

PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

No. 2/3

22. 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

Rücktritt des Stellvertr. Generalsekretärs

(ITF) Die ITF teilt mit Bedauern mit, dass Kollege Paul Tofahrn infolge seiner Ernennung zum Generalsekretär

der Internationalen Föderation des Personals Öffentlicher Dienste von seinem Posten als Stellvertr. Generalsekretär der ITF zurückgetreten ist. Sein Rücktritt erfolgte mit Wirkung vom 31. Januar 1956.

Kollege Tofahrn trat 1928 in den Dienst der ITF, wo er zum Sekretär der Eisenbahnersektion ernannt wurde, nachdem er in seinem Heimatland Belgien als Organisationsreferent des dortigen Eisenbahnerverbandes tätig gewesen war.

Am 31. Juli 1931 trat er jedoch aus der ITF aus und wurde Leiter der Presse- und Informationsabteilung der Internationale der Arbeiter in der Lebens- und Genussmittelindustrie und darnach Bezirkssekretär der belgischen Arbeiterpartei.

Im Februar 1939 kehrte er als Sekretär der Eisenbahnersektion zum Sekretariat der ITF in Amsterdam zurück. Als der Sitz der ITF im August 1939 wegen der Kriegsgefahr nach London verlegt wurde, erhielt Kollege Tofahrn den Auftrag, sich nach Paris zu begeben, um von dort aus den Kontakt mit den Mitgliedsorganisationen auf dem Kontinent aufrechtzuerhalten. Im März 1940 folgte er jedoch der ITF nach London. Drei Jahre später erfolgte seine Ernennung und 1946 seine Wahl zum stellvertr. Generalsekretär, wobei er gleichzeitig das Amt eines Sekretärs der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport übernahm.

Im Namen der ITF wünschen wir Kollege Tofahrn auf seinem neuen Tätigkeitsgebiet den besten Erfolg.

Georg Huber tritt in
den Ruhestand

der der ITF angeschlossenen deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr, der am 15. Februar d. J. seinen 70. Geburtstag feiert, mit Wirkung vom 1. Januar d. J. nach Erreichung der Altersgrenze aus dem aktiven Dienst der Gewerkschaft ÖTV zurück.

Kollege Huber, der 1886 in Pforzheim geboren wurde, steht seit Jahrzehnten in enger Verbindung zur deutschen Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter und wurde bereits 1919 Geschäftsführer in der Ortsverwaltung Pforzheim des ehemaligen Transportarbeiterverbandes. 1922 übersiedelte er nach Stuttgart, wohin er als Bevollmächtigter der Ortsverwaltung des Deutschen Verkehrsbundes berufen wurde. Drei Jahre später übernahm er die Bezirksleitung Württemberg-Hohenzollern des Deutschen Verkehrsbundes.

Nach der Machtübernahme der Nazis wurde er mehrere Male wegen "Hochverratsverdachts" verhaftet und verbrachte längere Zeit im Gefängnis. Seine Erfahrungen während der Zeit der Nazidiktatur beeinträchtigten jedoch nicht seine Begeisterung für die Gewerkschaftsbewegung, und ab Juni 1945 war er am Wiederaufbau der Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr führend beteiligt. Später wurde er zu ihrem Zweiten Vorsitzenden ernannt, auf welchem Posten er bis Mai des vergangenen Jahres verblieb, als er sich wegen Erreichung der Altersgrenze nicht mehr zur Wiederwahl stellte.

Obwohl Georg Huber nicht mehr im Dienste seiner Gewerkschaft steht, werden seine vielen Freunde in der ITF trotzdem das Vergnügen haben, ihn anlässlich unseres 24. Kongresses in Wien wieder begrüßen zu können, dem er sowohl als Mitglied der Delegation der Gewerkschaft ÖTV, als auch in seiner Eigenschaft als stellvertr. Mitglied des Generalrats, dem er seit 1950 angehört, beiwohnen wird. Wir hoffen, dass sich uns in Wien eine weitere Gelegenheit bieten wird, Kollege Huber für die Dienste, die er unserer weltumfassenden Bewegung geleistet hat, unsere Anerkennung aussprechen zu können.

Inzwischen haben wir jedoch die angenehme Pflicht, Georg Huber anlässlich seines 70. Geburtstages unsere herzlichsten Glückwünsche auszusprechen.

Binnenschiffahrtskonferenz der
ITF in Rotterdam

(ITF) Am 30. und 31. Januar d. J. fand in Rotterdam eine von der ITF veranstaltete Konferenz von Mitgliedsverbänden statt, die Personal der Rheinschiffahrt organisieren. An dieser Konferenz beteiligten sich 11 Delegierte von Verbänden in Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz.

Die Sitzung widmete ihre besondere Aufmerksamkeit den Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer unter besonderer Berücksichtigung der Arbeitszeit auf der Fahrt und im Hinblick auf die Gewährung einer ausreichenden Essenspause. Angesichts der Tatsache, dass die Bemühungen der ITF um eine weitergehende Vereinheitlichung auf diesem Gebiete durch die Nicht-Ratifizierung des Internationalen Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer durch gewisse Staaten beträchtlich behindert werden, billigte die Konferenz einstimmig die folgende Resolution:

"Die von der ITF am 30. und 31. Januar 1956 in Rotterdam veranstaltete Konferenz der Rheinschiffer

Stellt mit Bedauern und Besorgnis fest, dass das Internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer von Belgien, Deutschland und Frankreich noch nicht ratifiziert worden und seine Verwirklichung demgemäss überfällig ist;

Stellt ferner fest, dass infolgedessen die Bemühungen der ITF um eine weitergehende Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt bisher erfolglos geblieben sind;

Vertritt die Auffassung, dass die imperative Notwendigkeit besteht, nicht nur das Internationale Abkommen in seiner gegenwärtigen Fassung anzuwenden, sondern auch die Arbeitszeit während der Fahrt zu regeln;

Ersucht die Mitgliedsorganisationen

- I. bei ihren Regierungen auf sofortige Ratifizierung des Internationalen Abkommens zu dringen.
- II. Verhandlungen in die Wege zu leiten, um die folgenden Bedingungen kollektivvertraglich festzulegen:
 - a) Überstundenentgelt für die 8 Stunden, ausschliesslich der Essenspause, überschreitende Arbeitszeit während der Fahrt.
 - b) Eine angemessene tägliche Essenspause für alle Mitglieder der Besatzung."

Die Konferenz beschäftigte sich ferner mit der Frage der gewerkschaftlichen Erfassung des Personals der französischen Rheinschiffahrtsgesellschaft, die CFNR, bei der etwa 1600 belgische, deutsche, französische und niederländische Arbeitnehmer beschäftigt sind. Besonders scharfe Kritik wurde an der Taktik der Betriebsleitung geübt, die auf ihr Personal beträchtlichen Druck ausübte und als Gegengewicht gegen die in Strassburg tätige Mitgliedsorganisation der ITF eine Hausgewerkschaft errichtete. Bei den Personalvertretungswahlen wurde das Stimmrecht lediglich den Beschäftigten französischer Nationalität zuerkannt, eine Vorgangsweise, die im Widerspruch zur französischen Gesetzgebung steht, die eine Stimmberechtigung des gesamten Personals, ungeachtet der Nationalität, vorsieht. Die französische Delegation wurde beauftragt, bei der französischen Regierung zu intervenieren und darauf hinzuweisen, dass das Wahlverfahren einen Verstoss gegen das französische Gesetz darstellte und das Wahlergebnis demzufolge als nichtig zu erklären wäre.

Die Möglichkeit der Errichtung einer internationalen Gewerkschaft, die dem Zwecke dienen sollte, den Machenschaften der Reederei zu begegnen, wurde erwogen. Die Konferenz gelangte jedoch zu der Auffassung, dass die Gründung eines derartigen Verbandes nicht im Interesse des Personals läge und dass es zweckmässiger wäre, so bald wie möglich eine Unterredung mit der Betriebsleitung herbeizuführen, um die Frage der gewerkschaftlichen Erfassung des Personals und der Vertretungsbefugnisse zu klären. Als Vertreter der Arbeitnehmer sollen an dieser Unterredung, ausser dem Generalsekretär der ITF, deutsche, französische und niederländische Delegierte teilnehmen.

Ferner wurde beschlossen, dass das Sekretariat der ITF eine Werbekampagne in die Wege leiten sollte, um die französischen Arbeitnehmer von der Notwendigkeit des Beitritts zu der der ITF angeschlossenen Organisation zu überzeugen. Zu diesem Zwecke wird ein Manifest ausgearbeitet, das gleichzeitig Ratschläge für das Personal im Hinblick auf die bevorstehenden Wahlen des Verwaltungsrats der Sozialversicherung enthalten wird.

In bezug auf das Problem des Schleppens durch Motorfrachter stellte die Konferenz fest, dass die Besatzungen solcher Schiffe in den meisten Ländern als Entgelt für die mit dem Schleppen verbundene zusätzliche Verantwortung eine Sonderzulage erhalten. Diese Frage steht jedoch in engem Zusammenhang mit den Bemannungsnormen, die von der Zentralen Rheinschiffahrts-Kommission festgelegt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass viele Probleme technischer Natur, mit denen sich diese Kommission beschäftigt, weitreichende Auswirkungen auf die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Personals zeitigen können, und im Interesse der Wahrnehmung der letztgenannten Interessen wurde beschlossen, bei der Kommission zu intervenieren, um zu gewährleisten, dass zu Delegationen zu ihren Sitzungen immer ein Vertreter der Gewerkschaften gehört. Eine weitere Diskussion über diese Angelegenheit wird auf der nächsten Konferenz der Sektion der Binnenschifffahrt anlässlich des Kongresses der ITF 1956 stattfinden.

INTERNATIONAL
Aktion gegen Panamaschiff in
Tokyo

(ITF) Am 4. Januar kam das Panamaschiff "PENELOPI", mit einer 28 Mann starken griechischen Besatzung an Bord, in

Tokyo an. Da das Schiff verkauft worden war, wollten die Reeder die Besatzung abmustern. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass sich die Reeder ihrer Verpflichtung, die Besatzung für die Nicht-Vollendung der Reise zu entschädigen, entziehen wollten, und demgemäß appellierte die Besatzung an das asiatische Büro der ITF in Tokyo um Hilfe.

Der Leiter des asiatischen Büros der ITF nahm diese Angelegenheit sofort gemeinsam mit Vertretern des der ITF angeschlossenen japanischen Seeleuteverbandes in die Hand, um die Interessen der Besatzung zu wahren, die zur Gänze dem griechischen Seeleuteverband, ebenfalls Mitgliedsverband der ITF, angehört.

Die Reeder der PENELOPI erklärten, dass die Besatzung als Entschädigung für Entlassung unter derartigen Umständen nur Anspruch auf die Grundheuer für einen Monat hätte. Die Vertreter der ITF bestanden jedoch darauf, dass eine solche Entschädigung unzureichend war. Als Ergebnis der Intervention der ITF erhielten alle Mitglieder der Besatzung, einschliesslich der Offiziere, mit einer Dienstzeit von über 6 Monaten an Bord des Schiffes die Grundheuer für 3 Monate und jene mit weniger als 6 Monaten Dienstzeit ihre Grundheuer für 2 Monate ausbezahlt. Die Reederei sorgt für Heimschaffung der Besatzung nach Griechenland und bezahlt die Heuern bis zur Ankunft, wobei sie die Haftung für die Kosten der Beförderung der persönlichen Effekten der Besatzung trotz der im Luftverkehr geltenden Gewichtsbeschränkungen übernimmt. Zwei erkrankte Seeleute erhielten ein Begleitschreiben, in dem ihnen weitere ärztliche Behandlung nach ihrer Ankunft in Griechenland angeboten wurde.

Die Besatzung brachte sowohl dem Regionalbüro der ITF als auch dem japanischen Seeleuteverband ihre Anerkennung für die ihr geleisteten Dienste zum Ausdruck und hinterlegte als Beweis ihres Dankes einen gemeinsamen Beitrag zu einem Gedenkfonds für einen japanischen Seemann, der während seines Dienstes an Bord eines liberischen Frachters sein Leben auf hoher See einbüsste.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Deutsche Eisenbahner fordern Verkürzung der Arbeitszeit

Einführung einer kürzeren Arbeitswoche in den öffentlichen Diensten. Die Gewerkschaft hofft, dass es ihr gelingen werde, eine Abänderung des einschlägigen Paragraphen des Bundesbeamtengesetzes durchzusetzen, durch den die Arbeitszeit bei der Deutschen Bundesbahn geregelt wird.

Dieser Paragraph enthält die Bestimmung, dass die Arbeitszeit, soweit sie aus Bereitschaftsdienst besteht, im Einklang mit den Erfordernissen des Dienstes verlängert werden kann. Die Dienstzeit darf 60 Stunden je Woche nicht überschreiten, es sei denn, der Bereitschaftsdienst während dieser Zeitspanne überschreitet 30 Stunden.

Die Gewerkschaft vertritt die Ansicht, dass sich die Eisenbahnverwaltung diese Bestimmung zum Nachteil des Personals zunutze macht.

GROSSBRITANNIEN

7%ige Erhöhung der Entlohnung der Eisenbahner

der Angestellten der Verkehrsbetriebe (TSSA) -- alle Mitgliedsverbände der ITF -- haben im Namen ihrer bei den britischen Staatsbahnen beschäftigten 450 000 Mitglieder die von der Britischen Transportkommission angebotene 7%ige Erhöhung der Entlohnung angenommen. Diese Erhöhung beträgt z. B. 9 s. pro Woche im Falle eines ungelernten Stationsarbeiters im dritten Dienstjahr (gegenwärtiger Grundlohn £6.14.0.) und 14 s. pro Woche im Falle eines Lokführers in der höchsten Verwendungsgruppe (gegenwärtiger Grundlohn £9.18.0.)

Die Britische Transportkommission hat noch eine Reihe weiterer Verbesserungen angeboten, zu denen ein 25%iger Zuschlag für Arbeit an Samstagnachmittagen nach 14 Uhr und eine Verkürzung der Arbeitszeit gewisser Verwendungsgruppen des leitenden Personals gehören. Sie hat ferner versprochen, die Gewährung eines zusätzlichen Arbeitstages als Abgeltung von Arbeit an Bankfeiertagen zu erwägen und Vorschläge über die Einführung einer Krankenversicherung zu machen.

Werkstättenpersonal weist "unzureichende" Lohnerhöhung zurück

der Eisenbahnen angebotene 7%ige Lohnerhöhung ist von Vertretern des technischen Personals der Werkstätten der britischen Staatsbahnen als "vollkommen unzulänglich" abgelehnt worden. Viele der 130 000 Werkstättenarbeiter sind Mitglieder des der ITF angeschlossenen Landesverbandes der Eisenbahner. Sie fordern eine "beträchtliche" Erhöhung ihrer Löhne.

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands dringt auf Verabschiedung einer Gesetzgebung zur

(ITF) Der britische Landesverband der Eisenbahner (NUR), der Verband der Lokführer und Heizer (ASLEF) und der Verband

(ITF) Die von der Britischen Transportkommission auf einer Sitzung der Britischen Landeskommision für den Werkstättenendienst

7%ige Lohnerhöhung bei
der Londoner Untergrund-
bahn

(ITF) Als Ergebnis von Diskussio-
nen zwischen Vertretern der
Londoner Verkehrsbehörde und der
drei Verbände der Eisenbahner er-
halten die 18 000, hauptsächlich

bei der Untergrundbahn beschäftigten Eisenbahner eine 7%ige
Erhöhung ihrer Entlohnung. Es handelt sich um die gleiche Erhöh-
ung der Bezüge, die vor kurzem von den drei Gewerkschaften -- alle
Mitgliedsverbände der ITF -- für die Arbeitnehmer der britischen
Staatsbahnen ausgehandelt wurde.

Vereinbarung über Leistungs-
steigerung bei den britischen
Staatsbahnen

(ITF) Der britische Produktivitäts-
rat der Eisenbahnen, in dem so-
wohl die Eisenbahnverwaltung als
auch die Arbeitnehmer vertreten
sind, hat sich im Prinzip mit

einem Projekt einverstanden erklärt, dessen Ziel in der "Leist-
ungssteigerung und Erhöhung der Produktivität bei den britischen
Staatsbahnen" besteht. Zu den wichtigsten Aspekten dieses Pro-
jektes gehört die Einführung von Arbeitsstudien und Bezahlung von
Leistungszulagen, um dem Arbeitnehmer einen angemessenen Anteil
an den sich ergebenden Einsparungen zuzusichern. Im Bericht
des Produktivitätsrates wird ferner darauf hingewiesen, dass die
Erhöhung der Produktivität in gewissen Fällen zu einem vorüber-
gehenden Überschuss an Arbeitskräften führen könnte, der jedoch
durch den normalen Personalverschleiss und vorübergehende Ein-
stellung der Anwerbung von neuem Personal auf ein Mindestmass
beschränkt werden würde. Die Gewerkschaften würden in allen
Stadien der Einführung neuer Methoden und wo immer sich Fälle von
Überschuss an Arbeitskräften ergeben, zu Rate gezogen werden.

TUNESIEN

Alle entlassenen Eisenbahner
wieder eingestellt

(ITF) Wie der der ITF angeschlos-
sene tunesische Eisenbahnerverband
mitteilt, sind nunmehr alle

Arbeitnehmer der in privatem Besitz befindlichen Sfax-Gafsa-Eisen-
bahn, die nach dem 24stündigen Streik des Eisenbahnerverbandes
am 1. April 1952 entlassen worden waren, wieder eingestellt worden.

Der Streik war in Beantwortung eines Appells des tunesischen
Gewerkschaftsbundes als Protestaktion gegen die Absetzung der
damaligen tunesischen Regierung durch den französischen Gouverneur
organisiert worden. Nach dem Streik entliess die Sfax-Gafsa-
Eisenbahn und die Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens
(eine private Gesellschaft, die tunesischen Staatsbahnen betreibt)
380 Mitglieder des Verbandes und auferlegten vielen weiteren
ihrer Arbeitnehmer schwere Strafen (einschliesslich Versetzung
in niedrigere Verwendungsgruppen, Lohnabzüge, usw.). Die von
der tunesischen Regierung am 17. April 1952 erklärte Amnestie
für alle am Streik beteiligten Arbeiter führte zur Wiederein-
stellung einer Anzahl von Arbeitnehmern der Eisenbahn. Die Straf-
massnahmen wurden jedoch nicht rückgängig gemacht.

Auf Ansuchen des Eisenbahnerverbandes intervenierte die ITF
im Jahre 1952 bei der französischen Regierung und auf Grund dieser
Vorstellungen erklärte sich die Pachtgesellschaft bereit, eine
weitere Zahl ihrer Arbeitnehmer wieder einzustellen. Die Sfax-
Gafsa-Eisenbahn beharrte jedoch auf ihrer Weigerung. Im Jahre
1953 besuchte eine Delegation der ITF mit Zustimmung des franzö-
sischen Aussenministers Tunesien, wo sie Unterredungen mit den
zuständigen Beamten der Regierung und der Betriebsleitung der
beiden Eisenbahngesellschaften hatte. Die Betriebsleiter er-
klärten sich jedoch zu keinerlei Mitarbeit bereit, sondern nur
zu einer Berichterstattung an die vorgesetzten Behörden. Zu
weiteren Aktionen der ITF zugunsten ihres tunesischen Mitglieds-
verbandes der Eisenbahner gehörte die Billigung von Resolutionen
durch das Exekutivkomitee der ITF im Juni 1953, die Internationale
Eisenbahnerkonferenz in Rom im Oktober 1953 und den 23. Kongress
der ITF im Juli 1954.

USA

Lohnforderungen der
Dispatcher bewilligt

(ITF) Zwischen dem amerikanischen Verband der Dispatcher (Mitglied der der ITF angeschlossenen USA Railway Labor Executives' Association)

und den wichtigsten amerikanischen Eisenbahnen wurde am 1. Februar ein Übereinkommen zur Regelung eines seit längerer Zeit anhängigen Arbeitskonfliktes erzielt.

Das Übereinkommen beinhaltet eine Erhöhung der monatlichen Entlohnung um \$ 34.--, wovon \$ 25,80 der von den übrigen Verbänden der Eisenbahner in der letzten Zeit durchgesetzten Erhöhung der Grundlöhne entsprechen, während durch die übrigen \$ 8,20 der Lohnabstand in Anerkennung der beruflichen Befähigung der Dispatcher gewährt wird.

Die Lohnerhöhung tritt rückwirkend ab 1. Oktober in Kraft und beträgt ungefähr 7% gegenüber der früher gewährten Entlohnung.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

ARGENTINIEN

Argentinischer Strassenbahner-
verband will wieder ITF
beitreten

(ITF) Es freut uns, melden zu können, dass der argentinische Strassenbahnerverband den Beschluss gefasst hat, um Wiederaufnahme in die ITF anzusuchen. Der

Strassenbahnerverband sowie "La Fraternidad", die argentinische Organisation des Lokpersonals, und die Föderation der Seeleute und Hafearbeiter waren bis zu ihrer Unterdrückung durch das Regime Perons lange Jahre loyale Mitglieder der ITF.

BELGIEN

Neujahrzulagen für das
Personal im Personenverkehr

(ITF) Als Ergebnis von Verhandlungen im Rahmen der Paritätischen Landeskommission für die Vorortsbahnen erhielt das Personal der

belgischen Vorortsbahnen (SNCV) eine Neujahrzulage in Höhe von 2% der Entlohnung im Jahre 1955 (durchschnittlich Bfrs. 1 250) -- 12 = Bfrs. 140. --. Die den Arbeitnehmern der Autobus- und Strassenbahnbetriebe zugestandenen Neujahrzulagen bewegen sich je nach dem Beschäftigungsort zwischen Bfrs. 650 und 1 560.

FRANKREICH

Lohndifferenzen im
Personenverkehr

(ITF) Im Zusammenhang mit ihren Forderungen nach einem Landestarifvertrag für alle Arbeitnehmer im

Personenverkehr Frankreichs veröffentlichte die der ITF angeschlossene Transportarbeiter-Föderation (Force Ouvrière) eine Aufstellung die einen Vergleich zwischen den Lohnsätzen des Fahrpersonals der Autobus- und Strassenbahnbetriebe von Lyon und den kommunalen Autobusbetrieben von La Rochelle enthält und aus dem sich Schlüsse auf die Unterschiede in der Entlohnung ziehen lassen, die auf den Abschluss von lokalen Tarifverträgen zurückzuführen sind.

Als Beispiele der derzeit entrichteten Löhne können die folgenden gelten:

Monatliche Löhne (Lyon) mit Wirkung vom 15. Oktober 1955

Schaffner und Fahrer

Anfangslohn Frs. 25 527 (12 = 980 Frs.);
Erhöhung auf Frs. 29 292 innerhalb 20
Jahren; nach 20-jähriger Dienstzeit
Frs. 30 233; nach 25-jähriger Dienstzeit
Frs. 31 409; nach 30-jähriger Dienstzeit
Frs. 32 586.

Kraftfahrer Anfangslohn Frs. 28 048; Erhöhung auf Frs. 32 216 innerhalb 20 Jahren; nach 20-jähriger Dienstzeit Frs. 33 258; nach 25-jähriger Dienstzeit Frs. 34 560; nach 30-jähriger Dienstzeit Frs. 35 895.

Kraftfahrer/Schaffner erhalten die gleichen Löhne wie die Kraftfahrer, zuzüglich einer Sondervergütung von 5% des Lohnes eines Schaffners, anteilmässig berechnet pro Arbeitsstunde in doppelter Eigenschaft.

Die Kraftfahrer haben ferner Anspruch auf eine Fahrzulage, die sich je nach der befahrenen Strecke zwischen Frs. 1 500 und Frs. 2 250 bewegt.

Monatliche Löhne (La Rochelle) mit Wirkung vom 1. Oktober 1955

(Entlohnung ab 1. Januar 1956 in Klammern)

Schaffnerinnen Frs. 21 166 (21 833) Erhöhung auf Frs. 27 916 (28 833)

Kraftfahrer/Schaffner Frs. 24 416 (25 166) Erhöhung auf Frs. 33 916 (34 916).

USA

Streik der Neuyorker Kohlenfuhrwerker beigelegt

(ITF) Der fünftägige Streik der Kraftfahrer im Brennstoffzustell-

dienst von Neuyork, Mitglieder der der ITF angeschlossenen International Brotherhood of Teamsters, konnte durch ein Übereinkommen beigelegt werden.

Auf Grund des neuen, von der Gewerkschaft ausgehandelten Tarifvertrages mit zweijähriger Gültigkeitsdauer erhalten rund 3 000 Fahrer eine Erhöhung ihrer Entlohnung um \$1.00 pro Tag, sowie Versicherungsleistungen, die einem Gegenwert von 3 1/2 Cents pro Stunde entsprechen. Ausserdem leisten die 300 Betriebe der Brennstoffversorgung für jeden Arbeitnehmer einen Beitrag zu einer neuen Altersversicherung in Höhe von 14 Cents pro Stunde.

Durch die Neuregelung erhöht sich die tägliche Entlohnung der Fahrer auf \$20.23.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

SCHWEIZ

Erhöhung der Mindestlöhne der Binnenschiffer

(ITF) Die Sektion Rheinschiffahrt des der ITF angeschlossenen Verbandes der Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz (VHTL)

gibt den Abschluss eines Mindestlohnregulativs mit den Schiffsfahrtsunternehmungen bekannt, der eine Erhöhung des Mindestlohnes um 7% beinhaltet. Diese Erhöhung trat am 1. Januar d. J. in Kraft. Vorgesehen ist ferner die Bezahlung einer Kinderzulage in Höhe von Sfrs. 15.-- je Kind, pro Monat (1£ = 12,24 Sfrs.). Die Schiffsführer auf Kähnen und Schiffen mit Hilfsmotor sind nunmehr lohn-mässig den Motorschiffen gleichgestellt. Für die Matrosen mit Patent konnte eine zweite Lohnstufe ausgehandelt werden, die nach fünfjähriger Dienstzeit erreicht wird und eine Erhöhung des monatlichen Tariflohns um 25 Frs. mit sich bringt.

Die Überstundenentschädigung konnte ebenfalls erhöht werden und beträgt nunmehr (in Schweizer Francs) für Kapitäne, Schiffsführer und Erste Maschinisten 2,60 (früher 2,20), für Steuerleute auf Schleppern und Zweite Maschinisten 2,35 (früher 2,00); für Rudergänger, Matrosen, Hilfsmaschinisten, Heizer und Köche 2,10 (früher 1,80) und für die Schiffsjungen 1,15 (1,00).

HAFENARBEITER

BELGIEN

Erhöhung der Altersgrenze
für den Eintritt in den
Hafenarbeiterberuf in
Antwerpen

(ITF) Auf Grund eines Beschlusses der Hafenbehörde von Antwerpen wird die Mindestaltersgrenze für den Eintritt in den Beruf des Hafenarbeiters ab 1. Juli 1956 von 18 auf 21 Jahre erhöht. Die

Hafenarbeitersektion des der ITF angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverbandes hat sich mit dem Beschluss der Hafenbehörde mit der Begründung einverstanden erklärt, dass die körperliche Entwicklung von Jugendlichen, die mit 18 oder 19 Jahren in den Hafenarbeiterberuf eintreten, nicht abgeschlossen ist und dass sie im allgemeinen nicht genügend erwachsen und verantwortungsbewusst sind, um die schwierige, gefährliche Hafendarbeit ordnungsgemäss bewältigen zu können.

GROSSBRITANNIEN

Bevorstehende Stellungnahme
der Arbeitgeber zu Lohn-
forderungen der Hafenarbeiter

(ITF) Auf einer vor kurzem einberufenen Sitzung der Paritätischen Landeskommission für die Hafenbetriebe unterbreiteten die Gewerkschaften, die die Interessen der

britischen Hafenarbeiter vertreten, offiziell eine Forderung nach einer beträchtlichen Erhöhung der Entlohnung und entsprechenden Erhöhung des Entgelts für Mehrarbeit. Diese Forderung, zu der die Arbeitgeberseite "so bald wie möglich" Stellung nehmen sollte, wurde im Namen von etwa 82 000 Arbeitnehmern erhoben, von denen die Mehrzahl bei dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband organisiert ist.

SEELEUTE

FRANKREICH

Erhöhung der Grundheuern
der Offiziere in der
Handelsmarine

(ITF) Auf Grund eines am 24. Januar unterzeichneten Übereinkommens zwischen Vertretern der Reeder und den Organisationen der Offiziere der Handelsmarine trat am 1. Januar

1956 eine 4%ige Erhöhung der Grundheuern der Offiziere der Handelsmarine in Kraft. Dienstalterszulagen, Überstundenentlohnung und Verpflegungszulagen werden ebenfalls erhöht. Wir hoffen, in einer späteren Ausgabe des Presseberichtes Einzelheiten des neuen Tarifvertrages mitteilen zu können.

GROSSBRITANNIEN

Forderung nach Erhöhung
der Heuern britischer
Mannschaften

(ITF) Der der ITF angeschlossene Landesverband der Seeleute (NUS) hat seinen Generalsekretär,

Kollege Tom Yates, beauftragt, sich um eine möglichst baldige Unterredung mit dem National Maritime Board zu bemühen, um eine Forderung nach einer Erhöhung der Heuern und Überstundenentlohnung der Deck- und Maschinenraummannschaften, sowie des Personals im Bedienung- und Verpflegungsdienst zu unterbreiten. Die letzte Erhöhung der Heuern der Mannschaften fand im Mai 1955 statt, als sich die Grundheuer eines Vollmatrosen um £2. pro Monat erhöhte.

KANADA

Seeleute auf den Grossen
Seen fordern Änderungen
ihres Tarifvertrages

(ITF) Die kanadische Zweigorganisation der der ITF angeschlossenen Seafarers' International Union ist bei der Vereinigung der Reederien der Grossen Seen wegen Änderungen des geltenden Tarifvertrages vorstellig geworden. Der Vereinigung gehören 8 Reedereien an.

Zu den Forderungen des Verbandes gehört eine solche nach einem zweiwöchigen bezahlten Urlaub pro Jahr sowie Anrechnung von angesammelten Urlaubsansprüchen auf die gesamte Dienstzeit, unter Zugrundelegung der Dienstzeit bei der betreffenden Reederei; Bezahlung etwaiger Arbeit an 8 gesetzlichen Feiertagen im Jahre; Erhöhung der Heuern und eine normale 40stündige Arbeitswoche mit Überstundenentlohnung zum derzeitigen Heuersatz.

Die Verhandlungen mit der Reeder-Vereinigung über diese Forderungen sind bereits im Gange.

HOCHSEEFISCHER

FRANKREICH

Entlohnung der Funker auf Trawlern

(ITF) Nachstehend bringen wir einige Einzelheiten der Entlohnung der Funker in der Treibnetzfischerei. Die Entlohnung der Funker auf

Trawlern beruht so wie die der übrigen Besatzung auf einem Anteil am Fangerlös. In der Hochseefischerei gelten Mindestheuern, die die gleichen sind wie die auf Schiffen von weniger als 6 000 t. auf grosser Fahrt. Bei den übrigen Fischereibetrieben wird die Entlohnung auf lokaler Basis geregelt. Die Funker auf Trawlern erhalten die folgenden Heuern:

Funker/Maschinist (mit weniger als zweijähriger Dienstzeit)	Frs. 23 610
Funker/Maschinist, Zweiter Klasse	" 30 840
Funker/Maschinist, Erster Klasse	" 32 190
Funkoffizier, Zweiter Klasse	" 37 680
Funkoffizier, Erster Klasse	" 39 150

Funkoffiziere erhalten für jedes Jahr der Patentinhaberschaft die folgenden Dienstalterszulagen:

Funkoffizier, Zweiter Klasse	Frs. 362
Funkoffizier, Erster Klasse	" 416.

NIEDERLANDE

Neuregelung der Entlohnung von Arbeit an Land

(ITF) Der der ITF angeschlossene Zentralverband der Seeleute der Handelsmarine und Fischer meldet den Abschluss eines neuen Vertrages,

der eine Abänderung der derzeit geltenden Regelung der Heuern und Arbeitsbedingungen der Trawlerfischer beinhaltet. Durch den nunmehr abgeschlossenen Vertrag erfolgt eine Neuregelung der Entlohnung von Fischern, die an Land beschäftigt sind, wenn ihr Schiff wegen Reparatur usw. aufgelegt ist.

Der Verband weist darauf hin, dass die Reeder es bisher vorgezogen haben, Industriearbeiter für derartige Aufgaben zu verwenden anstelle der Trawlerbesatzungen, da sie den Erstgenannten niedrigere Löhne bezahlen konnten als die, auf die die Trawlerfischer Anspruch haben.

Wie unser Mitgliedsverband erklärt, stellen die nunmehr vereinbarten Lohnsätze einen Versuch dar, beide Parteien zufriedenzustellen. Mitglieder von Trawlerbesatzungen, die im Dienste des Reeders verbleiben, während ihr Schiff aufgelegt ist und sich bereit erklären, die mit dem Aufliegen des Schiffes verbundenen Arbeiten zu erledigen, jedoch vom Reeder nicht für diese Arbeiten verwendet werden,

haben nunmehr Anspruch auf einen Lohn von hfl. 62,40 (1 hfl. = ungefähr 2 s.) pro Woche. (An Deck beschäftigte Leichtmatrosen unter 22 Jahren erhalten eine etwas niedrigere Entlohnung). Auf Grund der früheren Regelung hätten sie nur hfl. 39 erhalten.

Bei Beschäftigung mit Arbeiten, die mit dem Aufliegen in Verbindung stehen, werden jedoch (für 48 Arbeitsstunden pro Woche) die folgenden Löhne bezahlt:

Kapitän, Steuermann und Zweiter Ingenieur	hfl. 78.00
Vollmatrose, Dritter Ingenieur, Heizer, Kohlenzieher oder Koch	" 69,25
Leichtmatrosen (23 Jahre und darüber) ...	" 69,25

Im Falle von Leichtmatrosen unter 23 Jahren bewegt sich die wöchentliche Entlohnung zwischen hfl. 22,45 im Alter von 14 oder 15 Jahren und hfl. 65,35 im Alter von 22 Jahren.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Erhöhung der Entlohnung der Bordnavigatoren und Ingenieure (ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Schiffsoffiziere meldet den erfolgreichen Abschluss von Gehaltsverhandlungen im Namen der

bei der British Overseas Airways' Corporation beschäftigten Bordnavigatoren und Ingenieure. Die neuen Gehälter werden ab 1. November 1955 entrichtet und beinhalten eine Erhöhung der Entlohnung beider Kategorien (Verwendungsgruppe "A") um £100 im Jahre und für die beiden Kategorien (Verwendungsgruppe "B") eine solche um £80. Die nunmehr entrichteten Gehälter betragen:

<u>Kategorie</u>	<u>Mindestgehalt</u>	<u>Jährliche Erhöhung</u>	<u>Höchstgehalt</u>
Bordingenieure "A"	£1 130	£30	£1 340
" " "B"	£960	£25	£1 060
Ingenieur "A"	£1 135	6 x £35 und 2 x £50	£1 445
" " "B"	£885	£25	£1 060

USA

Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen des Küchenpersonals der Pan-American Airways an der Westküste (ITF) Wie der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) mitteilt, konnten die Verhandlungen über Forderungen nach einer Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen des

an der Westküste beschäftigten Küchenpersonals der Pan-American Airways erfolgreich abgeschlossen werden. Auf Grund des neuen Vertrages, der sich an den vor kurzem für das

an der Ostküste beschäftigte Personal ausgehandelt anlehnt, wurden die Stundenlöhne um 10 bis 12 Cents erhöht. Als typische Beispiele der nunmehr entrichteten Löhne können gelten: \$1,56 (Aufwäscher), \$1,98 (Köche), £2,17 (Köche 1. Klasse). Neu eingeführt wurde die Bezahlung einer Abfertigung in Höhe von 10 Wochenlöhnen nach zehnjähriger Dienstzeit.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Exekutivkomitee	27. bis 29. Februar 1956 in Frankfurt.
24. Kongress der ITF	18. bis 26. Juli 1956 in Wien.