



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. 9

11. Juli 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 vorlässlicher 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.

EISENBAHNER

AUSTRALIEN

Neuregelung der Entlohnung des australischen Lokomotiv- personals

sonals an, die rückwirkend ab 23. April 1956 in Kraft treten, nachdem sich der auf nationaler Ebene geltende Grundlohn auf £11.13s.0d. x) erhöht hat.

(ITF) Nachstehend führen wir einige Beispiele der neugeordneten stündlichen und wöchentlichen Entlohnung des australischen Lokomotivper-

	<u>Stundenlohn</u>		<u>Wochenlohn</u>		
	s.	d.	£	s.	d.
Lokführer					
1. Jahr	8	9-9/10	17	13	0
Ab 1. Jahr	9	2-2/5	18	8	0
Lokführer im Verschubdienst					
Erste 2 Jahre	7	7-13/40	14	14	5
Ab 2. Jahr	7	9-5/8	15	12	1
Heizer					
1. Jahr	6	10-3/10	13	14	4
Ab 1. Jahr	7	1-13/20	14	5	6
Heizer, die 2088 Stunden Dienst als Lokführer versehen	8	9-9/10	17	13	0
Darnach, während Verwendung als Lokführer	9	2-2/5	18	8	0
Reinigungspersonal --(im Alter von 21 Jahren) (mit 10jähriger Dienstzeit)	6	5-13/20	12	18	10
	6	6-11/20	13	1	10

x) £1 = £ 1.5s.0d.

Die Stundenlöhne des Reinigungspersonals zwischen 17 und 20 Jahren bewegen sich zwischen 3s. 9 1/8d. und 5s. 5 13/40d.

Als Beispiele der erhöhten stündlichen und wöchentlichen Lohnsätze des Werkstättenpersonals führen wir die folgenden an:

	<u>Stundenlohn</u>		<u>Wochenlohn</u>		
	a.	d.	1s.	s.	d.
Lokverschieber	6	10-13/20	13	15	6
Schmierer	6	8-21/40	13	8	9

BOLIVIEN

Familienzulagen für die Eisenbahner

(ITF) Auf Grund einer Verordnung der Regierung vom 9. Mai 1956 ist eine aus den Mitteln der Arbeitgeber zu deckende Familienzulage

eingeführt worden, die von der Sozialversicherung der bolivianischen Eisenbahner ausbezahlt wird. Die Arbeitgeber leisten zu der neuen Kasse einen Beitrag, der 13% der gesamten Löhne und Gehälter entspricht.

Eine weitere offizielle Verordnung der Regierung sieht einen Beitrag der Arbeitgeber in Höhe von 14% vor, der für den Bau von Wohnhäusern im Rahmen des Wohnbauplans zu besonders niedrigen Kosten erfolgt, der auf das Personal der Eisenbahnen und der Zivilluftfahrt Anwendung findet und ferner wird durch die gleiche Verordnung die zollfreie Einfuhr gewisser Baumaterialien ermöglicht.

FRANKREICH

Kongress des französischen Eisenbahnerverbandes

(ITF) Zu den wichtigsten Beschlüssen des Kongresses des der ITF angeschlossenen französischen Eisenbahnerverbandes (Force Ouvrière)

vom 5. bis 8. Juni in Mülhausen gehören die folgenden: Aufnahme einer Anleihe in Höhe von Frs. 1 400 000 000 X) (in Anbetracht der bedeutend günstigeren finanziellen Lage der französischen Staatsbahnen) zum Zwecke der Bezahlung der Neujahrszulage sowie der ursprünglich für den 1. Januar und 1. Juli vorgesehenen Erhöhungen der Entlohnung und Pensionen am 1. Oktober 1956; Auftrag an das Sekretariat, die Bewilligung der Behörden und der Verwaltung der französischen Staatsbahnen zur Aufnahme von paritätischen Beratungen einzuholen, im Hinblick auf die Beteiligung der Eisenbahner an den wirtschaftlichen Vorteilen, die sich aus der erhöhten Produktivität ergeben.

Ferner forderte der Kongress die Rückkehr zur 40-Stundenwoche, einen jährlichen Urlaub von 28 Werktagen, einen Mindestanfangslohn bzw. -Gehalt von Frs. 30 000 im Monat, sowie Einbeziehung von Sonderzulagen, die den jeweils anfallenden Teil an der erhöhten Produktivität darstellen, in die Löhne bzw. Gehälter und die Bezahlung einer Neujahrszulage in Höhe von 14% des Lohnes bzw. Gehalts, an alle Kategorien der Eisenbahner.

Weiters beschloss der Kongress, sich mit Nachdruck für die Errichtung einer paritätischen nationalen Wohnbaukommission einzusetzen, die aus Vertretern des Eisenbahnerverbandes und der französischen Staatsbahnen bestehen sollte und für eine sofortige Erhöhung der Zahl und des Umfangs der dem Personal gewährten Wohnbauanleihe. Ferner forderte der Kongress die Verstaatlichung aller Verkehrsträger als einzige Möglichkeit der Lösung der Probleme der Koordinierung der Verkehrsträger des Landes. Ausserdem billigte er die Bemühungen der ITF um Gewährleistung der Beteiligung der Gewerkschaftsbewegung an den Arbeiten der zukünftigen Europäischen Verkehrsgemeinschaft.

KANADA

Erhöhung der Entlohnung der Lokführer und Heizer

(ITF) Dem kanadischen Verband der Lokführer und Heizer ist es gelungen, im Namen der 4 000, bei ihm organisierten Arbeitnehmer

der kanadischen Staatsbahnen eine 11%ige Erhöhung der Entlohnung und Verbesserung sonstiger Leistungen auszuhandeln.

Diese Erhöhung, die der anderen entspricht, die vor kurzem von den Verbänden des kanadischen "nicht-fahrenden" Personals durchgesetzt werden konnte, verteilt sich wie folgt: 6% rückwirkend ab 1. April; weitere 2% mit Wirkung vom 1. November und weitere 3% mit Wirkung vom 1. Juni 1957.

Der Vertrag mit 2jähriger Geltungsdauer sieht weiters die Bezahlung eines Pauschalbetrages von \$4,25 im Monat mit Wirkung vom 1. Januar 1957 vor. Dieser Pauschalbetrag entspricht der im Vertrag des nicht-fahrenden Personals enthaltenen Regelung der Beiträge zur Kranken- und Sozialversicherung.

Ein bezeichnender Aspekt des neuen, mit den kanadischen Staatsbahnen vereinbarten Übereinkommens ist die Rückgängigmachung der Forderung der Eisenbahn, nach eigenem Ermessen Heizer auf Diesellokomotiven abschaffen zu können. Als der Verband der Lokführer und Heizer im vergangenen Februar den beiden grossen kanadischen Eisenbahngesellschaften (CNR und CPR) seine Forderungen unterbreitete, antworteten die beiden Gesellschaften auf diese Forderungen mit einem drastischen Gegenvorschlag, der die Ausserdienststellung von Heizern auf allen Lokomotiven mit Ausnahme der Dampflokomotiven beinhaltet und den Eisenbahngesellschaften das uneingeschränkte Recht einräumte, nach eigenem Ermessen zu bestimmen, unter welchen Bedingungen und ob ein Heizer überhaupt verwendet werden sollte.

Auf diesen Vorschlag, der gleichlautend mit einer Forderung ist, die alle Verkehrsunternehmen der USA an den Verband der Lokführer und Heizer gerichtet haben und der sich der Verband aufs Schärfste widersetzt, besteht nach wie vor die CPR. Demgemäss hat sich diese Eisenbahngesellschaft geweigert, einer Einigung auf der gleichen Basis wie CNR zuzustimmen.

Aus diesem Grunde musste der Konflikt einer vom Arbeitsministerium eingesetzten Schlichtungskommission vorgelegt werden. Man erwartet den Beginn der öffentlichen Verhandlungen (Hearings) am 21. Juli.

NIEDERLANDE

6%ige Erhöhung der Entlohnung aller Eisenbahner

(ITF) Zwischen den niederländischen Staatsbahnen und dem Personalrat ist ein grundsätzliches

Übereinkommen über die Ausdehnung des Geltungsbereichs der 6%igen Erhöhung der Entlohnung auf die Eisenbahner zustande gekommen, die gegen Anfang des Jahres durch einen Erlass der Regierung eingeführt wurde. Das Personal des Strassentransportunternehmens van Gend en Loos, das mit den Staatsbahnen zusammenarbeitet, erhält die gleiche Erhöhung der Bezüge. Im letztgenannten Falle tritt sie vorbehaltlich der Zustimmung der staatlichen Schlichtungsbehörde mit Wirkung vom 1. Juli d. J. in Kraft.

NORWEGEN

Verhandlungen über Erhöhung der Entlohnung des Personals der Staatsbahnen

(ITF) Wie Kollege M. Trana, Vorsitzender des Kartells der Öffentlich Bediensteten Norwegens und Präsident des der ITF angeschlosse-

nen Eisenbahnerverbänden anlässlich der Jahreskonferenz des Verbandes mitteilte, hat das Kartell der Öffentlich Bediensteten Verhandlungen über eine allgemeine Erhöhung der Löhne und Gehälter der öffentlich Bediensteten, einschliesslich des Personals der Staatsbahnen, in die

Wege geleitet. Die Konferenz des Kartells billigte eine Resolution, in der darauf hingewiesen wird, dass das Inkrafttreten einer solchen Erhöhung der Bezüge mit Wirkung vom 1. Juli 1956 eine unerlässliche Voraussetzung eines neuen Lohn- und Gehaltstarifvertrages darstelle.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

MAROKKO

24stündiger Streik des Omnibuspersonals von Casablanca

(ITF) Am 25. Juni trat das Personal der Omnibusbetriebe von Casablanca in einen 24stündigen Streik, um seinen Forderungen nach besseren Arbeitsbedingungen,

einschliesslich der Bezahlung von Familienzulagen, ähnlich wie im öffentlichen Dienst, an marokkanische Arbeitnehmer grösseren Nachdruck zu verleihen.

NIEDERLANDE

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals der niederländischen Taxi- und Mietwagenbetriebe

(ITF) Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals der niederländischen Taxi- und Mietwagenbetriebe werden durch einen Erlass des Gesundheitsministeriums vom 16. April 1956

geregelt. Dieser Erlass tritt anstelle des früheren vom 19. November 1946 (Arbeiter im Strassentransport) und ersetzt gleichfalls die im Erlass vom 22. Oktober 1954 (Taxifahrer und Personal der Mietwagenbetriebe) festgelegten Lohnskalen. Der neue Erlass trat am 1. Mai 1956 in Kraft.

Löhne (in holl. Gulden. - 1ƒ = hfl. 10,64.)

Fahrer Wöchentlicher Grundlohn von Taxifahrern über 23 Jahre 27,60 in Gemeinden der Klassen III, IV und V; 28,70 in Gemeinden der Klasse II und einer Reihe von Klasse I, und 29,75 in Amsterdam, Rotterdam und im Haag (mit Ausnahme gewisser Bezirke von Amsterdam und Rotterdam).

Zusätzlich zum wöchentlichen Grundlohn erhält der Fahrer 7% der Einnahmen (10% in Amsterdam).

Mietwagen: Mietwagenfahrer erhalten ohne Rücksicht auf die Lokalität einen wöchentlichen Lohn von 40,70 (im Alter von 23 Jahren) und 42,70 (im Alter von 24 Jahren und darüber).

Urlaubszulage Zwischen 44,60 und 51,75 pro Woche, je nach Einteilung der Gemeinden (insgesamt fünf) für alle Fahrer (Taxi- und Mietwagen) im Alter von 23 Jahren oder darüber.

Zur Berechnung des täglichen Lohns wird der Wochenlohn durch 6 geteilt.

Arbeitnehmer unter 23 Jahren erhalten im Alter von 21 Jahren 80% der obigen Löhne und im Alter von 22, 90%.

Jährlicher Urlaub

Ein Tag je Monat der Beschäftigung. Kann der Arbeitnehmer während des Kalenderjahres aus dienstbedingten Gründen oder infolge von Krankheit nicht auf Urlaub gehen, so kann dieser Urlaub in den ersten 3 Monaten des folgenden Jahres nachgeholt werden. Ist auch dies aus den vorerwähnten Gründen nicht möglich, so hat der Arbeitnehmer Anspruch auf einen Tageslohn für jeden Tag des Urlaubs.

Urlaub für wichtige private Zwecke: 1 - 4 Tage, je nach Anlass und Grad der Verwandtschaft.

Bezahlter Urlaub: Wird auch aus andern Anlässen gewährt, z. B. zwecks Umschau nach einem andern Posten, falls Arbeitsverhältnis gekündigt (fünf Stunden). Ferner wird der Lohn weiterbezahlt, wenn die Strassen infolge Vereisung unbenützbar sind (bis zu einer ununterbrochenen Periode von höchstens 14 Tagen).

NEUSEELAND

Arbeitszeitforderung der Omnibusfahrer Neuseelands

(ITF) Auf Grund von Vorschlägen, die Omnibusfahrer ganz Neuseelands dem Kraftfahrerverband eingesandt haben, beantragt ein von diesem Verband eingesetzter Sonderausschuss die folgende Abänderung der einschlägigen Gesetzgebung Neuseelands: eine 40stündige, 5tägige Arbeitswoche sowohl für Tag- als auch Schichtarbeiter, die im erstgenannten Falle auf Grund eines 8stündigen Arbeitstages zwischen 7.30 und 17 Uhr beruht und einen freien Tag zwischen Montag und Samstag in dem Ort, in dem sich der normale Arbeitsplatz des Fahrers befindet, ausgenommen im Falle von besonderen Fahrten, die länger als 5 Tage dauern.

NORWEGEN

Ende des Omnibusstreiks

(ITF) Der Streik des Omnibuspersonals im Gebiete von Oslo, der am 11. Juni begann, konnte nach Annahme von neuen Schlichtungsvorschlägen am 7. d. M. beendet werden.

Bemerkenswert war die wohlwollende Haltung des Publikums, trotzdem durch den Streik notwendigerweise gewisse Unannehmlichkeiten für regelmässige Benutzer der Omnibusse hervorgerufen wurden.

Die beiden wichtigsten strittigen Punkte, über die bei den Verhandlungen kein Übereinkommen erzielt werden konnte, betrafen die Regelung der Arbeitszeit unter besonderer Berücksichtigung der Entschädigung für unregelmässige Arbeitsperioden und die Bereitstellung geeigneter Winterdienstanzüge. Auf Grund der Vorschläge des Schlichters soll sich die Entlohnung der Fahrer um 15-20 Kr. in der Woche und die der Schaffner um 9-15 Kr. ^x erhöhen. (1 Kr. = 20 Kr.) Die Schaffner steigen nach fünfjähriger Beschäftigungsdauer ausserdem in eine neue wöchentliche Lohngruppe auf.

Fahrer in der höchsten Lohngruppe verdienen nunmehr 256 Kr. in der Woche (Grundlohn) und 279 Kr. bei Einmannbetrieb, einschliesslich Sondervergütung. Schaffner in der höchsten Lohngruppe erhalten Kr. 202 in der Woche.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

ÖSTERREICH

Lohnerhöhungen der Binnenschiffer

(ITF) Die der ITF angeschlossene österreichische Gewerkschaft der Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr meldet den erfolgreichen Abschluss eines neuen Tarifvertrages in der Binnenschiffahrt. Auf Grund dieses Vertrages erhöhen sich die Grundlöhne um durchschnittlich 16% und die Sondervergütungen um 20%, wobei die erstgenannte Erhöhung rückwirkend ab 1. März 1956 und die letztgenannte ab 1. Mai 1956 in Kraft tritt.

Die Löhne der Arbeitnehmer der Binnenhafenbetriebe erhöhen sich um durchschnittlich 18%.

HAFENARBEITER

AUSTRALIEN

Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Hafenbetrieben

(ITF) Der seit längerer Zeit andauernde Konflikt über Löhne und Arbeitsbedingungen der australischen Hafen-

arbeiter wurde vor kurzem durch Schiedsgerichtsentscheid beigelegt, der u.a. vorsieht: Bezahlung für mindestens 6 Stunden im Tag (4 Stunden), ausgenommen am Samstag; 5 Tage Krankenurlaub pro Jahr; Fortzahlung des Lohnes an öffentlichen Feiertagen; Arbeitsvermittlung durch Ankündigung in der Presse und im Rundfunk-- (dieses System fand bisher nur in Melbourne Anwendung); Wechsel des Arbeitsplatzes von einem Schiff auf ein anderes und von einem Arbeitgeber zu einem anderen, je nach den Erfordernissen. Bei einem derartigen Wechsel des Arbeitsplatzes ist der erste Arbeitgeber verantwortlich für die Bezahlung des Lohnes des Arbeitnehmers bis zum Beginn der Beschäftigung beim zweiten Arbeitgeber. Macht die gesamte Beschäftigungsdauer weniger als 6 Stunden aus, so ist der zweite Arbeitgeber verantwortlich für die Bezahlung der Differenz des Lohnes zwischen der tatsächlichen Arbeitszeit und 6 Stunden.

Auf Grund des Schiedsgerichtsentscheids wird weiters eine Sonderzulage für besondere berufliche Befähigung und Beanspruchung gewährt im Hinblick auf die hohen beruflichen Anforderungen, die sich aus der Mechanisierung der Hafendarbeit ergeben, das Fehlen von sozialen Einrichtungen in den Hafenanlagen und die höheren Fahrspesen infolge der unregelmässigen Arbeitszeit der Hafendarbeiter. Diese Sondervergütungen betragen A£2 9s. (früher A£1 9s.) bzw. 1s. 7d. (früher 1l 1/2d.) für wöchentlich und stündlich bezahlte Hafendarbeiter. Die vor kurzem in der gesamten australischen Wirtschaft eingeführte Erhöhung der Löhne und Gehälter um 10s. findet mit Wirkung vom 1. Juni 1956 auch auf die Hafendarbeiter Anwendung. Der Stundenlohn eines australischen Hafendarbeiters (einschliesslich Sondervergütung für berufliche Befähigung) beträgt nunmehr 9s. 10d.

SEELEUTE

NIEDERLANDE

Seeleuterverband diskutiert über Schattenflaggen

der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Transportarbeiter der Niederlande statt.

(ITF) Am 22. und 23. Juni fand in Utrecht der erste Kongress des niederländischen Seeleuterverbandes (CKV) seit der Reorganisation der

Der Kongress, dem der Generalsekretär der ITF beiwohnte, beschäftigte sich längere Zeit mit der Diskussion von Fragen von nationaler und internationaler Bedeutung. Unter den letztgenannten ist insbesondere die Bedrohung des in der internationalen Schifffahrt geltenden Standards durch die riesige Tonnage hervorzuheben, die jetzt unter Flaggen von Ländern wie Panama, Liberia, Honduras und Kostarika, die Panlibonco-Flaggen, zum Einsatz gelangt.

Im Rahmen seiner Einführung dieses Gegenstandes erinnerte Kollege P. de Vries, Präsident der CKV, daran, dass die ITF vor vielen Jahren den Boykott solcher Schiffe gefordert hatte, dass ihr jedoch bei ihren Bemühungen, dieses Übel aus der Welt zu schaffen, von den Regierungen der maritimen Länder keinerlei Ermutigung oder Unterstützung zuteil geworden war.

Ebenso unverblümt verurteilte der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, jene Reeder, die ihre Schiffe unter Schattenflaggen registrieren. Eine derartige Vorgangsweise, sagte er, liesse sich am besten mit Flaggeschändung bezeichnen.

Im Hinblick auf Heuern, Arbeitszeit und Besatzung nahm der Kongress Kenntnis davon, dass sich die IAO im September mit diesem Gegenstand befassen werde, da verschiedene Mitgliedsstaaten der IAO das internationale Übereinkommen über diesen Gegenstand nicht ratifiziert hatten und in diesem Zusammenhang forderte der Kongress die Regierung der Niederlande auf, eine etwaige neue Konvention so bald wie möglich zu ratifizieren.

Die zukünftigen Ziele der Sektion der Fischer des Verbandes würden wie folgt zusammengefasst: Anwendung der Bestimmungen der Sozialversicherung auf die Kutterflotte; einheitliche Arbeitsbedingungen für alle niederländischen Fischer, ungeachtet der Art des Fischfangs, den sie betreiben oder der Schiffsgattung; einheitliche Bemannungsnormen, Einführung einer Altersversicherung für das gesamte Fischereiwesen.

DEUTSCHLAND

Neue Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen

(ITF) Am 1. Juli 1956 trat eine Verordnung in Kraft, die vorschreibt, dass in Zukunft nur als Matrose in der Seeschifffahrt fahren kann, wer 1.) einen dreimonatigen Lehrgang an einer See-

mannsschule besuchte; 2.) seine körperliche Eignung nachweist; 3.) neun Monate als Schiffsjunge, 12 Monate als Jungmann und 12 Monate als Leichtmatrose gefahren hat und 4.) die Matrosenprüfung bestanden hat.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so wird dem Seemann ein Befähigungsnachweis zum Matrosen in der Seeschifffahrt ausgestellt.

Bei seinen einleitenden Bemerkungen zu dieser Verordnung stellt unser Mitgliedsverband, die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr fest, dass mit dieser Verordnung der erste Schritt getan ist, um dem Seemannsberuf den Charakter eines gelernten Berufes zu geben, dass jedoch das berufliche Ansehen der Mitglieder der Decksbesatzung mit und ohne gesetzliche Vorschriften mit der Güte der Ausbildung steht und fällt, die ihnen an der Seemannsschule und anschliessend auf den Schiffen selbst vermittelt wird. Das Inkrafttreten der Verordnung zwingt die Praxis dazu, sich mehr als bisher der praktischen Berufsausbildung der Decksbesatzung zu widmen.

USA
Erhöhung der Heuer der Seeleute auf den Grossen Seen

(ITF) Wie die der ITF angeschlossene National Maritime Union berichtet, konnte mit den Reedern, die

Frachter und Tanker auf den Grossen Seen betreiben, ein Übereinkommen für die vom Verband vertretenen amerikanischen Seeleute erzielt werden.

Der neue Vertrag sieht eine 6%ige Erhöhung der Heuer sowie eine 10%ige Ausgleichszulage für Tagearbeiter (Deck und Maschinenraum) vor.

Der Vertrag bedarf noch der Ratifizierung durch die Mitglieder des Verbandes.

Als typische Beispiele der durch den neuen Tarifvertrag festgelegten Heuer (frühere Heuer in Klammern) führen wir die folgenden an:

Kranführer	\$500,10	(\$471,79)
Vollmatrose (Tagarbeit)	395,71	(363,88)
Vollmatrose (Deckswache)	370,71	(349,73)
Leichtmatrose (Deckswache)	325,65	(307,22)
Jungmann an Deck (Wache)	304,27	(287,05)
Schmierer	391,42	(369,26)
Heizer	385,71	(363,88)
Elektriker 1. Klasse	567,63	(535,50)
Pumpenmann	457,20	(421,89)
Steward	546,84	(515,89)
Koch (Fahrgastdienst, besondere Verwendung)	505,26	(476,66)
Koch	478,40	(451,32)
Koch (Nachtdienst)	374,98	(353,75)

Das Entgelt für die Mehrarbeit beträgt \$1,77 pro Stunde (\$1,83 für Kranführer, Erste Elektriker und Köche, mit Ausnahme des Kochs im Nachtdienst.)

HOCHSEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Hochseefischer fordern
einen neuen Heuervertrag

Ergebnisse von Diskussionen veröffentlicht, die während der Aufliegezeit zwischen Funktionären der Gewerkschaft und Hochseefischern stattgefunden haben. Es herrschte allgemeine Übereinstimmung darüber, dass der gegenwärtig geltende Heuertarifvertrag im Juni 1956 zum 30. September d. J. gekündigt und bei den Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Vertrages den Reedern eine Reihe von Forderungen gestellt werden sollte. Unter diesen ist eine Forderung nach Grundheuern hervorzuheben, die den Heuern der Frachtschiffahrt entsprechen. Ferner wird verlangt, dass die Berechnung des prozentualen Fanganteils der Besatzung in Zukunft auf Basis des Bruttoerlöses und nicht wie bisher auf Grund eines willkürlich festgesetzten Begriffes eines Nettoauktionserlöses erfolgen sollte. Weiters sollte allen Besatzungsmitgliedern eine bestimmte monatliche Heuer garantiert werden, die für den Matrosen DM 600 (ungefähr £49) betragen sollte.

(ITF) Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr hat

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEDEN

Hubschrauberpiloten drohen
mit Streik

linie Ostermans Aero beschäftigten Hubschrauberpiloten am 3. Juli in den Streik treten würden, da die Verhandlungen zwischen der Föderation und den Arbeitgebern, die unter den Auspizien eines von der Regierung eingesetzten Schlichters vor sich gingen, festgefahren waren.

(ITF) Die skandinavische Föderation des fliegenden Personals hat bekanntgegeben, dass die bei der schwedischen privaten Luftverkehrs-

Über eine weitere Entwicklung liegen keine Nachrichten vor.

x

Bitte zu beachten!

Die nächste Ausgabe des Presseberichtes erscheint in Wien und wird die Diskussionen auf dem Kongress zum Gegenstand haben.