



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. 8

30. Mai 1956

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 Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

ITF

Ein Panlibhonco-Schiff
weniger

(ITF) Am 22. April lief die mit 12 000 t Eisenerz beladene "NATIONAL TRADER" Glasgow an. Das Schiff führte die Flagge

Liberias. Am Montag, den 7. Mai verliess das gleiche Schiff den Hafen unter der griechischen Flagge

Damit ist als Ergebnis der Aktion der ITF ein Schiff weniger in Liberia registriert und eines mehr zur Flagge eines traditionell maritimen Landes zurückgeführt, in diesem Falle Griechenland.

Die ITF sah sich zum Eingreifen veranlasst, als bekannt wurde, dass elf Mitglieder der Besatzung abgemustert werden sollten, weil sie sich geweigert hatten, einen neuen Heuervertrag zu unterzeichnen, den ihnen der Kapitän, allem Seemannsbrauch zuwider, vorgelegt hatte, als sich das Schiff noch auf See befand. Die betreffenden Besatzungsmitglieder, die alle der Sondersektion der ITF angehören, konnten sich mit den Bestimmungen des neuen Vertrages nicht einverstanden erklären, der u. a. eine Klausel enthielt, durch die ihnen der Kontakt mit Vertretern einer Gewerkschaft oder einer gewerkschaftlichen Organisation als solcher verboten worden wäre. Ausserdem beklagten sich die elf Seeleute darüber, dass ihnen die Kosten ihrer Heimschaffung angelastet werden sollten.

Als wir von diesen Umständen erfuhren, teilten wir dem Agenten der Reederei in Glasgow und dem Kapitän anlässlich einer Zusammenkunft mit, dass eine derartige Vorgangsweise unzulässig wäre und ferner, dass die Reederei einen neuen Vertrag mit der ITF zur Regelung der Heuern und Arbeitsbedingungen, gewerkschaftliche Zugehörigkeit der Besatzung usw. unterzeichnen müssten und dass die Löscharbeiten mangels der Unterzeichnung eines derartigen Vertrages eingestellt werden würden.

Da über 24 Stunden später keine zufriedenstellende Antwort der Reeder eingelangt war, blieb nichts anderes übrig als Boykottaktion, um den Mitgliedern der Besatzung den grösstmöglichen Schutz ihrer Interessen zuzusichern. Demgemäss berief der der ITF angeschlossene britische Transportarbeiterverband seine Mitglieder von der Arbeit auf dem Schiffe mit Wirkung vom Vormittag des 26. April ab, wonach das Schiff bis zur endgültigen Regelung dieser Angelegenheit, die erst am Nachmittag des 3. Mai erfolgte, untätig vor Anker liegen musste. Am 4. Mai wurden die Löscharbeiten wieder aufgenommen.

Während der acht Tage des Boykotts waren die Reeder zur Schlussfolgerung gelangt, dass ihnen die liberische Flagge, wie sich der Kapitän ausdrückte, "nicht genügend Schutz zusicherte". Sie trafen daher die erforderlichen Vorkehrungen für die Übertragung des Schiffes an die griechische Flagge. Nach Beendigung der Eintragungsformalitäten hisste der griechische Vizekonsul in Grossbritannien am 3. Mai auf dem Schiffe die griechische Flagge. Mit der Übertragung der Registrierung des Schiffes von Liberia auf Griechenland wurde selbstverständlich das Beschäftigungsverhältnis aller Besatzungsmitglieder, die unter der liberischen Flagge angemustert worden waren, beendet und sie hatten die Wahl, ihr Beschäftigungsverhältnis unter der griechischen Flagge fortzusetzen oder nicht. Acht Besatzungsmitglieder beschlossen, abzumustern und verlangten ihre Entlassung mit entsprechender Entschädigung und Heimschaffung.

Schliesslich wurden 19 Besatzungsmitglieder abgemustert, wobei jeder als Entschädigung und zur Deckung der Heimschaffung nach Griechenland bzw. dem Hafen der Anmusterung, die Heuer für drei Monate ausbezahlt erhielt. Vier Mitglieder der Besatzung wurden demnach auf dem Luftwege nach Brasilien befördert und ein Seemann nach Japan.

Dank dem entschlossenen Vorgehen des der ITF angeschlossenen britischen Transportarbeiterverbandes zur Unterstützung der im Hinblick auf die Panlibhonco-Schiffe von der ITF angewandten Politik konnte ein vollständiger Erfolg erzielt und die "NATIONAL TRADER" zur Flagge eines traditionell maritimen Landes, Griechenland, zurückgeführt werden.

ITF setzt die Nachzahlung von Heuern durch

(ITF) Aus Neuyork wird ein weiteres Beispiel einer erfolgreichen Aktion der ITF gemeldet, durch die Seeleuten auf

Schiffen unter den Schattenflaggen Liberias, Panamas und Honduras eine gerechte Behandlung zugesichert werden konnte. In diesem Falle handelte es sich um den liberischen Tanker "TRANSMAR", der zwecks Ausbesserungsarbeiten in Hoboken, Neuyork, vor Anker lag und dessen Besatzung seit vier Monaten keine Heuern ausbezahlt erhalten hatten. Die griechische Besatzung, die im vergangenen November in Neuyork angemustert hatte, hatte Anspruch auf rückständige Heuern in Höhe von \$30 000 bis \$40 000, deren Bezahlung jedoch die Reeder verweigerten, die auch von der Anregung des Vertreters der ITF in Neuyork, wenigstens die Hälfte der rückständigen Heuer ausbezahlen, nichts hören wollte. Anstelle dessen beabsichtigten sie, die Besatzung zu entlassen und hinsichtlich Heuern und Heimschaffung gemäss ihrer eigenen Auslegung der Bestimmungen des McCarran-Walter Act zu verfahren.

Dieser Schritt, durch den die Interessen der betreffenden Besatzungsmitglieder beeinträchtigt worden wären, konnte durch das entschlossene Vorgehen des Neuyorker Vertreters der ITF verhindert werden, der auf die Bezahlung der gesamten rückständigen Heuern bestand. Angesichts der Drohung der Rechtsanwälte der ITF, das Schiff mit Beschlag zu belegen, falls den Forderungen der ITF nicht entsprochen würde, erklärten sich die Reeder schliesslich bereit, der Besatzung den vollen Betrag der Heuern auszubezahlen. Unter Druck gesetzt, waren sie auch damit einverstanden, die Besatzung auf Grund eines Hafentarbeitsvertrags an Bord verbleiben zu lassen, bis sie anderswo Beschäftigung finden konnten.

sollte ihnen dies bis nach Ablauf des im McCarran-Walter Act vorgesehenen Termins von 29 Tagen nicht gelingen, so würden sie auf Kosten der Reederei heimgeschafft-und nicht ausgewiesen werden.

In seinem Kommentar zum erfolgreichen Abschluss dieser Aktion weist der Vertreter der ITF in Neuyork darauf hin, dass diese Anrufung des McCarran-Walter Act ein typisches Beispiel der Versuche der Reeder darstellt, ihn als Drohung gegen nicht-amerikanische Besatzungen anzuwenden, sobald sich in Häfen der USA Schwierigkeiten einstellen. Mit dieser Drohung einer Intervention der Einwanderungsbehörden auf Grund des McCarran-Walter Act sollen die Seeleute gefügig gemacht werden. Der tatsächliche Sachverhalt ist jedoch der, dass das Gesetz die Bezahlung von Heuern an Besatzungen wie die der "TRANSMAR" nur dann verbietet, wenn die Einwanderungsbehörden aus sicherheitspolitischen Gründen ihre Zustimmung verweigern. Ausserdem haben die amerikanischen Einwanderungsbehörden kein Interesse an finanziellen "Geschäften", wie die von den Reedern dieses Schiffes vorgeschlagenen. Dadurch, dass die Einwanderungsbehörden von Reedern herangezogen werden, die sich ausschliesslich deshalb in Schwierigkeiten befinden, weil sie es vorziehen, für ihre Besatzungen keinen bona fide Kollektivvertrag auszuhandeln, wird oft unter Besatzungen ein falscher Eindruck erweckt, da man von ihnen nicht erwarten kann, dass sie mit der Gesetzgebung der USA, soweit sie ausländische Seeleute in amerikanischen Häfen betrifft, so vertraut sind wie z. B. der Neuyorker Vertreter der ITF. Dieser Umstand hat nicht-amerikanische Seeleute manchmal veranlasst, Protestnoten gegen die Einwanderungsbehörden zu unterzeichnen, Proteste, die von Rechts wegen gegen jene Reeder erhoben werden sollten, denen es beliebt, die Schuld auf die Behörden abzuwälzen, sobald sie mit ihren Besatzungen in Schwierigkeiten geraten.

Fussnote:

Die beiden oben angeführten Fälle liefern den Beweis dafür, dass der Mangel an Überwachung und gesetzlichen Verpflichtungen der Regierungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Panlibonco-Schiffen im Gegensatz zu den in gewissen Kreisen zum Ausdruck gebrachten Meinungen von manchen Reedern benutzt werden, um die Lage der Seeleute, was Heuern und Arbeitsbedingungen betrifft, zu untergraben.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

GROSSBRITANNIEN

Kollege Frank Cousins zum
Generalsekretär des Trans-
portarbeiterverbandes ge-
wählt

(ITF) Kollege Frank Cousins ist mit einer Stimmenmehrheit von über 425 000 Stimmen im Vergleich zu seinem nächsten Rivalen bei der Abstimmung, Kollege T.J.Healy, mit insgesamt 503 560 Stimmen zum

Generalsekretär des der ITF angeschlossenen britischen Transportarbeiterverbandes (Transport and General Workers' Union) gewählt worden.

Kollege Cousins war seit dem Ableben des Kollegen Tiffin im Dezember 1955 amtierender Generalsekretär des Transportarbeiterverbandes. Er ist 51 Jahre alt und war zuerst als Bergarbeiter tätig, verliess diesen Beruf jedoch während der Depression der 30er Jahre, um Langstrecken-LKW-Fahrer zu werden. Er nahm sehr bald aktiven Anteil an der Tätigkeit der Gewerkschaft und wurde im Jahre 1944 Leiter der Fachabteilung Gewerblicher Strassentransport des Transportarbeiterverbandes. Er leistet seit mehreren Jahren einen wertvollen Beitrag zur Arbeit der Sektionen Strassentransport und Zivilluftfahrt der ITF und wurde im August 1955 zum amtierenden Generalsekretär des britischen Transportarbeiterverbandes gewählt.

EISENBAHNER

INDIEN

Geplante Wiedereinstellung
pensionierter Eisenbahner

dereinstellung pensionierter Eisenbahner beantragt, auf die die Lohn- und Gehaltsordnungen und Arbeitsbedingungen des in einem nicht-ständigen Beschäftigungsverhältnis stehenden Personals Anwendung finden sollen. Zahlenmäßige Beschränkung des einzustellenden Personals ist nicht vorgesehen.

(ITF) Um den Zweiten Indischen Fünfjahresplan erfüllen zu können, hat die indische Eisenbahnverwaltung die Wie-

SÜDAFRIKA

Höhere Renten für Witwen
von südafrikanischen
Eisenbahnern

ab 1. März 1956 in Kraft tritt, erhalten die Witwen von südafrikanischen Eisenbahnern höhere Jahresrenten. Vorgesehen ist ferner die Bezahlung einer Rente plus Pauschalbetrag in bar an die Witwe eines Eisenbahnbediensteten, der noch im aktiven Dienst stand, (früher wurde ein Barbetrag nur entrichtet, wenn die Jahresrente weniger als £36 ausmachte) sowie eine Lebensrente für Witwen von Eisenbahnbediensteten oder im Ruhestand befindlichen Eisenbahnern (früher verringerte sich der Betrag, der als Berechnungsgrundlage für die Witwenpension diente, von Monat zu Monat, bis nach einer Gesamtdauer der Pensionierung des betreffenden Eisenbahners von ungefähr 6 1/2 Jahren keine Berechnungsgrundlage für die Rente der Witwe mehr vorhanden war). Die zusätzlichen Kosten dieser neuen Versicherungsleistungen, die dem Versicherten erwachsen, betragen 1 3/4 Prozent seiner ruhegehaltsfähigen Bezüge.

(ITF) Auf Grund der Novelle zum Gesetz über die südafrikanischen Eisenbahnen und Hafenbetriebe vom Jahre 1956, die

BINNENSCHIFFER

NIEDERLANDE

Erhöhung der Entlohnung
der Binnenschiffer

erfolgreichen Abschluss von Lohn tariffvertragsverhandlungen für ihre in der Binnenschifffahrt tätigen Mitglieder.

(ITF) Die Sektion Binnenschifffahrt der der ITF angeschlossenen Föderation der Transportarbeiter meldet den

Mit Wirkung vom 29. April 1956 erhöht sich die Entlohnung sowie alle auf die Löhne bezogenen Vergütungen aller Gruppen von Binnenschiffern sowohl an Land als auch für eigentliches Schiffpersonal um 5%. Ferner erhöht sich die Entlohnung der Junggrade auf die folgenden Prozentsätze der Entlohnung erwachsener Binnenschiffer:

16 Jahre: 50%; 17 Jahre: 55%; 18 Jahre 60%; 19 Jahre: 70%;
20 Jahre: 80%; 21 Jahre: 90%; und 22 Jahre: 95%.

Die Entlohnung für Mehrarbeit auf der Fahrt (derzeit durchschnittlich 8 Stunden plus 10%) erhöht sich auf den individuellen Stundenlohn plus 20%. Die Sondervergütungen für Nacharbeit und Arbeit am Samstagabend und Sonntag wurden von 10, 25 und 50% des Lohnes auf 15, 40 und 75% erhöht. Auch in diesem Falle dient nunmehr der individuelle Lohn als Berechnungsgrundlage.

Der Jahresurlaub wird auf 15 Tage verlängert (6 aufeinanderfolgende und 9 einzelne Urlaubstage), wobei eine Urlaubszulage in Höhe von 4% des Jahreslohns gewährt wird. 2% dieses Betrags werden anlässlich der 6 aufeinanderfolgenden Urlaubstage bezahlt und der Rest später im Laufe des Jahres. Angesichts dieser Verbesserungen werden für das Jahr 1955 keine der in andern Berufsgruppen und Gewerben üblichen Pauschalbonusse entrichtet.

HAFENARBEITER

INDIEN

Fünfjähriger Vertrag über Leistungszulagen für Staueriarbeiter in Bombay

von Bombay und der Bombay Stevedores' Association Ltd. erhalten registrierte Staueriarbeiter im Hafen von Bombay Leistungszulagen von 2 Annas (16 Annas = 1 Rupee = ungefähr 1s. 6d.) je dwt. umgeschlagener Güter; ausschliesslich Kohle, Post und Fahrgastgepäck für die Jahre vom 1. April 1954 bis 31. März 1955 und 1. April 1955 bis 31. März 1956; ferner 2 1/4 Annas je dwt. solcher Güter für die Jahre 1956/57, 1957/58, bzw. 1958/59.

Der Vertrag in bezug auf die letztgenannten drei Jahre gilt vorbehaltlich der fortgesetzten Anwendung des Akkordsystems der Bezahlung der Hafendarbeiter von Bombay. Weitere Bestimmungen des Vertrags sehen direkte Verhandlungen bei Konflikten vor, die sich aus der täglichen Arbeit ergeben und im Falle des ergebnislosen Verlaufs solcher Verhandlungen die Beilegung solcher Konflikte durch gesetzlich festgelegte Mittel. Wird ein Arbeiter wegen schlechter Führung entlassen, die finanziellen Schäden zur Folge hat, so wird der entsprechende Betrag von der dem betreffenden Arbeiter zustehenden Leistungszulage abgezogen.

SEELEUTE

BELGIEN

Höhere Neujahrzulagen für die belgischen Seeleute

der Paritätischen Schifffahrtskommission ein Übereinkommen über die Bezahlung einer höheren Neujahrzulage für das Jahr 1955 an die belgischen Seeleute und an Land beschäftigtes Personal der Schifffahrt erzielt werden. Anspruch auf diese Zulage, die Bfrs. 3,50 (6d) je tatsächlich geleisteten Arbeitstag im Jahre 1955 beträgt (Tage der Abwesenheit infolge Arbeitsunfall oder Krankheit zählen als normale Arbeitstage) haben das seefahrende Personal und die an Land beschäftigten, im Schifffahrts-pool am 31. Dezember 1955 eingetragenen Arbeitnehmer, ferner die Arbeitnehmer, die während des Jahres 1955 in den Ruhestand traten, im Verhältnis zu der Zahl der Arbeitstage im Laufe des Jahres, sowie die gesetzlichen Erben jener, die die erforderlichen Bedingungen am 31. Dezember 1955 erfüllten, jedoch in der Zwischenzeit gestorben sind. Voraussetzung für die Bezahlung der Zulage ist Arbeit an mindestens 120 Tagen im Jahre 1955, gute Führung und ferner, dass der betreffende Seemann nie die Abfahrt seines Schiffes versäumt hat (Eine Ausnahme wird im Falle eines ersten Verschuldens bei Abfahrt eines Schiffes aus einem belgischen Hafen gemacht.) Im Falle von Schiffsoffizieren übernimmt die Reederei die Verantwortung für die Bezahlung der Zulage am bzw. nach dem 2. Mai 1956 bei der Rückkehr des Schiffes in seinen Heimathafen. Im Falle von Schiffsmannschaften und an Land beschäftigtem Personal (sowohl Offiziere als auch Mannschaften) erfolgt die Bezahlung ab 2. Mai 1956 bei der belgischen Urlaubskasse der Seeleute.

(ITF) Wie die Seeleutesektion des der ITF angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverbandes meldet, konnte im Rahmen

DEUTSCHLAND

Kündigung des Kollektivvertrages für die Seeleute

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr hat ihren Kollektivvertrag mit

den deutschen Reedereien auf den 30. Juni d. J. gekündigt.

Die Gewerkschaft fordert eine Reihe von Verbesserungen, die in den neuen Vertrag eingebaut werden sollen, unter denen an erster Stelle wesent-

liche Erhöhungen der Entlohnung zu nennen sind.

FINNLAND

Erhöhung der Heuern der Seeleute

(ITF) Der der ITF angeschlossene Seeleuteverband meldet, dass nach Beendigung des letzten Generalstreiks in Finnland eine Neuregelung der Heuern der Seeleute ausgehandelt werden konnte. Alle Besatzungsmitglieder, ausgenommen Junggrade unter 18 Jahren und mit weniger als einjähriger Dienstzeit auf See erhalten eine Erhöhung ihrer monatlichen Heuern um 2 FMk. (1£ = 645 FMk.) Schiffsjungen erhalten zusätzliche 1 000 Mk. Ein Vollmatrose z. B. bezieht nunmehr 25 050 FMk im Monat. Diese Neuregelung der Entlohnung tritt mit Wirkung vom 1. April in Kraft.

GROSSBRITANNIEN

Kongress des Landesverbandes der Seeleute

(ITF) Am 14. Mai begann in London der jährliche Kongress des der ITF angeschlossenen Landesverbandes der Seeleute (NUS). Ein beträchtlicher Teil des Berichtes des Generalsekretars des Seeleuteverbandes, Kollege Tom Yates, war internationalen Fragen gewidmet, insbesondere den Gegenständen, die auf der Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz der IAO zur Debatte gelangen sollen. Diese Konferenz ist bekanntlich auf das Ende des laufenden Jahres anberaumt. Unter Bezugnahme auf die allgemeine Revision der Konvention von Seattle über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung erklärte Kollege Yates, dass die erhoffte Ratifizierung der Konvention durch die Revision vom Jahre 1949 nicht bewerkstelligt werden konnte und dass sich die Seeleute nach wie vor energisch für die Ratifizierung der Konvention einsetzten. Er erklärte ferner, dass die Seeleute grundsätzlich eine internationale Mindeststeuer fordern sowie die Anwendung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche auf alle Schiffe und alle Verwendungsgruppen der Schiffsbesatzungen auf See. Darnach kam Kollege Yates auf das Problem der Registrierung von Schiffen unter den Schattenflaggen zu sprechen und warnte vor den Gefahren, die der Volkswirtschaft und Sicherheit der Beschäftigung in Grossbritannien aus der Zunahme der Tankertonnage unter den Panlibhonco-Flaggen erwachsen können.

Weitere Einzelheiten des Kongresses bringen wir in der nächsten Ausgabe des Presseberichts.

Neuregelung der Entlohnung der Bordfunker

(ITF) Wir haben nunmehr Einzelheiten der neuen Heuern der britischen Funker der Handelsmarine erhalten, die am 14. Mai in Kraft traten. Die 7 1/2%ige Erhöhung der Heuern, die der der ITF angeschlossene britische Verband der Funkoffiziere durchsetzen konnte, haben wir bereits in einem früheren Pressebericht gemeldet.

Zum Zwecke der Einführung einer Berechnungsgrundlage werden die Schiffe in die Klassen I, II und III aufgeteilt. Die Klassen II und III werden ferner in 3 Tonnagegruppen untergeteilt: (i) bis zu 8 000, (ii) von 8 001 bis 12 000 und (iii) über 12 000. Schiffe der Klasse I werden wie folgt untergeteilt: 1., 2. und 3. Offiziere: (1) Schiffe bis zu 8 000 t; (2) 8 001 bis 12 000 und (3) 12 001 bis 16 000; (4) 1. und 2. Offiziere auf Schiffen von 16 001 bis 20 000 und 3. Offiziere über 16 000; (5) 1. und 2. Offiziere über 20 000 und (6) 4. Offiziere und niedrigere Rangstufen -- alle. Tonnagen.

Die monatlichen Grundheuern betragen:

Gruppe 3 (weniger als 6monatige Dienstzeit) - £28 10s. Od. für alle Verwendungs- und Vergütungsgruppen;

Gruppe 2 (Dienstzeit 6 Monate, bis zu weniger als einem Jahr) - £31 0s. Od. für alle Verwendungs- und Vergütungsgruppen

(ein Jahr und weniger als 2 Jahre) - £34 Os. Od. £34 Os. Od.
für alle Verwendungs- und Vergütungsgruppen;

(2 Jahre und weniger als 3 Jahre) - £37 Os. Od. für alle Verwendungs- und Vergütungsgruppen;

Gruppe 1 (3 Jahre und darüber als Funkoffizier auf See mit Patent
Erster oder Zweiter Klasse) -

Klasse III:	(i) £40 Os. Od.	(ii) £41 Os. Od.	(iii) £42 Os. Od.
Klasse II:	(i) £42 Os. Od.	(ii) £43 Os. Od.	(iii) £44 Os. Od.
Klasse I:	(1) £44 Os. Od.	(2) £45 Os. Od.	(3) £47 Os. Od.
	(4) £49 Os. Od.	(5) £52 Os. Od.	(6) £19 Os. Od.

Nach dreijährigem fortlaufendem und ununterbrochenem Dienst bei ein und der selben Reederei entsteht Anspruch auf Dienstalterszulage, die im Monat beträgt: 1 Jahr bis zu 2 Jahren: £3 Os. Od.; 2 Jahre bis zu 3: £4 10s. Od.; 3 Jahre bis zu 4: £6 Os. Od.; 4 Jahre bis zu 5: £7 10s. Od.; 5 Jahre bis zu 6: £9 Os. Od.; 6 Jahre bis zu 9: £11 Os. Od.; 9 Jahre bis zu 12: £13 Os. Od.; 12 Jahre bis zu 15: £15 Os. Od.; 15 Jahre bis zu 18: £17 Os. Od.; über 18 Jahre: £19 Os. Od.

ISLAND

Erhöhung der Heuern
der Seeleute

(ITF) Wie Kollege Jón Sigurdsson von dem der ITF angeschlossenen Verband der Seeleute von Reykjavik

mitteilt, erhöhen sich die monatlichen Heuern von neu angemustertem Personal der Handelsflotte Islands als Ergebnis von Verhandlungen mit den Reedern im vergangenen Monat von Kr. 2 351,07 auf Kr. 2 506,77. (1£ = Kr. 45,60.) Die monatliche Überstundenentlohnung des Deckpersonals erhöht sich um Kr. 100.

TRINIDAD

Baukostenzuschuss der
Regierung für Gewerk-
schaftshaus

(ITF) Vor kurzem erfolgte die Übergabe eines Grundstückes (42,6 x 39,6 m), auf dem das neue Gewerkschaftshaus des der ITF

angeschlossenen Verbandes der Seeleute und Hafentarbeiter von Trinidad und Tobago errichtet werden soll, das von der Regierung gegen Entrichtung eines nominellen Betrages von 1s. im Jahre gepachtet wurde. Die Baukosten werden ungefähr \$66 000 (1£ = 4,80 B.W.I. Dollars) betragen und mit dem Bau des neuen Gebäudes soll in der allernächsten Zeit begonnen werden. Der Verband der Seeleute und Hafentarbeiter ist die erste Gewerkschaftsorganisation, die eine derartige Beihilfe von der Regierung erhalten hat.

USA

Rundfunksendungen für
Schiffsbesatzungen

(ITF) Ende April begannen unter den Auspizien der Seefahrtsabteilung der AFL-CIO direkte Rundfunk-

sendungen von amerikanischen Gewerkschaften an Schiffsbesatzungen auf hoher See. Diese Sendungen finden jeden Sonntag statt und haben gewerkschaftliche Ereignisse, allgemeine Schiffahrtsnachrichten, Nachrichten aus der Arbeiterbewegung und Berichte aus Washington, die für die 150 000 Mitglieder von Mitgliedsverbänden der Seefahrtsabteilung von Interesse sind, zum Gegenstand.

Gegenwärtig erfolgen diese Sendungen auf drei Wellenlängen für Schiffe in den atlantischen und europäischen Schiffahrtzonen und beiden Küsten Südamerikas. Die Billigung der Ausdehnung des Bereiches dieser Sendung auf weltweiter Grundlage wird erwartet.

FISCHER

GROSSBRITANNIEN
Fischer fordern
Lohnerhöhungen

hat beschlossen, im Namen ihrer Mitglieder eine Forderung nach Erhöhung der Entlohnung einzureichen. Mit dieser Forderung wird sich die Nationale Paritätische Kommission für die Hochseefischerei anlässlich ihrer Sitzung am 31. Mai d. J. beschäftigen.

(ITF) Die Sektion Hochseefischerei des der ITF angeschlossenen britischen Transportarbeiterverbandes

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

INTERNATIONAL
Multilaterales Abkommen für
den nicht-linienmässigen
Flugverkehr in Europa

men über die nicht-linienmässigen europäischen Flugdienste zur Unterzeichnung hinterlegt. Dieses Abkommen war von der Europäischen Luftfahrtkonferenz in Strassburg im November/Dezember 1955 ausgearbeitet und vor kurzem unter Mitarbeit von Vertretern Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, der Schweiz und der Türkei vervollständigt worden.

(ITF) Am 30. April 1956 wurde beim Büro der Internationalen Organisation der Zivilluftfahrt (ICAO) für das Gebiet Europa und Afrika in Paris ein multilaterales Abkom-

Der Hauptzweck des neuen internationalen Abkommens besteht in der Gewährleistung der Freiheit der Durchführung gewisser Arten von kommerziellen Flugdiensten; Flugzeuge im Einsatz auf Hilfs- oder Rettungsmissionen, kleine Flugzeuge mit Sitzgelegenheiten für nicht mehr als sechs Fluggäste, Charterflüge, falls kein Wiederverkauf des freigewordenen Laderaums stattfindet, einzelne Kurse, die nicht häufiger als einmal im Monat erfolgen, Fracht- und Personentransporte zwischen Gebieten, die nicht durch einigermaßen regelmässige Kurse verbunden sind. Unter Freiheit des Einsatzes versteht man in erster Linie entweder die Aufhebung von Bestimmungen über vor dem Flug zu beantragende Bewilligungen oder die Vereinfachung von Verfahren zwecks Erteilung solcher Bewilligungen.

Das Abkommen wurde am 30. April von Belgien, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz unterzeichnet.

GROSSBRITANNIEN
Erhöhung der Gehälter
der Bordfunker

ter der bei den britischen Luftverkehrslinien beschäftigten Bordfunker in Kraft tritt. Bordfunker der Kategorien "A" und "B" erhalten eine Erhöhung ihrer jährlichen Gehälter um £100 bzw. £80, wodurch sich die Gehaltsstruktur dieses Personals wie folgt gestaltet:

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Funkerverband gibt bekannt, dass rückwirkend ab 1. November 1955 eine Neuordnung der Gehäl-

<u>Kategorie</u>	<u>Mindestgehalt</u>	<u>Jährlicher Steigerungs-</u> <u>betrag</u>	<u>Höchstgehalt</u>
"A"	£1 100	£30	£1 340
"B"	£885	£25	£1 035

Erhöhung der Entlohnung
des Personals im Verlade-
dienst

wöchentlichen Entlohnung des im Verladedienst der britischen Luftverkehrslinien tätigen Personals in Kraft. Unter Berücksichtigung dieser Lohnerhöhungen, die durchschnittlich 16s.6d. in der Woche ausmachen, erhöhen sich die Löhne dieser Arbeitnehmer auf folgende Beträge:

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene britische Transportarbeiterverband mitteilt, tritt ab 29. April 1956 eine allgemeine Erhöhung der

Oberlademeister und Vorarbeiter
Lademeister
Verlader, Träger
Lagerhauspersonal

195s. 10d.
186s. 10d.
178s. 11d.
206s. 6d.

GUATEMALA

Neuer Tarifvertrag für das
Personal der Pan American
Airways

(ITF) Die AFL-CIO meldet die Unterzeichnung eines Tarifvertrags (des ersten seiner Art in der Zivilluftfahrt Mittelamerikas) zwischen dem Verband des Perso-

nals der Zivilluftfahrt von Guatemala und Pan American Airways. Der Vertrag mit dreijähriger Gültigkeitsdauer sieht sofortige Erhöhungen der monatlichen Entlohnung von durchschnittlich \$16,75 vor, jährliche Lohn- und Gehaltserhöhungen, Krankenversicherung für die Arbeitnehmer und ihre Familien und eine Reihe weiterer Verbesserungen.

ITALIEN

Streik der Verkehrspiloten

(ITF) Der Streik, zu dem die Vereinigung der italienischen Verkehrspiloten am 12. Mai gegen zwei Luftverkehrslinien, Alitalia und LAI als Protest gegen die Weigerung dieser Gesellschaften, den Piloten eine Erhöhung ihrer Gehälter zuzugestehen, aufgerufen hatte, endete am 29. d. M.

Von diesem Streik wurden die Kurse nach Caracas, Nairobi und Newyork in Mitleidenschaft gezogen. Die Vereinigung der Verkehrspiloten hatte jedoch ihre Mitglieder beauftragt, alle Flüge auf dem ersten Flughafen, den sie erreichten, zu unterbrechen und dort das Ende des Streiks abzuwarten. Die Piloten hatten ein garantiertes fixes Mindestgehalt gefordert. Die Luftverkehrslinien haben als Gegenvorschlag einen Kollektivvertrag auf der Basis der geleisteten Flugstunden mit sechsmonatiger Gültigkeitsdauer angeboten. Einzelheiten der Regelung dieses Konflikts liegen vorläufig nicht vor.

USA

IAM setzt Nachzahlung von
Gehältern in Höhe von
\$150 000 durch

(ITF) Wie die der ITF angeschlossene International Association of Machinists (IAM) mitteilt, ist es ihr gelungen, 80 Lagerhausange-

stellten der North-West Airlines Nachzahlung von Gehältern in Höhe von insgesamt \$150 000 zuzusichern. Dieser gewerkschaftliche Erfolg beruht auf einem Schiedsgerichtsentscheid auf Grund einer von der Gewerkschaft erhobenen Klage gegen die vorerwähnte Luftverkehrslinie auf Vertragsbruch. Den Anlass hierzu bildete die Einführung eines Dreischichtensystems von je 8 1/2 Stunden durch die North-West Airlines, im Widerspruch zu einer Vertragsbestimmung, die vorsieht, dass "jede Schicht aus 8 aufeinanderfolgenden Stunden, einschliesslich einer Mittagspause von 20 Minuten, besteht." Ferner war im Vertrag vorgesehen, dass für Arbeit, die 8 Stunden pro Tag überschreitet, mindestens ein Überstundenentgelt für eine Stunde zu entrichten ist. Die Luftverkehrslinie führte jedoch das Argument ins Treffen, dass es sich hier um einen Sonderfall handelte und demnach das Dreischichtensystem nicht tatsächlich zur Anwendung gelangte. Der Vorsitzende des Schiedsgerichts fällte einen Entscheid zugunsten der Gewerkschaft und sprach dem Personal eine Nachzahlung seiner Entlohnung vom Zeitpunkt der Einreichung der Beschwerde bis zur Abschaffung des Dreischichtensystems zu, d. h. für einen Zeitraum von 2 Jahren und 7 Monaten.

Verbesserung der Gehalts- und
Arbeitsbedingungen der Bord-
funker von Pan American Airways

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (Sektion für die Luftfahrt) meldet den erfolgreichen

Abschluss von Verhandlungen im Namen der bei Pan American World

Airways beschäftigten Bordfunker. Durch die nunmehr erreichte Erhöhung der Gehälter von \$25 im Monat erhöht sich das Gehalt dieses Personals auf \$710. Die Luftverkehrslinie hat sich damit einverstanden erklärt, den Dienstplan so einzurichten, dass die Flugzeit der Bordfunker 255 Stunden im Vierteljahr nicht übersteigt. Weiters wird durch den neuen Tarifvertrag der "Union Shop" (obligatorischer Beitritt zur Gewerkschaft nach Ablauf einer bestimmten Frist) und automatischer Abzug der Mitgliedsbeiträge an die Gewerkschaft von den Gehältern eingeführt.

Grosse Erfolge der Navigatoren
der Transocean Airlines

(ITF) Dem der ITF angeschlossenen amerikanischen Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) ist es gelungen, für die bei den

Transocean Airlines beschäftigten Bordnavigatoren eine Reihe wesentlicher Verbesserungen ihrer Gehalts- und Arbeitsbedingungen durchzusetzen. Dazu gehören eine monatliche Erhöhung der Gehälter um \$ 150 (\$ 100 rückwirkend ab 1. April 1956, weitere \$ 25 ab 1. April 1957 und neuerdings \$ 25 am 1. April 1958). Bei Beförderung zum Startort eines Kurses bzw. Leerflug werden im ersten Jahre 25% der Flugdienstzulage und darnach 50% bezahlt. Urlaubsanspruch auf 21tägigen jährlichen Urlaub nach 15jähriger Dienstzeit; Bereitstellung einer zusätzlichen Sitz- bzw. Ruhegelegenheit im Flugzeug für den Bordfunker.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

24. Kongress der ITF, 18. bis 26. Juli in Wien.