



## 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. 1

16. Januar 1958.

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.

ANLÄSSLICH DER ERSTEN AUSGABE DES PRESSEBERICHTES  
IM JAHRE 1958 WÜNSCHT DIE ITF ALLEN MITGLIEDSVER-  
BÄNDEN EIN GLÜCKLICHES UND ERFOLGREICHES NEUES JAHR.

-----  
I.T.F.



Japanreise der gemeinsamen  
Delegation der ITF und des  
IBFG

(ITF) Die aus den Kollegen Ray C. Coutts, Leiter der Regionalabteilung der ITF, und Victor Feather, stellvertr. Sekretär des britischen TUC

bestehende gemeinsame ITF-IBFG-Delegation ist von ihrer Reise nach Japan zurückgekehrt.

Am 3. Januar erstatteten die beiden Delegierten den Generalsekretären Becu und Oldenbroek auf einer gemeinsamen Konferenz des IBFG und der ITF am Sitze des IBFG in Brüssel einen mündlichen Bericht über die Ergebnisse der Reise. Der offizielle Bericht soll in den nächsten Tagen erscheinen.

Die Delegation, die am 18. November in Tokio eintraf, hatte eine offiziöse Erklärung über die Gegenstände der ins Auge gefassten Besprechungen mit prominenten Persönlichkeiten aus der japanischen Arbeiterbewegung abgegeben, sowie über Schwierigkeiten und Missverständnisse, die sie aus dem Wege zu räumen hoffte und hatte ihrer Anerkennung der Delegation von der Regierung und Arbeiterbewegung erwiesenen Entgegenkommens Ausdruck verliehen.

J.K.F. Jensen gestorben

des dänischen Eisenbahnerverbandes und langjähriges stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF, im Alter von 64 Jahren verschieden ist.

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF, dass Kollege J.K.F. Jensen, Generalsekretär

Kollege Jensen begann seine berufliche Laufbahn bei den dänischen Staatsbahnen im Jahre 1913 als Stationsarbeiter und wurde bald Sekretär der damaligen Gewerkschaft des Stationspersonals. Nach ihrer Auflösung wurde er Mitglied des Vorstandes der Sektion des Stationspersonals des dänischen Eisenbahnerverbandes, zu dessen Vorsitzenden er 1926 gewählt wurde. Zwei Jahre später erfolgte seine Wahl zum Vorsitzenden des gemeinsamen Sektionsausschusses und 1932 wurde er Mitglied des Hauptvorstandes der Gewerkschaft. 1938 wurde er in den Geschäftsführenden Ausschuss gewählt. In der gleichen Zeit rückte Kollege Jensen mehrfach in höhere Rangstufen auf und war zur Zeit seines Ablebens Werkmeister im Rangierdienst. 1944 wurde er als Nachfolger von Chr. Vejre Generalsekretär der Gewerkschaft.

Gemeinsam mit dem dänischen Eisenbahnerverband trauert die ITF um einen guten Freund und Kollegen.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

GdED fordert finanzielle und soziale Gleichstellung der Privateisenbahner

Eisenbahner Deutschlands (Mitglied der ITF). Es sei ein unmöglicher Zustand, dass die bei den Privatbahnen Beschäftigten in finanzieller und sozialer Hinsicht immer noch gegenüber den Bundesbahnern benachteiligt würden. Die kuriose Situation, dass die Bundesgesetzgebung den Privatbahnen zwar Tarifgebundenheit, Beförderungspflicht, verbilligten Berufsverkehr und Kriegsfolgelasten auferlege, bei finanziellen Schwierigkeiten aber die Länder zuständig seien, dürfe sich nicht zum Schaden der Arbeitnehmer auswirken. Die Besoldungsreform müsste endlich auch auf die bei den Privatbahnen Beschäftigten Anwendung finden. Ebenso sei eine Gleichstellung in der Altersversorgung unerlässlich.

(ITF) Umgehende Anhebung der Löhne und Gehälter der Privateisenbahner auf den Stand der Bundesbahnbesoldung fordert erneut die Gewerkschaft der

Der Arbeitgeberverband der nichtbundeseigenen Eisenbahnen hatte während ergebnislos gebliebener Verhandlungen am 13. Dezember 1957 in Hamburg diese Forderungen abgelehnt. Die GdED wird jedoch, wie der Hauptvorstand dieser Gewerkschaft mitteilt, auch weiterhin unnachgiebig für die finanzielle und soziale Gleichstellung der Privateisenbahner eintreten.

GROSSBRITANNIEN

Übereinkommen über den Einmann-Betrieb von Zügen mit Dieselantrieb

schen Transportkommission andererseits ist ein Einvernehmen über die Bemannung von Diesel- und dieselelektrischen sowie elektrischen Lokomotiven und Triebwagenzügen zustande gekommen.

(ITF) Zwischen dem Verband der Lokführer und Heizer (ASLEF) und dem Britischen Eisenbahnerverband (NUR) einerseits und der Briti-

Auf Grund dieses Übereinkommens werden Diesel- und elektrische Züge einschliesslich mit durchgehender Luftdruckbremse ausgerüstete Güterzüge ab 1. Januar 1958 einmännig betrieben, jedoch nur, wenn gewisse spezifische maximale Strecken und Fahrzeiten nicht überschritten werden.

Als Ausnahmen gelten: Personenzüge (einschliesslich Triebwagenzüge), werden zweimännig besetzt, wenn sie zwischen zwei Haltestellen planmässig ohne anzuhalten eine Entfernung von über 160 km zurücklegen oder ohne Anhalten über zwei Stunden zu fahren haben.

Für den Einmannbetrieb gilt eine Höchstgrenze von 200 Meilen (rund 320 km) oder 6 Stunden Fahrzeit je Arbeitsschicht.

Güterzüge (durchgehende Luftdruckbremse): Einmannbetrieb beschränkt auf 150 Meilen oder 6 Stunden je Dienstschicht.

Sie werden mit zwei Mann besetzt, wenn sie ohne anzuhalten fahrplanmässig über 75 Meilen (rund 120 km) zurücklegen bzw. über zwei Stunden zu fahren haben.

Während der Nacht werden Züge mit zwei Mann besetzt, die planmässig zwischen Mitternacht und 6 Uhr verkehren, sofern sie ihre Fahrzeit nicht zwischen Mitternacht und 1 Uhr morgens beenden, bzw. zwischen 5 Uhr und 6 Uhr morgens beginnen. Auf den letztgenannten Zügen findet der Einmannbetrieb Anwendung.

Bei Einmannbetrieb muss dem Fahrer zwischen der dritten und fünften Dienststunde eine Ruhepause von 30 Minuten gewährt werden, die im Dienstplan vorzusehen ist und während der er von jeder Dienstleistung befreit sein muss.

Ist ein zweiter Mann zur Wartung und Bedienung der Dampfheizungsanlage erforderlich, so wird zweimännig gefahren.

Die dienstplanmässige Einteilung eines Fahrers für Einmannbetrieb beinhaltet keinerlei Verpflichtung zum Kuppeln bzw. Loskuppeln von Zugeinheiten.

Diesel- und dieselelektrische bzw. elektrische Lokomotiven werden mit zwei Mann besetzt, wenn sie leer fahren (zwischen Betriebsschuppen und zwischen Rangierbahnhöfen und Personenhaltstellen, auf für durchgehenden Verkehr bestimmten Geleisen oder Quergeleisen im Stationsbereich und auf Geleisen, die eine Gruppe von Abstellgeleisen eines Rangierbahnhofes mit einer anderen verbinden). Mit Ausnahme des erstgenannten Falles kann der zweite Mann im Führerstand ein Zugbegleiter oder Rangierer sein.

Dieses Übereinkommen über den Einmannbetrieb von Diesel- und elektrischen Zügen zwischen der Britischen Transportkommission (die für den Betrieb der verstaatlichten Bahnen Grossbritanniens verantwortliche Körperschaft) und den beiden verantwortlichen Gewerkschaften (ASLEF und NUR, beide Mitglieder der ITF) stellt das Ergebnis von etwa 1 1/2 Jahre langen Verhandlungen dar.

Diese Frage wurde im Mai 1955 aktuell, als die Transportkommission Einzelheiten des von ihr ins Auge gefassten raschen Übergangs zum Diesel- und dieselelektrischen Betrieb bekanntgab. Bei Vershublokomotiven mit Dieselantrieb und elektrisch betriebenen Triebwagenzügen war der Einmannbetrieb bereits grundsätzlich anerkannt worden. Im Mai 1956 beantragte die Transportkommission ein neues Übereinkommen über den Einmannbetrieb von Diesel- und elektrischen Lokomotiven, mit Ausnahme gewisser Fernzüge. Sie vertrat die Auffassung, dass die Steuerung von Diesel- und elektrischen Lokomotiven im wesentlichen die gleiche sei wie die von Triebwagenzügen und sie demgemäss auf die gleiche Weise bemannt werden sollten.

Diese Vorschläge wurden von der Gewerkschaft abgelehnt und im Januar 1957 machte die Transportkommission Gegenvorschläge, indem sie wohl doppelte Bemannung während der Nacht bewilligen wollte, grundsätzlich jedoch weiterhin auf der einmännigen Besetzung bestand. Da bei den Verhandlungen, soweit sich ersehen liess, mit keinen weiteren Fortschritten gerechnet werden konnte, beantragte die Transportkommission die Ernennung eines aus Vertretern der beiden Gewerkschaften und der Transportkommission bestehenden Ausschusses. Dieser wurde im Juli 1957 eingesetzt und das gegenwärtige Abkommen stellt das Ergebnis der gemeinsamen Besprechungen über die von den drei Parteien unterbreiteten Vorschläge dar.

Eine der grössten Schwierigkeiten, die sich einer früheren Einigung entgegenstellten, bestand in der Lösung der Frage des Überflüssigwerdens von Personal und des Beförderungsstillstands infolge der Neuregelung der Bemannung der Lokomotiven und des allmählichen Übergangs zum Diesel- oder elektrischen Antrieb. Das Übereinkommen sieht vor, dass keine Entlassungen von Lokpersonal stattfinden dürfen, das infolge der Einführung des Einmannbetriebs überflüssig wird. Derartiges Personal wird, wo immer sich dies als möglich erweist, umgeschult, um ihm die erforderlichen Kenntnisse und berufliche Erfahrung zu vermitteln, damit seinem weiteren Aufstieg in höhere Verwendungsgruppen des Lokdienstes keine Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Das Übereinkommen sieht ferner eine entsprechende Entschädigung für Reiniger und Heizer vor. Die Letztgenannten und die zum Heizer beförderten Reiniger erhalten nach 15jähriger Dienstzeit den Lohn eines Lokführers im ersten Dienstjahr, nach 18 Jahren den Lohn eines Lokführers im zweiten Dienstjahr und nach 21 Jahren den Lohn eines Lokführers im dritten Dienstjahr.

Vorgesehen ist ferner die Ernennung eines aus Vertretern der Generaldirektion und der Vorstände der Gewerkschaften bestehenden ständigen Ausschusses mit der Aufgabe, die praktische Anwendung des Übereinkommens zu überwachen und etwaige sich daraus ergebende Differenzen zu regeln.

Die britischen Staatsbahnen beschäftigen rund 38 000 Lokführer und Fahrer, 33 000 Heizer und Fahrer/Assistenten und 12 000 Reiniger. Im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens befanden sich rund 700 Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb sowie Diesel- und elektrische Triebwagenzüge mit Einmannbetrieb im Einsatz. Bis 1961 sollen pro Jahr schätzungsweise 200 elektrische Lokomotiven und dieselelektrische Triebfahrzeuge für Fernzüge in Betrieb genommen werden. Der ursprüngliche Modernisierungsplan sah die Inbetriebnahme von 2 500 Triebfahrzeugen im Laufe von 15 Jahren vor. Nach Ablauf dieser Zeit werden, den derzeitigen Schätzungen zufolge, anstelle der zurzeit beschäftigten 80 000 Lokführer und Heizer rund 60 000 beschäftigt werden. Der Grossteil dieses Personalabbaues wird durch die Nichtersetzung von Arbeitnehmern, die die Altersgrenze erreicht haben, sowie durch Herabsetzung der Zahl der Neueinstellungen erreicht werden.

Die Frage des Einmannbetriebes von Diesel- und elektrischen Lokomotiven beschäftigt zurzeit viele unserer Mitgliedsverbände der Eisenbahner und in Anbetracht der Bedeutung, die dem zwischen den beiden Gewerkschaften der Eisenbahner und der Transportkommission unterzeichneten Abkommen zukommt, beabsichtigen wir, allen Mitgliedsverbänden der Eisenbahner eine Übersetzung des Wortlauts dieses Übereinkommens zu übermitteln (in deutscher, französischer und schwedischer Sprache).

#### INDIEN

Bevorstehende Verschmelzung von Gewerkschaften der Eisenbahner?

(ITF) Die der ITF angeschlossene Föderation der indischen Eisenbahner unterzeichnete vor kurzem einen Vertrag mit dem Gesamtverband

der indischen Eisenbahner, der eine Verschmelzung der beiden Organisationen vorsieht. Die Wahlen der Mitglieder der leitenden Gremien der neuen Organisation dürften bis 31. Juli 1958 endgültig abgeschlossen sein. Ein Übereinkommen über gemeinsame gewerkschaftspolitische Richtlinien war bereits im März 1956 getroffen worden, bei seiner Verwirklichung war man jedoch auf Schwierigkeiten gestossen.

Die beiden Organisationen haben beschlossen, einen gemeinsamen Verhandlungsausschuss zu ernennen, der sich in der Übergangsperiode mit der Behandlung von Beschwerden der Arbeitnehmer beschäftigen wird.

Kongress der Föderation  
der indischen Eisenbahner

14. und 15. Dezember in Jubbulpur stattfand, wohnte der Leiter der Regionalabteilung der ITF, Kollege Ray G. Coutts, bei, der dem Kongress die Grüsse der ITF übermittelte.

Kollege Coutts hatte seine Rückreise aus Japan unterbrochen, um dem Kongress beizuwohnen und er besprach mit einer Reihe von führenden Persönlichkeiten der indischen Organisationen der Eisenbahner Fragen von gemeinsamem Interesse. Er hielt sich vom 12. bis 19. Dezember in Indien auf.

SCHWEDEN  
Verzögerung der Regelung der  
Altersversicherung des Per-  
sonals öffentlicher Dienste

in den Kreisen der schwedischen Gewerkschaftsbewegung. Diese Frage, von der viele schwedische Eisenbahner als Arbeitnehmer der verstaatlichten Eisenbahnen urmittelbar berührt werden, hätte, wie es heisst, längst geregelt werden können, und das Argument, dass eine endgültige Regelung vom Ergebnis von Besprechungen auf parteipolitischer Ebene abhängig sei, wird als nicht stichhaltig bezeichnet.

USA  
Beträchtliche Lohnerhöhungen  
bei der Neuyorker Untergrund-  
bahn

Tarifvertrags mit zweijähriger Geltungsdauer eine Pauschalerhöhung der Löhne des Personals der Neuyorker Untergrundbahn von 32 1/2 Cents pro Stunde durchgesetzt. Ausser dieser Lohnerhöhung wird dem Personal in Zukunft der erste Tag einer krankheitsbedingten Abwesenheit bezahlt und Arbeitnehmer mit 20jähriger Dienstzeit erhalten eine vierte Urlaubswoche mit Fortzahlung des Lohnes. Der frühere Urlaubsanspruch belief sich auf drei Wochen.

Durch diese Lohnerhöhungen erhöht sich der Lohn eines Fahrers dieses Jahr auf \$ 2,47 pro Stunde und 1959 um weitere 10 Cents. Arbeiter im Stationsdienst erhalten dieses Jahr einen Lohn von \$ 1,94 1/2 und nächstes Jahr einen solchen von \$ 2,04 1/2.

Vor der Unterzeichnung des neuen Tarifvertrages hatte sich der Transportarbeiterverband veranlasst gesehen, dem Arbeitgeber, der Neuyorker Transit Authority, mit einem Streik zu drohen, falls er sein ursprüngliches Angebot einer Lohnerhöhung um 15 1/2 Cents pro Stunde nicht erhöhte.

Bevorstehender Streik im  
Oberbauinstandhaltungsdienst?

schlossenen US Railway Labor Executives' Association) eine Streikabstimmung unter seinen Mitgliedern, um die Eisenbahnverwaltungen zu zwingen, Verhandlungen über den von der Gewerkschaft entworfenen Plan zur Stabilisierung der Beschäftigungsverhältnisse im Oberbauinstandhaltungsdienst in die Wege zu leiten.

Der Verband hatte voriges Jahr eine Reihe von Vorschlägen ausgearbeitet, unter denen vor allem ein Antrag auf Beratungen mit der Gewerkschaft vor der Einföhrung neuer Einrichtungen und angemessene Abgeltung überflüssig werdender Arbeitnehmer zu erwähnen ist. In Vorbereitung dieses Projektes hatte der Verband ausserdem unparteiische Sachverständige mit

(ITF) Dem zweiten jährlichen Kongress der der ITF angeschlossenen Föderation der indischen Eisenbahner, der am

14. und 15. Dezember in Jubbulpur stattfand, wohnte der Leiter der Regionalabteilung der ITF, Kollege Ray G. Coutts, bei, der dem Kongress die Grüsse der ITF übermittelte.

(ITF) Die beträchtliche Verzögerung der Verhandlungen über die Altersversicherung des Personals öffentlicher Dienste verursacht grosse Beunruhigung

in den Kreisen der schwedischen Gewerkschaftsbewegung. Diese Frage, von der viele schwedische Eisenbahner als Arbeitnehmer der verstaatlichten Eisenbahnen urmittelbar berührt werden, hätte, wie es heisst, längst geregelt werden können, und das Argument, dass eine endgültige Regelung vom Ergebnis von Besprechungen auf parteipolitischer Ebene abhängig sei, wird als nicht stichhaltig bezeichnet.

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband hat mittels eines am 31. Dezember ausgehandelten

Tarifvertrags mit zweijähriger Geltungsdauer eine Pauschalerhöhung der Löhne des Personals der Neuyorker Untergrundbahn von 32 1/2 Cents pro Stunde durchgesetzt. Ausser dieser Lohnerhöhung wird dem Personal in Zukunft der erste Tag einer krankheitsbedingten Abwesenheit bezahlt und Arbeitnehmer mit 20jähriger Dienstzeit erhalten eine vierte Urlaubswoche mit Fortzahlung des Lohnes. Der frühere Urlaubsanspruch belief sich auf drei Wochen.

Durch diese Lohnerhöhungen erhöht sich der Lohn eines Fahrers dieses Jahr auf \$ 2,47 pro Stunde und 1959 um weitere 10 Cents. Arbeiter im Stationsdienst erhalten dieses Jahr einen Lohn von \$ 1,94 1/2 und nächstes Jahr einen solchen von \$ 2,04 1/2.

Vor der Unterzeichnung des neuen Tarifvertrages hatte sich der Transportarbeiterverband veranlasst gesehen, dem Arbeitgeber, der Neuyorker Transit Authority, mit einem Streik zu drohen, falls er sein ursprüngliches Angebot einer Lohnerhöhung um 15 1/2 Cents pro Stunde nicht erhöhte.

(ITF) Wie verlautet, beabsichtigt der Verband des Oberbauinstandhaltungspersonals (Mitgliedsverband der der ITF ange-

schlossenen US Railway Labor Executives' Association) eine Streikabstimmung unter seinen Mitgliedern, um die Eisenbahnverwaltungen zu zwingen, Verhandlungen über den von der Gewerkschaft entworfenen Plan zur Stabilisierung der Beschäftigungsverhältnisse im Oberbauinstandhaltungsdienst in die Wege zu leiten.

Der Verband hatte voriges Jahr eine Reihe von Vorschlägen ausgearbeitet, unter denen vor allem ein Antrag auf Beratungen mit der Gewerkschaft vor der Einföhrung neuer Einrichtungen und angemessene Abgeltung überflüssig werdender Arbeitnehmer zu erwähnen ist. In Vorbereitung dieses Projektes hatte der Verband ausserdem unparteiische Sachverständige mit

einer gründlichen Prüfung der betriebswirtschaftlichen Aspekte des von ihm als "katastrophal" bezeichneten Personalabbaus im Instandhaltungsdienst beauftragt.

Der Präsident des Verbandes des Personals im Instandhaltungsdienst, Tom Carroll, bemerkte hierzu: "Wir bemühen uns seit über sieben Monaten, die Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, den chaotischen Beschäftigungsverhältnissen auf irgend eine Weise ein Ende zu bereiten. Bisher sind wir mit allen unseren Anregungen auf den entschiedenen Widerstand der Arbeitgeber gestossen."

### ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

#### GROSSBRITANNIEN

Abstimmung über Vorschlag zur Beilegung des Lohnkonflikts bei den Londoner Autobusbetrieben

(ITF) Wie verlautet, soll eine Untersuchungskommission eingesetzt werden, mit der Aufgabe, die festgefahrenen Verhandlungen über die Lohnforderungen des Londoner Autobuspersonals wieder in Gang zu

bringen.

Dieses Projekt beruht auf einer Anregung des Sonderbeauftragten des Arbeitsministeriums, Sir Wilfred Neden, und ist vom Verhandlungsausschuss des Autobuspersonals und der Führung des Transportarbeiterverbandes gutgeheissen worden. Seine Verwirklichung hängt jedoch noch vom Beschluss einer auf den 17. Januar anberaumten Delegiertenkonferenz ab.

Die Untersuchungskommission soll aus einem unparteiischen Vorsitzenden und Vertretern des Transportarbeiterverbandes und der Arbeitgeber (London Transport) bestehen. Bei etwaigen Empfehlungen dieser Kommission würde es sich nicht um einen schiedsgerichtlichen Entscheid handeln, sondern lediglich um einen Versuch, beiden Vertragspartnern die Wiederaufnahme direkter Verhandlungen zu erleichtern.

### PERSONAL DER BINNENSCHIFFFAHRT

#### BELGIEN

Lohnerhöhungen im Schlepp- und Bergungsdienst

(ITF) Das bei dem grossen belgischen Schlepp- und Bergungsunternehmen "Union de Remorquage et de Sauvetage" beschäftigte Personal erhielt mit

Wirkung vom 1. Dezember 1957 eine 2 1/2%ige Erhöhung seiner Entlohnung sowie eine Neujahrzulage, die sich zwischen Bfrs. 1 000 (nach 1-5jähriger Beschäftigungsdauer) und Bfrs. 3 500 nach 30jähriger oder längerer Beschäftigungsdauer bewegt. (Bfrs. 140 = £ 1.)

Witwen von Arbeitnehmern dieses Unternehmens haben ebenfalls Anspruch auf die Neujahrzulage.

Als Beispiele der zurzeit in Antwerpen und Terneuzen bezahlten monatlichen Löhne (in belg. Frs.) können gelten:

Schiffsführer Bfrs. 8 372 (Überstundenentlohnung Bfrs. 58), Steuerleute Bfrs. 6 564 (Bfrs. 44), Maschinisten Bfrs. 7 802 (Bfrs. 54), Vollmattrosen Bfrs. 6 036 (Bfrs. 42), Leichtmattrosen Bfrs. 5 996, Heizer 1. Klasse Bfrs. 6 320 (Bfrs. 44), Heizer 2. Klasse Bfrs. 5 996 (Bfrs. 42).

### HAFENARBEITER

#### KENYA

Schiedsgerichtsentscheid zugunsten der Hafendarbeiter von Mombasa

(ITF) Auf Grund eines Entscheids des Schiedsgerichts, das sich vor kurzem mit den Forderungen der Hafendarbeiter von Mombasa nach höheren Löhnen und besseren Arbeitsbedingungen beschäftigte, erhalten sie



eine 5%ige Erhöhung ihrer Löhne, 4 weitere Urlaubstage pro Jahr (Gesamturlaubsanspruch 18 Tage) und eine Erhöhung des garantierten Schichtlohns, durch die alle Hafendarbeiter, für die Arbeit vorhanden ist, nunmehr einen garantierten Lohn in Höhe von 5/8 des normalen Schichtlohns erhalten (früher die Hälfte). Die Hafendarbeiter vertritt der der ITF angeschlossene Hafendarbeiterverband, und in Vertretung der Interessen dieser Organisation vor dem Schiedsgericht war der Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes, Tom Mboya, erschienen.

#### NIEDERLANDE

##### Höhere Löhne und Verkürzung der Arbeitszeit der Hafendarbeiter

(ITF) Auf Grund eines neuen Kollektivvertrages, der auf einer Versammlung der in den Hafendarbetrieben tätigen Mitglieder des

der ITF angeschlossenen Transportdarbeiterverbandes am 5. Januar durch Mehrheitsbeschluss gutgeheissen wurde, erhöhen sich die Stundenlöhne der Amsterdamer Hafendarbeiter um fast 5 %.

Der gleiche Vertrag sieht eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 auf 45 3/4 Stunden vor.

Niederländischen Pressemeldungen zufolge hat der Sekretär der Hafendarbeitersektion der Gewerkschaft, Kollege R. Laan jr., erklärt, dass der Arbeitstag auf Grund einer Vereinbarung mit den Arbeitgebern anstatt um 7.30, um 8 Uhr beginnen und um 17 Uhr enden werde (am Samstag um 12.30).

Ferner bemerkte Kollege Laan, dass die Arbeitswoche als erster Schritt auf dem Wege zur allgemeinen Einführung der 44-Stundenwoche in den niederländischen Hafendarbetrieben betrachtet werden könne.

Der neue Kollektivvertrag bedarf noch der Zustimmung der auf freiwilliger Zusammenarbeit der Arbeitnehmer und Arbeitgeber beruhenden Beratenden Wirtschaftskammer. Man rechnet mit seinem Inkrafttreten am 13. Januar.

#### SEELEUTE

#### FRANKREICH

##### Neuer Tarifvertrag in der Handelsmarine

(ITF) Mit Wirkung vom 1. November 1957 ist ein neuer Tarifvertrag in Kraft getreten, durch den die

Heuern der Offiziere und Mannschaften der französischen Handelsmarine neu geregelt werden. Er sieht eine Erhöhung der Heuern um insgesamt 11% vor, 4 % davon vorbehaltlich der Verabschiedung eines Gesetzes über die Neuregelung der Arbeitszeit der Seeleute.

Der Gesetzentwurf, mit dem sich das Parlament zurzeit beschäftigt, sieht vor, dass "die Arbeitszeit auf Schiffen der Handels- und Fischereiflotte 40 Stunden pro Woche beträgt", dass jedoch die 48-Stundenwoche "in Anbetracht der mit der Schifffahrt zwangsläufig verbundenen besonderen Erfordernisse" nach wie vor in Kraft bleiben würde, wobei für die "zusätzlichen" acht Stunden ein 25%iger Zuschlag gewährt und mit den Grundheuern zusammengelegt werden würde. Im Gegensatz zu den kommunistischen und konfessionellen Organisationen setzen sich die Force Ouvrière-Föderation der Seeleute und Offiziere (Mitgliedsverbände der ITF) für die in der übrigen französischen Wirtschaft normalerweise übliche echte 40-Stundenwoche ein und haben sich beharrlich geweigert, einer Vereinbarung zuzustimmen, die eine anderweitige Regelung beinhaltet. Aus diesem Grunde haben sie dem neuen Tarifvertrag ihre offizielle Zustimmung verweigert.

Nachstehend führen wir einige Beispiele der neuen Heuern an. Massgebend für ihre Berechnung sind 3 Zonen, nämlich Zone 1 (Küstennahverkehr, einschliesslich Algerien, Tunis und Marokko), Zone 2 (internationaler Küstenverkehr) und Zone 3 (Grosse Fahrt). (2 l. = Frs. 1 176.)

(a) Deckoffiziere und Ingenieure

Monatliche Grundheuern

Zone 1

	<u>Frachter</u>	<u>Fahrgastschiffe</u> (über 8 000 t.)
	Frs.	Frs.
Kapitän	80 130	113 730
1. Ingenieur	72 030	101 380
2. Offizier oder Ingenieur	58 860	72 210
3. Offizier oder Ingenieur	43 560	43 560

Zone 2

Kapitän	83 340	120 090
1. Ingenieur	74 940	108 120
2. Offizier oder Ingenieur	60 930	75 750
3. Offizier oder Ingenieur	45 300	45 300

Zone 3

Kapitän	103 950	136 710
1. Ingenieur	93 510	123 060
2. Offizier oder Ingenieur	74 790	84 750
3. Offizier oder Ingenieur	57 720	57 720

(Alle vorerwähnten Heuern erhöhen sich bei Tankern um 10% und die Heuern auf Schiffen für Massenladungen liegen in Zonen 1 und 2 etwas höher.)

Zulagen

(1) Patentzulage (monatlich): Kapitän (Grosse Fahrt), Ingenieur (1. Klasse), Zahlmeister, Schiffsarzt: Frs. 10 000.

(2) Dienstalterszulage für Personal mit Patent (monatlich):  
Kapitän (Grosse Fahrt), Ingenieur (1. Klasse), Zahlmeister, Schiffsarzt: Frs. 728 im ersten Dienstjahr, mit jährlichen Erhöhungen bis auf Frs. 15 162 im 25. Dienstjahr. Kapitän, Ingenieur (2. Klasse), Offiziere: Frs. 333 - 13 185.

Übriges Personal: Frs. 491 - 10 235.

(3) Verpflegungszulage: Frs. 933 pro Tag.

(4) Vergütung für Mehrarbeit (Personal mit Patent, mit Ausnahme von Kapitanen und Ersten Ingenieuren): 25 % der Grundheuer plus Patentzulage.

(5) Vergütung für Mehrarbeit (Kapitäne und Erste Ingenieure): 25 % der Grundheuer, plus Dienstalterszulage für Personal mit Patent.

(b) Funkoffiziere

Monatliche Grundheuern

	<u>Zonen 1 und 2</u>	<u>Zone 3</u>
	Frs.	Frs.
Erster Funk-Offizier (Fahrgastschiffe)	55 030	69 730
Funker (1. Klasse)	47 070	53 430
Funker (2. Klasse)	45 300	53 400

Zulagen: Patentzulage Frs. 10 000 im Monat (1. Klasse) und Frs. 6 000 (2. Klasse, Dienstalterszulage, sonstiges Personal mit Patent, Frs. 728-15 162 (1. Klasse) und Frs. 633-13 185 (2. Klasse).



Verpflegungszulage: Frs. 950 im Tage.

(c) Mannschaften

Nachstehend die neuen monatlichen Heuern (1) und neue Mehrarbeitsvergütung pro Stunde (2) für Mannschaften an Deck und im Maschinenraum:

	<u>Zone 1</u>		<u>Zone 2</u>		<u>Zone 3</u>	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
	<u>Frs.</u>		<u>Frs.</u>		<u>Frs.</u>	
Bootsmann	34 680	251	36 420	263	41 520	300
Pumpenmann auf Tankern) Schiffszimmermann 1. Kl.)	33 420	242	35 160	254	39 960	288
Vollmatrose	30 360	219	30 360	219	33 780	243
Leichtmatrose) Schmierer )	28 920	209	28 920	209	31 920	230
Heizer 1. Kl.	33 420	242	35 160	254	39 960	288
Heizer	30 300	219	30 300	219	34 380	248
Schiffsjunge	14 580	105	16 110	116	19 350	140

Verpflegungszulage: Frs. 700 im Tage.

KANADA

Karibische Gewerkschaften  
solidarisch im Konflikt mit  
"Canadian National Steam-  
ships Company".

(ITF) Der Streik der kanadischen Mitglieder der Seafarers' International Union of North America (Mitgliedsverband der ITF) gegen die in staatlichem Besitz befindliche "Canadian National Steamships

Company" dauert an. Der Verband hatte die ITF ersucht, auf internationaler Ebene Massnahmen zu ergreifen, um die Reederei zu verhindern, nach der Übertragung der Registrierung ihrer Schiffe von Kanada nach Trinidad, Streikbrecher anzuwerben. Gewerkschaften der Seeleute aus vielen Teilen der Welt haben den Kanadischen Seeleuten ihren Beistand zugesichert.

Der Sekretär der karibischen Abteilung des IBFG hat die Erklärung abgegeben, dass die SIU mit der "rückhaltlosen Solidarität" der dortigen Gewerkschaften rechnen könne. Wie er mitteilt, wurden die Seeleute aus Jamaika, die die "Canadian National Steamships Company" auf dem Luftwege nach Kanada befördern wollte, um ihre durch den Streik stillgelegten Schiffe zu bemannen, angemustert, bevor sich die Gewerkschaftsbewegung in Jamaika ein klares Bild vom Sachverhalt machen konnte. Diese Seeleute wurden auch in der Tat heimgeschafft, als die Reederei einsah, von welchen Folgen ihre provozierende Haltung begleitet sein würden. Der Arbeiterverband von Jamaika gehört zu den Gewerkschaften, die sich mit dem amerikanischen Seeleuteverband in dem Konflikt solidarisch erklärt haben, der entstand, als die Reederei einsah, von welchen Folgen ihre provozierende Haltung begleitet sein würden. Der Arbeiterverband von Jamaika gehört zu den Gewerkschaften, die sich mit dem amerikanischen Seeleuteverband in dem Konflikt solidarisch erklärt haben, der entstand, als die Reederei eine zufriedenstellende Regelung der Heuerforderungen der kanadischen Seeleute verweigerte.

IRISCHE REPUBLIK

Aufnahme von Verhandlungen  
über "Waffenstillstand" in  
der Schifffahrt

(ITF) Zwischen dem irischen Seefahrer-  
arbeiterverband und den Reedern  
haben Verhandlungen über einen  
"Waffenstillstand" in dem Konflikt

begonnen, der durch die Anerkennung eines neugegründeten irländischen Seeleuteverbandes durch die Reeder entstanden war. Den Vorsitz der

Verhandlungen führt ein Beauftragter des Ministeriums für Handel und Gewerbe. Wir hoffen, in der nächsten Ausgabe des Presseberichts über die weitere Entwicklung berichten zu können.

Der Konflikt begann, als die Reeder plötzlich bekanntgaben, dass sie dem neuen Verband ausschliessliche Vertretungsbefugnisse eingeräumt hätten und die Beziehungen zum irländischen Verband der Seeleute und Hafentarbeiter, der seit Jahren als Vertretungsbefugtes Organ der irländischen Seeleute anerkannt war, abzubrechen beabsichtigten. Der erste Schritt der Reeder bestand in der Entlassung von Mitgliedern des Verbandes der Seeleute und Hafentarbeiter. Ferner begannen sie, Seeleute unter Druck zu setzen, um sie zu veranlassen, der neugegründeten Organisation beizutreten.

Als Vergeltungsmassnahme rief der Verband der Seeleute und Hafentarbeiter seine in den Hafenbetrieben beschäftigten Mitglieder zu einem Boykott der Schiffe der irischen Reeder auf, der zur Folge hatte, dass viele dieser Schiffe nunmehr stillgelegt sind. Die ITF, die von ihrem irischen Mitgliedsverband von diesem Konflikt in Kenntnis gesetzt worden war, benachrichtigte andere Mitgliedsverbände und appellierte um ihren Beistand.

### HOCHSEEFISCHER

#### JAPAN

#### Übereinkommen über Entlassung verhafteter Fischer

Vereinbarung über die Freilassung der in Südkorea in Haft befindlichen japanischen Fischer zustande gekommen ist. Die äusserst bedauernswerte Lage dieser Fischer bildet seit mehreren Jahren den Gegenstand von Interventionen der ITF und des IBFG. In seinem Telegramm bringt Kollege Kageyama "im Namen der Fischer und ihrer Familien den aus tiefstem Herzen kommenden Dank" für diese Bemühungen zum Ausdruck.

(ITF) Im Sekretariat der ITF ist soeben ein Telegramm von Kollege Kageyama vom japanischen Seeleuteverband eingetroffen, in dem er mitteilt, dass eine

Wir hoffen, in einer späteren Ausgabe des Presseberichtes weitere Einzelheiten dieses Abkommens mitteilen zu können.

### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

#### USA

#### ALPA unterzeichnet neuen Tarifvertrag mit "Braniff Airways"

Luftverkehrslinie bedient lateinamerikanische Strecken, sowie interne Kurse in den USA.

Auf Grund des neuen Vertrages erhält ein Flugkapitän ein monatliches Grundgehalt von \$ 183,33 (erstes Jahr) bis \$ 316,67 (9. Jahr und darüber). Die Berechnung der Dienstzeit, auf die sich das Gehalt stützt, beginnt im Zeitpunkt der Erteilung des Befähigungsnachweises als Pilot.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der amerikanischen Verkehrspiloten hat vor kurzem einen neuen Tarifvertrag mit "Braniff Airways" unterzeichnet. Diese

Zusätzlich zum Grundgehalt erhält der Kapitän eine stündliche Flugdienstzulage, die sich nach der Geschwindigkeit des Flugzeuges richtet und auch davon abhängt, ob bei Tag (6 bis 18 Uhr) oder bei Nacht geflogen wird. Sie schwankt zwischen \$ 5 (bei Tag mit Flugzeugen unter 200 km/St.) und \$ 10,50 (Nachtflüge mit Maschinen mit einer Geschwindigkeit von 520 bis 560 km/St.).

Das dritte Gehaltselement ist die "stündliche Bruttogewichtszulage", die 2 Cents pro 1 000 Pfund des im Flugtauglichkeitszeugnis festgesetzten maximalen Bruttogewichtes je geflogene Stunde ausmacht. Auf Maschinen des Typs DC-3 beträgt sie \$ 0,50 pro Stunde. Schliesslich hat der Kapitän noch Anspruch auf eine "Meilenzulage" in Höhe von 1 1/2 Cents je Meile für die ersten 22 000 Meilen und 3 Cents je weitere

Meile. Er erhält eine garantierte monatliche Mindest-Flugdienstzulage für 60 Stunden je Stunde bezogen auf Bruttogewicht und zur Hälfte Tag- und zur Hälfte Nachtdienst auf dem Flugzeugtyp, auf dem er normalerweise beschäftigt ist, sowie Meilenzulage).

Das monatliche Gehalt eines Ersten Offiziers beträgt \$ 425 im ersten Jahre der Beschäftigung und \$ 500 im zweiten. Vom dritten Jahre ab hat er Anspruch auf die verschiedenen Flugdienstzulagen und das Grundgehalt sinkt auf \$ 216,67 im Monat. Die Höhe der Flugdienstzulage vom dritten bis zum siebten Jahre (auf allen Flugzeugtypen, mit Ausnahme des Typs DC-3) beträgt 50 % der eines Flugkapitäns, im achten Jahre 51 % und im neunten und den darauffolgenden Jahren 52 %. Bei Beschäftigung auf dem Typ DC-3 liegen diese Beträge in den späteren Dienstjahren etwas höher. Ausserdem haben die Ersten Offiziere Anspruch auf Entlohnung für 60 garantierte Flugstunden im Monat.

Die Zweiten Offiziere beziehen das gleiche Grundgehalt wie die Ersten Offiziere, ihre Flugdienstzulage beträgt jedoch 34 % der eines Flugkapitäns. Auch sie haben Anspruch auf garantierte Entlohnung für 60 Flugstunden.

Auf den internationalen Kursen erhält der Flugkapitän für jede ausserhalb der Vereinigten Staaten geflogene Stunde zusätzliche \$ 2,50, einerlei ob er bei Tag oder Nacht fliegt. Erste und Zweite Offiziere erhalten zusätzliche \$ 1,50.

Piloten mit weniger als elfjähriger Dienstzeit auf internen Kursen haben Anspruch auf 14 Urlaubstage im Jahre und auf eine Urlaubszulage, zu der ein anteilmässig errechneter Teil der verschiedenen Flugdienstzulagen zählt. Bei elfjähriger oder längerer Dienstzeit erhöht sich der Urlaubsanspruch und beträgt bei 15jähriger oder längerer Dauer der Beschäftigung insgesamt 21 Tage. Dauernd im Auslande beschäftigte Piloten haben Anspruch auf einen Urlaub, dessen Dauer 2 1/2 Tage je Monat der Beschäftigung ausmacht.

Der Vertrag kann zum ersten Male auf den 8. März 1959 gekündigt werden. Neue Tarifverträge auf ähnlicher Basis sind auch mit den "Capital Airlines" und den "United Air Lines" ausgehandelt worden.

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sitzung des Exekutivkomitees	Athen	17. - 20. März 1959
25. Kongress der ITF	Amsterdam	23. Juli bis 1. August 1959