



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

18. Januar 1957



Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht. Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir 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

Tagung des Exekutivkomitees

(ITF) Das Exekutivkomitee der ITF trat vom 7.-9. Januar

1957 in London zusammen. Anwesend waren die Kollegen: E. Borg, (Dänemark), F. Laurent (Frankreich), H. Jahn (Deutschland), Vorsitzender, F. Cousins und T. Yates (Grossbritannien), H. Kanne (Niederlande), I. Haugen (Norwegen), H. Düby (Schweiz), A.E. Lyon und D. Beck (U.S.A.). Ausserdem wohnten der Sitzung der Generalsekretär der ITF, Kollege O. Becu und der Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport, Kollege H. Imhof, bei.

Auf seiner ersten Sitzung beschloss das Exekutivkomitee, im Einklang mit einer vom Wiener Kongress 1956 gebilligten Aenderung der Satzungen der ITF drei zusätzliche Mitglieder zu wählen. Auf Grund dieser Satzungsänderung werden die vom Kongress gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees ermächtigt, bis zu vier zusätzliche Mitglieder hinzuzuwählen, um die Struktur des Komitees dem weltweiten Charakter der ITF besser anzupassen. Die neu gewählten Mitglieder sind: J.D. Randeri (Indien), in Vertretung Asiens, S.de A. Pequeno, (Brasilien), in Vertretung Lateinamerikas, und D. Beck, U.S.A. in Vertretung Nordamerikas. Kollege Beck, der sich auf der Durchreise nach Wien befand, wohnte dem letzten Teil der Sitzung bei. Die Wahl eines weiteren Mitglieds in Vertretung Afrikas wurde auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, um dem Generalsekretär Gelegenheit zu bieten, sich mit den Mitgliedsverbänden anlässlich seiner bevorstehenden Afrikareise über diese Angelegenheit ins Einvernehmen zu setzen.

Daraufhin beschäftigte sich das Exekutivkomitee mit dem Tätigkeitsbericht des Sekretariats für die Zeit vom Juli-November 1956, der einstimmig gutgeheissen wurde. Während der Diskussion über diesen Bericht verwies der Generalsekretär auf die Notwendigkeit, einen Vertreter der ITF nach Singapur zu senden, um den dortigen Verbänden der Seeleute behilflich zu sein. Kollege Becu wurde ermächtigt,

einen entsprechend befähigten Gewerkschafter mit dieser Aufgabe zu betrauen. Ferner gab der Generalsekretär bekannt, dass der Ausschuss der Sektion der Eisenbahner im Februar zusammentreten würde, um die Tagesordnung und den Ort der auf kommenden Herbst anberaumten Konferenz der Eisenbahnersektion zu bestimmen.

Im Zusammenhang mit den ihm vorgelegten Ansuchen um Aufnahme in die ITF beschloss das Exekutivkomitee, den Beitritt der folgenden Verbände zu billigen: Amerikanischer Funkerverband, Binnenschiffer und Hafendarbeiter von Kolumbien, Afrikanische Eisenbahner von Uganda, Transportarbeiter von Tanganyika, Autobusfahrer und -schaffner von Mauritius, Hafendarbeiter von Dar-es-Salaam und Malayischer Seeleuteverband von Penang.

Das Exekutivkomitee befasste sich weiters mit der Frage der Errichtung eines afrikanischen Regionalbüros der ITF. Nach einer Diskussion dieser Frage wurde vereinbart, vorläufig keinen Beschluss hierüber zu fassen, sondern die Berichterstattung des Generalsekretärs über seine Afrikareise abzuwarten.

Hinsichtlich der regionalen Tätigkeit im allgemeinen war das Exekutivkomitee der Auffassung, dass die Finanzierung dieser Arbeit unbedingt auf regelmässiger Grundlage erfolgen müsse. Es wurde daher beschlossen, zwecks Erreichung dieses Zieles die folgenden Schritte zu unternehmen:

- a) Ernennung eines kleinen Ausschusses mit der Aufgabe, ein Budget für die regionale Arbeit zu entwickeln und über die Ergebnisse seiner Untersuchungen Bericht zu erstatten. Dieser Bericht wird sodann an die Mitgliedsverbände der ITF weitergeleitet ;
- b) Die Mitgliedsverbände werden davon in Kenntnis gesetzt, dass nichts anderes übrig bleibt, als dem Regionalfonds eine dauernde Basis zu verleihen und dass das Exekutivkomitee von den Mitgliedsverbänden, die über die erforderlichen Mittel verfügen, erwartet, dass sie zu diesem Fonds einen regelmässigen Beitrag von mindestens £3 je 1000 Mitglieder leisten.

Ein weiterer Punkt der Tagesordnung des Exekutivkomitees bezog sich auf die zukünftige Tätigkeit des Fair Practices Ausschusses. Die Empfehlungen des Unterausschusses für Wohlfahrtsfragen, Mittel aus der Internationalen Wohlfahrtskasse der Seeleute für die nachstehend angeführten Zwecke zu verwenden, wurden gutgeheissen:

- a) £2,500 für das Internationale Seemannsheim in Antwerpen,
- b) £2,500 für Seeleutewohlfahrt in den Niederlanden,
- c) £2,500 für Seeleutewohlfahrt in Deutschland,
- d) £1,000 für das International Medical Radio Centre (Internationales Institut für ärztliche Hilfe auf dem Funkwege) in Rom,
- e) £500 für das Dreadnought-Seeleutepflegehaus in Greenwich für den Ankauf von vier Flaschenzügen für bewegungsunfähige Kranke.

Auf seiner letzten Sitzung beschäftigte sich das Exekutivkomitee ziemlich eingehend mit den jüngsten Ereignissen in Ungarn und der Stellungnahme der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu ihnen, unter besonderer Berücksichtigung des Vorschlags eines internationalen Boykotts russischer Güter und Dienstleistungen, soweit sie Russland zugute kommen. Der Generalsekretär erstattete dem Exekutivkomitee einen ausführlichen Bericht über die von der ITF in diesem Zusammenhang unternommenen Schritte und über die Beratungen mit anderen Sektionen der Gewerkschaftsbewegung. Am Ende der

Diskussion über diesen Punkt der Tagesordnung billigte das Exekutivkomitee den Bericht des Sekretariats, wobei die vom Generalsekretär unternommenen Schritte ausdrücklich gutgeheissen wurden und festgestellt wurde, dass er nicht nur seine Pflicht getan, sondern den Ruf der ITF als Organisation gewahrt habe, die jede Diktatur bekämpft. (Ein Artikel von Koll. Becu über diesen Gegenstand erscheint in der nächsten Ausgabe der ITF-Zeitung).

Noch vor den Beratungen über den obigen Punkt hatte das Exekutivkomitee einen Bericht des Generalsekretärs über die Ad-hoc Zivilluftfahrtkonferenz der IAO entgegengenommen. Diese Konferenz hatte mit einem negativen Ergebnis geendet, da sie von den Arbeitgebern sabotiert worden war, die sich beharrlich weigerten, über irgendwelche Anträge der Vertreter der Arbeitnehmer zu beraten. Demgemäss nahm das Exekutivkomitee am Ende seiner Tagung die folgende Resolution an:

"Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,

Versammelt vom 7. - 9. Januar 1957 in London

Hat einen Bericht über die Ad-hoc Zivilluftfahrtkonferenz der IAO vom 26. November bis 5. Dezember 1956 in Genf und über ihr negatives Ergebnis entgegengenommen.

Das Exekutivkomitee protestiert nachdrücklichst gegen die Haltung der Arbeitgeber, die während der zehn Tage langen Verhandlungen alle Bemühungen der Vertreter der Arbeitnehmer, die vielen sozialen Probleme des Personals der Zivilluftfahrt offen und ohne Vorbehalte zu diskutieren, systematisch sabotiert haben ;

Es verurteilt bedingungslos diese Politik der Arbeitgeber, durch die, falls sie ohne Widerspruch hingenommen würde, die Grundsätze der Internationalen Arbeitsorganisation untergraben werden würden und ihr Zweck zunichtegemacht würde;

Das Exekutivkomitee bringt sein Erstaunen darüber zum Ausdruck, dass die Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt der Notwendigkeit der Einführung dauernder internationaler Normen zur Regelung der sozialen Probleme dieser Berufsgruppe gegenüber so geringes Verständnis an den Tag legen ;

Es ist sich der Tatsache bewusst, dass etwaige weitere paritätische Zivilluftfahrttagungen der IAO vollkommen zwecklos wären und ersucht demgemäss den Verwaltungsrat des IAA:

- a) sobald wie nur irgendwie möglich eine auf Vertretung der Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Regierungen beruhende Konferenz einzuberufen, um auf diese Weise konkrete Fortschritte zu gewährleisten,
- b) die dringende Behandlung des besonderen Problems der Zusammensetzung der Besatzungen durch einen Sachverständigenausschuss in Erwägung zu ziehen,
- c) die Frage der Arbeitszeit des Bordpersonals sobald wie möglich in die Tagesordnung einer Internationalen Arbeitskonferenz einzubeziehen."

Schliesslich wurde vereinbart, die nächste Zusammenkunft des Exekutivkomitees am 3., 4. und 5. Juni zu veranstalten und dass der 25. Kongress der ITF vom 23. Juli bis einschl. 1. August 1958 in Amsterdam stattfinden sollte.

Jorker Svensson gestorben

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF, dass Kollege

Jorker Svensson, seit 1945 Präsident des der ITF angeschlossenen schwedischen Seeluteverbandes, am 30. Dezember 1956 im Alter von 59 Jahren nach drei Monate langer Krankheit in einem Krankenhaus von Gothenburg verschied.

Der am 18. Juli 1897 geborene Svensson ging bereits in frühem Alter zur See und wurde bald aktives Mitglied des Seeluteverbandes. 1923 begann er sich als vollamtlicher Funktionär zu betätigen. Während des zweiten Weltkriegs leistete er in den Jahren 1942-3 in New York wertvolle Arbeit durch Wahrnehmung der Interessen der schwedischen Seelute.

1945 wurde er als Nachfolger Sven Lundgrens zum Präsidenten des Verbandes gewählt.

Seit 1948 war er ausserdem Mitglied des Unterhauses des schwedischen Parlaments und daher in der Lage, beträchtlichen Einfluss auf gesetzgeberische Massnahmen auszuüben, die die Wohlfahrt der Seelute betrafen, insbesondere bei den Beratungen über die jüngste gesetzliche Regelung der Arbeitszeit auf See. An der Konferenz in Seattle nahm er als schwedischer Delegierter teil und vertrat die Interessen der Seelute Schwedens auch bei der IAO in Genf.

Als eine der führenden Persönlichkeiten auf dem Gebiete des Verkehrswesens gehörte Koll. Svensson viele Jahre dem Exekutivkomitee der skandinavischen Transportarbeiterföderation an und es war bekannt, mit welchem Nachdruck er sich für die Verständigung und Zusammenarbeit zwischen den Organisationen der Seelute, auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene, einsetzte. Am deutlichsten zeigte sich dieses Interesse wohl bei seiner langjährigen Tätigkeit als Mitglied des Ausschusses der Seelutesektion der ITF.

Das Ableben Jorker Svenssons bedeutet für die ITF den Verlust eines treuen Freundes und klugen Beraters.

Ehem. Generalsekretär des britischen Eisenbahnerverbandes gestorben

(ITF) Am 28. Dezember 1956 verschied im Alter von 63 Jahren James Figgins, von 1948 - 1953 Generalsekretär

des der ITF angeschlossenen britischen Landesverbandes der Eisenbahner (NUR). Im Rahmen der ITF spielte er als Mitglied des Generalrats, des Exekutivkomitees und des Ausschusses der Eisenbahnersektion eine wichtige Rolle.

Er trat im Alter von 14 Jahren in den Dienst der Eisenbahn ein und wurde infolge seines Interesses an der gewerkschaftlichen Arbeit bereits 1931 in das Exekutivkomitee des Eisenbahnerverbandes gewählt. 1938 wurde er Organisationsreferent und 1943 Stellvertretender Generalsekretär. Fünf Jahre später, als der damalige Generalsekretär, John Benstead, Mitglied der britischen Verkehrsbehörde wurde, erfolgte seine Wahl zum Generalsekretär. Nach Erreichung des Alters von 60 Jahren trat er 1953 von seinem Posten zurück.

EISENBAHNER

AUSTRALIEN
Löhne der Lokführer und Heizer
in Neu-Südwaies

(ITF) Nachstehend führen wir einige Beispiele der derzeit geltenden Entlohnung der Lokführer und Heizer

im australischen Bundesstaate von Neu-Südwaies an. Der tägliche Lohn besteht aus einem Grundlohn von £A2 2s. Od. (1 austral. £ = 16s. sterling), der in allen Verwendungsgruppen der gleiche ist,

Jerker Svensson gestorben

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF, dass Kollege

Jerker Svensson, seit 1945 Präsident des der ITF angeschlossenen schwedischen Seelcutoverbandes, am 30. Dezember 1956 im Alter von 59 Jahren nach drei Monate langer Krankheit in einem Krankenhaus von Gothenburg verschied.

Der am 18. Juli 1897 geborene Svensson ging bereits in frühem Alter zur See und wurde bald aktives Mitglied des Seelcuteverbandes. 1923 begann er sich als vollamtlicher Funktionär zu betätigen. Während des zweiten Weltkriegs leistete er in den Jahren 1942-3 in New York wertvolle Arbeit durch Wahrnehmung der Interessen der schwedischen Seelcuten.

1945 wurde er als Nachfolger Sven Lundgrens zum Präsidenten des Verbandes gewählt.

Seit 1948 war er ausserdem Mitglied des Unterhauses des schwedischen Parlaments und daher in der Lage, beträchtlichen Einfluss auf gesetzgeberische Massnahmen auszuüben, die die Wohlfahrt der Seelcuten betrafen, insbesondere bei den Beratungen über die jüngste gesetzliche Regelung der Arbeitszeit auf See. An der Konferenz in Seattle nahm er als schwedischer Delegierter teil und vertrat die Interessen der Seelcuten Schwedens auch bei der IAO in Genf.

Als eine der führenden Persönlichkeiten auf dem Gebiete des Verkehrswesens gehörte Koll. Svensson viele Jahre dem Exekutivkomitee der skandinavischen Transportarbeiterföderation an und es war bekannt, mit welchem Nachdruck er sich für die Verständigung und Zusammenarbeit zwischen den Organisationen der Seelcuten, auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene, einsetzte. Am deutlichsten zeigte sich dieses Interesse wohl bei seiner langjährigen Tätigkeit als Mitglied des Ausschusses der Seelcutesektion der ITF.

Das Ableben Jerker Svenssons bedeutet für die ITF den Verlust eines treuen Freundes und klugen Beraters.

Ehem. Generalsekretär des
britischen Eisenbahner-
verbandes gestorben

(ITF) Am 28. Dezember 1956 verschied im Alter von 63 Jahren James Figgins, von 1948 - 1953 Generalsekretär

des der ITF angeschlossenen britischen Landesverbandes der Eisenbahner (NUR). Im Rahmen der ITF spielte er als Mitglied des Generalrats, des Exekutivkomitees und des Ausschusses der Eisenbahnersektion eine wichtige Rolle.

Er trat im Alter von 14 Jahren in den Dienst der Eisenbahn ein und wurde infolge seines Interesses an der gewerkschaftlichen Arbeit bereits 1931 in das Exekutivkomitee des Eisenbahnerverbandes gewählt. 1938 wurde er Organisationsreferent und 1943 Stellvertretender Generalsekretär. Fünf Jahre später, als der damalige Generalsekretär, John Benstead, Mitglied der britischen Verkehrsbehörde wurde, erfolgte seine Wahl zum Generalsekretär. Nach Erreichung des Alters von 60 Jahren trat er 1953 von seinem Posten zurück.

EISENBAHNER

AUSTRALIEN
Löhne der Lokführer und Heizer
in Neu-Südwaales

(ITF) Nachstehend führen wir einige Beispiele der derzeit geltenden Entlohnung der Lokführer und Heizer

im australischen Bundesstaate von Neu-Südwaales an. Der tägliche Lohn besteht aus einem Grundlohn von £A2 2s. Od. (1 austral. £ = 16s. sterling), der in allen Verwendungsgruppen der gleiche ist,

zuzüglich einer Funktionszulage, die entsprechend der jeweils verrichteten Arbeit festgelegt wird. Diese Regelung der Entlohnung beruht auf dem Entscheid einer Schlichtungskommission im August 1956 und bleibt drei Jahre in Kraft.

<u>Verwendungsgruppe</u>	<u>Täglicher Lohn in £A</u>
Heizer (nach 1-jähr. Dienstzeit)	2 10 9
" (Expresszüge usw.)	2 12 0
" (5-jähr. Dienstzeit und Lokführerbefähigung)	2 12 7
Lokführer (nach 1-jähr. Dienstzeit)	3 4 6
" (Expresszüge usw.)	3 7 0
" (Verschubdienst, nach 1-jähr. Dienstzeit)	2 17 0

Die normale Arbeitszeit von Lokführern und Heizern beträgt 80 Stunden in vierzehn Tagen, die auf höchstens zehn Schichten verteilt werden können. Für normale Arbeit, die neun Stunden überschreitet, wird während der ersten 2 Stunden ein 50%iger und danach ein 100%iger Zuschlag zum Lohn entrichtet. Arbeit an Samstagen und Sonntagen wird ebenfalls mit einem 50%igen Zuschlag abgegolten. Ausserdem werden Meilenzulagen und verschiedene Sondervergütungen entrichtet.

KANADA
Beilegung des Streiks
bei der Canadian Pacific Railway

(ITF) Der Streik von etwa 3000 dem Verband der Lokführer und Heizer angeschlossenen Heizern der Canadian

Pacific Railway, der am 2. Januar begonnen hatte, wurde nach neun Tagen durch neuerliche Intervention des Ministerpräsidenten St. Laurent beigelegt. Beide Parteien haben sich bereit erklärt, das Ergebnis der Untersuchungen einer Regierungskommission abzuwarten, die ermitteln soll, ob Heizer auf Dieselloks im Güterverkehr und Verschubdienst für die Betriebssicherheit unerlässlich sind. Der Betrieb, der durch den Streik buchstäblich zum Stillstand gekommen ist, wird inzwischen wieder aufgenommen.

Der Streik war durch einen Entscheid einer Schlichtungskommission hervorgerufen worden, die sich mit der Untersuchung eines Lohnkonflikts zwischen dem Verband der Lokführer und Heizer und der CPR beschäftigt und aus diesem Anlass auf Grund eines Mehrheitsbeschlusses eine Empfehlung veröffentlicht hatte, die die Eisenbahnverwaltung in die Lage versetzt hätte, alle Heizer auf Dieselloks im Güter- und Verschubdienst abzuschaffen. Demgegenüber hatte die Gewerkschaft mit grösstem Nachdruck auf ihrer Auffassung bestanden, dass die Betriebssicherheit von Dieselloks grundsätzlich beeinträchtigt würde, wenn kein zweiter Mann im Führerstand vorhanden wäre und hatte erklärt, die Canadian Pacific sei die einzige Eisenbahn, die sich der Forderung, auf allen Diesellokomotiven Heizer mitzuführen, widersetze.

SCHWEIZ
Teuerungszulage für das
Personal der Bundesbahnen

(ITF) Auf Grund eines Beschlusses der Bundesversammlung vom 18. Dezember v. J. wird die Teuerungszulage für

das aktive Personal der SBB für 1957 von 7 auf 9% erhöht, die Minimalgarantie für Verheiratete von 560 auf 720 Franken und die für Ledige von 490 auf 630 Franken. Der Zuschuss der Kinderzulage wurde verdoppelt und neu auf 60 Fr. festgesetzt.

Die zusätzliche Teuerungszulage für die Altrentner und die Teuerungszulage für die Neurentner konnte ebenfalls von 7 auf 9 Prozent erhöht werden. Ausserdem wurde die Zulage an Kinder von Invalidenrentnern von 160 auf 180 Fr. erhöht.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

DÄNEMARK
Neuregelung der Entlohnung
der Mietwagenchauffeure

von Kr.15.- (ungefähr 15s.) je Schicht zuzüglich 40% der Einnahmen. Für Nachtschichten wird an Stelle des Mindestlohns von Kr.15.- ein solcher von Kr.19.- entrichtet.

(ITF) Auf Grund eines neuen Uebereinkommens erhalten die Fahrer von Mietwagen nunmehr einen garantierten Mindestlohn

GROSSBRITANNIEN
Erhöhung der Löhne des
Personals der Londoner
Autobusbetriebe

sene britische Transportarbeiterverband eine 4-5%ige Erhöhung der Löhne der bei den Londoner Autobusbetrieben beschäftigten Arbeitnehmer durchsetzen.

(ITF) Als Ergebnis von Verhandlungen mit der Londoner Verkehrsbehörde, die bereits im Sommer des vorigen Jahres begannen, konnte der der ITF angeschlossene

Der neue Tarifvertrag, von dem etwa 53,000 Arbeitnehmer erfasst werden, sieht eine allgemeine Erhöhung der Löhne der Fahrer und Schaffner im Gebiet von London und den in das Zuständigkeitsgebiet der Londoner Verkehrsbehörde fallenden Grafschaften um 7s.6d. pro Woche vor. Die Löhne im Instandhaltungsdienst erhöhen sich um 7s.4d. pro Woche. Ausserdem treten wesentliche Erhöhungen der Ueberstundenentlohnung für Arbeit am Samstagnachmittag in Kraft. Alle Lohnerhöhungen werden um zehn Wochen rückdatiert.

Ein Fahrer im Londoner Stadtgebiet mit zweijähriger Dienstzeit erhält nunmehr einen wöchentlichen Grundlohn von £9 13s. 6d und ein Schaffner £9 9s. 6d. Bei den Autobuslinien in der Umgebung Londons betragen diese Löhne £9 4s. 6d. bzw. £8 19s. 6d. Die Fahrer der im städtischen Langstreckenverkehr eingesetzten Schnellautobusse erhalten einen Wochenlohn von £9 8s. 0d. und die Schaffner £8 19s. 6d.

NEUSEELAND
Erhöhung der Löhne im
Personenstrassenverkehr

Instand Instanz Neuseelands erhöht sich der durch Lohnentscheid vom November 1956 festgesetzte Wochenlohn der Fahrer im Personenverkehr von £11 11s. 8d. auf £12. 1s. 11d. Der Wochenlohn der Taxifahrer steigt von £10 6s. 3d. auf £10. 15s. 4d.

(ITF) Im Rahmen einer allgemeinen Erhöhung der Entlohnung auf Grund eines Entscheides der höchsten schiedsgerichtlichen

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

NEUSEELAND
Lohnerhöhungen für
Lkw-Fahrer

einer allgemeinen auf schiedsgerichtlichem Entscheid beruhenden Lohnerhöhung mit Wirkung vom 19. November 1956 in Kraft traten:

(ITF) Nachstehend führen wir einige Beispiele der zurzeit entrichteten Wochenlöhne von Lkw-Fahrern an, die im Rahmen

<u>Gewicht des Fahrzeugs</u>	£	s.	d.
Bis zu 2 Tonn	11	2	7
Ueber 2 und bis zu 4 Tonn	11	6	3
" 4 " " " 5 $\frac{1}{2}$ "	11	9	8
" 5 $\frac{1}{2}$ " " " 10 "	11	15	6
" 10 " " " 15 "	11	19	10
" 15 "	12	4	1

SEELEUTE

BELGIEN
Höhere Heuern und bessere
Urlaubsbedingungen

(ITF) Wie die Seeleutesektion des der ITF angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverbandes mitteilt, traten am

15. Januar 1957 Erhöhungen der Heuern und Verbesserungen der Urlaubsbedingungen der Seeleute in Kraft.

Sie bildeten den Gegenstand einer Pressemitteilung, die nach einer Sitzung der paritätischen Landeskommission für die Handelsmarine herausgegeben wurde.

Infolge der Erhöhung der Lebenshaltungskosten (jetziger Index 105,45 gegenüber 104,77 im November) erhöhen sich die Heuern der Seeleute um 5%. Die Neujahrszulage wird verdoppelt und beträgt nunmehr 7 Fr. je Arbeitstag.

Für Urlaub im Jahre 1957 wird ein um 15% erhöhtes Urlaubsgeld entrichtet (im Jahre 1956 erworbener Urlaubsanspruch). Ab 1957 dient als Berechnungsgrundlage für das Urlaubsgeld die Bruttoheuer, die während des Jahres verdient wurde, in dem der Urlaubsanspruch erwächst. Der Prozentsatz beträgt 8% für Offiziere in höheren Rangstufen, 7% für Offiziere in niedrigeren Rangstufen und 6% für Mannschaften. Die Dauer des Urlaubs beträgt unverändert 18, 15 bzw. 12 Tage im Jahre.

Die Uniformzulage wird verdoppelt und beträgt nunmehr Fr.400.- im Monat (£1 = B.Fr. 140.-)

ITALIEN
Neuer Tarifvertrag in der
Handelsschifffahrt

(ITF) Der der ITF angeschlossene italienische Seeleuteverband (Fe. Ge. Mare) gibt die Unterzeichnung eines neuen Tarif-

vertrags mit der Reedervereinigung bekannt. Von diesem Vertrag werden die Besatzungen von Frachtern zwischen 150 und 1,600 BRT erfasst, die am Frachterlös beteiligt sind.

Der neue Tarifvertrag trat am 1. Dezember 1956 in Kraft; er gilt für zwei Jahre und wird nach Ablauf dieser Zeit automatisch um je ein Jahr verlängert, es sei denn, er werde von einem der Vertragspartner unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist gekündigt.

Monatliche fixe Mindestheuern: (in ital. Lire - rund 1,750 Lire=£1)

	<u>Tonnagegruppen</u>			
	<u>151-300</u>	<u>301-500</u>	<u>501-1000</u>	<u>1001-1600</u>
Kapitän/l. Ingenieur	33 000	38 520	44 010	49 500
1. Offizier (Deck oder Maschinenraum)	27 510	27 510	33 000	38 520
2. Offizier (Deck oder Maschinenraum)	24 210	25 320	27 510	33 000
Unteroffiziere	22 020	23 100	24 210	27 510
Vollmatrosen, Heizer	19 800	22 020	22 020	24 210

Zusätzlich zu den obigen Heuern werden Familienzulagen entrichtet.

Verpflegungsgeld, sofern es als Teil der Heuer entrichtet wird, beträgt 13 200 Lire im Monat für Kapitäne und 1. Ingenieure, 12 000 für Offiziere, 10 200 für Unteroffiziere und 8 400 für Mannschaften.

Der Anteil am Frachterlös beträgt unverändert 5½%.

Für Mehrarbeit, d.h. Arbeit bei Tag oder Nacht oder an Feiertagen, die zehn Stunden auf See oder neun im Hafen übersteigt, wird eine Ueberstundenvergütung bezahlt, die im Falle von Offizieren auf Schiffen bis zu 1000 BRT 208 Lire pro Stunde beträgt (auf Schiffen zwischen 1001 und 1600 BRT Lire 228); bei Unteroffizieren beträgt das Entgelt für Mehrarbeit 182 (208) und bei Mannschaften 169 (195) Lire.

Der Kapitän hat Anspruch auf ein Mehrarbeitsentgelt in Höhe von 40% der fixen monatlichen Mindeststeuer und der 1. Ingenieur auf ein solches von 35%.

Die Effektenversicherung wird mit folgenden Beträgen gedeckt:

Kapitän und 1. Ingenieur Lire 330 000, Offiziere Lire 220 000, Unteroffiziere Lire 165 000, Mannschaften Lire 110 000.

Bei ununterbrochenem Aufenthalt im Auslande, der vier Monate übersteigt, wird eine Sondervergütung in Höhe von 8% der fixen monatlichen Mindeststeuer gewährt.

HOCHSEEFISCHER

GROSSBRITANNIEN

Beteiligung am Bruttoerlös für Offiziere auf Grimsby-Trawlern

bestehen. Der Kapitän wird £5 3s. Od je £100 Bruttoerlös und der Steuermann £3 15s. Od. erhalten. Diese neue Regelung trat am 1. Januar d.J. in Kraft; früher bestand die Entlohnung in einem Anteil am Nettoerlös.

(ITF) Die Entlohnung der Kapitäne und Steuerleute in der Treibnetz-fischerei von Grimsby wird in Zukunft in einem Anteil am Bruttofängerlös des Schiffes

NORWEGEN

Projekt einer Altersversicherung

Behörden, der Fischervereinigung (Fiskarlag) und des der ITF angeschlossenen norwegischen Seeleuteverbandes im Dezember v.J. in Oslo soll eine grundsätzliche Verständigung zwischen allen drei Parteien über eine Altersversicherung der Fischer erzielt worden sein.

In seiner derzeitigen Form sieht das Projekt eine Beitragsleistung jedes Fischers in Höhe von Kr. 2,50 (etwa 2s.6d) pro Woche vor; die Fischereiwirtschaft würde einen Beitrag von 14% ihres Umsatzes leisten und ausserdem würde ein Prozentsatz des Ertrags des Fisch-exports zur Finanzierung der Versicherung verwendet werden.

Die Rente würde, vorausgesetzt, dass gewisse Bedingungen hinsichtlich der Dauer der Beschäftigung als Fischer erfüllt werden, bei Erreichung des Alters von 65 Jahren ausbezahlt werden. Der Bezug der Rente würde bis zur Erreichung der Altersgrenze von 70 Jahren möglich sein, bei der die staatliche Altersrente fällig wird. Ueber Witwenrenten und Renten für unterhaltsberechtignte Angehörige wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls beraten.

Man hofft, dass alle drei beteiligten Parteien dem Projekt in der nahen Zukunft ihre endgültige Zustimmung erteilen werden, damit das Parlament die Verabschiedung der erforderlichen Gesetzgebung in Angriff nehmen könne.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

U. S. A.

Bedeutende Erfolge der International Association of Machinists

(ITF) Die der ITF angeschlossene International Association of Machinists (Monteure, Techniker u. Angestellte) meldet den Ab-

schluss von drei neuen Tarifverträgen im Namen ihrer bei Trans World Airlines beschäftigten Mitglieder. Der erste Vertrag, in dessen Geltungsbereich das Personal des Bodendienstes fällt, darunter Monteure, Personal der Güterabfertigung, Lagerhauspersonal und Flughafenfeuerwehr, sieht Erhöhungen der Stundenlöhne um 13 bis 21 Cents vor. Dadurch erhöhen sich die Löhne in den höchsten Vergütungsgruppen auf \$2.51 (Monteure), \$2.71 (Werkmeister und Inspektoren), \$2.81 (Oberinspektoren), \$1.82 (Güterabfertigung). Tarifvertraglich zum ersten Mal erfasst ist das technische Personal der "Flight-Simulator"-Einrichtungen; ein Techniker 1. Klasse bezieht einen maximalen Stundenlohn von \$3,03 und ein Techniker 2. Klasse einen Höchstlohn von \$2,83 pro Stunde.

Der zweite Tarifvertrag umfasst das Bodenpersonal des Bedienung- und Verpflegungsdienstes und sieht Erhöhungen der Stundenlöhne um 13 bis 25 Cents vor. In den Geltungsbereich des dritten Vertrags fällt das Wachpersonal, dessen Stundenlöhne sich um 17 Cents erhöhen.

In allen drei Verträgen ist ein dreiwöchiger Urlaub nach 12-jähriger Beschäftigung, automatischer Abzug der Mitgliedsbeiträge, sowie höhere Vergütungen für Schichtarbeit und ein verbessertes Verfahren zur Regelung von Beschwerden und Konflikten, die sich aus dem Beschäftigungsverhältnis ergeben, vorgesehen.

LETZTE NACHRICHTEN

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Lokführer und Heizer nehmen
angebotene 3%ige Lohnerhöhung an

(ITF) Eine ausserordentliche Delegiertenkonferenz des Verbandes der Lokführer und Heizer (ASLEF) hat den Vorstand des Verbandes ermächtigt, die vom Railway Staff National Tribunal (paritätisches Gremium mit unparteiischem Vorsitzenden) angebotene 3%ige Erhöhung der Löhne gutzuheissen. Der Verband der Lokführer und Heizer organisiert die Mehrheit der bei den britischen Staatsbahnen beschäftigten Arbeiter dieser Gruppe. Im Falle von Lokführern und Fahrern im diesel- und elektrischen Betrieb bedeutet diese Lohnerhöhung eine Differenz von 5s.8d. bis 6s.4d. pro Woche und bei Heizern zwischen 4s.8d. und 5s.3d. Ausserdem wurde der Vorstand ermächtigt, eine Forderung nach einer weiteren Erhöhung der Löhne einzureichen.

Bevorstehende Tagungen:

=====

Ausschuss der Sektion der Arbeiter im Strassentransport	12.-13. Februar 1957	London
Ausschuss der Eisenbahnersektion	18.-19. Februar 1957	London
Sachverständigenausschuss für europäische Verkehrsfragen	7.-8. März 1957	Hamburg