



## 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. 17

21. November 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 der latein-amerikanischen Zonenpräsidenten

(ITF) In der wundervoll ausgestatteten Bibliothek des mexikanischen Gewerkschaftsbundes, die dem latein-amerikanischen Regional-Büro der ITF in grosszügiger Weise zur Verfügung gestellt worden war, fand vom 11. bis 13. Oktober die erste Konferenz der Zonenpräsidenten der latein-amerikanischen Region der ITF statt. Zu den Anwesenden zählten Kollege Omer Becu, Generalsekretär der ITF; Kollege A.E. Lyon, Sekretär-Schatzmeister der United States Railway Labor Executives' Association, in Vertretung des Exekutiv-Komitees der ITF; Vertreter des mexikanischen Gewerkschaftsbundes und von Organisationen der Transportarbeiter aus einer Reihe latein-amerikanischer Länder, einschliesslich Mexiko, Kuba, Kolumbia, Brasilien und Guatemala; Señor Lorenzo Martínez Caveró, der Sachbearbeiter für latein-amerikanische Fragen im Sekretariat der ITF und der stellvertretende Sekretär sowie andere Vertreter der inter-amerikanischen Regional-Organisation des IBFG (ORIT).

Auf die Konferenz hatte der tragische Tod von Trifón Gómez, dem ehemaligen Leiter des latein-amerikanischen Regional-Büros der ITF, am 8. Oktober einen Schatten geworfen, und die Konferenzteilnehmer ehrten sein Andenken mit bewegten Worten.

In seiner Eröffnungsansprache erinnerte Kollege Becu an die Dienste, die Kollege Gómez sowohl den Transportarbeitern als auch der gesamten internationalen Arbeiterbewegung geleistet hatte. Sein tiefes Interesse an Latein-Amerika geht auf das Jahr 1920 zurück, in dem er begann, sich an internationalen Gewerkschaftsangelegenheiten zu beteiligen. Ihm war es 1930 gelungen, Edo Firmen zu veranlassen, innerhalb der ITF eine latein-amerikanische Sektion zu errichten, und er hatte in den leitenden Gremien der ITF dauernd die Notwendigkeit der Errichtung einer latein-amerikanischen Organisation unterstrichen. Ein grausames Schicksal, erklärte Kollege Becu, hat es gewollt, dass er im Augenblick der Erreichung seines Zieles von uns scheiden musste.

Der stellvertretende Sekretär der ORIT, Alfonso Sanchez Madariaga, erwähnte ebenfalls die hervorragende Arbeit, die Trifón Gómez geleistet hatte und brachte seine eigene Überzeugung zum Ausdruck, dass die Beteiligung der internationalen Berufssekretariate im Hinblick auf die Verbesserung der gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeitnehmer und Errichtung einer festen Grundlage für die Solidarität der Arbeiter Latein-Amerikas und der ganzen Welt unumgänglich notwendig war. Er bedauerte, dass die gegenwärtige wirtschaftliche und politische Lage in den Ländern Latein-Amerikas für die Errichtung einer einflussreichen Gewerkschaftsbewegung so ungünstig war und erklärte, dass beträchtliche Opfer erforderlich sein würden, um den Gedanken der Demokratie, der Freiheit und der sozialen Gerechtigkeit in ganz Latein-Amerika zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Konferenz schritt danach zur Diskussion der Struktur eines aus den Vorsitzenden der Zonen bestehenden regionalen Konsultativrates, der Mitarbeiter zu ernennen hätte, die ihm bei der Durchführung der jeder einzelnen Zone obliegenden Aufgaben behilflich sein würden. Zu weiteren Diskussionsgegenständen gehörten: die Frage der gewerkschaftlichen Erfassung der Transportarbeiter in den verschiedenen auf der Konferenz vertretenen Ländern; die Notwendigkeit, das vom Regional-Büro der ITF veröffentlichte Material in der gewerkschaftlichen Presse der verschiedenen Länder zu verbreiten, die von allen Delegierten betont wurde und andererseits dem Büro Informationen über ihre eigene Tätigkeit zuzuleiten. In diesem Zusammenhang wurde vereinbart, dass das Büro eine zweimal im Monat erscheinende illustrierte Transportarbeiterzeitung herausgeben sollte, in der sich die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Transportarbeiter widerspiegeln würden.

Im Verlaufe der weiteren Diskussionen gelangte die Lage der Arbeitnehmer in den einzelnen Zweigen des Verkehrswesens zur Debatte unter besonderer Berücksichtigung der Anomalien der Rechtslage der brasilianischen Eisenbahner, für die verschiedene Vorschriften gelten, je nachdem, ob sie im Dienst von staatlichen oder privaten Eisenbahnen stehen. Ferner wurde besonderes Augenmerk auf die schwierige Phase gelenkt, in der sich das Verkehrswesen Kubas derzeit befindet, und die ihre Ursache im Fehlen sowohl einer nationalen als auch internationalen Regelung hat. Als Ergebnis der Diskussionen kam man schliesslich überein, dass Schritte unternommen werden sollten, um die Koordinierung und Integration des Verkehrswesens innerhalb Latein-Amerikas zu erreichen. Zu diesem Zweck würde das Regional-Büro Informationen über die Arbeitsbedingungen einholen und in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der ITF die erforderlichen Studien in Angriff nehmen.

Kollege A.E. Lyon brachte seine Genugtuung darüber zum Ausdruck, dass ihm Gelegenheit geboten worden war, das Exekutiv-Komitee der ITF auf der Konferenz zu vertreten. Unter Bezugnahme auf die Bedeutung, die der Regional-Organisation sowohl in Südamerika als auch in der ganzen Welt von der ITF beigemessen wurde, erklärte er, er beabsichtige im Exekutiv-Komitee der ITF die Notwendigkeit zu betonen, die latein-amerikanische Regional-Organisation mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu verstärken.

In seiner Abschlussrede wies Kollege Becu auf die klaffende Lücke hin, die der plötzliche Tod von Trifón Gómez in der Organisation hinterlassen hatte und gab bekannt, dass er und Kollege Lyon an Lorenzo Martinez die Aufforderung gerichtet hatten, eine Zeitlang in Mexiko zu bleiben, um dort für die Fortsetzung der Arbeit des latein-amerikanischen Regional-Büros zu sorgen.

Im Laufe der Konferenz wurde ferner verlautbart, dass zwei mexikanische Organisationen, der Landesverband der Arbeiter im Strassentransport und der Landesverband der Stau- und Hafentarbeiter, der ITF beigetreten waren.

EISENBAHNER

GRIECHENLAND

Höhere Altersversicherung  
für die Eisenbahner

(ITF) Wie die der ITF angeschlossene Panhellenische Eisenbahner-Föderation berichtet, hat ihr jahrelanger Kampf um Verabschiedung einer Gesetzgebung zur Regelung der Altersversicherung des Personals der staatlichen und privaten Eisenbahnen ein erfolgreiches Ende gefunden. Aufgrund des neuen Pensionsgesetzes für die griechischen Eisenbahner, das am 15. September 1955 veröffentlicht wurde, hat das gesamte Personal der Eisenbahnen Anspruch auf eine Altersversicherung in Höhe von 80% der Entlohnung. Im Falle von Personal des Lokomotiv-, Zugbegleit-, Werkstätten- und Baudienstes ist die Altersversicherung bei Erreichung des Alters von 50 Jahren und nach Beendigung von 25 Dienstjahren zahlbar, wovon mindestens 15 Jahre in einer der vorerwähnten Verwendungsgruppen sein müssen. Das übrige Eisenbahnpersonal erhält die Altersversicherung bei Erreichung des Alters von 55 Jahren und nach 25 jähriger Dienstzeit ausbezahlt.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Forderungen  
der Taxifahrer

(ITF) Zu den vor kurzem von der Sektion Strassenverkehr des der ITF angeschlossenen Belgischen Transportarbeiterverbandes erhobenen Forderungen gehören: Ein Mindest-Wochenlohn von 750 B.Frs. (£1 - B.Frs. 140), der später auf einen garantierten täglichen Lohn von B.Frs. 200 zu erhöhen ist; eine Erhöhung der Zahl der Arbeitsinspektoren und Erweiterung ihrer Befugnisse; ärztliche Untersuchungen für alle Fahrer; Verbot des Einsatzes von Fahrern von Auto-Verleihbetrieben oder Personal anderer Taxibetriebe, die bereits die gesetzlich zugelassene Anzahl von Stunden gearbeitet haben, als Taxifahrer; beschleunigte Verabschiedung des Gesetzentwurfes (Antrag Vermeulen) über Haftung bei Unfällen; Massnahmen zum Schutze von Taxifahrern vor Tötlichkeiten; Invalidenrente unter Zugrundelegung der Dienstjahre; Bezahlung für Einbusse an Arbeitszeit infolge von Unfällen bzw. sich daraus ergebenden Gerichtsverhandlungen.

Forderungen  
der Autocarfahrer

(ITF) Die Sektion Strassen-transport des der ITF angeschlossenen Belgischen Transportarbeiterverbandes teilt mit, dass die nachstehenden Forderungen nach Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen dem belgischen Verkehrsministerium im Uebereinkommen mit den Autocarbetrieben vorgelegt worden sind: Ein Mindeststundenlohn von B.Frs. 23; Abänderung des gegenwärtig geltenden Systems der Bezahlung für Wartezeit (ein 25%iger Abzug vom vollen Lohn) und Einführung einer fixen zweistündigen täglichen Pause für Mahlzeiten ohne Bezahlung; Entrichtung einer gesetzlich festgelegten Entlohnung für Mehrarbeit und Einführung von individuellen Fahrtenbüchern.

FRANKREICH

Neues Pensionsgesetz für  
die Arbeiter im Personenverkehr

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene Französische Transportarbeiterverband (Force Ouvrière) berichtet, wurde am 3. Oktober 1955 ein neues Dekret veröffentlicht, das die gesetzliche Grundlage für eine Neuordnung der Altersversicherung der Arbeiter im Personenverkehr bildet. Aufgrund dieses Gesetzes wird die sogenannte Unabhängige Zusätzliche Transportversicherungskasse errichtet, die eine Ergänzung der durch Dekret vom Oktober 1954 eingeführten Versicherung darstellt. Im Rahmen der neuen Versicherung, in deren Geltungsbereich das Personal öffentlicher Personenverkehrsbetriebe, Klein- und Lokalbahnen und Strassenbahnen fällt, haben diese Versicherten Anspruch auf eine Pension bei Erreichung des Alters von 60 Jahren, die 60% der Durchschnittsentlohnung

während der der Pensionierung vorangehenden 10 Jahre entspricht. Früher war die Pension bei Erreichung des Alters von 65 Jahren zahlbar und entsprach 40% der Entlohnung. Unter Mitgliedsverband bezeichnet diese neue Gesetzgebung als ersten Schritt auf dem Wege zu einer Versicherung für alle Arbeiter im Strassentransport und nicht nur im Personenverkehr. Im Rahmen dieser Versicherung würde das Fahrpersonal bei Erreichung des Alters von 55 Jahren Anspruch auf eine Pension haben und das Büropersonal bei Erreichung des Alters von 60 Jahren.

GROSSBRITANNIEN

Londoner Autobuspersonal  
nimmt Lohnangebot an

(ITF) Die 55.000 Londoner Arbeiter der Omnibusbetriebe haben mit überwiegender

Mehrheit die ihnen von der Londoner Verkehrsbehörde angebotene Erhöhung ihrer Wochenlöhne um 14/-s angenommen, die nach langen Verhandlungen mit dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband vereinbart wurde dem das Omnibuspersonal angehört. Dadurch erhöht sich der wöchentliche Grundlohn von Fahrern und Schaffnern der Londoner Autobusse auf £9/6/- bzw. £9/2/-.

Ferner besteht die Absicht, in gewissen Garagen versuchsweise eine elftägige zweiwöchentliche Arbeitsperiode von 84 Stunden einzuführen anstelle der derzeit üblichen Sechstageswoche von 44 Stunden. Die Entlohnung für Mehrarbeit und Arbeit an Ruhetagen soll ebenfalls erhöht werden.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

BELGIEN

Forderungen  
der Lkw.-Fahrer

(ITF) Die Sektion Strassen-transport des der ITF angeschlossenen Belgischen

Transportarbeiterverbandes hat im Namen ihrer als Lkw.-Fahrer beschäftigten Mitglieder die folgenden Forderungen erhoben: Ein Mindeststundenlohn von B.Frs. 27; eine Sonderzulage von B.Frs. 50 bei einem Einsatz von über vier aber weniger als acht Stunden; Sonderzulage für Fahrer, die Geldbeträge mitführen müssen; Bekleidungszulage; Neujahrszulage; obligatorische Bereitstellung eines Mitfahrers auf Fahrzeugen von über drei und in gewissen Fällen über fünf Tonnen und eines zweiten Fahrers auf Fahrzeugen über 7 1/2 Tonnen; ärztliche Untersuchungen; genaue Kontrolle der Mehrarbeit und Herabsetzung der Altersgrenze für Pensionierung.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Erhöhung der Heuern  
der Binnenschiffer

(ITF) Die Sektion Binnenschiffahrt des der ITF angeschlossenen Belgischen Trans-

portarbeiterverbandes teilt mit, dass für das Personal der Binnenreedereien Plouvier, Navex, Salf und Nautilus, die nachstehend angeführten Erhöhungen der monatlichen Entlohnung ausgehandelt werden konnten, die rückwirkend ab 1. Juli 1955 in Kraft treten:

Schiffe von 750 bis 1.000 BRT      B.Frs.

Kapitän                                      4.715  
Erster Decksmann                        3.590  
Schiffsjunge                                2.565

Schiffe von 1001 bis 1500 BRT

Kapitän                                      4.870  
Erster Decksmann                        3.795  
Zweiter Decksmann                       3.590  
Schiffsjunge                                2.565

<u>Schiffe von über 1500 BRT</u>	<u>B.Frs.</u>
Kapitän	5.025
Erster Decksmann	3.980
Zweiter Decksmann	3.690
Schiffsjunge	2.565

Die Entlohnung für Mehrarbeit beträgt pro Stunde: Kapitän 18 B.Frs., Decksmann 16 B.Frs. und Schiffsjunge 15 B.Frs.

#### DEUTSCHLAND

##### Neuer Rahmen-Tarifvertrag in der Kanal- und Weserschiffahrt

(ITF) Unser Mitgliedsverband, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, meldet den Abschluss eines neuen Rahmen-Tarifvertrages für das fahrende Personal in der Kanal- und Weserschiffahrt.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sind sehr ähnlich der Regelung für die Rheinschiffahrt. Unser Mitgliedsverband berichtet jedoch, dass es nicht möglich war, die Anerkennung der Bezahlung der 13. und 14. Fahrstunde in den Sommermonaten und der 12. Fahrstunde in den Wintermonaten wie in der Rheinschiffahrt auch in der Kanal- und Weserschiffahrt durchzusetzen. Der neue Vertrag enthält aber eine Klausel in der es heisst, dass sich die Vertragsparteien verpflichten, vor Ablauf der neuen Vereinbarung in neue Verhandlungen zur Festlegung der Fahrzeit einzutreten.

Der neue Tarifvertrag trat am 1. September in Kraft und endet am 31. März 1956. Er beinhaltet eine Erhöhung der bestehenden Grundlöhne um 7% je Monat. Als Nachtarbeit gilt Arbeit in der Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr. Für die in diesem Zeitraum geleistete Mehrarbeit wird für die Stunde statt wie bisher 20% ein 40%iger Zuschlag zum Stundenlohn entrichtet. Für Mehrarbeit vor 20 Uhr beträgt der Zuschlag nunmehr 25% statt 20%.

Zu weiteren Verbesserungen gehören: zwölf freie Sonntage pro Halbjahr, anstelle der bisher gewährten zehn; Erhöhung des Kindergeldes von DM 2,50 auf DM 5,- im Monat (£1 - DM 11,75). Ferner kann nunmehr der Höchsturlaub nach achtjähriger Betriebszugehörigkeit beansprucht werden, anstatt wie bisher nach zwölfjähriger.

#### HAFENARBEITER

#### FRANKREICH

##### Hafenarbeiter lehnen Lohnangebot ab

(ITF) Der französische Hafenarbeiterverband hat die von den Arbeitgebern

der Hafenbetriebe angebotene Erhöhung der Stundenlöhne um 10 Fr. (ungefähr 3 d) als unzureichend abgelehnt. Die Hafenarbeiter fordern eine Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 30 Fr. Die Ergebnisse einer weiteren Sitzung der paritätischen Landeskommission für die Hafenbetriebe, die auf den 26. Oktober anberaumt war, sind noch nicht bekannt.

#### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

##### Achtzehnte Session der Joint Maritime Commission

(ITF) Vom 24. bis 28. Oktober fand in Paris die achtzehnte Session der

Joint Maritime Commission der IAO statt. Dieser Sitzung wohnten Vertreter der Reeder und Seeleute der führenden maritimen Länder bei, sowie Vertreter der Arbeitgeber- und Arbeitnehmergruppen im Verwaltungsrat des IAA und Beobachter der Weltgesundheitsorganisation und der Kommission der Vereinten Nationen für Flüchtlingswesen. Den Vorsitz führte Mr. Arthur Brown, Kanadischer Minister-Stellvertreter und derzeitiger Vorsitzender des Verwaltungsrates des IAA. Die rüni- zehnte Mitglieder und drei stellvertretenden Mitglieder

der Seeleutegruppe, die von zwölf technischen Beratern begleitet waren, kamen aus den folgenden Ländern: Australien, Belgien, Kanada, Chile, Dänemark, Finnland, Frankreich, der Deutschen Bundesrepublik, Griechenland, Israel, Italien, Japan, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Grossbritannien und den Vereinigten Staaten. Die Vertreter der Seeleute Argentinien, Indiens und Pakistans waren verhindert.

Der wichtigste Beschluss der Sitzung bestand in einer Empfehlung an den Verwaltungsrat des IAA, im Jahre 1956 eine dreigliedrige Vorbereitende Technische Seefahrtskonferenz der IAO einzuberufen, der im Jahre 1957 eine Seefahrtssession der allgemeinen Arbeitskonferenz der IAO folgen sollte, um die folgenden Fragen zu diskutieren:

- 1) Allgemeine Revision der Konvention vom Jahre 1949 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung;
- 2) Arbeitsvermittlung für Seeleute durch offizielle Arbeitsvermittlungstellen;
- 3) Uebertragung von Schiffen an traditionsgemäss nicht-maritime Länder unter Bezugnahme auf soziale Verhältnisse und Sicherheit an Bord von Schiffen;
- 4) Inhalt von Arzneikisten an Bord von Schiffen und ärztliche Beratung auf dem Funkwege für Schiffe auf hoher See;
- 5) Zuständigkeit in Bezug auf Befähigungsnachweise von Schiffsoffizieren;
- 6) gegenseitige oder internationale Anerkennung von nationalen Identitätsnachweisen von Seeleuten.

Ferner billigte der Ausschuss eine Empfehlung, drei Fragen der Fischer (Mindestalter bei Berufsantritt, ärztliche Untersuchung bei Berufsantritt und danach in regelmässigen Zeitabständen und Heuerverträge) auf der vierzigsten allgemeinen Session der Konferenz der IAO 1957 einer ersten Beratung zu unterziehen.

Schliesslich billigte der Ausschuss vier Resolutionen: In der ersten wird auf die Notwendigkeit einer auf Gegenseitigkeit beruhenden internationalen Zusammenarbeit im Interesse der Wohlfahrt der Seeleute hingewiesen und die Errichtung eines dreigliedrigen Unterausschusses der JMC zur Behandlung der einschlägigen Probleme auf internationaler Ebene beantragt. In der zweiten Resolution werden Massnahmen zur Besserung der Lage geflüchteter Seeleute befürwortet, insbesondere im Hinblick auf Reisedokumente und Wohnsitz an Land. Die dritte Resolution bezieht sich auf ärztliche Behandlung an Bord von Schiffen und in der vierten wird eine internationale Vereinheitlichung der Konstruktion von Lotsenleitern gefordert. Ausserdem wurde ein Fragebogen über das Problem des Flaggenwechsels entworfen, der den Regierungen übermittelt werden soll.

#### ISRAEL

##### Neues Verfahren zur Beilegung von Streitfällen

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene Verband der Seeleute Israels berichtet

ist ein Vertrag mit der Shoham Reederei unterzeichnet worden, durch den die Befugnisse der Sozialausschüsse an Bord von israelischen Schiffen erweitert und diesen Vertrauensleuten der Seeleute grössere Vollmachten zur Wahrung der Interessen der Besatzung im Rahmen der Kollektivverträge zugestanden werden.

Vor Abschluss dieses Vertrages mussten selbst die geringfügigsten Beschwerden eines Besatzungsmitglieds an das Sekretariat des Verbandes weitergeleitet werden, das diese Angelegenheit in direkten Verhandlungen mit der Reederei regeln musste, wodurch die gemäss den Satzungen des israelischen Seeleuteverbandes und des Gewerkschaftsbundes von Israel errichteten Sozialausschüsse umgangen wurden.

Aufgrund des neuen Vertrages erlässt die Reederei allgemeine Vorschriften für den Betrieb ihrer Schiffe, die im Einvernehmen mit der Gewerkschaft zur Anwendung gelangen. Der Kapitän befasst sich direkt

mit Beschwerden der Besatzung und hat für regelmässige Inspektion der Unterkunftsräume der Besatzung im Hinblick auf Reinlichkeit, Reparaturen und etwaige Verbesserungen zu sorgen. Ueber Entlassungen und ihre Rechtmässigkeit wird ebenfalls an Bord des Schiffes entschieden. Der Seeleuteverband unterstützt die Sozialausschüsse weiterhin bei allen gerechtfertigten Streitfällen und übernimmt die Leitung der Verhandlungen bei Streitfällen, die von den Sozialausschüssen nicht beigelegt werden können.

Ein weiterer Vertrag zwischen dem Seeleuteverband und der Shoham Reederei sieht die Bereitstellung von Arbeitskleidung durch die Reederei im Gegenwert von IL 50.- pro Jahr vor (£1 - IL 1). Uebersteigt der Wert der von einem Besatzungsmitglied ausgewählten Arbeitsbekleidung den Betrag, auf den dieses Mitglied Anspruch hat, so wird die Differenz von der Heuer abgezogen.

USA  
Verbesserung der Heuern und Arbeitsbedingungen von Köchen & Stewards

(ITF) Der amerikanische Verband der Köche und Stewards, ein Mitgliedsverband

des Pacific District der der ITF angeschlossenen Seafarers' International Union of North America, meldet die Unterzeichnung eines neuen Tarifvertrages mit der Pacific Maritime Association. Dieser Vertrag, der erste in vier Jahren, kam nach viermonatigen Kollektivvertragsverhandlungen zwischen dem Verband und den Reedern zustande. Vorgesehen ist eine vierjährige Geltungsdauer mit einjähriger Kündigungsfrist. Der Vertrag bedarf noch der Ratifizierung durch die Mitglieder des Verbandes und man erwartet den Abschluss der Abstimmungen gegen Mitte November.

Zu den wichtigsten im neuen Tarifvertrag enthaltenen Verbesserungen gehören: Erhöhung der Heuern und des Entgelts für Mehrarbeit; Verbesserung der Bemannungsnormen für gewisse Typen von Frachtern; längerer Urlaub mit Wirkung vom 1. Januar 1956 und Erhöhung der Beiträge der Reeder zur Wohlfahrts- und Altersversicherungskasse von 60 auf 75 cents je Mann pro Tag.

Nachstehend führen wir einige typische Beispiele der neuen monatlichen Heuer an (Erhöhungen in Klammern):

Fahrgastschiffe: Zweiter Steward, \$619.00 (\$155.18); Oberkellner, \$504.00 (154.87); Barmann, \$402.00 (\$115.32); Stewardessen, Kellner, Loungesteward, Decksteward, \$335.00 (97.22); Küchenpersonal - Küchenchef \$795 (\$154.97); Chef-Assistent \$651 (155.36); Erster Bäcker, \$580 (\$154.82); Mannschaftskoch, \$572 (\$154.61); Pantrymann, \$512 (\$154.60).

Frachter: Obersteward \$503; Erster Koch, \$473; Zweiter Koch und Bäcker, \$443. Die Entlohnung für Mehrarbeit beträgt nunmehr \$2,65 im Vergleich zu \$ 1,71 pro Stunde.

Die Entlohnung der Messerstewards beträgt nunmehr \$335 und ihre Entlohnung für Mehrarbeit \$2 (früher \$1.35).

FISCHER

GROSSBRITANNIEN

Erhöhung der Heuern der britischen Walfängerbesatzungen

(ITF) Als Ergebnis von Verhandlungen des Verbandes der Schiffsoffiziere

und des Landesverbandes der Seeleute (beide Mitgliedsverbände der ITF), die durch Vermittlung der nationalen Walfangkommission mit den Reedereien geführt wurden, konnte eine 6%ige Erhöhung der Heuern, Sonderzulagen und Abgeltung für Mehrarbeit für britische Seeleute für die Walfangaison 1955/56 durchgesetzt werden. Einzelheiten der neuen Sätze bringen wir in der nächsten Ausgabe unseres Presseberichtes.

NIEDERLANDE

Erhöhung der Heuern der Trawlerfischer

schen Transportarbeiterverbandes berichtet, dass in der letzten Zeit ein neuer Vertrag für die Besatzungen von Trawlern abgeschlossen wurde, der eine Reihe wesentlicher Verbesserungen enthält.

(ITF) Die Sektion Hochseefischerei des der ITF angeschlossenen Niederländi-

In diesem Zusammenhang ist in erster Linie die Angleichung der Entlohnung der Trawlerfischer an die der Besatzung von Treibnetzfahrzeugen zu erwähnen. Die garantierte wöchentliche Mindeststeuer beträgt nunmehr für Deckpersonal 60 Gulden (£1 - 10.65 Gulden), und die Heuern der übrigen Besatzungsmitglieder sind im gleichen Verhältnis bis zu einem Höchstbetrag von 92,50 Gulden erhöht worden. Während der Zeit, in der die Besatzungen mit der Vorbereitung der Ausrüstung der Schiffe vor dem Auslaufen beschäftigt sind, werden ebenfalls höhere wöchentliche Heuern entrichtet. Die derzeit geltenden Heuersätze sind die folgenden:

Decksmann, Koch/Decksmann	56.50 Gulden
Zweiter Maschinist	57.75 Gulden
Steuermann	58.75 Gulden
Ingenieur oder Maschinist	60.00 Gulden
Kapitän	61.25 Gulden

Eine Urlaubszulage in Höhe von 2% des jährlichen Verdienstes ist ebenfalls im Vertrag vorgesehen.

NORWEGEN

6%ige Erhöhung der Entlohnung der Offiziere im Walfang

(ITF) Der Entscheid des von der norwegischen Regierung zur Untersuchung des

Konfliktes zwischen dem der ITF angeschlossenen Verband der Steuerleute und den Walfangreedereien eingesetzten Schlichtungsgerichtes ist nunmehr bekanntgegeben worden.

Aufgrund dieses Entschoides erhalten die Steuerleute die gleiche Erhöhung ihrer Heuern und Entlohnungen für Mehrarbeit, nämlich um 6%, wie sie bereits auf dem Verhandlungswege von den Verbänden vereinbart worden war, die Interessen der Mannschaften und Ingenieure vertreten (ebenfalls Mitgliedsverbände der ITF). Vorgesehen ist ferner eine Sondervergütung in Höhe von Kr. 280 (£14) im Monat für Steuerleute, die als Kapitän an Bord von Walfängern Dienst versehen und eine in Höhe von Kr. 106 (£5/6/-) für Steuerleute mit Befähigungsnachweis für Funktelegrafie, die als Funker eingesetzt sind.

Wie auch im Falle der Mannschaften und Ingenieure bleibt der neue Vertrag für die Steuerleute, der auf dem obligatorischen Schiffsanspruch beruht, zwei Jahre in Kraft und wird in gleicher Weise an den Index der Lebenshaltungskosten gebunden.

Die Steuerleute erhalten nunmehr die folgenden monatlichen Grundheuern:

Auf Fabriksschiffen:

Erster Steuermann	1,153 Kr.
Zweiter Steuermann	933 Kr.
Dritter Steuermann	814 Kr.
Vierter Steuermann	773 Kr.
Fünfter Steuermann	749 Kr.

Auf Walfängern

Erster Steuermann	891 Kr.
Zweiter Steuermann	755 Kr.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

USA

Neuer Tarifvertrag mit Flying  
Tiger Airlines unterzeichnet

(ITF) Die der ITF ange-  
schlossene International  
Association of Machinists

(IAM) hat unseren Mitgliedsorganisationen für die ihr anlässlich ihres Lohnkonfliktes mit Flying Tiger Airlines Incorporated zuteil gewordene Unterstützung offiziell ihren aufrichtigen Dank ausgesprochen. Mit der Unterzeichnung des neuen Kollektivvertrages, der bis Januar 1957 in Kraft bleibt, wurde am 5. Oktober 1955 einem der längsten und mit grösster Erbitterung geführten Streiks in der Geschichte der amerikanischen Zivilluftfahrt ein Ende bereitet. Ursprünglich hatte sich die Luftverkehrslinie geweigert, die Entlohnung des Instandhaltungspersonals so zu erhöhen, dass sie der von anderen Luftverkehrslinien bezahlten entsprach, mit denen die IAM in einem Vertragsverhältnis steht. Die Betriebsleitung der Flying Tiger Airlines hatte einmal sogar einen 5%igen Lohnabbau vorgeschlagen und diesen Vorschlag erst rückgängig gemacht, als der Verband ihr klarmachte, dass er eine derartige Zumutung nicht hinnehmen würde. Die Luftverkehrslinie unternahm auch den Versuch, die übrigen Vergütungen und sonstigen Leistungen herabzusetzen.

Angesichts dieser Haltung der Arbeitgeber appellierte die IAM an die ITF um Unterstützung in internationalem Masstab, da die Flying Tiger Airlines versuchte, Streikbrecher auf dem Luftwege nach internationalen Flughäfen im Ausland zu befördern und auf diese Weise die innerhalb Amerikas eingesetzten Streikposten zu neutralisieren. Die Mitgliedsverbände der ITF leisteten diesem Appell Folge und weigerten sich, die Flugzeuge, Ausrüstungen und Ladungen der Flying Tiger Airlines zu bedienen bzw. zu verladen, wodurch sie ohne Zweifel den Einsatz von Flugzeugen dieser Luftverkehrslinie in wesentlichem Umfange einschränkten und dadurch die Beilegung des Konfliktes beschleunigten.

Aufgrund des neuen Kollektivvertrages verpflichtet sich die Gesellschaft:

- a) die Entlohnung der der anderen Luftverkehrslinien anzupassen, mit denen die IAM in einem Vertragsverhältnis steht;
- b) zur Wiedereinstellung aller am Streik beteiligten Arbeitnehmer in ihre ursprüngliche Verwendungs- und Vergütungsgruppe, Schicht und Arbeitsplatz, ohne Verlust der Seniorität;
- c) zur Rückgängigmachung aller bei gerichtlichen Instanzen eingereichten Klagen und Anschuldigungen wegen unfairer Praktiken.

Das Sekretariat der ITF spricht hiermit allen, die zu diesem Ergebnis beigetragen haben, seinen Dank aus.