



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.1

23. Januar 1956

Der Pressebericht behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und das Verkehrswesen berühren. Er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitschriften 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 Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

ITF

Koll. A.E. Tiffin
gestorben

(ITF) Mit tiefstem Bedauern meldet die ITF den Tod des Generalsekretärs des britischen

Transportarbeiterverbandes, Koll. A.E. Tiffin, der am 27.12.55 im Alter von 59 Jahren verschied. Als Nachfolger Arthur Deakins hatte er die Leitung seiner Gewerkschaft nur etwas über sechs Monate innegehabt.

Er trat seinen ersten vollamtlichen Posten als Gewerkschaftsfunktionär im Jahre 1930 an. Seine sehr erfolgreiche Tätigkeit als Organisator führte zu seiner Beförderung zum Organisationsreferenten des Transportarbeiterverbandes für das riesige Londoner Gebiet. 1947 wurde er Stellvertretender Generalsekretär und 1955 erfolgte seine Wahl zum Generalsekretär mit einer Stimmenmehrheit von rund 120,000.

Infolge seiner kurzen Amtsdauer war es nur wenigen Mitgliedsverbänden der ITF ausserhalb Grossbritanniens möglich gewesen, Koll. Tiffin, der als Mensch und Gewerkschafter allgemein beliebt war, näher kennenzulernen. Noch kurz vor seinem Tode hatten ihn die britischen Verbände zum Nachfolger A. Deakins im Exekutivkomitee der ITF gewählt.

Seine Tätigkeit beschränkte sich nicht nur auf seine Gewerkschaft; er spielte auch eine führende Rolle im Londoner Gewerkschaftsrat und in der britischen Arbeiterpartei, deren Exekutive er angehörte.

Sein Tod bedeutet für die britische und internationale Gewerkschaftsbewegung den Verlust eines Mannes, der sich als würdiger Nachfolger Ernest Bevins und Arthur Deakins erwiesen hätte.



TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

NIEDERLANDE

Gründung der Transportarbeiter-Föderation

(ITF) Auf dem Gründungskongress am 22. Dezember 1955 in Utrecht fand die Errichtung der neuen zentralen Gewerkschaftsorganisation, die die Interessen von im Binnenverkehr beschäftigten Arbeitnehmern vertritt, ihre offizielle Bestätigung. Diese Organisation, die den Namen "Niederländische Transportarbeiter-Föderation" führt, verdankt ihre Entstehung der Fusion von zwei Mitgliedsorganisationen der ITF, die die Interessen von Arbeitnehmern verschiedener Binnenverkehrsträger vertraten.

Die Föderation besteht aus vier Sektionen, die die Interessen des folgenden Personals vertreten: Eisenbahner und Strassenbahner, Arbeiter im Strassentransport, Binnenschiffer und Hafendarbeiter. Präsident der neuen Organisation ist Koll. H.J. Kanne, der auch den Vorsitz der Sektion der Eisenbahner und Strassenbahner führt. Weitere leitende Funktionäre sind: Strassentransport - J. de Later (Vorsitzender) und H.W. Koppens (Sekretär); Binnenschifffahrt: Th. Smeding (Vorsitzender) und P. Mol (Sekretär); Hafendarbeiter: R. Laan Jr. (Vorsitzender) und W.J. Hulsker (Sekretär). Das Amt des Sekretärs der Sektion der Eisenbahner und Strassenbahner hat Koll. F. de Jong inne.

Der Geschäftsführende Ausschuss besteht aus den Kollegen: H.J. Kanne, G.J.H. Alink, W.A. Kieboom, H.W. Koppens, A.W. Korbijn, R. Laan Jr., J. de Later, J. Scheffers und Th. Smeding.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen bei den Autobusbetrieben von Birmingham

(ITF) Die bei den städtischen Autobusbetrieben von Birmingham beschäftigten Fahrer und Schaffner erhielten vom Stadtrat eine Erhöhung ihrer Löhne um 14s. pro Woche zugesprochen. Diese Lohnerhöhung übersteigt die vor kurzem durch Entscheid der nationalen paritätischen Kommission für die kommunalen Autobusbetriebe gewährte allgemeine Erhöhung der Löhne dieser Arbeitnehmer um 3s.0d. Der Zweck dieser Massnahme besteht in der Belebung des Interesses an der Beschäftigung bei den Autobusbetrieben und in der Angleichung an die in London bezahlten Löhne.

Der Rat der Stadt Birmingham trat vor einiger Zeit aus der nationalen paritätischen Kommission aus, weil im Rahmen dieses Gremiums daran Kritik geübt worden war, dass in Birmingham höhere Löhne bezahlt wurden als die auf nationaler Ebene vereinbarten. Das Personal der Autobusbetriebe von Birmingham ist bei dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband organisiert.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen bei der Deutschen Bundesbahn

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands teilt mit, dass sie für die auf stündlicher bzw. wöchentlicher Basis entlohnten Arbeitnehmer der DBB eine Erhöhung der Löhne um durchschnittlich DM 0.11 pro Stunde (etwa 2d.) ausgehandelt hat. Diese Lohnerhöhung tritt mit Wirkung vom 1. Januar d.J. in Kraft.

Die GdED betrachtet diese Erhöhung der Bezüge als einen Schritt auf dem Wege zur Angleichung der Entlohnung der Eisenbahner in den unteren Vergütungsgruppen an das allgemeine industrielle Lohnniveau.

FRANKREICH
Schlafwagenpersonal erhält
längeren Urlaub

(ITF) Der jährliche Urlaub des Schlafwagenpersonals ist von 18 Tagen auf drei Wochen erhöht worden.

GROSSBRITANNIEN
Gewerkschaftsführer verurteilt
unverantwortliche Pressekommentare
zu Eisenbahnunfällen

(ITF) Im Leitartikel der wöchentlich erscheinenden Fachzeitung des britischen Eisenbahnerverbandes (NUR) nimmt sein Generalsekretär,

Koll. J. Campbell, entschieden Stellung gegen Pressekommentare anlässlich der Reihe von Eisenbahnunfällen, die sich gegen Ende 1955 ereigneten und bezeichnet einige als "unverantwortlich und manchmal sogar böswillig".

Er weist darauf hin, dass während des gesamten Jahres 1954 bei insgesamt 20,000 Millionen Personenmeilen kein einziger Fahrgast der britischen Staatsbahnen tödlich verunglückte und erklärt, "man könne es kaum als Ermutigung betrachten, wenn man Leuten, die bei jedem Wetter tagtäglich vierundzwanzig Stunden Dienst leisten, vorwirft, dass ihre Arbeit qualitativ zu wünschen übrig liesse". Er appelliert an den gesunden Menschenverstand und betont, dass jeder Eisenbahner aufs tiefste bestürzt ist, wenn er von einem tödlichen Unfall hört, schon deshalb, weil er sich der Gefahren, denen er bei der Ausübung seines Berufes ausgesetzt ist, nur allzusehr bewusst ist. "Jedes Jahr ereignen sich etwa zweihundert tödliche Arbeitsunfälle bei der Eisenbahn. Unter allen industriellen Arbeitnehmern....üben nur Bergarbeiter und Bauarbeiter einen gefährlicheren Beruf aus."

"Die Moral," erklärt Koll. Campbell weiter, "ist genauso wichtig wie die konkrete Aufgabe, einen Zug sicher und pünktlich an seinen Bestimmungsort zu bringen. Gerade weil die NUR der Förderung der Liebe zum Beruf solche Bedeutung beimisst, sind jetzt Verhandlungen über Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen im Gange...und die NUR wird sich weiterhin mit Nachdruck für die Verbesserung der Stellung der Eisenbahner einsetzen, auf die sie ohne Zweifel Anspruch haben. Dabei werde ich aber bestimmt nicht dem schlechten Beispiel jener folgen, die versuchen, aus tragischen Unglücksfällen persönliche Vorteile herauszuholen, das Vertrauen des reisenden Publikums zu untergraben oder pflichtbewusste Eisenbahner zu verleumden, denen trotz der Rückschläge der jüngsten Zeit das Verdienst gebührt, aus den Eisenbahnen Grossbritanniens die betriebssichersten der Welt gemacht zu haben."

Eisenbahnerverband nimmt Stellung
zu Vorschlägen der Arbeitgeberseite
über Anwerbung von Personal

(ITF) Der der ITF angeschlossene Landesverband der Eisenbahner (NUR) hat nunmehr seine offizielle Stellungnahme zu

den Vorschlägen der Britischen Transportkommission über Massnahmen zur Förderung der Anwerbung von Personal bekanntgegeben.

Der Verband erklärt sich mit der Erhöhung der Altersgrenze bei Einstellung von Lokreinigungspersonal von 25 auf 30 Jahre einverstanden. Die Beförderung von Heizern zu Lokführern ist in den letzten Jahren verzögert worden, weil nicht genug rangälteres Lokreinigungspersonal vorhanden war, das an die Stelle der Heizer hätte treten können. Ferner erklärte sich der Verband im Prinzip mit der Versetzung von Arbeitnehmern nach Gebieten einverstanden, wo ein besonders akuter Personalmangel herrscht. In derartigen Fällen erklärt sich die Transportkommission bereit, die übliche Aufwandsentschädigung um £1 pro Woche zu erhöhen und zusätzlich eine Sondervergütung zu entrichten, falls die betreffenden Arbeitnehmer gezwungen sind, kostspieligere Wohnungen zu mieten.

Die Anregung, die Altersgrenze von Lokführern über 65 Jahre hinaus zu verlegen hat der Landesverband der Eisenbahner deshalb abgelehnt, weil die Weiterbeschäftigung der älteren Leute einer Beförderung der Heizer und Reiniger im Wege stehen würde, bei denen der grösste Personalmangel herrscht. Die Britischen Staatsbahnen benötigen zusätzlich rund 20,000 Arbeitnehmer in den verschiedenen Verwendungsgruppen, um ihren Personalbestand dem Stellenplan anzupassen. Besonders ausgeprägt ist der Personalmangel im Gebiet von London und in Mittelengland.

Der der ITF angeschlossene Verband der Lokführer und Heizer ist noch immer mit der Prüfung der vorerwähnten Vorschläge der Transportkommission beschäftigt.

JAPAN
Neujahrzulage für das Personal
der Staatsbahnen

(ITF) Als Ergebnis einer energischen Protestaktion der Gewerkschaften des Personals öffentlicher

Dienste und öffentlich-rechtlicher Körperschaften gegen die Absicht der Regierung, eine Neujahrzulage in Höhe von $1 \frac{1}{4}$ der monatlichen Entlohnung zu entrichten, (0,95 der Bezüge im Falle des Personals der Staatsbahnen) hat sich die Regierung zur Bezahlung einer Neujahrzulage in Höhe von $1 \frac{1}{2}$ Monatsbezügen bereit erklärt.

Ursprünglich hatten die Gewerkschaften eine der doppelten monatlichen Entlohnung entsprechende Neujahrzulage gefordert.

RHODESIEN
Einstellung von ausländischen
Arbeitskräften

(ITF) Die Zusammenarbeit zwischen der Zwischenstaatlichen Kommission für europäische Auswanderung und

den Rhodesischen Eisenbahnen hat zur Einstellung von 228 ausländischen Arbeitern, hauptsächlich Italienern und Griechen, geführt. Sie werden in erster Linie im Rangierdienst, als Werkmeister und Streckenarbeiter Verwendung finden.

U.S.A.
Lohnerhöhungen für "nicht-
fahrendes" Personal.

(ITF) Zwischen den Gewerkschaften und den Eisenbahnverwaltungen ist ein Uebereinkommen über Lohn- und

anderweitige Forderungen von rund 800,000 "nichtfahrenden" Arbeitnehmern der amerikanischen Eisenbahnen erzielt worden. Es beinhaltet eine Lohnerhöhung von $14 \frac{1}{2}$ cents je Stunde rückwirkend ab 1. Dezember 1955. Vorgesehen ist weiters, dass die Arbeitgeber alle Kosten der Krankenhaus- und ärztlichen Behandlung im Rahmen der bestehenden Kranken- und Sozialversicherung ab 1. März d.J. decken. Gegenwärtig werden diese Kosten von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zugleich teilen übernommen, mit Ausnahme der Louisville & Nashville Eisenbahn und ihrer Tochtergesellschaften, die voriges Jahr durch einen langen Streik zur Deckung aller Kosten veranlasst wurde, die dem Personal durch Krankenhausbehandlung usw. erwachsen.

Dem nunmehr erzielten Uebereinkommen lag eine Empfehlung einer staatlichen Schlichtungskommission zugrunde, die zum Zwecke der Behandlung der von den Organisationen des "nicht-fahrenden" Personals erhobenen Forderungen eingesetzt worden war.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

NIEDERLANDE
Bessere Lohn- und Arbeits-
bedingungen

(ITF) Auf Grund des neuen, ab 1. Januar d.J. gültigen Kollektivvertrags treten einige wesentliche Verbesserungen der

Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer in Kraft.

In Zukunft wird für die gesamte, auf der Fahrt verbrachte Zeit, die im Januar und Februar elf und während der übrigen Monate dreizehn Stunden übersteigt, 1/48 des wöchentlichen Lohns pro Stunde entrichtet. Kapitäne und Maschinisten erhalten für Sonntagsarbeit einen Gulden pro Stunde (ungefähr 2s.0d.), d.h. das Doppelte des früheren Entgelts und die übrigen Besatzungsmitglieder zwischen 40 und 80 cents pro Stunde (10d. bis 1s.8d.)

Inhaber von Rheinschifferpatenten bzw. des Diploms des Königl. Schulungs- und Bildungsfonds erhalten Zuschläge, die sich zwischen Fl.1.- und 3,50 bewegen (1 £ = 10,60 holl. Gulden). Das Personal hat Anspruch auf einen jährlichen Urlaub von 15 Tagen, wobei ein Zuschlag in Höhe von 4% des Jahreslohns bezahlt wird.

Ferner wird eine Altersversicherung für alle Arbeitnehmer der Binnenschifffahrt eingeführt.

HAFENARBEITER

TUNESIEN

Erfolge der Hafendarbeiter

(ITF) Durch Anwendung der Methode der Langsamarbeit und sonstiger gewerkschaftlicher Kampfmittel ist es dem der ITF angeschlossenen tunesischen Hafendarbeiterverband mit Unterstützung von seiten des tunesischen Gewerkschaftsbundes gelungen, eine Reihe von Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie die Einführung einer Kranken- und Sozialversicherung für die Hafendarbeiter durchzusetzen.

Ab 1. Dezember 1955 wurde in allen tunesischen Häfen die 40-Stundenwoche eingeführt. Die normale Tagarbeit wird wie folgt neu geregelt:

- 1) Eine 3 Stunden 20 Minutenschicht (Vormittag oder Nachmittag), für die das gleiche Entgelt gewährt wird wie früher für die 4-Stundenschicht ;
- 2) Eine 6 Stunden 40 Minutenschicht (2 Teilschichten von je 3 Stunden 20 Minuten, eine vormittags und eine nachmittags), mit der gleichen Entlohnung wie früher für eine tägliche 8-Stundenschicht ;
- 3) 6 Stunden ununterbrochene Arbeit (Vormittag oder Nachmittag) mit der gleichen Entlohnung wie früher für die tägliche 8-Stundenschicht ;
- 4) 9 Stunden 20 Minuten (bestehend aus einer kürzeren, gefolgt von einer längeren Arbeitsschicht, oder umgekehrt);
- 5) 12 Stunden (2 Schichten)

Nachtarbeit

Die normale Nachtarbeitsschicht besteht aus 6 Stunden ununterbrochener Arbeit.

Kranken- und Sozialversicherung

Die neue Versicherung der Hafendarbeiter gewährt die folgenden Leistungen : einen Zuschuss von Frs.7,000.- im Monat (1£=980 Frs.) für arbeitsunfähige, nicht mehr aktive Arbeiter ; 233 Frs. pro Tag der Arbeitsunfähigkeit für aktive Arbeiter ; eine Zulage von Frs. 3,500.- für die Witwe eines Hafendarbeiters, solange sie nicht wieder verheiratet ist ; Waisenzulage von Frs.3,500 im Monat. Beim Tode eines nicht mehr aktiven Arbeiters erhalten seine Angehörigen einen Begräbniskostenzuschuss von Frs. 10,000.-

Ferner konnten die tunesischen Hafendarbeiter eine Reihe weiterer Sondervergütungen durchsetzen, zu denen Schmutzgeld, Zulage für Hantieren mit gefährlichen Gütern, Neujahrszulage usw. gehören.

SEELEUTE

JAPAN Seeleute erhalten Neujahrszulage

(ITF) Auf Grund eines gegen Ende des vorigen Jahres unterzeichneten Abkommens zwischen dem der ITF angeschlossenen

Landesverband der Seeleute und der japanischen Reedervereinigung erhielten die bei den fünfzehn führenden Reedereien Japans beschäftigten Seeleute eine Neujahrszulage in Höhe von 195% ihrer Monatsheuer.

TUNESIEN Neuregelung der Ausbildung und Beschäftigung von tunesischen Seeleuten

(ITF) Ein vor kurzem zwischen Frankreich und Tunesien abgeschlossener Vertrag, durch den die Beziehungen zwischen

den beiden Ländern, soweit sie die Schifffahrt betreffen, umschrieben und neu geregelt werden, sieht die Ausbildung von tunesischen Offizieren der Handelsmarine in französischen Seefahrtsschulen vor. Qualifizierte tunesische Seeleute werden zum Dienst auf französischen Schiffen unter den gleichen Bedingungen zugelassen wie französische.

U. S. A. Neuer Tarifvertrag für die Schiffsingenieure

(ITF) Der amerikanische Verband der Schiffsingenieure (Brotherhood of Marine Engineers) meldet den Abschluss eines

neuen Tarifvertrags mit vier Reedereien.

Zu den wichtigsten Bestimmungen des neuen Vertrages, der bis 30. September 1957 in Kraft bleibt, gehören: Beitrag der Reeder zur Altersversicherung des Verbandes in Höhe von \$1 pro Mann pro Tag; Beitrag von 60 Cents zur Wohlfahrtskasse; 4 1/12 Tage bezahlter Urlaub je Monat (7 Wochen im Jahre) für Assistenten und 9 bzw. 10 Wochen für 1. Ingenieure (10 Wochen bei zweijähriger oder längerer Dienstzeit). Der Anspruch auf 4 1/12 Tage bezahlten Urlaub entsteht nach einem Monat ununterbrochenen Dienstes.

Eine weitere Regelung des Urlaubs steht im Zusammenhang mit nicht-turnusmässigen Nachtwachen und Wachdienst am Wochenende (Ablöse). Aus 7 Stunden Nachtwachdienst (die traditionelle Wache von 17 - 24 Uhr) ergibt sich ein Anspruch auf einen Urlaubstag und aus 15 Stunden (17 Uhr - 8 Uhr morgens) ein solcher auf zwei Tage. Beträgt der angesammelte Urlaubsanspruch eines Ingenieurs 30 Tage, so hat er Anspruch auf eine Urlaubszulage für 4 1/12 Tage, wobei der normalerweise für nicht-turnusmässige Nachtwachen entrichtete Heuersatz als Berechnungsgrundlage dient.

Zum Zwecke der Kapitalbildung werden die Beiträge zur Alters- und Sozialversicherung bis zum 1. Januar 1957 angehäuft, ab welchem Tage die ersten Renten bezahlt werden. Ein Ingenieur, der nach diesem Termin in den Ruhestand tritt, erhält während der ersten 3 Jahre eine Rente von \$75 im Monat und danach eine solche von \$100 im Monat.

HOCHSEEFISCHER

NORWEGEN Norwegische Fischer gegen neue Seefahrtsgesetzgebung

(ITF) Das Exekutivkomitee der norwegischen Fischervereinigung hat einstimmig beschlossen, sich der Verabschiedung eines neuen

Gesetzes über die Schifffahrt zu widersetzen; die Fischer begründen ihre Stellungnahme damit, dass der Gesetzentwurf ausschliesslich den Belangen der Handelsschifffahrt Rechnung trägt, nicht aber den besonderen Umständen, die bei der Hochseefischerei berücksichtigt werden müssen.

Das Exekutivkomitee erklärte, durch die Anwendung eines derartigen Gesetzes würde der Fischerei beträchtlicher Schaden zugefügt werden und schlug vor, die gegenwärtig geltende Gesetzgebung beizubehalten, bis ein Gesetz verabschiedet wird, das den Belangen beider Flotten Rechnung trägt.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

U.S.A.
Erfolgreicher Streik
der Bordingenieure

(ITF) Der achtwöchige Streik der der Vereinigung der Bordingenieure (Flight Engineers' International Association) angeschlossenen Ingenieure der United Airlines hat mit einem vollen Erfolg der Gewerkschaft geendet. Mit diesem Streik hatten die Bordingenieure hauptsächlich ihrem Protest gegen die Personalpolitik der Luftverkehrslinie Ausdruck verliehen, die ihre Absicht bekanntgegeben hatte, in Zukunft nur Bordingenieure mit Pilotenpatent einzustellen.

Durch die nunmehr vereinbarte Regelung wird die Sicherheit der Beschäftigung aller Bordingenieure garantiert, die auf den derzeit im Einsatz befindlichen Typen Dienst leisten, die personalpolitische Frage jedoch in Schwebelassen, soweit sie zukünftige Flugzeugtypen betrifft. Der neue Vertrag läuft bis Oktober 1957, also rund zwei Jahre vor dem Lieferungstermin neuer Typen mit reinem Düsenantrieb. Man erwartet bis dahin einen für die gesamte Zivilluftfahrt gültigen Beschluss über die Zusammensetzung der Besatzung dieser Düsenverkehrsflugzeuge, demzufolge ein Bordingenieur mit Spezialbefähigung mitzuführen sein würde.

Der neue Vertrag sieht ferner vor, dass alle normalerweise in das Arbeitsgebiet eines Bordingenieurs fallenden Arbeiten den in den Geltungsbereich des Tarifvertrags einbezogenen Ingenieuren zugewiesen werden. Zum ersten Male ist auch eine Klausel vorhanden, die es den bei United Airlines beschäftigten Bordingenieuren zur Pflicht macht, ihre Mitgliedschaft der Vereinigung der Bordingenieure aufrechterhalten und ihre Weiterbeschäftigung von der Bezahlung ihrer Mitgliedsbeiträge für die Dauer der Gültigkeit des Vertrags abhängig macht.

Ingenieure mit mindestens 3 Dienstjahren erhalten Erhöhungen ihrer Bezüge, die rückwirkend ab 1. Februar 1955 in Kraft treten. Das Höchstgehalt wird im 8. Jahr erreicht. Als typische Beispiele der nunmehr bezahlten Monatsgehälter führen wir die folgenden an:

<u>Flugzeugtyp</u>	<u>3. Jahr</u>	<u>8. Jahr</u>	<u>Erhöhung</u>
DC-6	\$ 732.19	\$ 815.53	\$ 39.95
DC-6B	776.30	859.64	62.05
DC-7	878.90	962.24	105.83

Bei Einsatz auf Ueberseekursen zwischen der Westküste der USA und Hawaii wird ein Zuschlag von \$1,05 pro Stunde entrichtet und auf transkontinentalen Kursen (DC-7) ohne Zwischenlandung ein solcher von \$0,95 pro Stunde.

Bordingenieure errichten Kommission
für Studium zukünftiger Flugzeugtypen

ernannt, deren Aufgabe darin besteht, alle die Nachfrage nach Bordingenieuren auf Flugzeugtypen der Zukunft beeinflussenden Faktoren zu prüfen. Die Kommission, deren Arbeitsgebiet unbegrenzt ist, wird alle Aspekte der Verwendung eines Bordingenieurs vom Gesichtspunkt der Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Komfort der Fluggäste, Verlässlichkeit des Einsatzes und Einhaltung des Flugplans untersuchen.

(ITF) Die Flight Engineers' International Association hat eine Studienkommission

ernannt, deren Aufgabe darin besteht, alle die Nachfrage nach Bordingenieuren auf Flugzeugtypen der Zukunft beeinflussenden Faktoren zu prüfen. Die Kommission, deren Arbeitsgebiet unbegrenzt ist, wird alle Aspekte der Verwendung eines Bordingenieurs vom Gesichtspunkt der Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Komfort der Fluggäste, Verlässlichkeit des Einsatzes und Einhaltung des Flugplans untersuchen.

Verbände des Personals der Zivilluftfahrt unterstützen Gesetzentwurf über selbständige Zivilluftfahrtverwaltung

(ITF) Sieben der AFL-CIO angeschlossene Verbände des Personals der Zivilluftfahrt, darunter vier Mitgliedsverbände der ITF (International Association of Machinists, Brotherhood of Railway Clerks, Transport Workers' union of America, Air Line Pilots Association) haben vereinbart, einen Gesetzentwurf zu befürworten, mit dem die Lostrennung der Zivilluftfahrtverwaltung vom Handelsministerium herbeigeführt werden soll. Der Gesetzentwurf verfolgt den Zweck, "der Beherrschung der Zivilluftfahrtverwaltung, zu deren unmittelbaren Anliegen der Bau von Flughäfen und Prüfung von Fragen der Betriebssicherheit gehören, durch hohe Beamte des Handelsministeriums ein Ende zu bereiten, von denen bekannt ist, dass sie den Verkauf der von der Regierung betriebenen Streckensicherungseinrichtungen an eine Privatfirma befürworten".

Anlässlich der der Verabschiedung des Gesetzes vorangehenden "hearings" wird die Rechtsabteilung der AFL-CIO für die offizielle Begründung der Stellungnahme der Gewerkschaften sorgen.

LETZTE NACHRICHTEN

ARGENTINIEN

Wiedergeburt der freien Gewerkschaftsbewegung

Regionalbüros der ITF deutliche Anzeichen einer Wiedergeburt der freien Gewerkschaftsbewegung, insbesondere unter den Arbeitnehmern der Verkehrssträger, feststellen.

Obwohl es ihm infolge vorher eingegangener Verpflichtungen nicht möglich war, seinen Aufenthalt in Buenos Aires zu verlängern, um sich genau über die Lage jedes einzelnen Mitgliedsverbandes der ITF und aller ihrer Kontakte zu informieren, (Organisationen, die jahrelang die eifrigsten Förderer des Gedankens der internationalen Zusammenarbeit in Lateinamerika gewesen waren), konnte der Vertreter der ITF nichtsdestoweniger die folgenden unleugbaren Beweise für das Wiedererwachen des früheren internationalen Geistes, sogar noch ausgeprägter als je zuvor, vorfinden:

1. "La Fraternidad", die mächtige argentinische Organisation des Lokpersonals, ist der ITF wieder beigetreten, der sie, abgesehen von der durch das Regime Perons erzwungenen Unterbrechung, seit 1914 angehörte.
2. Der vollkommen wiederaufgebaute Verband der Strassenbahner trifft Vorbereitungen, um dem Beispiel der "Fraternidad" zu folgen und seine Beziehungen zur ITF wieder aufzunehmen.
3. Die Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter, aus denen einst die ebenfalls der ITF angeschlossene Föderation der Seeleute und Hafentarbeiter (CGGMA) bestand, werden der ITF sobald wie möglich beitreten.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

- | | |
|---|--|
| Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt | 30. und 31. Januar 1956
in Rotterdam, |
| 24. Kongress der ITF | 18. - 26. Juli 1956 in Wien. |