



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. 16

-5 NOV. 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

Gordon Clutterbuck
gestorben

(ITF) Mit tiefstem Bedauern meldet die ITF das Ableben des Kollegen

Gordon Reed Clutterbuck im Alter von 69 Jahren, der dem Sekretariat der ITF seit 1922 angehörte. Er verschied am 15. Oktober im Krankenhaus nach etwa fünfmonatiger Krankheit. Vor seiner Einlieferung in das Krankenhaus war er nach wie vor seiner Arbeit nachgegangen, obwohl er bereits sehr schwer erkrankt war.

Gordon Clutterbuck wird allen seinen Freunden und Kollegen als ein Mann in Erinnerung bleiben, dessen tiefe und aufrichtige Ueberzeugung als Gewerkschafter und Sozialist auf seiner alles andere überragenden Liebe zu seinen Mitmenschen beruhte, was ihn veranlasste, sich eher in den Dienst einer von ihm für würdig befundenen Sache zu stellen, als andere Ambitionen zu verfolgen.

Er kam am 29. Dezember 1885 in England zur Welt und reiste bereits in früher Jugend mit seinen Eltern nach Argentinien. Dort hatte er bald den Tod seiner Eltern zu beklagen. Während seiner Laufbahn auf kommerziellem Gebiet in Südamerika betätigte er sich unter anderem im Dienste der Anglo-Argentinischen Eisenbahnen, als Leiter einer Presseagentur und schliesslich in leitender Stellung in einer Brauerei.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges meldete er sich freiwillig, wurde Offizier und diente mit Auszeichnung an beiden Fronten. Er wurde mehrmals verwundet und erhielt eine Reihe von Auszeichnungen. Seine Erfahrungen während dieser Zeit übten einen ausschlaggebenden Einfluss auf seine Weltanschauung aus, und er wurde ein überzeugter Sozialist. In diesem Geiste trat er nach Ende des Krieges in den Dienst des britischen Gesundheitsministeriums und wurde mit der Leitung einer Sanitätseinheit betraut, die im Mittleren Osten zum Einsatz gelangte. Während dieser Zeit beschloss er auch, sich aktiv der britischen Gewerkschaftsbewegung und der Sache des Sozialismus zu widmen, denen er bis zu seinem Tode unentwegt treu blieb.

Im Jahre 1922, als ihn das britische Arbeitsministerium mit Forschungsarbeiten beauftragte, die das Studium ausländischer Zeitungen erforderlich machten, wurde er Edo Fimmen für Beschäftigung bei der ITF in Amsterdam empfohlen. Von diesem Zeitpunkte an blieb er bei der ITF und übersiedelte unmittelbar vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges mit dem Sekretariat von Amsterdam nach London.

Angesichts seiner beträchtlichen Erfahrung und umfassenden Sprachkenntnisse war Gordon Clutterbuck für eine Arbeit bei der ITF als Berichterstatter, Uebersetzer und Dolmetscher besonders geeignet. Praktisch konnte sowohl die englische als auch die spanische Sprache als seine Muttersprache gelten und ausserdem sprach er französisch, holländisch, deutsch, italienisch und portugiesisch und benützte diese Kenntnisse nicht nur im Dienste der ITF, sondern wurde auch zu einer Reihe anderer internationaler Gewerkschaftskongresse, Konferenzen und Tagungen herangezogen.

Während seines Aufenthaltes in Amsterdam betätigte er sich eine Zeitlang als Korrespondent der Zeitung der britischen Arbeiterpartei "Daily Herald" und führte den Vorsitz der niederländisch-britischen Vereinigung und einer britischen Organisation ehemaliger Kriegsteilnehmer. In Grossbritannien gehörte er einer Reihe von Gewerkschafts- und sozialistischen Organisationen an. Ferner war er 25 Jahre lang Vertrauensmann des Personals der ITF und sein Vertreter bei den Beziehungen zum Geschäftsführenden Ausschuss.

Der Tod Gordon Clutterbucks bedeutet für die ITF den Verlust eines treuen Dieners ihrer Sache, für seine Kollegen den eines aufrichtigen Freundes und für die Arbeiterbewegung den Verlust eines überzeugten und loyalen Mitarbeiters.

Wir werden ihm alle stets ein ehrendes Angedenken bewahren.

EISENBAHNER

FRANKREICH

Höhere Zulage

für Nachtschicht

zwischen 21 Uhr und 6 Uhr geleisteten Arbeiten auf 30 Fr. pro Stunde (£1 - 980 Fr.). Der Zuschlag für eine in dieser Zeit geleistete Achtstundenschicht (früher 150 Fr.) erhöht sich auf 240 Fr.

Mit Wirkung vom 1. September erhöhen sich die dem Personal der französischen Staatsbahnen gewährten Zulagen für alle

HONDURAS

Neuer Kollektivvertrag für das Personal der Tela Railroad Co.

(ITF) Aufgrund eines vor kurzem vereinbarten Kollektivvertrages erhält

das Personal der Tela Railroad Company eine Reihe von Verbesserungen seiner Lohn- und Arbeitsbedingungen, zu denen die folgenden gehören:

Ein Mindestlohn von 4,08 Lempiras pro Tag (£1 - 5,82 3/4 Lempiras); 0,51 Lempiras pro Stunde für Stückarbeit; unentgeltliche ärztliche Behandlung, Medikamente usw. für Frauen von Eisenbahnern und Kindern unter 18 Jahren; diese Leistungen sollen später auch Müttern von unverheirateten Arbeitnehmern zur Verfügung stehen. Ferner die Bereitstellung von Ausrüstung für Erste Hilfe an Orten ohne Apotheken; Bezahlung von 50 % der Entlohnung während eines Zeitraumes von 30 bis 60 Tagen pro Jahr in Fällen von nicht-berufsbedingter Krankheit; jährlicher Urlaub von 6 bis 12 Tagen, je nach dem Dienstalter; Entrichtung eines Betrages von 100 Lempiras zur Deckung von Begräbniskosten, falls der Tod des Arbeitnehmers auf einen Betriebsunfall zurückzuführen ist; Arbeitslosenunterstützung und Entschädigung für Invalidität; Gewährung von Freizeit für Uebersiedlung; Entschädigung für Arbeitsausfall durch Regen oder andere unvorhergesehene Umstände.

Ein wichtiger Nachtrag zum Kollektivvertrag gewährleistet die Anerkennung der Gewerkschaft des Personals durch die Eisenbahngesellschaft und garantierte Beurlaubung von Gewerkschaftsführern während ihrer Amtsperiode.

USA
Lohnforderungen des
Lokpersonals bewilligt

amerikanischen Verband der Lokführer und Heizer (Mitgliedsverband der der ITF angeschlossenen Railway Labor Executives' Association) und den wichtigen Eisenbahnverwaltungen des Landes wurde ein das ganze Land umfassender Streik verhindert, mit dem der Verband gedroht hatte.

Das Abkommen beinhaltet eine Pauschalerhöhung um 17 bis 17½ cents pro Stunde mit Wirkung vom 1. Oktober, die etwa 60.000 der 98.000 Mitglieder des Verbandes zugute kommt, die auf 130 Eisenbahnlinien der Klasse I beschäftigt sind.

Rangierpersonal mit einer vierzigstündigen Arbeitswoche erhält eine Erhöhung von 21½ bis 33½ cents pro Stunde. Alle Arbeiter im Zugförderungsdienst, bei denen die vierzigstündige Arbeitswoche nicht Anwendung findet, erhalten eine Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 8 cents. Diese Lohnerhöhungen gelten für ungefähr 31.000 Arbeiter im Zugförderungsdienst und 29.000 im Rangierdienst.

Vor der Lohnerhöhung belief sich der durchschnittliche Stundenlohn von Heizern im Rangierdienst auf \$ 1.95 und von Lokführern auf \$ 2.18.

Der Vertrag sieht ferner einen garantierten täglichen Mindestlohn im Güterverkehr vor, zum ersten Mal in der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen. Er beträgt \$ 16,39 für Heizer und \$ 18,49 für Lokführer. Im Personenverkehr tritt ebenfalls eine Erhöhung der Mindestlöhne in Kraft, und zwar erhöht sich der Mindestlohn von Heizern auf \$ 15,58 (früher \$ 13,34) und von Lokführern auf \$ 17,47 (früher 15,73).

Das Abkommen, das durch Vermittlung der Landesschlichtungsbehörde der Eisenbahnen zustande kam, hat zur Folge, dass Arbeitnehmer, die von der sechs- oder siebentägigen Arbeitswoche zur 40-Stundenwoche übergehen, eine Erhöhung ihrer Entlohnung um mehr als \$ 2 pro Tag erhalten. Die Verbreitung der 40 Stundenwoche war vorher durch den Umstand verzögert worden, dass ihre Einführung für die zu ihr übergehenden Arbeitnehmer eine beträchtliche Einbusse ihres Nettoverdienstes bedeutet hätte.

Kampf um „Union Shop“-Verträge
geht weiter

(ITF) Der Kampf der amerikanischen Verbände der Eisenbahner um Anerkennung

der Gesetzmässigkeit der Union Shop Klausel des Railway Labor Act geht vor dem Forum des Obersten Gerichtshofes der USA weiter. Die Gewerkschaften erheben Einspruch gegen einen negativen Bescheid des Obersten Gerichtshofes von Nebraska, in Sachen eines Union Shop Vertrages zwischen den Organisationen des "nichtfahrenden" Eisenbahnpersonals und der Union Pacific Eisenbahn. Der Entscheid des Obersten Gerichtshofes hatte die Klausel, die eine Novelle des ursprünglichen Gesetzes darstellt, als "verfassungswidrig" und im Widerspruch zu einem Gesetz des Staates Nebraska stehend bezeichnet, das einen "Anspruch auf Arbeit" begründet.

Der Einspruch der Gewerkschaften, der erste Fall dieser Art im Zusammenhang mit negativen Entscheiden der Instanzen der Bundesstaaten in der Angelegenheit des "Union Shop" bei den Eisenbahnen stützt sich auf den Umstand, dass der in Nebraska gefällte Entscheid im Widerspruch zu Urteilen des Obersten Gerichtshofes steht, die dieser in anderen Fällen ergehen liess, in denen Verträge mit der Union Shop Klausel zur Debatte standen. Die Gewerkschaften weisen auf den Beschluss des Obersten Gerichtshofes hin, demzufolge es sich bei der Zulassung oder dem Verbot von Verträgen mit Union Shop Klauseln nicht um eine Frage der Verfassungsmässigkeit handelt, sondern um "eine durch Gesetzgebung zu regelnde Frage der Politik". Der Kongress hat eine derartige Gesetzgebung verabschiedet, in der ausdrücklich festgelegt wird, dass Vereinbarungen, die eine Union Shop Klausel

beinhalten, bei den Eisenbahnen zulässig sind, "ungeachtet einer etwaigen das Gegenteil beinhaltenden Regelung auf nationaler oder bundesstaatlicher Ebene".

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Ausländische Besatzungen in der Binnenschifffahrt

wasserstrassen und auf dem Rhein zum Einsatz gelangen, hat den belgischen Arbeitsminister veranlasst, die Bestimmungen über die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte durch belgische Binnenreedereien zu vereinfachen.

Die Arbeitgeber können nunmehr ausländisches Personal noch vor Erledigung der Formalitäten einstellen, die im Gesetze über die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte festgelegt sind, vorausgesetzt, dass diese Bedingungen nachher erfüllt werden.

Ferner soll sich das Arbeitsministerium mit dem Entwurf eines Gesetzes beschäftigen, demzufolge ausländische Binnenschiffer individuelle Arbeitsbewilligungen erhalten würden, ohne den Arbeitgeber, in dessen Dienst sie treten wollen, ausdrücklich anführen zu müssen.

HAFENARBEITER

FRANKREICH

Neues System der Schichtarbeit im Hafen von Marseille

nichtkommunistischen Verbänden der Hafendarbeiter ist ein Uebereinkommen über eine Neuregelung der Arbeitszeit erzielt worden. Diesem Abkommen zufolge wird nunmehr täglich von 7.30 bis 11.30 und von 12.30 bis 16.30 gearbeitet. Zusätzliche Schichten, die sich in dringenden Fällen als notwendig erweisen, und in die Zeit von 12.30 bis 21.00 Uhr fallen, einschliesslich einer halbstündigen Pause, werden mit dem gewöhnlichen Lohn zusätzlich einer gestaffelten Zulage (ab 1.000 Fr.) entlohnt. Bei etwaigen Lohnerhöhungen soll die letztgenannte Zulage entsprechend erhöht werden. Die Nachtschicht dauert wie bisher von 21.00 bis 5.00 Uhr morgens.

(ITF) Zwischen den Arbeitgebern der Hafenbetriebe von Marseille und den

NIGERIA

Gewerkschaftsvertretung der Hafendarbeiter

verband der ITF) berichtet, hat er bei einer vor kurzem von der nigerischen Regierung veranstalteten Personalvertretungswahl in Port Harcourt, dem zweitgrössten Hafen von Nigeria, einen überlegenen Sieg davongetragen. Die Vertretungswahl musste abgehalten werden, weil ein nichtregistrierter Verband von der Hafenbehörde Nigerias die Anerkennung als vertretungsbefugte Organisation der Hafendarbeiter von Port Harcourt verlangt hatte. Unser Mitgliedsverband ist bereits der ausschliessliche Vertreter der Hafendarbeiter von Lagos.

(ITF) Wie der Verband der Hafendarbeiter von Nigeria und Kamerun (Mitglieds-

SEELEUTE

GROSSBRITANNIEN

Neuer Tarifvertrag für Verpflegungs- und Bedienungspersonal

Reedern ist ein neuer Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitszeit und Ueberstundenarbeit des Bedienungs- und Verpflegungspersonals zustande gekommen. Aufgrund des neuen Abkommens wird Arbeit, die acht Stunden im Tage überschreitet, im Falle von Personal in höheren Verwendungsgruppen mit 3/3 s pro Stunde entlohnt, das übrige Personal erhält 2/6s und Jungpersonal 1/6 pro Stunde. Dem früheren Vertrag zufolge wurden die ersten zwei Stunden, die die achtstündige Arbeitszeit pro Tag überschritten, durch zusätzliche Freizeit abgegolten.

(ITF) Zwischen dem der ITF angeschlossenen Landesverband der Seeleute und den

Bei gewissen höheren Verwendungsgruppen wird diese Methode weiterhin angewandt, jedoch mit Erhöhung der zusätzlichen Freizeit. Die im früheren Verträge enthaltenen Bestimmungen, dass für Sonntagsarbeit auf See ein zusätzlicher freier Tag oder entsprechende Entlohnung gewährt werden muss, wird unverändert beibehalten.

Geplante Fusion von zwei Verbands der Schiffsoffiziere

(ITF) Die Mitglieder des Verbandes der Schiffsingenieure (British Marine Engineers' Association) hat mit Zweidrittel-Mehrheit für eine Fusion mit dem der ITF angeschlossenen Verband der Schiffsoffiziere gestimmt. Eine Reihe von strittigen Fragen, einschliesslich des Namens der neuen vereinigten Organisation, müssen noch bereinigt werden und die Verhandlungen werden noch einige Monate in Anspruch nehmen. Der seit 60 Jahren bestehende Verband der Schiffsingenieure nimmt ausschliesslich Ingenieure als Mitglieder auf.

ITALIEN

Italienische Regierung untersucht "Garibaldi" Genossenschaft

(ITF) Der der ITF angeschlossene Seeleuteverband, Fe.Ge.Mare, weist seit sechs Jahren fortwährend auf die bei der Garibaldi-Genossenschaft der italienischen Seeleute herrschenden Missbräuche und Uebelstände hin, die im Jahre 1919 von Kapitän Giulietti zum Zwecke der Unterstützung von italienischen Seeleuten gegründet wurde. In der letzten Zeit hat sich die Fe.Ge.Mare auch mit Nachdruck für eine von der italienischen Regierung durchzuführende Untersuchung der Geschäftsführung der Genossenschaft eingesetzt. Wie unser Mitgliedsverband nunmehr mitteilt, sind seine Bemühungen von Erfolg begleitet gewesen und die Regierung hat einen Inspektor ernannt, der dem Verwaltungsrat der Garibaldi-Genossenschaft angehören wird, um dort eine Untersuchung der Verwaltungstätigkeit und Politik der Genossenschaft in die Wege zu leiten.

Der Schwerpunkt der von der Fe.Ge.Mare erhobenen Anschuldigung liegt auf der Behauptung, dass es sich heute bei der Garibaldi Genossenschaft um nichts anderes handle, als um eine von den Kommunisten beherrschte Organisation, deren Politik darauf abziele, die ebenfalls kommunistisch geleitete FILM (Verband der Seeleute und Hafenerbeiter) und die CGIL (eine der italienischen Landeszentralen) zu unterstützen. Ferner erklärte unser Mitgliedsverband, die Genossenschaft sei tatsächlich nur ein "Familientrust", der sich zugunsten einiger weniger betätige und sich auf keine Weise bemühte, seiner Aufgabe "den wirtschaftlichen Standard der Seeleute zu hoben", gerecht zu werden.

PARAGUAY

Geplante Mindest-Bemannungs-normen für die Handelsschifffahrt

(ITF) Wie die Föderation der Seeleute Paraguays mitteilt, beschäftigt sich das Repräsentantenhaus gegenwärtig mit dem Entwurf eines Gesetzes, das neue Mindest-Bemannungsnormen für die Handelsmarine Paraguays festlegen soll, und die, wie die Föderation behauptet, die Entlassung von über 50% des Personals der Handelsmarine zur Folge haben würden. Die Vertreter der Seeleute haben daher mit Unterstützung der Hafenerbeiter und der Landeszentrale Paraguays Schritte unternommen, um die Verabschiedung des Gesetzes zu verhindern und haben selbst einen abgeänderten Entwurf des geplanten Gesetzes ausgearbeitet.

Ferner protestieren die Seeleute von Paraguay gegen die Weigerung der Reeder, einer seit dem 6. Oktober 1955 in Kraft befindlichen Verordnung des Arbeitsministeriums Folge zu leisten, die die Verpflegungszulagen an Bord von Schiffen um 40 % erhöht.

USA

Abänderung des Kollektivvertrages
für Dampfschoner an der Westküste

(ITF) Wie die der ITF
angeschlossene Sailors'
Union of the Pacific (SUP)

berichtet, ist mit den Reedern von Dampfschonern an der Westküste der USA ein Uebereinkommen über eine Abänderung des gegenwärtig geltenden Kollektivvertrages zustande gekommen. Der Verband konnte eine Reihe von Verbesserungen durchsetzen, wie zum Beispiel eine Erhöhung der Grundheuer um \$ 25 im Monat ohne Aenderung der Abgeltung von Mehrarbeit, und Erhöhung der Beiträge der Reeder zur Wohlfahrtskasse um 15 cents je Mann pro Tag. Der abgeänderte Kollektivvertrag bleibt bis 30. September 1956 in Kraft.

Aus den von der SUP angeführten Beispielen von Heuern ist ersichtlich, dass z.B. das Deckpersonal ohne Patent einer bestimmten Reederei im Durchschnitt \$ 711 im Monat verdiente; durch die nunmehr erzielten Erhöhungen der Heuer würde das Durchschnittseinkommen auf ungefähr \$ 24,50 im Tage steigen. Auf zwei Schiffen einer anderen Reederei wurden in den letzten sechs Monaten die folgenden Durchschnittsheuern gezahlt:

Vollmatrose	\$ 822
Vollmatrose u. Kranführer	\$ 896
Kranführer	\$ 948

Kongress der NMU
in New York

(ITF) Vom 3. bis 7. Oktober
fand in New York der 10.
Landeskongress der der

ITF angeschlossenen National Maritime Union von Amerika statt.

Zu den Angelegenheiten, die zur Debatte gelangten und die den Gegenstand von Resolutionen bildeten gehörten: die Uebertragung von amerikanischen Schiffen an ausländische Flaggen, Konventionen der IAO und die kürzere Arbeitswoche von Seeleuten.

Es wurde auf die Tatsache verwiesen, dass am 1. Januar 1955 431 Hochseeschiffe im Einsatz waren, die amerikanischen Reedereien gehörten und unter ausländischen Flaggen zum Einsatz gelangten, bzw. für das Ausland gebaut wurden (d.h. 37% der Handelsflotte der USA), und dass die USA und andere bona fide maritime Länder durch die gegenwärtige Gesetzgebung bzw. die fehlerhafte Anwendung der Bestimmungen dieser Gesetzgebung durch die Regierung nicht vor dem Uebel der Uebertragung von Tonnage an die Schafftenflaggen geschützt wurden. Der Kongress fasste den Beschluss, weiterhin auf den Kongress der USA Druck auszuüben im Hinblick auf die Verabschiedung einer Gesetzgebung, durch die die Uebertragung von amerikanischen Schiffen an ausländische Flaggen verhindert werden würde, und derartige bereits übertragene, aber im Besitz von amerikanischen Reedereien befindliche Schiffe zur amerikanischen Flagge zurückgeführt werden würden.

Anlässlich der Diskussion über die Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation wurde festgestellt, dass die USA nur fünf von den über 20 von der IAO angenommenen Konventionen ratifiziert hatten, die sich auf Heuer, Arbeitszeit, Bemannungsnormen, Unterkunftsbedingungen an Bord von Schiffen, soziale Sicherheit und andere wichtige Angelegenheiten bezogen. An den Kongress und die Verwaltung der USA wurde das dringende Ansuchen gerichtet "jene Konventionen der IAO, die dem Zwecke dienen, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute der Handelsschiffahrt in der ganzen Welt zu verbessern, sofort in Erwägung zu ziehen und Massnahmen im Hinblick auf ihre Ratifizierung zu ergreifen".

Was die kürzere Arbeitswoche von Seeleuten betrifft, betonte der Kongress die Notwendigkeit der Anpassung der Forderungen der Seeleute an die der Arbeitnehmer an Land im Rahmen ihres Kampfes um die 35-Stundenwoche. Die amerikanische Arbeitnehmerschaft hätte den Fortschritt vom Arbeitstag mit unbestimmter Dauer zum 12, 10 und 8-stündigen Arbeitstag durchgesetzt und nunmehr auch die 40-Stundenwoche. Diese Herabsetzung der Arbeitszeit sei weitgehend infolge

der technologischen Entwicklung auf industriellen Gebiete im allgemeinen ermöglicht worden. Man stünde nunmehr an der Schwelle eines neuen Zeitalters, nämlich des Zeitalters der Automatisierung, um mit dieser Entwicklung Schritt halten und dem amerikanischen Seemann das ihm gebührende Mass an Sicherheit gewährleisten zu können, bekräftigte der Kongress die Zielsetzung des Verbandes, nämlich höhere Entlohnung, kürzere Arbeitswoche und garantierten Jahreslohn.

FISCHER

INTERNATIONAL
Gewerkschaften gegen
illegalen Walfang

(ITF) Seit einiger Zeit lag der Verdacht vor, dass auf gewissen Walfangexpeditionen,

besonders jenen, die sich auf das im Besitze des griechischen Reeders Onassis befindliche Fabriksschiff "Olympic Challenger" stützen, gegen die Bestimmungen des internationalen Walfangabkommens dadurch verstossen wurde, dass Wale unter der vorgeschriebenen Grösse getötet und der Walfang während der Schonzeit betrieben wurde. Vor kurzem wurden von norwegischen mit dem Walfang in Verbindung stehenden Kreisen Beweise hierfür erbracht, die als einwandfrei bezeichnet und an das norwegische Aussenministerium weitergeleitet wurden. Nunmehr hat die norwegische Regierung in dieser Angelegenheit sowohl mit Panama, wo die "Olympic Challenger" registriert ist, als auch mit der internationalen Walfangkommission Fühlung genommen.

Gleichzeitig setzte sich der der ITF angeschlossene norwegische Seeleuterverband mit dem deutschen Bruderverband, die ebenfalls der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, bei der die Mitglieder der Besatzung des Fabriksschiffes organisiert sind, in Verbindung. Als Ergebnis dieser Beratungen verteilte die Gewerkschaft Oe.T.V. an alle ihre Mitglieder an Bord der "Olympic Challenger" eine deutsche Uebersetzung des Textes des internationalen Walfangabkommens und teilte Onassis mit, dass sie ihren Mitgliedern den Auftrag erteilt habe, sich nicht an illegalen Walfangexpeditionen zu beteiligen.

DEUTSCHLAND
Neuer Lohnvertrag
für die Hochseefischerei

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport

und Verkehr gibt bekannt, dass sie mit dem Verband Deutscher Hochseefischerien einen neuen Lohnvertrag abgeschlossen hat. Er trat am 1. Oktober in Kraft und gilt bis 30. September 1956. Der neue Vertrag enthält Verbesserungen der Grundheuern, Liegeheuern, und Urlaubsvergütungen. Als typische Beispiele der nunmehr entrichteten monatlichen Sätze (bisherige Sätze in Klammern) führen wir die folgenden an: (£1 - DM 11,75)

	<u>Grundheuern</u>	<u>Liegeheuern</u>	<u>Urlaubs-</u> <u>vergütungen</u>
Kapitän	-	750.- (690.-)	29.- (25.25)
1. Steuermann	275.- (251.-)	472.- (448.-)	19.75 (18.50)
2. Steuermann	240.- (218.-)	426.- (406.-)	18.25 (17.-)
Bestmann	220.- (200.-)	403.- (383.-)	17.50 (16.50)
Netzmacher	220.- (200.-)	403.- (383.-)	17.50 (16.-)
Matrose	215.- (195.-)	396.- (376.-)	17.25 (15.-)
Leichtmatrose	135.- (117.-)	300.- (282.-)	14.- (9.-)
Junge	110.- (94.-)	270.- (254.-)	13.- (6.25)
Koch	220.- (200.-)	403.- (383.-)	17.50 (16.-)
Kochsmaat	135.- (120.-)	300.- (282.-)	14.- (9.-)
1. Maschinist	290.- (267.-)	491.- (468.-)	20.25 (18.50)
2. Maschinist	255.- (234.-)	447.- (426.-)	19.- (17.-)
Heizer	220.- (200.-)	403.- (383.-)	17.50 (15.-)
Trimmer	195.- (175.-)	371.- (351.-)	16.25 (10.75)
Punker im 1. Jahr	225.- (205.-)	409.- (389.-)	17.75 (16.-)

Die Ueberstunden der Steuerleute und Maschinisten wurden von DM 2,20 auf DM 2,40, die der Vollgrade von 1.70 DM auf 1.90 DM und die Sätze der Trimmer und Leichtmetrosen von DM 1.- auf DM 1.10 erhöht.

NORWEGEN

Erhöhung der Heuern der Schiffs-
Ingenieure der Walfischerei

(ITF) Der der ITF ange-
schlossene Verband der
Schiffsingenieure hat uns

den Text des neuen Tarifvertrages übermittelt, den er vor kurzem für die Schiffsingenieure ausgehandelt hat, die an den Walfangexpeditionen in der Antarktis 1955/56 und 1956/57 teilnehmen. Wie er innerlich beinhaltet dieser neue Vertrag eine Erhöhung um 6% gegenüber den früheren Heuern und Sondervergütungen. Der Vertrag bleibt vom 1. September 1955 bis 1. September 1957 in Kraft.

Die derzeitig entrichteten monatlichen Grundheuern sind wie folgt:

<u>Auf Fabriksschiffen</u>	<u>Kronen</u>	(£1 - 20 norw. Kr., 1 Kr. - 100 Oere)
1. Ingenieur	1.384	
2. Ingenieur	1.052	
3. Ingenieur	873	
4. Ingenieur	773	
5. Ingenieur	749	
<u>An Bord von Walfängern</u>		
1. Ingenieur	975	
2. Ingenieur	814	
3. Ingenieur	712	

Zu diesen Grundheuern sind Sondervergütungen hinzuzufügen, die den Anteil der Offiziere am Fangerlös darstellen und in Oere je Fass Tran berechnet werden. Die nachstehenden Beispiele beziehen sich auf Fabriksschiffe:

1. Ingenieur, Oere 9.99 bis 22.89 (je nach dem Schiff,
2. Ingenieur, Oere 7.27 bis 16.66 auf dem der Offizier
3. Ingenieur, Oere 5.77 bis 13.22 beschäftigt ist)
4. Ingenieur, Oere 4.95 bis 11.35
5. Ingenieur, Oere 4,80 bis 10.99.

Die Entlohnung für Mehrarbeit beträgt nunmehr Kr. 4,70 pro Stunde.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

USA

Bessere Lohn- und Arbeits-
bedingungen für Personal der P.A.A.

(ITF) Der der ITF ange-
schlossene amerikanische

Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) gibt bekannt, dass bei den Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für rund 6.000 am Boden und im Flugdienst beschäftigte Arbeitnehmer von Pan American World Airways Uebereinkommen über acht Forderungen der Gewerkschaft erzielt worden ist. Ueber die restlichen Forderungen wird eine von der Nationalen Schlichtungsbehörde ernannte, aus drei Mitgliedern bestehende Schlichtungsstelle, entscheiden. Zu den bei den Verhandlungen erzielten Erfolgen gehören:

Für Instandhaltungspersonal und Flughafen-Stewards

1. Flugzeuge mit Schraubenturbinen und Düsenantrieb werden nicht vor Oktober 1958 in Dienst gestellt. Erfolgt diese Indienststellung jedoch während der Geltungsdauer des neuen Tarifvertrages, so finden neue Verhandlungen zwischen der Luftverkehrslinie und der Gewerkschaft statt, um etwaige personal-politische Probleme, die sich aus der Einstellung dieser neuen Flugzeugtypen ergeben, zu bereinigen.

2. Eine Klausel im Tarifvertrag durch die leitendem Personal eine Ueberschreitung seiner Befugnisse verboten wird.
3. Ausdehnung des Zeitraumes, für den Arbeitnehmern bei Versetzungen an eine andere Arbeitsstelle Reisespesen vergütet werden.
4. Verbesserte ärztliche Fürsorge für im Ausland beschäftigtes Personal auf Kosten der Luftverkehrslinie.
5. Erhöhte maximale Abfindung von bis zu 10 Wochenlöhnen nach zehnjähriger Dienstzeit.

Für Bordpersonal

1. Klausel, durch die leitendem Personal eine Ueberschreitung seiner Befugnisse verboten wird.
2. Anrechnung der gesamten Zeit, die für das Servieren von Mahlzeiten verwendet wird, während sich das Flugzeug am Boden befindet, als Flugdienstzeit.
3. Arbeiterunfallversicherung oder Hafnarbeiterunfallversicherung für in Seattle beschäftigte Mitglieder, je nachdem welche dieser beiden Versicherungen günstiger ist.

Bedeutender Erfolg der Navigatoren der T.W.A.

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) konnte bei Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für die Navigatoren der Trans World Airways beträchtliche Erfolge erzielen, zu denen Erhöhungen der Gehälter um bis zu \$ 108 im Monat, Reisespesen, Vergütung von Uebersiedlungs- und Ausbildungskosten sowie ein garantiertes Monatsgehalt gehören. Die Einigung über den neuen Vertrag, der bis 31. August 1957 in Kraft bleibt, wurde erst 45 Minuten vor Ablauf der Geltungsdauer des alten Vertrages erzielt.

Der neue Vertrag enthält eine Garantie einer monatlichen Entlohnung für 85 Stunden, wodurch einem Navigator mit achtjähriger Dienstzeit ein monatliches Gehalt von \$ 870 zugesichert wird. Ausserdem erhalten die Navigatoren für jede 255 Stunden pro Vierteljahr überschreitende Flugstunde 1/57 des monatlichen Gehaltes bis zu einer Höchstgrenze von \$15.24. Ferner haben nunmehr alle Navigatoren mit zweijähriger Dienstzeit Anspruch auf Abfindung.

Gehaltserhöhungen für die Navigatoren der Seaboard and Western Airlines

(ITF) Die Sektion Zivilluftfahrt des der ITF angeschlossenen amerikanischen Transportarbeiterverbandes konnte für die bei den Seaboard and Western Airlines beschäftigten Navigatoren Erhöhungen der Gehälter um \$65 bis \$100 im Monat durchsetzen, die rückwirkend ab 1. Juli 1955 in Kraft treten und durch die sich die monatlichen Grundgehälter im Laufe von 4 ½ Jahren auf \$525 bis \$800 erhöhen. Ausserdem gelang es dem Verband, Ueberstundenentlohnung für alle 270 Flugstunden im Vierteljahr überschreitenden Flugstunden durchzusetzen, sowie volle Bezahlung der Gehälter bei Leerflügen auf Flugzeugen der Luftverkehrslinie. Zu weiteren Erfolgen gehören: ein 30-tägiger jährlicher Urlaub, Dienstatlerzulage, Krankenurlaub, Sondervergütungen für gefährliche Arbeiten und Regelung der Vergütung von Reisespesen. Die Geltungsdauer des Vertrages beträgt achtzehn Monate.

NEUNZIG JAHRE JUNG

Vor kurzer Zeit, am 14. Oktober, feierte Charles Lindley, Mitbegründer der ITF und Pionier der britischen, schwedischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung, seinen neunzigsten Geburtstag.

Wer diese Nachricht vernimmt, lehnt sie zunächst instinktiv als vollkommen unglaubwürdig ab. Unvermeidlich, wenn auch ohne Erfolg, bemüht man sich, diese neunzig Jahre mit dem Eindruck in Einklang zu bringen, den die muntere, aufgeweckte Persönlichkeit mit den lustig zwinkernden Augen, dem koboldartigen Grinsen und rosigen Wangen hinterlässt. Man denkt an den Mann, dessen Ausdauer die von Leuten in den Schatten stellt, die nicht nur seine Söhne, sondern seine Enkel sein könnten, der nach wie vor um 8 Uhr aufsteht und den ganzen Tag hindurch arbeitet, der noch immer aus vollem Halse die Seemannslieder singen kann, die er in seiner Jugend gelernt hatte, der über gewerkschaftliche Fragen referieren kann, oder seine unveränderlichen klaren Erinnerungen an die Vergangenheit zu einer zusammenhängenden, bunten Geschichte der Bewegung zusammenfügen kann, der er sich verschrieben hat. Wenn man sich all das vor Augen hält und noch dazu an die fortwährend auftauchenden neuen Anekdoten über sein Tun und Lassen denkt, dann erscheinen einem diese neunzig Jahre als noch unwahrscheinlicher.

An dieser Zahl lässt sich aber trotzdem nicht rütteln. Im Kalender ist vorgemerkt: 14. Oktober - Charles Lindleys 90. Geburtstag. Die Richtigkeit dieser Eintragung wird bestätigt durch das Blatt der Kartei der ITF, dessen erste Zeile ebenso nüchtern aussagt: Geboren 14. Oktober 1865. Benötigt man eine weitere Bestätigung, so braucht man nur Charleys eigenen Bericht über seine Jugendzeit zu lesen, den er vor einigen Jahren für das Archiv der ITF verfasste. Darin heisst es gleich am Anfang: "Ich war Matrose auf einem Segelschiff...."

Charles Lindley war nämlich tatsächlich bereits aktiver Gewerkschafter in einer Zeit, die die meisten von uns nur aus den Geschichtsbüchern kennen - eine Zeit, da das Segel noch nicht endgültig durch den Dampf verdrängt worden war, als Unfälle an Bord von Schiffen so häufig waren, dass "man damit rechnete, dass jedes zweite Besatzungsmitglied zur See ums Leben kommen würde" und in der die gewerkschaftliche Erfassung von ungelerten Arbeitern als absolut hoffnungslose Aufgabe erschien. Diejenigen, die den Versuch unternahmen, sich zu organisieren, mussten sich insgeheim in armseligen Hinterzimmern treffen, Losungen gebrauchen, um ihre Gesinnungsgenossen erkennen zu können und liefen dauernd Gefahr, wegen ihres leidenschaftlichen Einsatzes für die Sache der Gewerkschaftsbewegung gemassregelt und bestraft zu werden.

Dabei waren Strafen und Massregelungen nicht die einzigen Gefahren, denen sie ausgesetzt waren. Charley Lindley berichtet, dass er bei einem gewissen Paddy McCann Unterricht im Boxen nehmen musste, denn damals wurde ein Redner, wie er erklärt, "häufig aufgefordert, eine Meinungsverschiedenheit mit einem seiner Zuhörer mit den Fäusten beizulegen".

Alle diese Gefahren waren Charley durchaus nicht unbekannt. Noch bevor sein Unterricht im Boxen zu Ende war, musste er von einem rauflustigen Bergarbeiter Hiebe einstecken, durch die sich "mein Gesichtsausdruck ganz gehörig veränderte" und die britischen Reeder setzten ihn sehr bald auf ihre "schwarze Liste".

Es gab jedoch auch Lichtblicke. So wurde ihm z.B. einmal wegen seines Rednertalents vom Reeder Lord Londonderry eine Stelle angeboten. Als Verwalter des Ortsvereins der konservativen Arbeiter. Die Antwort Charleys ist der Nachwelt leider nicht überliefert worden.

Charley Lindley erklärte unlängst, er möchte nicht hundert Jahre alt werden und beabsichtige auch nicht, irgendwelche besondere Anstrengungen in dieser Hinsicht zu machen. Wir nehmen aber an, dass er uns verzeihen wird, wenn wir aus reinem Eigennutz die Hoffnung zum Ausdruck bringen, dass er sich die Sache doch noch überlegen werde.

Charles Lindley bedankt sich

Charles Lindley, der sich nunmehr, wie er mitteilt, von den Festlichkeiten anlässlich seines 90. Geburtstages "fast vollkommen erholt hat", ersucht uns, allen, die ihm aus diesem Anlass so viele Glückwünsche gesandt hatten, seinen besten Dank auszusprechen. Etwa 160 Telegramme, Blumenkörbe und -sträuße trafen ein und fast den ganzen Tag lang musste er sich den Reportern der schwedischen Presse für Interviews zur Verfügung stellen. Am Abend des 14. Oktober war er Ehrengast des schwedischen Transportarbeiterverbandes anlässlich eines von diesem veranstalteten Festessens, dem Vertreter der sozialdemokratischen Partei und des Gewerkschaftsbundes beiwohnten.

Charles Lindley bittet uns daher, den folgenden Organisationen auf diesem Wege seinen Dank auszusprechen: Belgische Transportarbeiter, belgische Seeleute, deutsche Transportarbeiter, estländische Transportarbeiter, niederländische Transportarbeiter, britische Seeleute, Transportarbeiter der USA und Frankreichs, Brotherhood of Railwaymen and Steamship Clerks (USA), britischer Landesverband der Eisenbahner, Landesverband der Eisenbahner und Transportarbeiter von Luxemburg, Einheitsgewerkschaft der Arbeiter, Angestellten und Beamten der Saar, österreichische Eisenbahner, Transport- und Hafenarbeiter von Bombay, japanischer Seeleuteverband, und IBFG (J.H. Oldenbroek).