) meldet die Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal der KLM,

der bis 14. Oktober 1956 in Kraft bleibt.

Das Uebereinkommen kam nach langwierigen Verhandlungen zustande, die den Höhepunkt des Kampfes um Anerkennung der Gewerkschaft bildeten und in dessen Verlauf durch einen eintägigen Streik am 2. Juli 1955 eine Vertretungswahl am 7. Juli 1955 erzwungen wurde.

Der neue Kollektivvertrag sieht vor:

1. Anerkennung der Gewerkschaft und Regelung ihres Zuständigkeitsbereiches.
2. Arbeitsplatzbewertung und Regelung der Verteilung der Arbeit.
3. Zulagen für unregelmässige Schicht und Spätschicht in Höhe von 7 bzw. 12 cents.
4. Bis zu drei Wochen Urlaub.
5. Urlaub im Krankheitsfalle und bei Unfällen.
6. Neunwöchige Kündigungsfrist.
7. Umfassende arbeitshygienische und Sicherheitsvorkehrungen.
8. Wöchentliche Bezahlung der Löhne.
9. Obligatorischer Beitritt zur Gewerkschaft nach Ablauf einer bestimmten Frist (union shop) und automatischer Abzug der Mitgliedsbeiträge.
10. Regelung des Beschwerde- und Schlichtungsverfahrens.
11. Erhöhung der Entlohnung um durchschnittlich 10 cents pro Stunde rückwirkend ab 4. Juli 1955 (diese Lohnerhöhung gilt zusätzlich zu einer allgemeinen 10 %igen Erhöhung, die die Luftverkehrslinie im vergangenen April absichtlich gewährte, um das Personal der Gewerkschaft abspenstig zu machen).
12. Aufrückung in die nächsthöhere Vergütungsgruppe nach drei anstatt wie bisher nach vier Jahren mit garantierten Erhöhungen alle sechs Monate.

LETZTE MELDUNGEN

Trifón Gómez gestorben

Mit tiefstem Bedauern meldet die ITF das Ableben des Koll. Trifón Gómez, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF und Leiter ihres latein-amerikanischen Regionalbüros in Mexico City, der dort nach kurzer Krankheit am 8. Oktober dieses Jahres im Alter von 67 Jahren einem Anfall von Koronarthrombose erlag.

Der am 3. Juli 1888 geborene Kollege Gómez trat der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner seines Heimatlandes Spanien in früher Jugend bei und wurde 1915, im Alter von 27 Jahren, Generalsekretär der Eisenbahnergewerkschaft Nordspaniens. Die Aktion dieser Gewerkschaft anlässlich ihrer Beteiligung am Generalstreik des Jahres 1917 unterstand seiner Leitung. Sie kostete ihn seinen Posten bei der Eisenbahn, und er sah sich gezwungen, nach Frankreich zu fliehen, bis 1918 eine Amnestie ausgerufen wurde.

Nach seiner Rückkehr nach Spanien wurde er zum Generalsekretär des Landesverbandes der Eisenbahner gewählt, welches Amt er bis Juli 1934 innehatte. Während dieser Zeit begann seine enge persönliche Freundschaft mit Edo Fimmen. Auf Einladung des Kollegen Gómez wohnte Edo Fimmen Konferenzen und Tagungen in Spanien bei und besuchte ihn später in den Jahren 1937 und 1938 auf wichtigen Missionen im Zusammenhang mit der Hilfeleistung der ITF an die Republikanische Regierung während des Bürgerkrieges.

Kollege Gómez war seit 1920 Mitglied des Exekutivkomitees des spanischen Gewerkschaftsbundes und wurde 1932 Stellvertretender Generalsekretär dieser Organisation. Ab 1931 gehörte er dem Stadtrat von Madrid an und vertrat Madrid auch als Abgeordneter im Parlament.

Während des spanischen Bürgerkrieges wurde ihm das Generaldirektorat für Lebensmittelversorgung unterstellt, und er wurde von der Republikanischen Regierung zum Generalquartiermeister des Heeres ernannt. Nach der Niederlage der Republikanischen Armee floh Kollege Gómez auf dem Luftwege nach Tunis und begab sich danach nach Frankreich, wo er wieder mit seiner Frau vereint wurde, die sich dem Flüchtlingsstrom angeschlossen hatte. Seine beiden Söhne fielen jedoch in die Hände Francos, und einer von ihnen wurde in einem Gefängnis von Madrid erschossen. Der andere wurde später freigelassen hatte jedoch infolge seiner Misshandlungen durch die Faschisten eine dauernde Schädigung seiner Gesundheit erlitten.

Nach einem Aufenthalt in französischen Flüchtlingslagern erhielten Kollege Gómez und seine Frau die Bewilligung zur Niederlassung in Paris. Durch den Einmarsch der deutschen Truppen wurde das Ehepaar neuerdings zur Flucht gezwungen, diesmal in das der Vichy-Regierung unterstehende Gebiet, wo sie sich in einem Versteck in den französischen Alpen verbargen. Damals erkrankte Frau Gomez tödlich.

Am Ende des Krieges kehrte Gómez nach Paris zurück und wurde zum Arbeitsminister und Minister für Auswanderung der Republikanischen Exilregierung ernannt, von welchem Posten er im August 1947 infolge von Meinungsverschiedenheiten interner Natur zurücktrat. Er blieb jedoch weiterhin Vizepräsident der spanischen sozialistischen Partei und Präsident des Allgemeinen Spanischen Arbeiterverbandes im Exil. Gegen Anfang des laufenden Jahres wurde er ersucht, den letztgenannten Posten beizubehalten, trotz seiner Abreise nach Mexico City, wo er seine neue Stellung als Leiter des latein-amerikanischen Büros der IITF antrat.

Kollege Gómez hatte die spanischen Transportarbeiter seit 1921 im Generalrat der IITF vertreten und dem Exekutivkomitee vom Jahre 1935 an angehört.

Im Namen seiner vielen Freunde verabschieden wir uns von diesem mutigen Kämpfer und treuen Freund der IITF.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER ORGANISATION DES EUROPÄISCHEN VERKEHRS

angenommen von der Europäischen Verkehrskonferenz vom 12. und 13. September 1955 in Bern

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Arbeiter, Angestellten und Beamten des europäischen Verkehrs, tagend in Bern am 12. und 13. September 1955, bekräftigt erneut die früheren Erklärungen der ITF-Kongresse betr. den wirtschaftlichen Zusammenschluss Europas. Diese wirtschaftliche Zusammenfassung ist erforderlich, wenn die freien Völker Europas sich als demokratische und wirtschaftlich lebensfähige Gemeinwesen behaupten sollen. Auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre erklären jedoch die Wortführer der europäischen Transportarbeiter, dass eine ausschliesslich oder hauptsächlich auf kapitalistische Interessen abgestellte Integration Europas die Arbeitnehmerschaft nicht interessiert, der Unterstützung der gewerkschaftlichen Organisationen nicht würdig und sogar geeignet ist, deren Widerstand hervorzurufen.

Die Konferenz stellt fest, dass wichtige Organe, die von den Regierungen u. a. mit der Lösung von Verkehrsproblemen beauftragt sind, wie die Montan-Union, der Europarat, die Europäische Verkehrsministerkonferenz und die europäische Luftfahrtkonferenz, die beteiligten Arbeitnehmer-Gewerkschaften vorsätzlich nicht zu ihren Arbeiten heranziehen und den sozialpolitischen Problemen des Verkehrswesens überhaupt keine Beachtung schenken.

Ebenso werden die Vertreter der Arbeitnehmer nicht zu den Arbeiten des in Messina im Juni 1955 errichteten Ausschusses der Regierungsvertreter herangezogen, welcher mit der Behandlung von Verkehrsfragen beauftragt ist, obschon die der Montan-Union angehörenden Regierungen mit Recht erklärt haben, der Augenblick sei gekommen, auch im Verkehrswesen eine neue Etappe auf dem Wege der Integration Europas zurückzulegen.

Die Konferenz protestiert mit Entrüstung gegen diesen systematischen Ausschluss und fordert mit Nachdruck die sofortige Abänderung der Protokolle, Statuten und Vorschriften, welche die Tätigkeit dieser Stellen regeln, damit die wirksame Mitarbeit von Vertretern der ITF sichergestellt wird.

In der Annahme, dass die Mitarbeit der Gewerkschaften unbedingt notwendig ist, betrachtet die Konferenz die folgenden Vorschläge (die von allen interessierten Gewerkschaften unterstützt werden) als von wesentlicher Bedeutung für die Lösung der Probleme, denen die Behörden einzelner Länder sowie internationale Körperschaften gegenüberstehen.

A) - Zur Sicherstellung des Erfolges der auf die wirtschaftliche Integration Europas abzielenden Bestrebungen muss Ordnung im europäischen Verkehrswesen geschaffen werden, wobei insbesondere die folgenden Erfordernisse bestehen:

1. Verständigung zwischen den hauptsächlich beteiligten Ländern über Grundsätze betr. die Verteilung der grossen Ströme des internationalen Verkehrs auf die wichtigeren Verkehrswege und Häfen, mit dem Ziele der Errichtung eines gemeinsamen europäischen Marktes;
2. Verzicht der Regierungen auf die Förderung nationaler Interessen durch diskriminierende Massnahmen;
3. Rationelle Planung des Verkehrswesens in Europa und Planung der für die Verbindungen von europäischer Bedeutung erforderlichen Investitionen;
4. Errichtung einer ständigen europäischen Institution, die mit der Ausarbeitung und Ausführung der notwendigen Pläne und der Organisation des Verkehrswesens im allgemeinen, unter der höchsten Leitung und Aufsicht der Regierungen und Parlamente, betraut ist, mit der Massgabe, dass die Staaten die nationalen Hoheitsrechte gemeinsam statt einzeln ausüben.

B) - Der Auftrag der vorgeschlagenen Institution muss wirtschaftliche und soziale Aufgaben und Verpflichtungen umfassen, und namentlich folgende:

1. Organisierung des europäischen Verkehrs auf Grund eines Planes für ein wirtschaftliches und leistungsfähiges Verkehrswesen, das allen Bedürfnissen entspricht, ein geschlossenes Ganzes bildet und imstande ist, zur Erhöhung des Lebensstandards in Europa beizutragen, unter besonderer Berücksichtigung der Länder, deren wirtschaftliche und soziale Entwicklung im Rückstand ist.

2. Förderung des sozialen Fortschritts im Verkehr durch beharrliches und planmässiges Wirken in allen Zweigen des Verkehrs zwecks allgemeiner Einführung der besten Arbeitsverhältnisse und -bedingungen.

Die Konferenz stellt mit Bedauern fest, dass der Widerstand gewisser Kreise die Einsetzung einer europäischen Verkehrsbehörde in unmittelbarer Zukunft unmöglich macht. Deshalb stimmt sie dem Grundsatz des von der Beratenden Versammlung des Europarates bei ihrer Tagung im Juli 1955 angenommenen Vorschlages eines ständigen Ausschusses für das europäische Verkehrswesen zu. Der Grundsatz dieses Planes bildet das unbedingt erforderliche Mindestmass an Fortschritt auf dem Wege einer rationelleren Ordnung des europäischen Verkehrs.

Die Zustimmung zu dem Grundsatz des Vorschlages des Europarates hat die Erfüllung der beiden folgenden Forderungen zur Voraussetzung:

1. Der Auftrag dieses Ständigen Ausschusses muss Aufgaben und Verpflichtungen sozialer Art umfassen;

2. Der Gewerkschaftsbewegung der beteiligten Arbeitnehmer muss das Recht zuerkannt werden, eine Anzahl Mitglieder des Ausschusses zu ernennen.

Die Konferenz ruft die angeschlossenen Organisationen auf, in ihren Ländern die Unterstützung der öffentlichen Meinung und der Gewerkschaftsbewegung zu erwirken, mit dem Ziele, die Regierungen und Parlamente zu tatkräftigem Handeln zugunsten der wirtschaftlichen Vereinigung Europas durch Mitarbeit an der Errichtung des Ständigen Europäischen Verkehrsausschusses zu bewegen.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat, mit der Europäischen Regional-Organisation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften zusammenzuarbeiten, um das gewerkschaftliche Vorgehen zur Durchführung der in dieser Entschliessung umschriebenen Verkehrspolitik zu koordinieren.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat ferner, diese Entschliessung zur Kenntnis des Vorsitzenden des in Messina eingesetzten Ausschusses zu bringen, sowie zur Kenntnis der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz, des Verkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission, der Internationalen Organisation für zivile Luftfahrt (ICAO), und des Internationalen Arbeitsamtes zum Zwecke der Vorlage an den Verkehrsausschuss der IAO.

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND BESCHLÜSSE

Internationale Eisenbahner-Konferenz

Die Eisenbahner-Sektion der ITF tagte in Bern vom 14. bis 17. September 1955. Zu den wichtigen Beratungspunkten der Konferenz wurden folgende Beschlüsse und Schlussfolgerungen angenommen:

Unterstützung der freien Gewerkschaften

Die Konferenz billigte das Vorgehen der ITF zur Unterstützung der freien Transportarbeiter-Gewerkschaften in Ländern, in denen sie mit ausserordentlich grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, sowie auch die Hilfe, welche den um ihre Existenz ringenden Arbeitnehmerorganisationen in den unterentwickelten Ländern zuteil wird.

Sie ersuchte das Sekretariat, sich eingehend und gründlich mit diesem Problem zu befassen und darüber zu berichten, welche Art der Hilfeleistung am notwendigsten ist und wie diese am besten ihrem Zweck entsprechend eingesetzt werden kann. Es ist dabei in gemeinsamer Beratung mit dem IBFG vorzugehen, damit dessen Bestrebungen mit denen der ITF koordiniert werden und dadurch das Höchstmass an Unterstützung sichergestellt wird.

Koordinierung des Verkehrs

Über die Koordinierung des Verkehrs legte Kollege Campbell, der Generalsekretär des britischen Landesverbandes der Eisenbahner (National Union of Railwaymen), einen ausführlichen Bericht vor, in welchem ausgeführt wird, eine gesunde Verkehrspolitik müsse sich auf die folgenden Grundsätze stützen:

1. Der Verkehr muss der Volkswirtschaft dienen und nicht deren Nutzniesser sein;
2. Die Richtschnur der den Verkehr organisierenden und überwachenden Behörde muss ausschliesslich das öffentliche Interesse sein;
3. Das Angebot an Verkehrsmitteln und -diensten muss im Gleichgewicht zur Nachfrage stehen und die Verkehrsmittel müssen sich gegenseitig ergänzen;
4. Alle Verkehrsunternehmen müssen ihre Aufgabe gemäss den für einen öffentlichen Dienst geltenden Regeln erfüllen;
5. Alle Verkehrsmittel und -unternehmen müssen dieselben oder gleichwertige Verpflichtungen übernehmen gegenüber ihren eigenen Arbeitnehmern, dem Staat, den Benützern und Dritten;
6. Jedes Verkehrsmittel muss für seinen vollen Anteil der durch seinen Verkehr verursachten oder zu seinen Gunsten gemachten Kosten aufkommen.

Nach einem längeren Meinungsaustausch stimmte die Konferenz den in dieser Unterlage aufgestellten allgemeinen Grundsätzen zu, wobei vorausgesetzt wurde, dass die Beschäftigungsbedingungen, Löhne und Gehälter nicht weniger günstig sein dürfen als allgemein in Industrie, Gewerbe und Handel.

Die Konferenz beschloss sodann die Überweisung dieser Angelegenheit an einen Sachverständigenausschuss, dessen Aufgabe es sein wird, Richtlinien über eine Verkehrspolitik aufzustellen, welche nicht nur mit den Belangen der Arbeitnehmer in den verschiedenen Verkehrszweigen sondern auch mit den Interessen der Allgemeinheit vereinbar ist.

Die Beteiligung der Gewerkschaften an der Verwaltung der Eisenbahnen

Die Konferenz nahm einen Bericht des Sekretariats zur Kenntnis, in dem verschiedene Methoden und praktische Massnahmen der Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung von Eisenbahnen in einer Reihe von Ländern kurz beschrieben werden.

Auf Grund der verschiedenartigen Form einer solchen Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung, als Folge der geschichtlichen Entwicklung auf diesem Gebiet, in den einzelnen Ländern, brachte die Tagung die Ansicht zum Ausdruck, dass keines der angewendeten Systeme als allgemein durchführbar erklärt werden könne; jedoch erachtet sie diese Zusammenstellung als eine sehr wertvolle Unterlage für die der ITF angeschlossenen Organisationen und überdies als zweckmässigen Beitrag zur Förderung der Bestrebungen zur Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung der Industrie.

Die Konferenz bekundet ihre feste Überzeugung, dass die Arbeitnehmer ein unabdingbares Recht zur Teilnahme an der Verwaltung und Führung der Betriebe haben.

Periodische Prüfungen der Sehschärfe

Diesbezüglich behandelte die Konferenz ein von Kollege H. Blomgren, dem Vorsitzenden des schwedischen Eisenbahner-Verbandes vorgelegtes Referat. Unter der wohlverstandenen Voraussetzung, dass die Hauptsorge der Verwaltung auf die Sicherheit der Reisenden und des übrigen Betriebspersonals gerichtet sein muss, ist die Konferenz doch der festen Überzeugung, dass Eisenbahnbediensteten, deren Sehschärfe beeinträchtigt ist, die nachstehenden Bedingungen zu gewährleisten sind:

- a) die gleichen Löhne und Gehälter wie in der früheren Beschäftigung;
- b) durch Ausgleichszahlungen die volle Rente und Pension;
- c) keine Beeinträchtigung der Beförderungsmöglichkeiten im neuen Dienstzweig;
- d) keine Entlassung oder Pensionierung ohne ausreichende Überprüfung geeigneter anderer Beschäftigungsmöglichkeit, gegebenenfalls mit Umschulung.

x

x x

Weitere von der Tagung behandelte Fragen, zu denen Entschliessungen angenommen wurden, betrafen die Beförderung der Eisenbahner in Nigeria auf höhere Posten und das Streikrecht der italienischen Eisenbahnbediensteten.

Die Konferenz hat ferner den Vorstand der Eisenbahnersektion beauftragt, eine Umfrage betr. die Bemannung von Diesel-, Diesel-elektrischen und elektrischen Lokomotiven durchzuführen und weitere Unterlagen über Sicherheitseinrichtungen und -vorkehrungen im Zugverkehr mit neuzeitlichen Lichtsignalanlagen zusammenzustellen.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER NIGERIEN

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, tagend in Bern vom 14. bis 17. September 1955,

Begrüssst in ihrer Mitte den ordentlichen Delegierten der Eisenbahn-Werkstättenarbeiter Nigeriens, eines grossen afrikanischen Landes, das kürzlich aufgehört hat, eine Kolonie zu sein.

Infolge des Nachwirkens kolonialer Traditionen kämpften die Eisenbahner Nigeriens mit Schwierigkeiten, um in mittlere und höhere Stellungen befördert zu werden. Die unzulängliche Entwicklung des beruflichen Bildungswesens macht die Beschäftigung von Technikern und Spezialisten aus Industrieländern während einer Übergangsperiode notwendig, kann aber nicht die Verwendung von Ausländern in Werkmeisterposten und vergleichbaren Funktionen rechtfertigen, wenn fähige einheimische Bewerber vorhanden sind.

Die Konferenz unterstützt die Forderung der nigerischen Eisenbahner, dass die Einstellung ausländischer Kräfte für diese Posten nur dann erfolgen soll, wenn festgestellt wird, dass es an geeigneten einheimischen Bewerbern fehlt.

Sie ersucht ferner das Sekretariat und das Exekutivkomitee der ITF, ihren Einfluss aufzubieten, um den beruflichen Aufstieg der Eisenbahner Nigeriens zu fördern.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER DAS STREIKRECHT

Auf Grund der von den Delegierten der beiden Mitgliedsverbände der italienischen Eisenbahner gemachten Vorstellungen, bei denen insbesondere Fälle angeführt wurden, in denen Verminderung der Sehschärfe zum Anlass zu Massregelungen gegen Eisenbahner genommen wurde, die sich an offiziellen Streiks beteiligt hatten, bestätigt die Konferenz erneut die oft erhobenen Forderungen:

1. Jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf Verweigerung der Arbeit und Beteiligung an Streikbewegungen, die von seiner Gewerkschaft gebilligt werden, zur Verteidigung seiner wirtschaftlichen und sozialen Interessen;
2. Kein Arbeitnehmer darf wegen Beteiligung an derartigen Streikbewegungen, weder unmittelbar noch zu einem späteren Zeitpunkt, gemässregelt oder einer wie immer gearteten nachteiligen Behandlung ausgesetzt werden.

KONFERENZ DER SEELEUTESEKTION DER ITF

Am 3. und 4. Oktober d.J. fand in Ostende eine Konferenz der Seeleutektion der ITF statt. Dieser Konferenz wohnten 31 Vertreter von 22 Verbänden der Schiffsoffiziere und Mannschaften aus 17 Ländern bei: Belgien, Kanada, Dänemark, Estland (Exil), Finnland, Frankreich, Deutsche Bundesrepublik, Grossbritannien, Griechenland, Irland, Israel, Niederlande, Norwegen, Polen (Exil), Schweden, Schweiz und die Vereinigten Staaten. Die Vertreter der norwegischen Verbände der Schiffsoffiziere waren im letzten Augenblick durch einen Arbeitskonflikt in der Walfischerei Norwegens am Erscheinen verhindert. Anwesend waren ferner Beobachter der Seefahrtsabteilung der IAO und des Internationalen Seeleuteheims in Antwerpen. Vom finnischen Verband der Schiffingenieure, dem Verband der Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada und vom italienischen Verband der Schiffsoffiziere und Seeleute waren Begrüssungsbotschaften eingelangt. Die Leitung der Konferenz hatten inne: Kollege T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute), Vorsitzender der Sektion, D.S. Tennant, Britischer Verband der Schiffsoffiziere, Zweiter Vorsitzender und O. Becu, Generalsekretär der ITF.

Nach Versand einer Begrüssungsbotschaft an den Kongress der National Maritime Union of America, der zur gleichen Zeit in Neuyork stattfand, und deren Vertreter zum ersten Mal seit dem Beitritt der NMU zur ITF im April d.J. einer internationalen Konferenz beiwohnten, schritt die Konferenz zur Diskussion des allgemeinen Berichtes des Sekretariats. Im Verlaufe dieser Diskussion wurde mitgeteilt, dass mit der Ratifizierung der Konvention über IMCO durch Norwegen und Schweden vor Ende des Jahres gerechnet werden konnte, was bedeutete, dass die in dieser Konvention vorgesehene zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation wahrscheinlich am Anfang des kommenden Jahres errichtet werden würde. In den Kreisen der Seeleute hofft man, dass es mit Hilfe dieser Organisation gelingen werde, eine Lösung einiger der internationalen Probleme der Schifffahrt zu finden.

Mit besonderer Genugtuung nahm die Sektion den erfolgreichen Abschluss einer Aktion zur Kenntnis, die gemeinsam von der ITF und der Vereinigung der Offiziere der polnischen Handelsmarine in London unternommen worden war, um eine Forderung nach Kriegsdienstzulagen in Höhe von £85 000 durchzusetzen, die rund 500 polnischen Offizieren und Seeleuten seit 1945 zustanden.

Das Sekretariat soll die Frage der Besteuerung der Seeleute studieren und die Mitgliedsverbände sollen ersucht werden, an der Zusammenstellung eines internationalen Archivs von Kollektivverträgen für Seeleute mitzuarbeiten, indem sie der ITF Zusammenfassungen ihrer eigenen Kollektivverträge in englischer Sprache zusenden und systematisch über etwaige Änderungen Bericht erstatten. Ferner wurde festgestellt, dass für die verschiedenen unbesetzten Sitze im Ausschuss der Seeleutesektion, der alle zwei Jahre anlässlich des Kongresses der ITF gewählt wird, nunmehr Nominierungen eingelangt waren.

Ein beträchtlicher Teil der Konferenz war der Diskussion der Fragen gewidmet, die auf der Session der Joint Maritime Commission der IAO gegen Ende Oktober d.J. in Paris zur Debatte gelangen sollen. Es wurde beschlossen, der Seeleutegruppe dieses Gremiums, die ausschliesslich aus Vertretern von Mitgliedsverbänden der ITF besteht, zu empfehlen, sich für die möglichst baldige Einberufung einer Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1957 sowie für eine vorbereitende technische Seefahrtskonferenz einzusetzen. In diesem Zusammenhange wurde den Fragen, deren Einbeziehung in die Tagesordnung einer solchen Seefahrtssession beantragt werden sollte, besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Nach einem ausführlichen Meinungsaustausch wurde vereinbart, dass die Seeleutegruppe der IMC die folgenden Fragen als für die Einbeziehung in die Tagesordnung der Seefahrtssession geeignet empfehlen sollte:

Revision der Konvention Nr. 9 über Arbeitsvermittlung für Seeleute;
Internationale Förderung und Koordinierung von Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute;
Unfaire Praktiken im Zusammenhang mit der Registrierung und dem Flaggenwechsel von Schiffen;
Schutz von Seeleuten vor Misshandlungen in ausländischen Häfen;
International anerkannte Identitätsnachweise für Seeleute;
Doppelte Zuständigkeit in bezug auf Offizierspatente;
Lotsenleitern;
Verschiedene vom Sachverständigenausschuss der IAO für Arbeitsbedingungen der Fischer empfohlene Fragen;
Verschiedene Fragen betreffend die Gesundheit der Seeleute, die sich aus Diskussionen des gemeinsamen Ausschusses der IAO-WGO für Seeleutehygiene ergaben;
Überprüfung von ein oder zwei der noch nicht ratifizierten Konventionen von Seattle (ausser der vorerwähnten Konvention Nr. 93).

Auf der Tagesordnung werden ausserdem die üblichen Punkte stehen, nämlich der Bericht des Generaldirektors und die Wahl einer neuen Joint Maritime Commission.

Im Laufe der Diskussion über die Frage der Misshandlungen von Seeleuten in ausländischen Häfen beschwerten sich die Vertreter von Israel über die Behandlung von israelischen Seeleuten in ägyptischen Häfen. Anlässlich einer früheren Konferenz hatten auch Vertreter der finnischen Organisationen der Seeleute über einige ernste Fälle von Misshandlungen von finnischen Seeleuten in polnischen Häfen berichtet. Die Sektion betonte die Notwendigkeit einer internationalen Konvention, in der Normen für die Behandlung von Seeleuten während ihres Aufenthaltes in ausländischen Häfen festzulegen wären. Einen besonderen Diskussionsgegenstand bildete das Problem des Flaggenwechsels. Ausser der Aktion über die IAO im Hinblick auf die Billigung einer internationalen Konvention über Bedingungen, denen bei der Registrierung und dem Flaggenwechsel von Schiffen Rechnung zu tragen wäre, beschäftigte sich die Sektion mit der von der ITF selbst unternommenen Kampagne gegen unfaire Praktiken und "Substandard"-Verhältnisse.

Dieser Kampagne wird durch die intensivere Beteiligung der amerikanischen Verbände der Seeleute und Hafendarbeiter Auftrieb verliehen werden, die mit den Vertretern der europäischen Organisationen der Seeleute in amerikanischen Häfen mittels eines besonderen, in Neuyork unter der Leitung des Vertreters der ITF für das Gebiet von Nordamerika eröffneten Büros zusammenarbeiten. In diesem Zusammenhang wurde auf die Tätigkeit der United International Seamen's Union aufmerksam gemacht, eine von der berüchtigten International Longshoremen's Association geförderten Organisation, der Anwerbung von Mannschaften für Schiffe vorgeworfen wird, die unter der Flagge Panamas, Liberians, und ähnlicher Länder zum Einsatz gelangen. (Die ILA war bekanntlich wegen korrupter Praktiken aus der amerikanischen Federation of Labor ausgeschlossen worden).

Die Konferenz billigte die beiden nachstehend angeführten Resolutionen.

1. Resolution über die Kampagne der ITF gegen unfaire Praktiken und Substandard-Verhältnisse in der Schifffahrt:

Die Konferenz der Seeleutesektion der ITF, am 3. und 4. Oktober 1955 in Ostende (Belgien),

Hat sich neuerdings eingehend mit dem Problem der riesigen und in stetigem Ansteigen begriffenen Tonnage beschäftigt, die unter den Flaggen verschiedener Länder zum Einsatz gelangt, die normalerweise nicht als maritime Länder bezeichnet werden können.

Sie beschliesst, Massnahmen zu ergreifen um die Bemühungen um eine bessere Erfassung der Besatzungen der betreffenden Schiffe in bona fide Gewerkschaften fortzusetzen, zu intensivieren und auf die Verbesserung und Stabilisierung ihrer Heuern und Arbeitsbedingungen hinzuarbeiten.

Ferner ist beschlossen worden, sobald wie möglich eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute der ITF einzu-

berufen, um diese Massnahmen einer gemeinsamen Beratung zu unterziehen und sie so wirksam wie möglich zu gestalten. Die Konferenz vertritt die Ansicht, dass der immer mehr um sich greifende Brauch der Registrierung und Uebertragung von Schiffen an verschiedene Flaggen ausschliesslich dem Zwecke dient, sozialpolitischen Verpflichtungen, wie Besteuerung, vorgeschriebene Sicherheitsnormen, zureichende Heuern, angemessene Arbeitsbedingungen, usw. aus dem Wege zu gehen, nicht nur eine schwerwiegende Bedrohung der Seeleute aller Länder darstellt, sondern auch der bona fide Schifffahrt und der Volkswirtschaft.

Die Konferenz ist daher der Auffassung, dass es sich hier um ein Problem handelt, das sowohl die Regierungen und Reeder als auch die Seeleute berührt und beschliesst, anlässlich der bevorstehenden Session der Joint Maritime Commission der IAO in Paris die Einbeziehung der Frage des Flaggenwechsels in die Tagesordnung der Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz zu empfehlen, mit deren Einberufung im Laufe des Jahres 1957 gerechnet wird.

2. Resolution über die Praktiken der United International Seamen's Union

Die Konferenz der Seeleutesektion der ITF, am 3. und 4. Oktober 1955 in Ostende (Belgien), hat mit grosser Besorgnis einen Bericht über die verwerfliche Tätigkeit der von der International Longshoremen's Association (ILA) geförderten United International Seamen's Union entgegengenommen, die sie unter Seeleuten entfaltet, die auf Schiffen unter der Flagge Panamas und ähnlicher Länder beschäftigt sind. Es liegt auf der Hand, dass mit dieser Tätigkeit ausschliesslich der Zweck verfolgt wird, diese Seeleute auf verschiedene Weise auszubeuten.

Die Konferenz verurteilt diese Praktiken der International Longshoremen's Association und ihrer Zweigorganisation, der United International Seamen's Union, und bekräftigt die Entschlossenheit der Mitgliedsverbände, sich weiterhin mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für den Aufbau einer starken Gewerkschaftsbewegung und die Verbesserung und Stabilisierung der Arbeitsbedingungen auf diesen Schiffen einzusetzen.

Zu diesem Zwecke hat die ITF und ihre Seeleutesektion eine Sondersektion eingerichtet. Sie vertritt die Ansicht, dass dieser Sachlage mittels der bereits bestehenden Organisation auf wirksame Weise Rechnung getragen werden kann und dass irgend eine Doppelgleisigkeit bei diesen Bemühungen um eine gewerkschaftliche Erfassung der betreffenden Seeleute lediglich zu Verwirrung unter ihnen führen kann.

Die der ITF angeschlossenen Verbände der Hafenarbeiter und der Internationale Bund Freier Gewerkschaften werden von dieser Aktion in Kenntnis gesetzt werden.