



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. 18

7. Dezember 1955

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und das Verkehrswesen berühren. Er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, wir können jedoch 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

U. S. A.
Daniel Tobin gestorben

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF das Ableben des ehemaligen Präsidenten des der ITF angeschlossenen Verbandes der Fuhrleute und Chauffeure (International Brotherhood of Teamsters), Daniel J. Tobin, der am 14. November im Alter von 80 Jahren einer Herzkrankheit zum Opfer fiel.

Als er 15 Jahre alt war, wanderte er aus seinem Heimatland, Irland, aus und fand in Boston Beschäftigung als Fuhrmann. Sein Lohn betrug damals, vor 50 Jahren, \$11 pro Woche. Zu jener Zeit wurde sieben Tage pro Woche und zehn Stunden im Tage gearbeitet. Mechanisch betriebene Verkehrsmittel steckten noch in den Kinderschuhen und die Gewerkschafter waren nur kleine Verbände von Pionieren, die wegen ihres Glaubens an die Sache der Gewerkschaftsbewegung Beschimpfungen hinnehmen mussten, von ihren Mitmenschen gemieden wurden und den Verlust ihres Postens riskierten.

Daniel Tobin trat 1896 einem Verband von Fahrern und Schaffnern bei. Als die Zweigstelle Boston des Verbandes der Fuhrleute gegründet wurde, trat er ihr bald bei und wurde Vertrauensmann. Als eine seiner ersten Leistungen zählt sein Beitrag zur Herabsetzung der Arbeitszeit von 70 auf 66 Stunden. 1904 wurde er geschäftsführender Sekretär des Verbandes und im August 1907 erfolgte seine Wahl zum Präsidenten.

Seine erste Arbeit, der ein glänzender Erfolg beschieden war, bestand darin, Zusammenarbeit und Einigkeit in den Reihen der Gewerkschaftsbewegung der Fuhrleute herbeizuführen. Während seiner Amtszeit erhöhte sich die bescheidene Mitgliederzahl von weniger als 30,000 auf rund 1,100.000 und heute zählt der Verband zu den grössten Mitgliedsorganisationen der American Federation of Labor. Von 1917 bis 1928 hatte er das Amt des Schatzmeisters der AFoL inne und war ein aktives Mitglied ihres Exekutivkomitees.

folgte seines Interesses an internationalen Angelegenheiten wurde aus einer Reihe von Anlässen als Gastdelegierter ins Ausland entsandt und während des Zweiten Weltkrieges von Präsident Roosevelt mit einer Mission nach Grossbritannien betraut, um über den Einsatz der britischen Arbeiterschaft Bericht zu erstatten.

Als Daniel Tobin im Jahre 1952 von seinem Posten als Präsident des Verbandes der Teamster zurücktrat, auf den ihm der damalige Vizepräsident, Dave Beck, nachfolgte, konnte er mit Stolz auf die vielen Jahre zurückblicken, in denen er nicht nur seinem Verbands, sondern der gesamten amerikanischen Gewerkschaftsbewegung treu gedient hatte.

Mit der International Brotherhood of Teamsters und der American Federation of Labor betrauert die ITF das Hinscheiden Daniel Tobins.

EISENBAHNER

ROSSBRITANNIEN

Britische Eisenbahner fordern höhere Entlohnung und bessere Arbeitsbedingungen

Die britische Transportkommission gemeinsam im Namen von 73,000 Angestellten der Britischen Eisenbahnen Forderungen nach höherer Entlohnung und besseren Arbeitsbedingungen unterbreitet. Sie fordern u.a. eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 44 auf 42 Stunden, als erster Schritt auf dem Wege zur 38-Stundenwoche, 3 Wochen bezahlten Urlaub im Jahre und 4 Wochen nach 15-jähriger Dienstzeit. (Gegenwärtig erhält das Personal 2 Wochen Urlaub und nach 10-jähriger Dienstzeit weitere 3 Urlaubstage).

(ITF) Der Landesverband der Eisenbahner (NUR) und der Verband der Eisenbahnangestellten (TSSA), beide Mitgliedsverbände der ITF, haben der

Der Landesverband der Eisenbahner hat der Londoner Verkehrsbehörde im Namen seiner bei ihr beschäftigten Mitglieder ebenfalls eine Reihe von Forderungen überreicht, zu denen gehören: 5-tägige Arbeitswoche von 40 Stunden; 50%iger Zuschlag für Mehrarbeit und 100% Zuschlag für Mehrarbeit zwischen 18 Uhr und 6 Uhr; 50%iger Zuschlag für normale Nachtarbeit an Wochentagen und 100% für Sonntagsarbeit; doppelter Lohn für Arbeit an öffentlichen Feiertagen plus ein Tag bezahlter Urlaub für jeden derartigen Arbeitstag; Fortzahlung des Lohns bei Erkrankung, die auf einen Unfall zurückzuführen ist und dreiwöchiger bezahlter Urlaub nach zwölfmonatiger Dienstzeit (gegenwärtig 2 Wochen). Diese Forderungen werden derzeit von der Londoner Verkehrsbehörde geprüft.

Die der paritätischen Landeskommission für das Personal der Eisenbahnwerkstätten angehörenden Mitglieder der Britischen Transportkommission sind mit der Prüfung einer Forderung nach einer "beträchtlichen" Erhöhung der Löhne beschäftigt, die ihnen vom Landesverband der Eisenbahner und den Verbänden der Techniker und Mechaniker überreicht wurde, bei denen 130,000 Arbeiter des Werkstättendienstes organisiert sind.

FRANKREICH

Löhne des Lokpersonals

(ITF) Ab 1. September d.J. erhält das Lokpersonal im Gebiet von Paris die nachstehend

angeführten Bruttolöhne (bestehend aus Grundlohn, Orts- und Leistungszulagen usw.) im Monat:

	in Frs. (£1 = 980 Frs.)		
	<u>Anfangslohn</u>	<u>Zwischenstufe</u>	<u>Höchstlohn</u>
Heizer	44 628	49 188	52 528
Lokführer	57 452	66 762	69 872
E-Lokführer	53 007	62 317	65 427

Ferner werden die folgenden Neujahrszulagen bezahlt:

Heizer	28 716	32 340	34 992
Lokführer	34 992	42 456	44 952

GROSSBRITANNIEN

Weitere Lohn- und Gehaltsforderungen

(ITF) Sowohl der Verband der Eisenbahngestellten (TSSA) als auch der Landesverband der Eisenbahner (NUR), beide Mitgliedsverbände der ITF, haben Lohn- und Gehaltsforderungen im Namen von 480.000 Arbeitnehmern der Eisenbahnen erhoben. Die TSSA, die das Personal des Büro- und Verwaltungsdienstes organisiert, fordert eine Erhöhung um 7 1/2 %. Eine Bewilligung dieser Forderung würde eine Erhöhung der Gehälter in der niedrigsten Vergütungsgruppe um 9 s pro Woche und in der höchsten um £1-4s pro Woche bedeuten.

Der Landesverband der Eisenbahner fordert für seine 400.000 Mitglieder in allen Dienstgruppen eine Erhöhung der Bezüge um 10%, wodurch zum Beispiel die Löhne in Verwendungsgruppe 4 des Signaldienstes und von Zugbegleitpersonal im Güterverkehr um rund 15 s pro Woche erhöht werden würden.

Wie verlautet, beabsichtigt auch der der ITF angeschlossene Verband der Lokführer und Heizer (ASLEF), der die Interessen von rund 60.000 Arbeitnehmern vertritt, eine Lohnforderung zu unterbreiten. Einzelheiten hierüber sind jedoch noch nicht bekannt.

USA

Lohnerhöhungen für das Lokpersonal

(ITF) Nach längeren Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen ist es dem Verband des Lokpersonals (Brotherhood of Locomotive Engineers) gelungen, Erhöhungen der Entlohnung für etwa 52.000 Lokführer im Strecken- und Verschubdienst durchzusetzen. Aufgrund des Uebereinkommens erhöht sich die durchschnittliche tägliche Entlohnung von Lokführern um 5%, wozu noch weitere 2% kommen, die einem Ausgleich des Abstandes zwischen der Entlohnung von Lokführern und anderen Verwendungsgruppen dienen.

Im Personenverkehr erhöht sich der tägliche Durchschnittslohn um \$ 1.09, im Verschubdienst um \$ 1.22, auf durchgehenden Güterzügen um \$ 1.24 und auf lokalen Güterzügen um \$ 1.29. Vorgesehen ist ferner ein täglicher Mindestlohn von \$17.43 im Personen- und \$18.49 im Güterverkehr.

In weiteren Klauseln des Vertrages ist vorgesehen, dass ein Teil der Lohnerhöhungen anstelle einer Kranken- und Sozialversicherung tritt und falls die Gewerkschaft eine derartige von den Eisenbahnverwaltungen zu finanzierende Versicherung beantragt, würde "den Eisenbahnen für die Finanzierung derartiger Leistungen bis zu vier cents pro Stunde gutgeschrieben werden". Der Vertrag bestimmt weiter, dass die Fünftageweche für Lokführer im Verschubdienst nur dann in Kraft tritt, wenn die Gewerkschaft diese für alle Eisenbahnen Amerikas fordert.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

Deutschland

Neuer Lohnvertrag im Verkehrsgewerbe von Schleswig-Holstein

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr gibt die Unterzeichnung eines neuen Lohnvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des Verkehrsgewerbes im Lande Schleswig-Holstein bekannt. Nachstehend bringen wir einige Beispiele der nunmehr geltenden Mindest-Stunden- und Wochenlöhne (48 Stundenwoche). Die Löhne in Ortsklasse II sind etwas niedriger als in Ortsklasse I. (£1 = DM 11,75)

LKW-Fahrer mit mehr als zweijähriger Praxis, die vorwiegend im Langstreckengüter- oder Möbelverkehr tätig sind:

DM 1,45 bis 1,50 pro Stunde, und
DM 69,60 bis 72,- pro Woche.

Fahrer von LKW unter 118 Tonnen Nutzlast sowie Fahrer mit weniger als zweijähriger Fahrpraxis:

DM 1,30 bis DM 1,35 pro Stunde, und
DM 62,40 bis DM 64,80 Pro Woche.

Omnibusfahrer:

DM 1,45 bis DM 1,50 pro Stunde, und
DM 69,60 bis DM 72,00 pro Woche.

Omnibusschaffner:

DM 1,30 bis DM 1,42 pro Stunde, und
DM 62,40 bis DM 68,16 pro Woche.

Omnibusfahrer, die gleichzeitig kassieren, erhalten im Stadtlinienverkehr einen Zuschlag von 0,15 DM pro Stunde.

Handwerker (Autoschlosser, Monteure usw.):

DM 1,55 bis DM 1,60 pro Stunde,
DM 74,40 bis 76,80 pro Woche, sofern sie als Handwerker eingestellt oder vorwiegend als solche beschäftigt und nicht nach den Tarifen des Handwerks entlohnt werden.

Taxifahrer:

DM 5,80 pro Schicht plus 15% der Einnahmen mit einem garantierten Mindestlohn von DM 120,00 je zweiwöchentliche Abrechnungsperiode.

Der neue Lohnvertrag trat am 1. Oktober 1955 in Kraft und kann mit einmonatiger Kündigungsfrist erstmalig zum 30. September 1956 gekündigt werden.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

FRANKREICH

Höhere Heuern in der Binnenschiffahrt

(ITF) Aufgrund eines am 8. November unterzeichneten Abkommens erhalten Arbeit-

nehmer der Binnenschiffahrt je nach ihrer Verwendung monatliche Heuern in Höhe von Frs. 28,975. Frs. 30,448 bzw. Frs. 32,413. Die Reisespesenvergütung ist ebenfalls erhöht worden.

Vorgesehen ist ferner die Errichtung einer zusätzlichen Altersversicherung, die durch Beiträge der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Höhe von je 2% finanziert wird.

HAFENARBEITER

FRANKREICH

Neuer Tarifvertrag

(ITF) Am 8. November dieses Jahres wurde zwischen der

Vereinigung der Arbeitgeber der Hafenebetriebe und den fünf Gewerkschaften der französischen Hafenarbeiter ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen, der ab 27. Oktober in Kraft tritt. Zu den wichtigsten Bestimmungen des neuen Vertrages, in dem eine Erhöhung der stündlichen Grundlöhne (laut Uebereinkommen vom 4. Februar 1954) um 10 Frs. und eine Erhöhung des stündlichen Wartegeldes um 5 Frs. vorgesehen ist, gehören die folgenden:

Grundlöhne pro Stunde

Paris und Häfen der Gruppe A (Dünkirchen, Le Havre, Rouen, Bordeaux, Marseilles und Nebenhäfen, St.Louis-du-Rhône, Sète)	135 frs.
Häfen der Gruppe B (Calais, Boulogne, St.Nazaire, Nantes, La Rochelle-Pallice)	127,80 frs.

Häfen der Gruppe C (Dieppe, Caen, Cherbourg, Granville, St. Malo, Brest, Lorient, Bayonne, Port-Vendres, Toulon, Nice, Villefranche, Cannes, Ajaccio, Bastia) 125 Frs.
Gruppe D (alle übrigen Häfen) 118.35 Frs.

Bei einer Aenderung des allgemeinen garantierten Stundenlohnes, kann eine Revision der vorerwähnten Lohnsätze stattfinden.

Wartegeld

Paris und Häfen der Gruppen A und B 20 Frs.
Häfen der Gruppen C und D 18.50 Frs.

SEELEUTE

CHILE

Neuer Kollektivvertrag für die Offiziere der Handelsmarine

(ITF) Nachstehend bringen wir einige Einzelheiten des neuen Kollektivvertrages

für die chilenischen Offiziere der Handelsmarine, der rückwirkend ab 21. März 1955 in Kraft tritt und bis Februar 1956 gilt. Der Vertrag wird automatisch verlängert, es sei denn, er werde unter Einhaltung einer 60tägigen Frist gekündigt.

Allgemeine Bestimmungen

Mustert ein Offizier ab, um einen Posten als Gewerkschaftsfunktionär anzutreten, so bleibt sein Beschäftigungsverhältnis mit der Reederei ohne Verlust der Seniorität weiterbestehen.

Anlässlich der Unterzeichnung des Vertrages wählen die Offiziere einen Vertrauensmann, dessen Aufgabe es ist, die Einhaltung der Vertragsbedingungen zu überwachen. Erkrankt der Vertrauensmann oder wird er auf ein anderes Schiff versetzt, so wählen die Offiziere des Schiffes einen Ersatzmann.

Vorgesehen ist weiter die Errichtung einer ständigen paritätischen Kommission der Reeder und Offiziere, die aus vier Mitgliedern beider Parteien besteht und nach Bedarf am Hauptsitz des Landesverbandes der chilenischen Reeder zusammentritt, um über Probleme von gemeinsamem Interesse und insbesondere Arbeitsbedingungen der Offiziere an Bord von Schiffen zu beraten.

Heuern

Beispiele der derzeitig bezahlten monatlichen Heuern:
Kapitän 59.200 Pesos; (£1 = 620 Pesos zum freien Devisenkurs)
Erster Offizier 46.500 Pesos;
Zweiter Offizier 24.250 Pesos;
Erster Ingenieur 54.000 Pesos;
Funkler mit Patent 27.120 Pesos;
Obersteward 25.500 Pesos.

Sondervergütungen

Kriegsgefahrenzulagen werden bezahlt, wobei ihre Höhe im Einvernehmen zwischen den Offizieren und der Reederei festgelegt wird.

Zonenzulage

Auf der Fahrt nach Peru wird zu den Heuern und zur Entlohnung für Mehrarbeit ein 25%iger Zuschlag entrichtet; im Atlantischen und Stillen Ozean bis zum Breitengrade des Panamakanals (8° 57' 30" N) ein 25%iger Zuschlag zu den Heuern und zur Entlohnung für Mehrarbeit plus einem 15%igen Zuschlag zur Grundheuer allein; bei Fahrten jenseits des Breitengrades des Panamakanals wird ein 25%iger Zuschlag zu den Heuern und zur Entlohnung für Mehrarbeit bezahlt sowie ein 30%iger Zuschlag zur Grundheuer für die nördlich dieses Breitengrades verbrachte Reisezeit.

Der Vertrag sieht ferner Vergütungen für Tanker vor (Kapitän und Erster Offizier 25 %, die anderen 20% der Grundheuern); auf Schiffen

über 50 Tonnen, die gefährliche Güter an Bord führen 12½ % der Grundheuern.

An täglichen Verpflegungs- und Unterkunftszulagen werden die folgenden vergütet:

im Heimathafen 400 Pesos (Verpflegung);
in den übrigen chilenischen Häfen 800 Pesos (Verpflegung) und 600 Pesos Unterkunft;
in nordamerikanischen Häfen \$ 7 (Verpflegung), \$5 (Unterkunft), \$2 (Reisespesen);
übrige ausländische Häfen \$6 (Verpflegung), \$4 (Unterkunft), \$2 (Reisespesen).

Bei Verzögerungen in dringenden Fällen (Reparaturen usw.) die 24 Stunden überschreiten, wird eine zusätzliche Sondervergütung von \$2 entrichtet.

Ferner bezahlen die Reeder:

Arbeitslosenunterstützung in Höhe von bis zu zwei monatlichen Grundheuern bei Entlassung infolge Beschädigung des Schiffes;
Entschädigung für Verlust persönlicher Effekten bei Schiffbruch, zahlbar an den betreffenden Offizier bzw. seine gesetzlich unterhaltsberechtigten Angehörigen; Sterbegeld für die Angehörigen bis zur Verabschiedung des Abgeänderten Gesetzes über die Altersversicherung der Angehörigen der Handelsmarine, das diesem Umstand Rechnung tragen soll; Vergütung für sonstige durch Krankheit bzw. Unfall verursachte Spesen des Offiziers, soweit sie nicht durch den nationalen Gesundheitsdienst gedeckt werden.

Urlaub

Die Offiziere haben Anspruch auf den folgenden bezahlten jährlichen Urlaub: Bei weniger als einjähriger (280 Tage) Dienstzeit:

1 Tag für je 20 Arbeitstage;

weniger als 180 Tage auf See: 15 Tage Urlaub;

180 bis 280 Tage auf See: 21 Tage Urlaub:

Bei Reisen von über 45 Tagen Durchschnittsdauer - 35 Tage Urlaub;

bei Reisen von einer durchschnittlichen

Dauer von 30 Tagen - 30 Tage Urlaub;

bei Reisen von weniger als 30 Tagen durch-

schnittlicher Dauer - 25 Tage Urlaub.

Vergütung für Mehrarbeit auf See und im Hafen

Der Vertrag sieht eine 48stündige Arbeitswoche vor.

Für Arbeit an Sonn- und Feiertagen erhält der Kapitän und Erste Offizier bzw. Steuermann einen 50 %igen Zuschlag zur Entlohnung, einerlei ob es sich um Arbeit auf See oder im Hafen handelt; bei nicht Wachdienst leistendem Personal Ueberstundenentlohnung plus einem Zuschlag, der der Entlohnung für acht Stunden plus 50% entspricht, sowohl auf See als auch im Hafen; Offiziere, die Wachdienst leisten, erhalten für Arbeit zwischen 6 Uhr und 18 Uhr einen 50%igen Zuschlag und für Arbeit zwischen Mitternacht und 6 Uhr und 18 Uhr und Mitternacht einen 100%igen Zuschlag zu ihrer Entlohnung.

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag im Schleppdienst

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

Verkehr gibt den Abschluss eines neuen Tarifvertrages für die Beschäftigten im Schleppbetrieb auf der Weser ab Bremen abwärts und für Küsten und Seereisen mit der Unterweser Reederei AG, Bremen, bekannt, der rückwirkend ab 1. März 1955 in Kraft tritt und zunächst bis zum 30. Juni 1958 gilt. Er wird stillschweigend verlängert, falls er nicht von einer der Vertragschliessenden Parteien mit einer Frist von drei Monaten zum Quartalschluss gekündigt wird.

In dem neuen Tarifvertrag sind die folgenden monatlichen Heuern vorgesehen:

<u>Dienstgrade</u>	<u>Grundlohn</u> DM	<u>Ueberstunden und Sondervergütungen</u> DM	<u>insges.</u> DM
<u>Kapitäne</u>			
vom 1. - 3. Berufsjahr	500,-	180,-	680,-
ab 4. Berufsjahr	510,-	180,-	690,-
<u>1. Maschinisten</u>	500,-	180,-	680,-
<u>Steuerleute & 2. Maschinisten</u>	450,-	170,-	620,-
<u>Bestleute</u>	390,-	160,-	550,-
<u>Matrosen</u>			
vom 1. - 3. Berufsjahr	300,-	160,-	460,-
ab 4. Berufsjahr	350,-	160,-	510,-
<u>Motorenwärter, Reiniger & Heizer</u>	350,-	160,-	510,-
<u>Leichtmatrosen</u>	200,-	100,-	300,-
<u>Jungmänner</u>	175,-	75,-	250,-
<u>Jungen</u>	150,-	50,-	200,-

Schmutzgeld: DM 4,-.

Verpflegungszulage: DM 4,-.

Dienstalterzulagen:

Kapitäne, Maschinisten, Steuerleute: DM 20,- nach fünfjähriger Dienstzeit, mit stufenweiser Erhöhung auf DM 50,- nach über 25jähriger Dienstzeit.

Bestmänner, Matrosen, Reiniger, Heizer: DM 5,- nach fünfjähriger Dienstzeit, mit stufenweiser Erhöhung auf DM 40,- nach über 25jähriger Dienstzeit.

Arbeitszeit

Als Berechnungsgrundlage gilt eine Arbeitszeit von 240 Stunden monatlicher Dienstleistungs- und Bereitschaftszeit.

Bezahlter Urlaub

Im ersten Beschäftigungsjahr beträgt die Urlaubsdauer 12 Werktage, nach jeden zwei folgenden Beschäftigungsjahren erhöht sich der Urlaub um einen Tag, bis zur Höchstdauer von 20 Tagen im Jahr.

Lohnfortzahlung

Erkrankung

Die Reeder bezahlen im Krankheitsfalle einen Zuschuss zum Krankengeld in Höhe der Differenz zwischen Krankengeld und 90% des Nettolohnes und zwar nach einer Betriebszugehörigkeit von sechs Monaten bis zur Dauer von einem Monat, welcher Zeitraum sich stufenweise auf drei Monate nach fünfjähriger Dienstzeit erhöht.

GROSSBRITANNIEN
Kongress des Landesverbandes
der Schiffsoffiziere

(ITF) Am 17. und 18. November dieses Jahres fand in Newcastle der Jahreskongress

des der ITF angeschlossenen 12.000 Mitglieder zählenden Landesverbandes der Schiffsoffiziere (British Navigators' and Engineer Officers' Union) statt, der die Offiziere sowohl der Handelsmarine als auch der Zivilluftfahrt organisiert.

Der Grossteil der Eröffnungsansprache des Generalsekretärs des Verbandes, Kollege D.S. Tennant, war der Bedrohung der Schifffahrt durch die unter den Panlibhonorofflaggen registrierten Schiffe gewidmet.

Er erklärte "Mir graut, wenn ich daran denke, was den bona fide maritimen Ländern zustossen wird, wenn tatsächlich eine Depression eintritt. Diese Leute werden uns noch immer unterbieten und Profite herauschlagen können, wenn die Schiffe anderer Länder längst aufgelegt sind". Unter Bezugnahme auf die beträchtliche Tanker-tonnage, die sich derzeit im Besitz von Liberia und Panama befindet, hielt es Kollege Tennant in Anbetracht der ungewissen internationalen Lage für unglaublich, dass man die Registrierung einer derartig umfangreichen Tonnage in Ländern zulässt, die der Nato nicht angehören. Er brachte seine Genugtuung darüber zum Ausdruck, dass die Frage des Flaggenwechsels in die Tagesordnung der Seefahrts-konferenz der IAO 1956 einbezogen werden soll und erklärte, es sei "höchste Zeit, dass auch andere ihren Teil der Verantwortung für die Bekämpfung dieses Uebelstandes übernehmen. Hier handelt es sich um ein Problem, das die Regierungen und Reeder in gleichem Masse betrifft wie die Seeleute. In der alten Zeit waren die Seeräuber zumindest ehrlich genug, unter ihrer eigenen Flagge zu segeln, heutzutage aber ist die Flagge Panamas und ähnlicher Länder anstelle des Totenkopfes mit den gekreuzten Knochen getreten."

Kollege Tennant kam auch auf die vorgeschlagene Fusion des Landesverbandes der Schiffsoffiziere mit der Vereinigung der Schiffsingenieure zu sprechen, zu der es, wie man hofft, im Frühjahr 1956 kommen werde und auf die Probleme der Arbeitszeit und Be-mannung, mit denen man sich auseinanderzusetzen haben würde.

Der Kongress billigte einstimmig eine Resolution, in der eine Erhö-hung der Heuern gefordert wird, wobei die Festlegung des Zeitpunk-tes, in dem diese Forderung erhoben werden soll, dem Ermessen der Exekutive des Verbandes überlassen bleibt. Diese Forderung stützt sich auf die Erhöhung der Kosten der Lebenshaltung, um deren Ein-schränkung, wie Kollege Tennant feststellt, sich die Regierung kaum bemüht.

Ferner wurden Resolutionen gebilligt, in denen die Exekutive des Verbandes beauftragt wird, die Schwierigkeiten zu untersuchen, denen sich Schiffsoffiziere gegenübersehen, wenn sie um Urlaub ansuchen, um ihre Prüfungen zur Erlangung des Patenten ablegen zu können, und ferner sich für eine Erhöhung der Pauschalheuern einzusetzen, die Schiffsoffiziere in höheren Rangklassen auf Schiffen auf grosser Fahrt erhalten, die an Frachtreedereien auf Zeit-verschartert werden. Ferner erhielt die Exekutive den Auftrag, sich um den Abschluss eines Vertrages zu bemühen, durch den Eritte Offiziere mit Steuermannspatent eine Zulage zu ihrer Entlohnung erhalten würden und an die Reeder wegen einer Revision des Ab-kommens über Sonntagsarbeit im Hafen heranzutreten, um zu gewähr-leisten, dass der Wachdienst im Hafen an Sonntagen ebenfalls in den Geltungsbereich dieses Abkommens einbezogen werde.

PARAGUAY

Projekt neuer Bemannungs-normen für die Handelsmarine

(ITF) Wie der Seeleutever-band von Paraguay mitteilt, hat das Repräsentantenhaus

infolge des dauernden, von der Gewerkschaftsbewegung Paraguays ausgeübten Druckes beschlossen, den Gesetzesentwurf, durch den neue Mindestbemannungsnormen für die Handelsschiffahrt festgelegt werden sollten, einem neuerlichen ausführlichen Studium zu unterziehen. Nach Ansicht der Seeleute-Föderation hätte der ursprüngliche Gesetzesentwurf die Entlassung von über 50% des gegenwärtigen Per-sonals der Handelsflotte zur Folge gehabt.

Der Landesrat der Seeleute und Hafenarbeiter, dem der Seeleuteverba. angehört, hat den Entwurf eines Gesetzes ausgearbeitet, das als Alternative in Betracht käme und alle Faktoren berücksichtig die im Hinblick auf die Bemannungsnormen für die verschiedenen Gattungen von Schiffen unter der Flagge Paraguays als wesent-lich betrachtet werden.

HOCHSEEFISCHER

NORWEGEN

Heuern der Schiffsbesatzungen
in der Walfischerei

(ITF) Wir haben nunmehr Einzelheiten der neuen monatlichen Heuern erhalten,

die sich aus der 6%igen Erhöhung ergeben, die der der ITF angeschlossene Seeleuteverband anlässlich der Kollektivvertragsverhandlungen für seine im Walfang in der Antarktis tätigen Mitglieder vor kurzem durchsetzen konnte. Nachstehend führen wir einige Beispiele dieser Heuern an: (1 NKr. = ungefähr 1 Shilling)

<u>Auf Fabriksschiffen</u>	<u>Krs.</u>
Steward	1,032
Erster Funkoffizier	862
Bootsmann, Flenser, Tischler	708
Pumpenmann, Donkeymann, Maschinist	649
Vollmatrose	589
Leichtmatrose	398

Auf Walfängern

Steward	731
Funker	755
Vollmatrose	649
Elektriker	712
Maschinist	636
Heizer	624
Leichtmatrose	452

Für Mehrarbeit wird nunmehr das folgende Entgelt entrichtet:

Auf Fabriksschiffen und an Land

Offiziere 4,70 Krs.; Bootsmann, Flenser, Tischler 3,36 Krs.; Pumpenmann, Donkeymann, Maschinist 3,29 Krs.; Vollmatrose, Leichtmatrose 3,20 Krs. pro Stunde.

Auf Walfängern

Offiziere 4.70 Krs.; Maschinist 3.29 Krs.; alle übrigen Mitglieder der Mannschaft, mit Ausnahme vom Jungpersonal 3.20 Krs. pro Stunde.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Streik des
Flugsicherungspersonals

(ITF) Die der ITF angeschlossene F.O. Föderation Öffentliche Arbeiten und

Transport teilt mit, dass sich einer ihrer Mitgliedsverbände, der Verband des technischen Personals der Flugnavigation, dem Streik von 3,600 Mitgliedern des Personals der Flugsicherung (Flughafen, Rollplatzgänge auf dem Flugfeld, Landeüberwachung, Funk- und Radarpersonal) angeschlossen hat, das zur Unterstützung seiner Forderungen nach Erhöhung seiner Entlohnung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen die Arbeit niedergelegt hat. Auf diesem Sektor der Öffentlichen Dienste herrscht seit zwei Jahren beträchtliche Unzufriedenheit, da sich die Bemühungen des Ministeriums für Zivilluftfahrt um eine Revision der Gehaltsstruktur als höchst unzureichend erwiesen haben. Der gegenwärtige Konflikt, der am 10. November dieses Jahres im Pariser Gebiet begann, erstreckt sich nunmehr auf alle grösseren Flughäfen des französischen Mutterlandes und hat Auswirkungen auf ganz Europa Gezeitigt.

Das technische Personal der Flugsicherung fordert seit Jahren eine angemessene Sondervergütung für seine spezialisierte und mit grosser Verantwortung verbundene Arbeit. Zu den wichtigsten Forderungen gehören:

- (1) Erhöhung der Sondervergütung auf 10.000 Frs. (£10) im Monat für alle Verwendungsgruppen;
- (2) Neueinstufung des Personals;
- (3) Die Zusicherung, dass dieses Personal weiterhin dem Generalsekretariat für Zivilluftfahrt unterstellt bleibt, anstelle der beabsichtigten Uebertragung in den Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Oeffentliche Arbeiten.

Die französische Regierung hat die Forderung nach einer Sondervergütung von £10 im Monat abgelehnt und an ihrer Stelle eine "Leistungszulage" angeboten, als deren Berechnungsgrundlage die gesamte Tonnage der bedienten Flugzeuge dienen sollte. Dieses Angebot wurde vom Personal als "unzureichend und unrealistisch" abgelehnt. Dem Streik des Personals der Flugsicherung schloss sich später auch der Verband des Personals des Wetterdienstes an. Inzwischen hat das letztgenannte Personal die Arbeit wieder aufgenommen und die Regierung hat eine Kommission ernannt, die eine Untersuchung der gesamten Lohn- und Gehaltsstruktur durchführen soll.

Die gegenwärtig entrichteten Gehälter des Personals der Flugsicherung bewegen sich zwischen 35.000 und 60.000 Frs. (£35 bis £60 im Monat).

USA

Neuer Tarifvertrag mit
Pan American unterzeichnet

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband

(Sektion Zivilluftfahrt) meldet den Abschluss eines neuen Tarifvertrages mit Pan American World Airways, der rückwirkend ab 1. September 1955 in Kraft tritt und in dessen Geltungsbereich rund 6.000 am Boden und im Flugdienst beschäftigte Arbeitnehmer fallen. Vor einigen Wochen war ein Uebereinkommen über acht Forderungen der Gewerkschaft erzielt worden und die strittigen Punkte einem von der Landesschlichtungsbehörde ernannten Schiedsgericht überwiesen worden. Da keine Einigung über diese Fragen erzielt werden konnte, drohte der Verband mit einem Streik, der am 26. Oktober um Mitternacht beginnen sollte, jedoch durch gerichtliche Intervention aufgehalten wurde. Später kam eine Einigung zustande, durch die Monteuren und sonstigem am Boden beschäftigten Wartungspersonal eine Erhöhung der Stundenlöhne um 11 cents zugesichert wurde. Die Entlohnung des auf den Flugzeugen beschäftigten Bedienungspersonals (Stewards, Stewardessen und Purser) wurde auf eine neue Berechnungsgrundlage gestellt. Für jede 70 Stunden in einem Monat überschreitenden Flugstunden bis zu insgesamt 255 in einer dreimonatigen Periode wird nunmehr eine Sonderzulage von \$3.75 entrichtet. Für Flugstunden, die 255 im Vierteljahr übersteigen, wird ein 50%iger Zuschlag gewährt.

Kollege Hal C. Banks, Vizepräsident der der ITF angeschlossenen Seafarers' International Union und Leiter der Verwaltung für das Gebiet Kanada des Verbandes, ersucht uns um Veröffentlichung seines Schreibens an den Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, vom 31. Oktober 1955, das wir nachstehend in deutscher Uebersetzung wiedergeben:

31. Oktober 1955.

"Mr. Omer Becu,
Generalsekretär:
Internationale Transportarbeiter-Föderation ..
Maritime House, Old Town, Clapham,
London, S.W.4. England.

Lieber Omer,

Ich habe unser Exemplar der ITF Zeitung von Oktober 1955 erhalten und der sehr schöne Artikel über den Distrikt Kanada der Seafarers' International Union hat mir beträchtliche Freude bereitet. Der Inhalt des Artikels entspricht vollkommen den Tatsachen und gibt die Situation wie wir sie kennen, getreu wieder. Lediglich einen Aspekt muss ich als äusserst bedauerlich bezeichnen, nämlich die Tatsache, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation eine übertriebene Bescheidenheit an den Tag legt.

Gewiss weiss jeder, der sich an diese hektische Auseinandersetzung zwischen der SIU und der kommunistischen Leitung der CSU erinnern kann, welche wichtige Rolle die Internationale Transportarbeiter-Föderation in diesem weltweiten Konflikt spielte und insbesondere Du, Kollege Becu, und Deine Mitarbeiter. Unseres Erachtens kann nicht in Frage gestellt werden, dass es lediglich der von Dir und Deinen Mitarbeitern gewährten grosszügigen Unterstützung und Euren unermüdlichen Anstrengungen zu verdanken ist, dass dieser Kampf nicht einen anderen Ausgang gefunden hat. Wir sind der Meinung, dass einem Beistand dieser Art die ihm gebührende Anerkennung nicht versagt bleiben sollte und richten deswegen an Dich die Bitte, dieses Schreiben in der nächsten Ausgabe des offiziellen Organs der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wiederzugeben.

Mit herzlichen Grüssen,

gez. Hal C. Banks
Vizepräsident