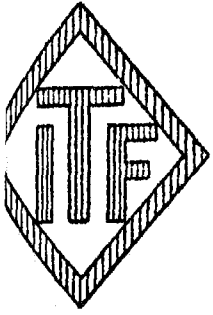


# INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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

12. November 1957

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitingen 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.

### I. T. F.

#### Sitzung des Exekutivkomitees

(ITF) Das Exekutivkomitee der I.T.F. trat vom 4. bis 6. November 1957

am Sitz der ITF zusammen. Anwesend waren: M.A. Labinjo (Afrika); J.D. Randeri (Asien); A. Thaler (Oesterreich); R. Dekeyzer (Belgien); E. Borg (Dänemark); F. Laurent (Frankreich); H. Jahn (Deutschland), der den Vorsitz führte; F. Cousins (Grossbritannien); S. de A. Pequeño (Lateinamerika); I. Haugen (Norwegen); H. Düby (Schweiz); und A.E. Lyon (U.S.A.), sowie der Generalsekretär, Kollege Omer Becu. Die Kollegen T. Yates, Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses, und H. Kanne, Niederlande, hatten sich entschuldigt.

Am Beginn der Sitzung erinnerte der Vorsitzende in bewegten Worten an die Tätigkeit Charles Lindleys, eines der Mitbegründer der ITF. Die Mitglieder des Exekutivkomitees erhoben sich zur Ehrung seines Andenkens von ihren Sitzen und bewahrten ein kurzes Stillschweigen.

Daraufhin begann das Exekutivkomitee mit der Diskussion des Tätigkeitsberichtes des Sekretariats für die Zeit vom 1. Mai bis 30. Sept. 1957. Dabei wurde der Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute im Zusammenhang mit der aus den Panlibhonco-Flaggen erwachsenden Drohung besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Nachdem der Generalsekretär über die Veröffentlichung einer besonderen Broschüre im Namen der Sektion berichtet hatte, die Mitgliedern von Parlamenten in der ganzen freien Welt zugegangen war, und über die weite Verbreitung, die dieser Broschüre zuteil geworden war, nahm das Exekutivkomitee einstimmig eine Resolution gemäss Beilage zu diesem Pressebericht an.

Weiterhin nahm das Exekutivkomitee zum Andenken an den ersten Jahrestag des spontanen Aufstandes des ungarischen Volkes gegen das kommunistische Regime eine weitere Resolution gemäss Beilage an.

In Anbetracht der Tatsache, dass auf der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 drei Fragen erscheinen, die die Fischer berühren, erteilte das Exekutivkomitee seine Zustimmung für die Veranstaltung einer Konferenz der Sektion der Fischer im Jahre 1958 als Vorbereitung für die Internationale Arbeitskonferenz. Anschliessend beschäftigte sich das Exekutivkomitee mit einer Reihe von Ansuchen um Aufnahme in die ITF. Es billigte den Beitritt der folgenden Gewerkschaften:

- Afrikanischer Eisenbahnerverband von Nyassaland;
- Kraftfahrerverband von Ghana;
- Vereinigung der Bordstewards von Australien;
- Transportarbeiter-Föderation von Nicaragua;
- Seeleute-Föderation von Uruguay;
- Gewerkschaft der Seeleute von Kolumbien;
- Gewerkschaft der Seeleute, Heizer, des Verpflegungs- und Bedienungspersonals im Golf von Mexiko.

Eine Reihe von Ansuchen um Beistand von Transportarbeiter-Gewerkschaften in mehreren Ländern wurde ebenfalls geprüft.

Das Sekretariat hatte dem Exekutivkomitee einen Bericht über die regionale Tätigkeit der ITF vorgelegt. Er bildete den Gegenstand einer sehr ausführlichen Diskussion, in deren Verlauf alle Aspekte der gegenwärtigen und zukünftigen Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiet untersucht wurden. Als Ergebnis dieser Besprechung beschloss das Exekutivkomitee, seinen Unterausschuss für regionale Tätigkeit mit der Aufgabe zu betrauen, eine gründliche Untersuchung des gesamten Fragenkomplexes der Verwirklichung und Finanzierung von regionalen Arbeitsprogrammen der ITF durchzuführen und dem Kongress 1958 Empfehlungen darüber zu unterbreiten. Da sich die Transportarbeiter-Gewerkschaften in Afrika jedoch jetzt schon vielen dringenden Problemen gegenübersehen, beschloss das Exekutivkomitee, als Sofortmassnahme Kollegen M.A. Labinjo zum regionalen Vertreter der ITF in Afrika zu ernennen. Kollege Labinjo, der Vertreter Afrikas im Exekutivkomitee, hatte seine Bereitwilligkeit zum Ausdruck gebracht, die verschiedenen Gebiete Afrikas zum Zwecke der Werbung für die ITF und Vertretung ihrer Interessen zu besuchen, wenn immer sich dies als notwendig erweisen sollte.

Ferner beschäftigte sich das Exekutivkomitee mit der ernsten Lage in Japan, die infolge der Weigerung der Verwaltung der Staatsbahnen, die Eisenbahnergewerkschaften anzuerkennen, sowie in Anbetracht ihrer Repressalien gegen die demokratisch gewählten Gewerkschaftsführer entstanden war. In diesem Zusammenhang teilte der Generalsekretär mit, dass die Entsendung einer internationalen gewerkschaftlichen Untersuchungskommission nach Japan beantragt worden sei, die aus Vertretern des IBFG und der ITF bestehen und die Lage untersuchen sollte in dem Bestreben, eine friedliche Beilegung der Arbeitskonflikte herbeizuführen. Das Exekutivkomitee beschäftigte sich mit diesem Vorschlag und erteilte seine Ermächtigung zur Einbeziehung von Vertretern der ITF in die Delegation.

Ferner nahm das Exekutivkomitee einen Bericht über den erfolgreichen Ausgang des jüngsten Streiks entgegen, der von dem der ITF angeschlossenen japanischen Seeleuteverband organisiert worden war (Einzelheiten an anderer Stelle des vorliegenden Presseberichtes) und beauftragte den Generalsekretär, unseren Mitgliedsverband zu dem ausgezeichneten Ergebnis der von ihm durchgeführten Aktion zu beglückwünschen.

Anschliessend nahm das Exekutivkomitee Kenntnis von einer Reihe von Beschlüssen des Fair Practices-Ausschusses, der Konferenz der Sektion der Fischer und der vor kurzem in Frankfurt veranstalteten Binnenverkehrs- und Eisenbahnerkonferenzen. Die bei den Vorbereitungen für den nächsten Kongress der ITF 1958 in Amsterdam erzielten Fortschritte wurden ebenfalls festgehalten.



Der Generalsekretär erteilte einen mündlichen Bericht über die vor kurzem erfolgte Beschlagnahme des israelischen Fischereifahrzeuges "Doron" und die Verhaftung seiner Besatzung durch die ägyptischen Behörden. Als Ergebnis der Diskussion dieses Vorfalles beschloss das Exekutivkomitee, das folgende Telegramm an Präsident Nasser zu richten:

"Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verurteilt auf heutiger Sitzung in London Beschlagnahme israelischen Fischereifahrzeuges "Doron" durch ägyptische Behörden. Vorfälle dieser Art zeitigen schwerwiegende Auswirkungen auf alle die ihren Lebensunterhalt zur See verdienen und auf internationale Beziehungen im allgemeinen. Exekutivkomitee insbesondere besorgt über Härten, die Besatzung verursacht werden, und appelliert dringend an ägyptische Behörden, sofortige Freilassung der Fischer zu veranlassen.

Omer Becu  
Generalsekretär der ITF."

Abschliessend nahm das Exekutivkomitee die Tatsache zur Kenntnis, dass der Sitz des kooptierten Mitglieds in Vertretung von Nordamerika nunmehr frei geworden sei, da das seinerzeitige Mitglied sich nicht zur Wiederwahl bei seiner eigenen Organisation gestellt hätte. Es wurde vereinbart, die Neubesetzung dieses Sitzes dem neuen Exekutivkomitee zu überlassen, das vom Kongress in Amsterdam gewählt wird, da Nominierungen auf jeden Fall nicht mehr zeitgerecht anlangen könnten, um dem neuen Mitglied die Teilnahme an einer Sitzung des Exekutivkomitees vor der im Zusammenhang mit dem Kongress einberaumten zu ermöglichen.

Die nächste Sitzung des Exekutivkomitees findet vom 24. bis 26. Februar 1958 in Athen statt.

Weltumfassende Regierungsmassnahmen zur Lösung des Panlibhonco-Problems gefordert. (ITF) Anfang November wurden Mitgliedern gesetzgebender Körperschaften, führenden Persönlichkeiten der Schifffahrt und der Presse in

der ganzen freien Welt Exemplare einer Broschüre zugestellt, in der ihnen die Bedrohung der Volkswirtschaft und des Standards der Schifffahrt der echten maritimen Länder vor Augen geführt wird, die sich aus der Zunahme von Schiffsregistrierungen in Ländern wie Panama, Liberia, Honduras und Costa Rica ergibt.

In dieser mit dem Titel "Panlibhonco, das moderne Schifffahrtsproblem" erschienenen Broschüre kommen die Ansichten der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute zum Ausdruck und insbesondere die Stellungnahme des Fair Practices-Ausschusses, dessen Aufgabe in der Behandlung dieses Problems der Schattenflagen besteht.

Die Verteilung der Broschüre auf nationaler Ebene besorgten die der ITF angeschlossenen Verbände der Seeleute, und soweit sich aus einem flüchtigen Ueberblick über Meldungen in der Gewerkschafts-, allgemeinen und Schifffahrtspresse der Welt ersehen lässt, wie er in der kurzen Zeit seit der Veröffentlichung der Broschüre möglich war, liegt auf der Hand, dass dieser Veröffentlichung die ihr gebührende Aufmerksamkeit zuteil wird.

Die Broschüre weist dringend darauf hin, dass das Problem der Schiffsregistrierungen in nicht wirklich Schifffahrt treibenden Ländern auf diplomatischer und gesetzgeberischer Ebene behandelt werden müsse, und unterstreicht die Bedrohung der internationalen in der Schifffahrt üblichen Normen und Arbeitsbedingungen der Seeleute, die sich daraus ergibt, dass viele Reeder in dem Bemühen, der durch die Eintragung von Schiffen in echten maritimen Ländern erwachsenden steuerlichen Belastung aus dem Wege zu gehen, ihre Schiffe in Ländern registrieren, mit denen sie jedoch in keiner echten Beziehung stehen,

wo in den meisten Fällen von einer Ueberwachung oder sonstigen Regelung der Schifffahrt, die dem Anschein nach zu ihrer Volkswirtschaft zählt, nicht die Rede ist, und die durch das fast vollkommene Fehlen einer gesetzlichen Regelung der sozialen Bedingungen der Besatzungen oder berufüblichen Normen gekennzeichnet sind.

Die Broschüre verweist ferner auf den Umstand, dass jetzt über 11,5 % der Tonnage der Welt in Panlibhonco-Ländern registriert sind, und betont die Bedeutung der von den Mitgliedsverbänden der ITF ergriffenen Massnahmen zur Bekämpfung einer von ihnen längst erkannten Bedrohung des internationalen Standards der Schifffahrt. Es wird daran erinnert, dass die Mitgliedsverbände der ITF eine Diskussion dieses Problems auf der vorbereitenden Seefahrtskonferenz der IAO im September 1956 in London in die Wege geleitet hatten, als deren Ergebnis die Vertreter der Regierungen, Reeder und Seeleute den Entwurf einer Resolution annahmen, mit dem sich die auf Anfang 1958 einberaumte Seefahrtskonferenz der IAO zu beschäftigen haben wird.

In diesem Entwurf einer Resolution über die Schattenflaggen wird verlangt, dass das Eintragungsland alle der bisherigen Auslegung des Begriffes der Eintragung innewohnenden Verpflichtungen übernehme und wirksame Massnahmen zur Ueberwachung der Betriebssicherheit seiner Schiffe und der Wohlfahrt der auf ihnen tätigen Seeleute ergreife. Im Zusammenhang damit werden einige zur Gewährleistung annehmbare Normen für wünschenswert erachtete Massnahmen angeführt.

Die Broschüre verweist auf die bedauerliche Tatsache, dass die Regierungen bisher nichts unternommen hätten, um dieser Drohung zu begegnen, obwohl ihnen von Reedern und Seeleuten häufig nahegelegt worden ist, gemeinsam etwas in dieser Hinsicht zu unternehmen, und macht unter anderem auf die auf Februar 1958 in Genf anberaumte Sitzung von Bevollmächtigten der Regierungen aufmerksam, die sich mit Fragen des Seerechts beschäftigen sollen. Aus diesem Anlass könnte sich eine Gelegenheit für eine Zusammenkunft von Vertretern der Regierungen womöglich gemeinsam mit Vertretern der Seeleute ergeben, auf der Besprechungen über ein internationales Abkommen zwecks Herstellung der bisher fehlenden Verbindung zwischen Reeder und Eintragungsland in die Wege geleitet werden könnten.

Als Vorbedingungen für echte Schiffsregistrierungen führt die Broschüre die folgenden an: Die Geschäftstätigkeit des Reeders oder der Reederei muss hauptsächlich vom Eintragungsland aus erfolgen. Der Verwaltungsrat der Reederei muss zumindest zu 50 % aus Staatsbürgern des Eintragungslandes bestehen. Vom Eintragungsland aus muss eine wirksame Ueberwachung der Geschäftstätigkeit der Reederei erfolgen. Sitzungen des Verwaltungsrates der Reederei müssen im Eintragungsland stattfinden, und alle im Eintragungsland normalerweise geltenden Vorschriften über Besteuerung müssen auf die Reedereien Anwendung finden.

Eine Resolution über diese Broschüre und das Problem der Schattenflaggen wurde vom Exekutivkomitee anlässlich seiner Sitzung vom 4. bis 6. November angenommen. Der Wortlaut dieser Resolution ist wie bereits im Bericht über diese Sitzung des Exekutivkomitees erwähnt im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

EISENBAHNER

Britisch-Ostafrika  
Betriebsräte bei der  
Eisenbahn

(ITF) In allen Bahnhöfen, Werkstätten oder Depots mit mindestens 100 Arbeitnehmern sollen im Zuständigkeitsbereich der ostafrikanischen Eisenbahnen und Hafenbetriebe aus Vertretern aller

Rassen bestehende Betriebsräte ernannt werden. Sie sollen sich mit lokalen arbeitstechnischen Problemen, Fragen der Produktivität und der Wohlfahrt beschäftigen.

Die Betriebsräte treten alle zwei Monate zusammen und werden vom Personal gewählt, das das Wahlrecht besitzt oder nach Beendigung einer zweijährigen Dienstzeit für die Wahl kandidieren kann.

Der Beschluss über die Errichtung der Betriebsräte wurde als Ergebnis von Besprechungen mit den Gewerkschaften des Personals gefasst.

Deutschland  
GdED fordert Einführung der  
45 Stunden-Woche

(ITF) Nach Verhandlungen mit der GdED hat sich der Vorstand der Deutschen Bundesbahn bereit erklärt, ab 1. Juni 1958 eine 45 stündige Arbeitszeit für die

Eisenbahner einschliesslich der Beamten einzuführen.

Da ungefähr die Hälfte des gesamten Personals der Deutschen Bundesbahn in diese Kategorie fällt, ist die Einwilligung des Bundeskabinetts für eine derartige Arbeitszeitverkürzung erforderlich. Die GdED hält eine derartige Verkürzung der Arbeitszeit für dringend geboten, da nach den Dienstdauervorschriften ein erheblicher Teil des Personals gegenwärtig bis zu 60 Stunden wöchentlich Dienst tun muss.

Die GdED hat nunmehr verlangt, dass das neue Kabinett sich ohne Zeitverlust der berechtigten Wünsche der über 500.000 Eisenbahner annehme.

Frankreich  
Verhandlungen über Lohnforderun-  
gen der Eisenbahner gehen weiter

(ITF) Die Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften der Eisenbahner, der Staatsbahn und der Regierung über die Forderung des Personals nach einer

vertraglichen Erhöhung der Löhne und Gehälter sind noch immer im Gange.

Auf einer vor kurzem abgehaltenen Sitzung machten die Vertreter der Eisenbahner das Angebot, als Ueberbrückungsmassnahme einen Betrag ausbezahlen, der 10% der Neujahrszulage jedes Arbeitnehmers entspricht. Die Auszahlung dieses Betrages würde bis spätestens 15. Nov. erfolgen. Die Neujahrszulage würde wie gewöhnlich in vollem Umfange ausbezahlt werden.

Der Force Ouvrière-Eisenbahnerverband (Mitglied der ITF) hatte sich zunächst grundsätzlich mit diesem Vorschlag der Sonderzahlung einverstanden erklärt, machte seine Zustimmung jedoch rückgängig, als er auf seine Forderung nach Auszahlung eines Mindestbetrages von 3.000 Frs (ca. £ 3) keine zufriedenstellende Antwort erhalten hatte.

Grossbritannien  
Jim Campbell and Tom Hollywood  
tödlich verunglückt

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF, dass Jim Campbell, Generalsekretär des britischen Eisenbahnerverbandes (Mitglied der ITF seit 1953), am 7. November

in Stalingrad anlässlich einer Russlandreise einer Delegation des britischen Eisenbahnerverbandes bei einem Autounfall tödlich verunglückt ist.

"Big Jim", wie er von seinen Freunden genannt wurde, war 62 Jahre alt und fast während der gesamten Dauer seiner Tätigkeit bei der Eisenbahn ein aktives Gewerkschaftsmitglied gewesen.

Nachdem er von seiner Gewerkschaft mit verschiedenen Aemtern betraut worden war, wurde er 1937 in den Vorstand der Gewerkschaft gewählt.

1938 wurde er Organisationsreferent und 1947 mit der Leitung der organisatorischen Tätigkeit des Eisenbahnerverbandes in Irland beauftragt. Ein Jahr später erfolgte seine Wahl zum Stellvertretenden Generalsekretär und 1953 zum Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes.

In den letzten Jahren erlangte er im Rahmen der ITF eine prominente Stellung nicht nur bei der Eisenbahnersektion sondern auch als Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses. Ausserdem gehörte er dem Generalrat der ITF an. In Grossbritannien war er eine der bekanntesten Persönlichkeiten der Gewerkschaftsbewegung, und in seiner Heimat als Mitglied des Generalrats des TUC und Delegierter zum Kongress der britischen Arbeiterpartei erstreckte sich sein Einfluss über den eigentlichen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahner hinaus.

Jim Campbell, hinter dessen ruhiger Ausdrucksweise sich ein zäher Charakter verbarg, war bei allen, die mit ihm zu tun hatten, beliebt, einerlei ob es sich um Kollegen aus der Gewerkschaftsbewegung, Vertreter der Presse oder der Arbeitgeber handelte.

An den Folgen des gleichen Unfalls verschied 12 Stunden nach dem Ableben Jim Campbells auch der in seiner Begleitung befindliche Präsident des britischen Eisenbahnerverbandes Kollege Tom Hollywood.

Tom Hollywood trat 1916 im Alter von 14 Jahren als Lokomotivreiniger in den Dienst der Eisenbahn, bei der er während der 41 Jahre seines werktätigen Lebens tätig war. Er gehörte von allem Anfang an der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner an, zunächst der Gewerkschaft des Lokpersonals und etwas später dem britischen Eisenbahnerverband. Er spielte bald eine wichtige Rolle in Schottland und war viele Jahre lang als Vorsitzender bzw. Sekretär des Gewerkschaftsrates von Westschottland tätig.

1943 erfolgte seine Wahl in den Vorstand des Eisenbahnerverbandes mit dreijähriger Amtszeit und 1949 seine Wiederwahl. Als er 1956 zum Präsidenten des Eisenbahnerverbandes für das laufende Jahr gewählt wurde, konnte er auf eine lange Tradition der Arbeit im Dienst der Gewerkschaft und Arbeiterbewegung zurückblicken, da er auch den Vorsitz der schottischen Arbeiterpartei geführt hatte.

Innerhalb von 2 Tagen hat der britische Eisenbahnerverband seinen Generalsekretär und seinen Präsidenten verloren, ein schwerer Schlag für die Gewerkschaft, die Eisenbahner im allgemeinen und die unzähligen Freunde und Kollegen der beiden Verstorbenen. Die ITF hat den Familien von Jim Campbell und Tom Hollywood und dem britischen Eisenbahnerverband ihr aufrichtiges Beileid zum Ausdruck gebracht.

JAPAN (ITF) Der japanische Eisenbahnerverband  
Gewerkschaft nimmt Schlichtungs- (Mitglied der ITF) hat sich, wenn  
vorschläge an auch zögernd, bereit erklärt, die

von Vorsitzenden der Schlichtungskommission unterbreiteten Empfehlungen zur Beilegung des Konflikte zwischen der Gewerkschaft einerseits und den japanischen Eisenbahnbehörden und der Regierung andererseits zu billigen.

Aus dem Konflikt, der ursprünglich im Zusammenhang mit den Lohnforderungen der Gewerkschaft entstanden war, entwickelte sich vor einigen Monaten eine äusserst ernste Lage, als die Regierung prominente Gewerkschaftsführer aus dem Dienst der Eisenbahn entliess, weil sie im Zusammenhang mit dem Lohnkonflikt angeblich Taktiken angewandt hatten, die nach Auffassung der Regierung einen Verstoß gegen das gesetzliche Streikverbot in Unternehmen der öffentlichen Hand beinhalteten. Da die Regierung gleichzeitig erklärte, dass Gewerkschaftsführer in dem Wirtschaftszweig tätig sein müssten, dessen Arbeitnehmer sie vertreten, stellte diese Massnahme eigentlich ein Ultimatum an die Gewerkschaften dar (der Verband des Lokpersonals war an dieser Aktion ebenfalls beteiligt), entweder ihrer Führung die Gefolgschaft zu versagen oder die Verweigerung ihrer Anerkennung durch die Regierung in Kauf zu nehmen.

Dieser Versuch, die Selbständigkeit der Gewerkschaften einzuschränken, und die sich aus dem Streikverbot ergebende offenkundige Einschränkung der Verhandlungsfreiheit veranlasste die ITF, bei der japanischen Regierung und der Verwaltung der Staatsbahnen dagegen Protest einzulegen. Anlässlich der vor kurzem in Frankfurt am Main veranstalteten Konferenz der Eisenbahnersektion wurde eine Resolution angenommen, in der diese Repressalien verurteilt und an die japanische Regierung die dringende Aufforderung gerichtet wird, eine faire und rasche Beilegung des Konfliktes anzustreben.

Der Schlichter beantragt nun, dass die Gewerkschaft im Interesse einer "Normalisierung" der Lage anstelle der aus dem Dienst der Eisenbahn entlassenen Gewerkschaftsführer neue wählen sollte. Zu diesem Zwecke sollte so bald wie möglich ein Kongress einberufen werden und inzwischen sollte ein Mitglied des Exekutivkomitees (jedoch keiner der entlassenen Funktionäre) zum **provisorischen Vertreter** der Interessen der Gewerkschaft ernannt werden.

Ferner schlägt der Schlichter vor, dass dieser provisorische Delegierte sofort mit den Vertretern der Eisenbahn Verhandlungen über die Lohnforderung aufnehmen sollte. Die Eisenbahn sollte auch der Möglichkeit der Bezahlung der normalen jährlichen Lohnzulagen an einige der Arbeitnehmer, die ihnen wegen ihrer Beteiligung an dem Konflikt ursprünglich verweigert werden sollten, "besondere Aufmerksamkeit" widmen. Verhandlungen über die Erneuerung der Kollektivverträge, deren Geltungsdauer Ende September endete, sollten ebenfalls so bald wie möglich beginnen.

Naturgemäss erachtet der Verband diese Vorschläge als keineswegs völlig zufriedenstellend, hat sie jedoch nichtsdestoweniger angenommen, da "eine Weigerung, diesen Entscheid gutzuheissen, eine Fortsetzung des Konfliktes zur Folge gehabt hätte, woraus sich unvermeidlich weitere Schwierigkeiten und Unzufriedenheit ergeben hätten. Aus diesem Grunde haben wir beschlossen, die Empfehlungen - wenn auch sehr zögernd - zu billigen." Shigemitsu Kamakura ist zum provisorischen Vertreter des Eisenbahnerverbandes ernannt worden, und gegen Ende Januar 1958 findet ein Ausserordentlicher Kongress statt.

Nach einigem Zögern hat sich auch die Eisenbahnverwaltung mit dem Entscheid einverstanden erklärt. Der Verband des Lokpersonals hat jedoch seine Zustimmung noch nicht erteilt. Er wartet das Ergebnis eines Prozesses ab, den er angestrengt hat, um die Rechtslage, soweit sie die Kollektivvertragsverhandlungen betrifft, abzuklären.



KANADA (ITF) Die von der kanadischen Regierung  
Zweimännige Besetzung von eingesetzte Untersuchungskommission,  
Diesellokomotiven und Ende der die die Notwendigkeit einer zwei-  
Zeugeneinvernahmen männigen Besetzung der Dieselloko-  
motiven prüfen sollte, hat die  
Einvernahmen von Zeugen und Sachverständigen abgeschlossen. Die aus  
drei Mitgliedern bestehende Kommission hatte nunmehr mit der Sich-  
tung des Materials begonnen, und man erwartet, dass sie den Bericht  
über die Ergebnisse ihrer Untersuchungen am Anfang des nächsten  
Jahres veröffentlichen wird. Er hätte ursprünglich schon am 1.10.57  
veröffentlicht werden sollen, was jedoch infolge der langen Dauer  
des Verfahrens nicht möglich war.

Den Anlass zu dieser Untersuchung stellte der am Anfang des Jahres  
vom Verband der Lokführer und Heizer (Mitgliedsverband der der  
ITF angeschlossenen ALEA) organisierte Proteststreik dar, mit  
dem der Verband seinen Widerstand gegen die von der Canadian  
Pacific Railway unternommenen Versuche, den Einmannbetrieb auf  
Diesellokomotiven im Güter- und Rangierdienst einzuführen, zum  
Ausdruck bringen wollte. Die Anhörungen von Zeugen und Sachver-  
ständigen fanden in verschiedenen Teilen Kanadas statt, und die  
Untersuchungskommission besuchte ausserdem Westeuropa, um ein Stu-  
dium des dortigen Eisenbahnbetriebes durchzuführen.

U.S.A. (ITF) Ueber 90% des gewerkschaftlich  
Streikabstimmung des nicht fahren- organisierten nicht fahrenden  
den Personals der Santa Fé-Bahn Personals der Santa Fé-Bahn  
haben einen Streikbeschluss ge-  
fasst, es sei denn, die Eisenbahn erkläre sich bereit, einen Ver-  
trag über die Einführung des "Union Shop" zu unterstützen, demzu-  
folge das gesamte Personal der zuständigen Gewerkschaft beizu-  
treten hätte.

Inzwischen ist es der Eisenbahnverwaltung gelungen, die Schlich-  
tungskommission zu einer neuerlichen Anhörung ihres Falles  
zu veranlassen. Die Gewerkschaften betrachten dies als ein wei-  
teres Beispiel für die Verzögerungstaktik der Santa Fé-Bahn,  
da die Schlichtungskommission ihre Prüfung des Konfliktes bereits  
für abgeschlossen erklärt hatte.

Von diesem Konflikt werden rund 50.000 Arbeitnehmer berührt.

12 Cents-Lohnerhöhung der (ITF) Mit Wirkung vom 1. November erhielt-  
amerikanischen Eisenbahner ten über 1.000.000 amerikanische  
Eisenbahner eine Erhöhung ihrer  
Löhne. In den meisten Fällen betrug sie 12 Cents pro Stunde,  
wovon 7 Cents auf die voriges Jahr im Zusammenhang mit einem  
Tarifvertrag mit dreijähriger Geltungsdauer ausgehandelten Lohn-  
erhöhungen entfielen und weitere 5 Cents auf die in den Tarifver-  
trägen verankerten gleitenden Lohnskalen, worin die Löhne an das  
Steigen und Fallen des Index der Lebenshaltungskosten gebunden  
werden.

#### Arbeiter im Personentransport

Deutschland (ITF) In den grösseren Städten der Deut-  
Proteststreik der Taxifahrer schen Bundesrepublik kam es am  
30. Oktober 1957 zu einem kurzen  
Streik der Taxifahrer, mit dem sie gegen die Mildē der Urteile  
bei Fällen von Raubmorden an Taxifahrern protestieren wollten.



Den unmittelbaren Anlass zu diesem Streik bot der in Hamburg an einem Taxifahrer während des Wochenendes begangene Mord. In den letzten 6 Jahren haben sich etwa 150 Raubmorde an Taxifahrern und tausende Fälle von Raub- oder Raubmordversuchen ereignet.

### Personal der Binnenschifffahrt

Belgien (ITF) Infolge des Ansteigens der Lebens-  
Teuerungszulagen in der haltungskosten hat das Personal der  
Binnenschifffahrt belgischen Binnenschifffahrt eine  
2,5 %-ige Erhöhung der Löhne erhalten,  
die mit Wirkung vom 1.10.57 in Kraft tritt.

Als Beispiele der nunmehr entrichteten Löhne führen wir die folgenden an:

	<u>monatlich in Bfrs.</u>	
Schiffsführer von motorisierten Fahrzeugen	4300 bis 5644	je nach Grösse und Typ des Fahrzeugs
in der Rheinschifffahrt	6342,50	(750-1000 to)
	6557,50	(über 1000 to)
Für Mehrarbeit wird auf Fahrzeugen von 750 to und darüber im allgemeinen Kanalsystem Bfrs. 22,60 und in der Rheinschifffahrt Bfrs. 26,90-ebenfalls für 750 to und darüber- pro Stunde bezahlt.		
Steuerleute mit Patent erhalten		
in der Rheinschifffahrt	4837,50	(750-1000 to)
	5052,50	(1000 to u.mehr)

Die Ueberstundenentlohnung beträgt Bfrs. 21,50 pro Stunde.

(£ 1 = Bfrs. 140)

### Hafenarbeiter

U.S.A. (ITF) Der United Marine Division, ein Mit-  
Mitgliedsverbände der ITF setzen gliedsverband der der ITF angeschlos-  
Erhöhung der Löhne der Besatzung senen National Maritime Union, gelang  
von Fähren durch es vor kurzem, ihren Mitgliedern,  
die auf den im Besitz der Stadt

New York befindlichen Fähren beschäftigt sind, eine wesentliche Erhöhung der Entlohnung zu beschaffen. Der neue Tarifvertrag mit zweijähriger Geltungsdauer beinhaltet Erhöhungen zwischen \$ 600,-- und \$1,500,-- im Jahre, wobei zwei Drittel dieser Lohnerhöhung rückwirkend ab 1.7.57 und der Rest ab 1.7.58 in Kraft tritt. Dadurch erhöht sich die Heuer eines Heizers und Deckmatrosen bis Juli 1958 auf \$ 5,400,-- im Jahre. Die Entlohnung der Steuerleute erhöht sich auf \$6,240,-- und die der Kapitäne auf \$ 8.090,--.

Ein Konflikt, von dem die New Yorker Fähren sowie Schlepper und sonstige Hafenfahrzeuge berührt wurden, wurde durch die Unterzeichnung eines neuen Tarifvertrages mit dreijähriger Geltungsdauer zwischen den Arbeitgebern - elf Eisenbahngesellschaften - und der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen beigelegt.

Auf Grund des neuen Vertrages erhalten die Kapitäne im Laufe der nächsten drei Jahre eine Erhöhung ihrer Entlohnung um \$ 6.10 pro Tag die Steuerleute eine solche von \$ 2.50 und die Deckbesatzung eine Erhöhung der Heuern um \$ 1,78 pro Tag. Ausserdem werden Teuerungszulagen, doppelte Entlohnung an sieben Feiertagen im Jahre und eine Reihe von Leistungen einer Kranken- und Sozialversicherung gewährt.

Seelcutc

Belgion (ITF) Wie die Seelcutesektion des der ITF  
Erhöhung der Altersrenten angeschlossenen belgischen Transport-  
von Seelcuten arbeiterverbandes mitteilt, erfolgte  
als Ergebnis einer von der belgischen  
Regierung neu eingeführten Besteuerung von Uebergewinnen eine Er-  
höhung der Altersrenten der Seelcutc. Ein Teil der sich aus dieser  
Steuer ergebenden Einkünfte kommt den Empfängern von Alters- und  
Witwenrentenzugute einschliesslich jener, die Alters- und Hinter-  
bliebenenrenten aus der Versicherungskasse der belgischen Seelcutc  
erhalten.

Die mit Wirkung vom 1. Juli 1957 zahlbare Zulage beträgt:

- Bfrs. 2.000,-- im Jahre im Falle einer Familienrente,
- Bfrs. 1.335,-- im Jahre bei Renteneempfängern ohne anspruch-  
berechtigte Familienangehörige,
- Bfrs. 1.000,-- pro Jahr bei Witwen.

Die von der Versicherung gewährten Leistungen bei Krankheit  
und Invalidität sind ebenfalls um 5 % erhöht worden.

Finnland (ITF) Wie der der ITF angeschlossene finni-  
Neue Regelung der Entloh- sche Seelcuteverband bekanntgibt,  
nur g der Seelcutc tritt mit Wirkung vom 1.10.57 eine  
Neuregelung der Entlohnung der See-  
leute in Kraft. Die neuen Heuern bestehen aus zwei Elementen:  
einer monatlichen Grundheuer und einer sogenannten Abwertungszu-  
lage (die finnische Mark wurde vor kurzem abgewertet. Heute ent-  
spricht £ 1 896 Finnische Mark.)

Als typische Beispiele der neuen monatlichen Heuern in Finnischen  
Mark (Abwertungszulage in Klammern) führen wir die folgenden an:

Bestmann, Tischler, Donkeymann	30.000	(4.500)
Vollmatrose, Heizer	26.000	(3.900)
Leichtmatrose	19.200	(2.900)
nach 1-jähriger Dienstzeit	20.000	(3.000)
Trimmer	18.400	(2.750)
nach 6-monatiger Dienstzeit	19.200	(2.900)
Elektriker	34.550	(5.200)
Schmierer, Maschinist	26.550	(4.000)

Im Verpflegungs- und Bedienstetendienst werden die folgenden  
Heuern bezahlt:

Stewards	32.700	(4.900)
	bis	43.300 (6.200)
		(je nach Alter)
Koch	29.500	(4.450)
	bis	33.550 (5.050)
2. Koch	19.200	(2.900).

Die Abwertung der Finnischen Mark ereignete sich am 15. Sept. 1957.  
Kraft einer Klausel in dem im Januar 1956 vom finnischen Seelcutc-  
verband unterzeichneten Kollektivvertrag wurden Verhandlungen mit  
den Reedern in die Wege geleitet, um eine Entschädigung für die  
Folgen der Abwertung der Währung durchzusetzen. Diese Abwertung  
hatte schwerwiegende Auswirkungen auf den Realwert der Heuern zur  
Folge gehabt, da die Heuern zum grossen Teil in ausländischer  
Währung entrichtet werden und die Abwertung rund 39 % ausmachte.  
An diesen Verhandlungen beteiligten sich alle finnischen Organisa-  
tionen der Seelcutc.

Als Ergebnis seiner Untersuchungen dieser Frage gelangte der finnische Seeleuteverband zu der Schlussfolgerung, dass durchschnittlich bis zu 66 % der Heuern in ausländischer Währung ausbezahlt werden. Demgemäss belief sich die finanzielle Einbusse der Seeleute auf ungefähr 26 %.

Auf Grund des neuen mit den Reedern vereinbarten Vertrages erhöhen sich die Grundheuern um 5 %, wozu eine 15-%-ige Erhöhung der neuen Grundheuern mittels einer Abwertungszulage kommt. Die gesamte Erhöhung der Heuern beträgt daher ungefähr 20,8 %. Die 15 %-ige Abwertungszulage findet auf Ueberstundenentlohnung nicht Anwendung.

Da man erwartet, dass die Abwertung der Finnischen Mark zu einer Erhöhung der Lebenshaltungskosten führen wird, sieht der Vertrag vor, dass eine 15 %-ige Erhöhung der Grundheuern in Kraft tritt, sobald der Index der Lebenshaltungskosten die Ziffer 135 erreicht, um ein weiteres Drittel beim Index 140 und das übrige Drittel beim Index 145. Sollte der Index 150 erreichen, so werden Verhandlungen über Gewährung einer Teuerungszulage eingeleitet.

Japan (ITF) Der von dem der ITF angeschlossenen Ende des Streiks der Seeleute Seeleuteverband organisierte Streik, der um Mitternacht des 25. Okt. begann und am 28. Okt. fortgesetzt wurde, konnte am 2. November erfolgreich beendet werden, als sich der Verband mit dem Entscheid einer Schlichtungskommission einverstanden erklärte, durch den eine 15,5-%-ige Erhöhung der Heuern garantiert wird.

Ausserdem ist es unserem japanischen Mitgliedsverband gelungen, eine allgemeine Revision der Heuerskalen durchzusetzen, aus der sich eine allgemeine Verbesserung der Entlohnung ergibt.

Wir hoffen, in einer späteren Ausgabe des Presseberichtes Einzelheiten der nunmehr geltenden Heuersätze bringen zu können.

Singapore (ITF) Die Regierung von Singapore hat Heuervermittlungsstelle errichtet nunmehr alle Mitglieder der Heuervermittlungsstelle ernannt. Es handelt sich dabei um ein auf Dreiparteienbasis zusammengesetztes Organ, dessen Aufgabe die Ueberwachung der Anwerbung und Einstellung der Seeleute der Insel ist. Es besteht aus je drei Vertretern der Seeleute, Reeder und Regierung. Den Vorsitz führt ein Unparteiischer, der ebenfalls ernannt worden ist.

Das Gesetz, auf dem die Heuervermittlungsstelle beruht, sieht vor, dass die Einstellung von Seeleuten turnusmässig erfolgen soll, wobei die am längsten arbeitslosen Vorrang erhalten. Die Registrierung der Seeleute ist so vorzunehmen, dass einerseits genügend Arbeitskräfte vorhanden sind, um der Nachfrage gerecht werden zu können, andererseits aber Arbeitslosigkeit in grösserem Umfange vermieden wird.

Der asiatische Vertreter der ITF, Kollege J.F. Soares, vorbrachte vor kurzem einige Zeit in Singapore und nahm an der Diskussion über die Errichtung und Arbeitsweise der Heuervermittlungsstelle teil.

Personal der Zivilluftfahrt

U.S.A.

Bordingenieure auf Düsenflug-  
zeugen der Pan American  
World Airways

Die der ITF angeschlossene Vereini-  
gung der Bordingenieure gibt die  
Unterzeichnung eines neuen Tarifver-  
trages mit dreijähriger Geltungsdauer  
für ihre bei der Pan American World

Airways beschäftigten Mitglieder bekannt. Durch diesen Vertrag wird die Garantie für die Verwendung von spezialisierten Bordingenieuren an Bord der Düsenverkehrsflugzeuge der Luftverkehrslinien geboten, mit deren Einsatz 1959 zu rechnen ist. Ausserdem konnte eine 10 %-ige Erhöhung der Gehälter ausgehandelt werden, die rückwirkend ab 1. Juni 1957 in Kraft tritt.

RESOLUTIONEN, die vom Exekutivkomitee der ITF anlässlich seiner Sitzung vom 4. bis 6. November 1957 in London angenommen wurden.

Resolution über die Schattenflaggen:

Das Exekutivkomitee der ITF hat sich anlässlich seiner Sitzung vom 4. bis 6. November 1957 in London neuerdings mit einem Bericht über das Problem der Schattenflaggen beschäftigt.

Das Exekutivkomitee stellt mit grösster Besorgnis fest, dass die Abwanderung von alter und neuer Tonnage zu den Flaggen von Ländern, wo hinsichtlich der Anwendung der in der Schifffahrt üblichen Normen und Gepflogenheiten keinerlei Garantien oder Möglichkeiten der Ueberwachung bestehen, ein Jahr nach dem anderen in alarmierendem Umfange weitergeht.

Die Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter der ITF haben seit 1948 bei ihren wiederholten Bemühungen, die Aufmerksamkeit der Oeffentlichkeit auf internationaler Ebene auf diesen Sachverhalt zu lenken, immer wieder betont, dass sich aus dieser Entwicklung nicht nur eine Bedrohung des in den seefahrttreibenden Ländern im Laufe der Jahre entwickelten sozialen Standards ergeben muss, sondern dass dadurch die Bedeutung der Schifffahrt für die Landesverteidigung unvermeidlich untergraben wird.

Erfreulicherweise kann festgestellt werden, dass man sich in der letzten Zeit in den Kreisen der Reeder dieser Gefahr in immer grösserem Umfange bewusst geworden und bereit ist, Gegenmassnahmen zu ergreifen. Es ist höchste Zeit, dass auch die Regierungen den Ernst der Lage erkennen. Zu diesem Zwecke hat die ITF eine Broschüre veröffentlicht, in der die Natur und Bedeutung des Problems auseinandergesetzt werden und die den Mitgliedern der gesetzgebenden Organe einer Reihe von Ländern zugegangen ist. In dieser Broschüre wird mit grösstem Nachdruck auf die Notwendigkeit rascher und wirksamer Massnahmen der Regierungen im Einvernehmen mit Reedern und Seeleuten verwiesen.

Das Exekutivkomitee der ITF bringt die aufrichtige Hoffnung zum Ausdruck, dass die Regierungen auf diesen Appell in günstigem Sinne reagieren werden und dass unsere Mitgliedsverbände mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln ihren Einfluss auf Regierungen und Reeder geltend machen und auch auf sonstige Weise die Bemühungen der ITF unterstützen werden.

Resolution über den Freiheitskampf Ungarns:

Das Exekutivkomitee der ITF, versammelt vom 4. bis 6. November 1957 in London,

Gedenkt mit Stolz und in tiefer Trauer des heldenmütigen, von der gesamten Bevölkerung unterstützten nationalen Befreiungskampfes, der vor genau einem Jahr in Ungarn gekämpft wurde.

Der kurze, tragische Aufstand, der schliesslich von der militärischen Uebermacht der Sowjetunion im Blute ertränkt wurde, hat nicht nur das Gewissen der Welt wachgerüttelt, sondern ein für allemal den Beweis dafür erbracht, dass sich die Kommunisten ohne jede wie immer geartete Berechtigung als Fürsprecher der Völker Osteuropas betrachten und dass sie sich mit grösster Rücksichtslosigkeit über die elementarsten Menschenrechte hinwegsetzen.

Am Jahrestag dieser spontanen nationalen Freiheitsbewegung bringen wir den Ungarn, die so tapfer um die Verteidigung der Zivilisation kämpften, unsere uneingeschränkte Bewunderung zum Ausdruck und wir gedenken mit aufrichtiger Anteilnahme jener, die heute unter der abscheulichen Gewaltherrschaft leiden müssen, die ihrem Lande von ausländischen Truppen aufgezwungen wird. Wir sind überzeugt, dass sie sich nicht umsonst geopfert haben, denn sie haben der ganzen Welt bewiesen, dass selbst die brutalste Unterdrückung die Ideale der menschlichen Würde und der Gerechtigkeit nicht vernichten kann.

Im Namen der der ITF angeschlossenen Transportarbeiter, die bei der Unterstützung des Kampfes des ungarischen Volkes eine sehr wichtige Rolle gespielt haben, schliessen wir uns rückhaltlos den vom IBFG in dieser Woche organisierten Kundgebungen der Solidarität an. Wir wünschen und hoffen, dass die Zeit bald kommen möge, wo das ungarische Volk wieder frei sein wird. Die ITF verpflichtet sich, allen Bestrebungen zur Erreichung dieses Zieles ihre uneingeschränkte Unterstützung zu verleihen.