



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. 3

15. Februar 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.

I. T. F.

Bericht über die Japanreise der
gemeinsamen Delegation der ITF
und des IBFG

(ITF) Anfang 1957 kam es bei den Japanischen Staatsbahnen während der Arbeitszeit zu Arbeitsniederlegungen und Demon-

strationen des Personals als Protest gegen die von der Regierung ergriffenen Massnahmen, mit denen sie sich über einen angeblich bindenden Schiedsspruch zur Regelung der Lohnforderungen der Eisenbahner hinwegsetzte.

Die Eisenbahnverwaltung beantwortete diese Demonstrationen mit Entlassungen einer grossen Zahl der Gewerkschaftsführer der Eisenbahner mit der Begründung, dass sie sich einer "illegalen" Vorgangsweise schuldig gemacht hätten, indem sie gegen das Gesetz über die Arbeitsbeziehungen bei Unternehmen der öffentlichen Hand verstossen hätten, das Streiks bei Betrieben in staatlichem Besitz verbietet. Als die entlassenen Gewerkschaftsführer weiterhin ihren gewerkschaftlichen Aufgaben nachgingen, berief sich die Regierung auf einen weiteren Paragraphen des gleichen Gesetzes, der vorsieht, dass einer Gewerkschaft nur Arbeitnehmer des Unternehmens angehören dürfen, für das die Gewerkschaft zuständig ist, und dass nur derartiges Personals zur Vertretung der Interessen der Arbeitnehmer befugt sei. Da die Gewerkschaftsführer der Eisenbahner - wie die Regierung argumentierte - infolge ihrer Entlassung aus dem Eisenbahndienst nicht mehr das Recht hätten, ihrer Gewerkschaft anzugehören, würde die Regierung die Vertretungsbefugnisse der Gewerkschaften erst wieder anerkennen, bis eine neue Führung gewählt worden sei.

Auf Ansuchen der japanischen Gewerkschaften begab sich eine gemeinsame Delegation der ITF und des IBFG am 18. November 1957 auf dem Luftwege nach Tokio, um die Ursachen dieses Widerspruchs zwischen einer theoretisch liberalen Verfassung und Gewerkschaftsgesetzgebung einerseits und einer offensichtlich willkürlichen und diskriminierenden Einschränkung der Rechte der Arbeitnehmer von Betrieben der öffentlichen Hand andererseits zu untersuchen.

Die aus den Kollegen Ray C. Coutts, Leiter der Regionalabteilung der ITF, und Victor Feather, Stellvertretender Generalsekretär des T.U.C. bestehende Delegation hatte eine sehr grosse Anzahl von Unterredungen mit Vertretern der Arbeitnehmerschaft, der Eisenbahnverwaltung und der Regierung, sowie mit unparteiischen Stellen über die zur Debatte stehenden Probleme. Der Bericht der Delegation, der sich auf diese Unterredungen stützt, betont die folgenden vier Punkte:

Erstens wird die Tatsache unterstrichen, dass die in der Gesetzgebung verankerte Verweigerung des Rechts von Arbeitern in lebenswichtigen Diensten, sich des Streiks, der Langsamarbeit oder ähnlicher gewerkschaftspolitischer Massnahmen zu bedienen, mit verfassungsmässig festgelegten Bestimmungen, durch die das Recht der Gewerkschaften auf kollektive Vorgangsweise anerkannt wird, unvereinbar sei. Obwohl der Bericht anerkenne, dass das Interesse und die Wohlfahrt der Allgemeinheit auf entsprechende Weise geschützt werden müssen, was übrigens auch von den Japanern anerkannt wird, verweist er auf die Möglichkeit, dies auf andere Weise zu bewerkstelligen und betont, dass am Recht des Arbeitnehmers, in letzter Instanz die Arbeit niederzulegen, nicht gerüttelt werden dürfe.

Der Bericht erhebt ferner nachdrücklich Einspruch gegen die gesetzlich begründete Beschränkung der Zugehörigkeit von Gewerkschaften in Betrieben der öffentlichen Hand auf das Personal des betreffenden Unternehmens, sowie gegen die Bestimmung, dass die Funktionäre derartiger Gewerkschaften gleichzeitig Arbeitnehmer eines solchen Unternehmens sein müssen. Es wird betont, dass es sich hier um eine offenkundige Verletzung der Bestimmungen der Konvention No. 87 der IAO über die Koalitionsfreiheit handelt, zu deren Beachtung die japanische Regierung insbesondere in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Verwaltungsrates des IAA moralisch verpflichtet sei. Mit dieser Beschränkung soll angeblich das Uebergreifen totalitärer Ideologien auf die Gewerkschaftsbewegung verhindert werden, der Bericht betont jedoch, dass die Auswirkungen einer derartigen Politik das genaue Gegenteil bezwecken könnten, nämlich die Vernichtung des nachhaltigsten Schutzes vor totalitären Einflüssen, einer starken, freien, demokratischen Gewerkschaftsbewegung.

Die gemeinsame Delegation kritisiert weiterhin das derzeit übliche Schiedsgerichtverfahren zur Regelung von Konflikten in Betrieben der öffentlichen Hand, dessen Wirksamkeit "sehr zu wünschen übrig" liesse, und befürwortet dringend eine Anpassung dieses Schiedsgerichtverfahrens an die allgemein üblichen internationalen Normen. Gegenwärtig, erklärt die Delegation, sei ein Schiedsgerichtentscheid nur für die Arbeitnehmer bindend. Die Regierung, d.h. der Arbeitgeber, muss sich dem Schiedsgerichtentscheid nur fügen wenn er vom Parlament anerkannt wird.

Schliesslich wird im Bericht der Delegation eine Wiederaufnahme des gegen eine Reihe von Eisenbahnern im vorigen Jahre eingeleiteten Disziplinarverfahrens gefordert. Der Bericht verweist auf den Umstand, dass sich die Beziehungen zwischen Eisenbahnern und Verwaltung in der letzten Zeit gebessert hätten und dass eine Ueberprüfung der Disziplinar-massnahmen einen weiteren Beitrag zu einem dauernden Arbeitsfrieden darstellen würde.

Änderung der Adresse des mexikanischen Büros der ITF

Adresse übersiedelt:

(ITF) Das in Mexico-City eingerichtete Regionalbüro der ITF für Lateinamerika ist an die folgende

Av. Morelos 20, Desp. 504, Mexico D.F.

A L L G E M E I N E S

SPANIEN

18 Jahre Gefängnis für Autobus-
boykott

(ITF) 6 Führer des Boykotts der öffentlichen Verkehrsbetriebe von Madrid im vergangenen Frühjahr sind soeben zu

Gefängnisstrafen verurteilt worden, die sich zwischen 8 und 18 Jahren bewegen. Die von einem geheimen Militärgericht verhängten Urteile bedürfen noch der Bestätigung durch den Oberbefehlshaber für das Gebiet von Madrid.

Der Boykott, für den die Angeklagten verantwortlich gemacht wurden, wurde im vergangenen Frühjahr als Protest gegen eine von den Städtischen Behörden von Madrid angekündigte 50 %-ige Erhöhung der Fahrpreise organisiert. Die Strenge der Urteile, die über die Angeklagten verhängt wurden, die "der Anstiftung zum Streik und der Verteilung von kommunistisch inspiriertem Propagandamaterial" schuldig befunden worden waren, ist symptomatisch für die Panikstimmung, die sich der Diktatur bemächtigt, sobald sich die ersten Anzeichen irgendeiner Volksbewegung bemerkbar machen. Die Demonstration der Machtmittel, zu denen die Behörden aus derartigen Anlässen Zuflucht nehmen, und die Schärfe der über die "Rädelsführer" verhängten Urteile liefern den klaren Beweis dafür, falls es eines solchen noch bedarf, dass das gegenwärtige Regime in Spanien sich auf die Anwendung von Gewalt stützt und nicht auf die Zustimmung des Volkes.

Was die "kommunistisch inspirierte" Propaganda betrifft, bedürfen die Gegner der Diktatur Francos keiner wie immer gearteten Anregung von Seiten einer Diktatur einer anderen Schattierung und stützen sich auch tatsächlich nicht darauf. Sowohl innerhalb Spaniens als auch ausserhalb, d.h. unter jenen die ins Exil gingen, nachdem Franco das Land in einen Bürgerkrieg gestürzt hatte, besitzt der demokratische Gedanke genug Anhänger, die keiner anderen Inspiration oder Unterstützung bedürfen als jene, die ihrer eigenen tiefverwurzelten Ueberzeugung entspringen. Wenn hier mit der Bezeichnung dieser Opposition als "kommunistisch inspiriert" die Aufmerksamkeit von den Mängeln einer Diktatur auf die einer anderen abgelenkt werden soll, mögen sich dadurch die einen oder anderen, denen das Wohl des ganzen Landes am Herzen liegt, verwirren lassen, am wahren Charakter des harten Kerns des demokratischen Widerstandes gegen die derzeitigen Herrscher des Landes ändert sich dadurch jedoch nichts.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

INTERNATIONAL

Polen ratifiziert Konvention über
soziale Sicherheit von Transportarbeitern

(ITF) Wie die IAO mitteilt, hat Polen die europäische Konvention über soziale Sicherheit

von Transportarbeitern ratifiziert.

Die Konvention, die von einer zwischenstaatlichen Konferenz von Vertretern von 16 europäischen Ländern im Juli 1956 angenommen worden war, liegt für alle europäischen Ländern, die Mitglieder der IAO sind, zur Unterzeichnung und Ratifizierung auf. Sie tritt in Kraft, nachdem sie von zwei Ländern ratifiziert worden ist. Bisher hat Polen als einziges Land diese Konvention ratifiziert.

Sie ist bisher von den folgenden Ländern unterzeichnet worden: Belgien, Deutschland, Frankreich, Jugoslawien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Polen, Schweiz, Türkei und Ungarn.

Der Zweck der Konvention besteht in der Gewährleistung der Leistungen der Sozialversicherung an Transportarbeiter, selbst wenn sie sich ausserhalb ihres Heimatlandes befinden. Ausserdem soll durch diese Konvention für die gleichberechtigte Behandlung von Angehörigen und Nichtangehörigen eines gegebenen Landes gesorgt werden.

Den Bestimmungen der Konvention zufolge erstreckt sich ihr Geltungsbereich auf Transportarbeiter, die mit der internationalen Beförderung von Personen und Gütern auf dem Schienen- oder Strassenwege oder in der Luft oder auf den Binnenwasserstrassen beschäftigt sind. Vorgesehen sind Leistungen im Falle von Krankheit, Schwangerschaft, Berufskrankheiten oder Unfällen und Tod. Für rund 45.000 Rheinschiffer gilt bereits ein besonderes Sozialversicherungsabkommen, das seit Juni 1953 in Kraft ist.

BAHAMAS
genera1streik . abgeblasen

(ITF) Der 19-tägige Generalstreik in Nassau wurde am 29. Januar von den Führern

der Gewerkschaft der Taxifahrer und des Gewerkschaftsbundes der Bahamas beendet.

Die unmittelbare Ursache dieses Generalstreiks, der erste in der Geschichte der Inseln, war der Konflikt zwischen dem Verband der Taxifahrer und den grossen Hotelkonzernen, die beabsichtigt hatten ihre Gäste unentgeltlich vom Flughafen in die Stadt zu befördern. Die eigentliche Ursache der Unzufriedenheit unter der Arbeiterschaft erstreckt sich auf ein viel grösseres Gebiet und hat viel tiefere Wurzeln. Zu den wichtigsten davon zählt das Gewerkschaftsgesetz vom Jahre 1942, dass der Mehrheit der Arbeitnehmer dieser Inseln den Zusammenschluss in Gewerkschaften verbietet. Demgemäss mangelt es diesen Arbeitnehmern an Möglichkeiten freier Kollektivvertragsverhandlungen und der Beilegung von Streitfällen.

DFUTSCHLAND
Verhandlungen mit kommunalen
Arbeitgebern wiederaufgenommen

(ITF) Die Tarifverhandlungen zwischen der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (Mitglied der ITF)

und der Vereinigung kommunaler Arbeitgeberverbände sind am 11. Febr. in Essen wiederaufgenommen worden. Die Oe.T.V. fordert eine rund zehnprozentige Erhöhung der Bezüge für die kommunalen Arbeiter.

Frühere Verhandlungen zwischen den beiden Tarifpartnern waren ergebnislos abgebrochen worden. Nach einer Anzahl von Warnstreiks in den meisten Teilen des Bundesgebietes hatte die Gewerkschaft die kommunalen Arbeitgeber in ultimativer Form aufgefordert, bis spätestens zum 11. Februar wieder in Verhandlungen über die geforderte Lohnerhöhung einzutreten.

NORWEGEN
Allgemeine Einführung der indu-
striellen 45-Stundenwoche

(ITF) Die am 20. Dez. des vorigen Jahres eingeleiteten Kollektivvertragsverhandlungen zwischen dem norwegischen

Gewerkschaftsbund und der Arbeitgebervereinigung haben zu einem Uebereinkommen über die allgemeine Einführung der 45-Stundenwoche in der Wirtschaft geführt. Von dieser Neuregelung werden rund 230.000 Arbeitnehmer berührt - und falls sie die allgemeine Zustimmung der Mitgliedsorganisationen der verschiedenen Vertragspartner findet, wird sie in neue Kollektivverträge mit dreijähriger Dauer einbezogen werden. Die Abstimmung soll vor dem 26. Februar stattfinden. Die in der Küstenschiffahrt tätigen Seeleute werden jedoch von dieser neuen vertraglichen Ordnung nicht berührt.

Zu den wichtigsten Punkten des Abkommens gehören:

- a) Einführung der 45-Stundenwoche bis spätestens 1.3.59;
- b) Entschädigung für Lohneinbusse durch Verkürzung der Arbeitszeit in Höhe von 6,66% für Arbeiter im Zeitlohn und 4,5% für Arbeiter im Stücklohn;
- c) mit Wirkung vom 1. April d.J. wird den Arbeitern in den niedrigsten Lohngruppen eine Zulage von höchstens Kr. 4,50 (Männer) und Kr. 3,20 (Frauen) gewährt;
- d) die Einführung einer Zusatzversicherung in Ergänzung der allgemeinen Altersversicherung: Einzelheiten dieser Zusatzversicherung sind bis 1960 festzulegen.
- e) Anpassung der Löhne an die Kosten der Lebenshaltung, falls der Index bezogen auf die Grundzahl 153 um 7 Punkte steigt bzw. sinkt.

SCHWEDEN

Die kürzere Arbeitswoche in der Praxis

(ITF) Am 1. Januar wurde durch die Herabsetzung der Arbeitszeit um eine Stunde mit der etappenweisen Herabsetzung der Arbeitszeit in Schweden von 48 auf 45 Stunden begonnen. Die normale Arbeitswoche beträgt im Strassentransport und in den Hafenbetrieben nunmehr 47 Stunden. In der Praxis ergeben sich jedoch bei der Anwendung der offiziellen 47-Stundenwoche in den verschiedenen Verkehrsunternehmen gewisse Unterschiede.

Im Autohausverkehr kann auf lokaler Ebene vereinbart werden, dass 48 Stunden in der Woche gearbeitet werden, wobei die zusätzliche Stunde angesammelt und als Freizeit genommen werden kann. Normalerweise werden jedoch 47 Stunden in der Woche oder 141 Stunden verteilt auf drei Wochen gearbeitet.

Die Hafentarbeiter arbeiten nunmehr 47 Stunden in der Woche, wobei die Schichten am Mittwoch und Samstag um eine halbe Stunde verkürzt werden. Wird die Arbeit um 13 Uhr am Samstag beendet, so wird eine volle Stunde von der Samstagschicht abgezogen.

Bei den Taxifahrern wird die eine Stunde in Freizeit umgewandelt, die im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber zum jährlichen Urlaub hinzugefügt werden kann. Sonst kann der freie Tag oder die freien Tage zu einer Zeit genommen werden, die dem Arbeitgeber günstig erscheint, vorausgesetzt dass er den Arbeitnehmer rechtzeitig in Kenntnis setzt.

Im Strassentransport wird die kürzere Arbeitswoche so angewandt, dass die freien Tage auf der Basis von 47,5 Stunden im Jahre angesammelt werden. Normalerweise gewährt der Arbeitgeber einen freien Tag, der mit einem Sonntag oder Feiertag zusammenfällt, wobei er den Arbeitnehmer hiervon vierzehn Tage vorher in Kenntnis setzt. Fahrer, die bei einer Firma beschäftigt sind, die Samstag Vormittag nicht arbeitet, können ihre angesammelte Freizeit ebenfalls in dieser Form erhalten. Im übrigen können aufeinanderfolgende arbeitsfreie Tage über das gesamte Kalenderjahr verteilt gewährt werden.

EISENBAHNER

ARGENTINIEN

Erhöhung der Altersrenten der Eisenbahner

(ITF) Die argentinische Regierung hat sich mit einer zwanzigprozentigen Erhöhung der Altersrenten der Eisenbahner einverstanden erklärt. Der der ITF angeschlossene Verband des Lokpersonals "La Fraternidad" hatte ursprünglich die Absicht bekanntgegeben, eine Reihe von Warnstreiks zu organisieren, falls die Regierung eine wesentliche Erhöhung der Altersrenten verweigerte.

BRITISCH-OSTAFRIKA

Lohnkonflikt bei den ostafrikanischen Eisenbahnen

(ITF) Der Verband der afrikanischen Eisenbahner von Kenia (Mitglied der ITF) hat bei der ostafrikanischen Eisenbahn- und

Hafenbehörde offiziell Beschwerde wegen der Ablehnung einer Lohnforderung als Ausgleich für die eingetretene Teuerung erhoben. Die Gewerkschaft hat den Labour Commissioner um seine Intervention ersucht.

Diese Forderung war von der Gewerkschaft bereits im März 1957 erhoben worden, wurde jedoch später zu Gunsten einer gemeinsamen Forderung aller Gewerkschaften des Personals der ostafrikanischen Eisenbahnen, die Kenia, Tanganjika und Uganda bedienen, rückgängig gemacht. Die Gewerkschaften unterbreiteten der Eisenbahnverwaltung im September 1957 eine Denkschrift zur Begründung ihrer Forderung, auf die die Eisenbahnverwaltung jedoch erst im Dezember mit einer Ablehnung dieser Forderung antwortete.

Die Eisenbahnverwaltung begründete ihre Stellungnahme damit, dass das Personal im Juli 1956 eine fünfprozentige Erhöhung der Entlohnung erhalten habe, und obwohl sie zugab, dass dadurch die zwei Jahre vor dieser Lohnerhöhung eingetretene Erhöhung der Lebenshaltungskosten nicht zur Gänze ausgeglichen worden sei, seien andere Leistungen wie z.B. Altersrenten erhöht worden.

In Beantwortung dieser Erklärung der Eisenbahnverwaltung übermittelten ihr die drei Organisationen der Eisenbahner von Kenia, die Vereinigung des Europäischen Personals, der afrikanische Eisenbahnerverband und der asiatische Eisenbahnerverband (ebenfalls Mitglied der ITF) eine Denkschrift. Darin lehnten sie das Argument ab, dass eine im Jahre 1956 gewährte Erhöhung der Altersrenten einer Forderung nach Erhöhung der Löhne im Jahre 1958 ihre Begründung entziehe, und erinnerten die Eisenbahnverwaltung an einen offiziellen Bericht, in dem die Bedeutung einer raschen Regelung derartiger Fragen unterstrichen wurde. Darin heisst es u.a., dass "die gegenwärtig in den öffentlichen Diensten herrschende Unzufriedenheit mit der Stellungnahme der Behörden zur Frage von Lohnerhöhungen zwecks Ausgleich der Teuerung auf den zeitlichen Zwischenraum zurückzuführen sei, der manchmal zwischen diesen Erhöhungen der Kosten der Lebenshaltung und der Verwirklichung von Beschlüssen über die Entächtung von Teuerungszulagen zum Ausgleich der angestiegenen Lebenshaltungskosten verstriche."

Weiterhin erklärten die Gewerkschaften, dass die in ihrer Denkschrift angeführten Daten und Argumente kaum berücksichtigt worden wären und nach wie vor einer Beantwortung bedürften. U.a. hätten sich die Gewerkschaften mit Verhandlungen einverstanden erklärt, in deren Geltungsbereich das gesamte Eisenbahnnetz einbezogen werden sollte, anstelle von getrennten Verhandlungen für die drei oben erwähnten Gebiete.

NIGERIEN

Schiedsgerichtliche Regelung der Frage der Neueinstufung des Werkstättenpersonals

(ITF) Die Forderung der Vereinigung des technischen Personals der nigerischen Eisenbahnen nach Einstufung verschiedener Kategorien des Werkstättenper-

sonals in höhere Vergütungsgruppen ist einem Schiedsgericht überwiesen worden. Es nahm seine Tätigkeit am 25. Januar auf.

OESTERREICH

Josef Matejcek neuer Zentralsekretär der Gewerkschaft d. Eisenbahner

Als Nachfolger des Kollegen Andreas Thaler, der am Ende des Jahres 1957 nach 40 Jahren loyalen Dienstes in der österreichischen Gewerkschaftsbewegung in den Ruhestand trat, ist Josef Matejcek, Mitglied der Exekutive der Gewerkschaft der Eisenbahner

Oesterreichs; (Mitglied der ITF), zu ihrem Zentralsekretär gewählt worden.

Durch den Rücktritt des Kollegen Thaler vom aktiven Dienst seiner Gewerkschaft wird sein Sitz im Exekutivkomitee der ITF frei.

SCHWEIZ (ITF) Nachstehend bringen wir einige typische Beispiele der jährlichen Entlohnung verschiedener Kategorien des Personals der Schweizerischen Bundesbahnen unter Berücksichtigung der für 1958 gewährten Teuerungszulagen (£1 = SFRs 12,24).

Bestodung für 1958 - Erhöhung gegenüber 1957 in Klammern

(Mindest- und Höchstbestodung:)

Bahnhofsvorstand (I); Rangierbahnhofs- vorstand (Ia)	13,882 (371)	-	19,051 (510);
Bahnhofsvorstand (II), Oberlokführer	12,258 (328)	-	17,405 (466);
Werkführer (I)	11,446 (306)	-	16,582 (445);
Techniker (I)	10,811 (289)	-	15,935 (426);
Oberzugführer	10,175 (272)	-	15.288 (409);
Lokführer (I), Werkführer (II)	9,540 (255)	-	14,642 (392);
Zugführer (I), Lokführer (II)	8,310 (240)	-	12,525 (336);
Zugführer (II)	8,163 (240)	-	11,995 (321);
Kondukteur (I), Rangierführer	8,015 (240)	-	11,467 (308);
Vorarbeiter beim Bahndienst, Rangiermeister (I)	7,868 (240)	-	10,937 (293);
Stellwerkwärter (Ia), Rangiermeister (II)	7,720 (240)	-	10,408 (279);
Vorarbeiter, Rangierarbeiter, Weichenwärter	7,425 (240)	-	9,350 (351);
Gruppenführer, Bahnarbeiter	7,278 (240)	-	8,888 (240);
Gepäckarbeiter	7,130 (240)	-	8,468 (240);

STRASSENTTRANSPORT-ARBEITER

DEUTSCHLAND (ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat für das bei den Flensburger Autobusbetrieben beschäftigte

Werkstättenpersonal einen neuen Lohntarifvertrag ausgehandelt. Ein Vorhandwerker erhält nunmehr einen Stundenlohn von DM 2,19 und ein Fachhandwerker mit Spezialkenntnissen einen Stundenlohn von DM 2,08. Als weitere Beispiele der neuen Stundenlöhne führen wir an: Geselle über 23 Jahre - DM 2,02
Angelernter über 23 J. DM 1,79
Ungelernter über 23 J. DM 1,65.

Für Ueberstunden und Mehrarbeit zwischen 6 und 21 Uhr wird ein 25%-iger Zuschlag entrichtet und für Ueberstunden und Mehrarbeit zwischen 21 und 6 Uhr sowie für Sonntagsarbeit ein 50%-iger Zuschlag. Für Arbeit an lohnzahlungspflichtigen Wochen-Feiertagen sowie am 1. Weihnachtsfeiertag und 1. Mai wird ein 100%-iger Zuschlag zum Lohn gewährt.

Das Werkstättenpersonal hat Anspruch auf eine 45-stündige Arbeitszeit in der Woche. Der Lohnvertrag trat mit Wirkung vom 1. November 1957 in Kraft und ist erstmalig zum 31. Oktober 1958 kündbar.

PERSONAL DER BINNENSCHIFFFAHRT

FRANKREICH

Neue Regelung der Entlohnung der Binnenschiffer

Die der ITF angeschlossene Force Ouvrière-Föderation der Hafentarbeiter und Binnenschiffer gibt Einzelheiten der Neuregelung

der Entlohnung der Binnenschiffer bekannt, die mit Wirkung vom 1. Januar 1958 in Kraft tritt.

Die neue monatliche Grundheuer des Kapitäns eines Motorschleppers im Stückgutverkehr beträgt nunmehr Frs 25.400,-- (£1 = Ffrs.1176). Für die erste Stunde Mehrarbeit werden Frs. 162,22 (25 %-iger Zuschlag) und danach Frs 197 (50 %-iger Zuschlag) bezahlt. Nachtarbeit wird mit Frs 246 pro Stunde abgegolten. Die monatliche Grundheuer eines Bestmanns beträgt nunmehr Frs 20,400,--, die Entlohnung für die erste Stunde Mehrarbeit Frs 147, danach Frs 177 und für Nachtarbeit Frs 221. Matrosen erhalten eine monatliche Heuer von Frs 20,100 und haben Anspruch auf die gleiche Abgeltung für Mehr- und Nachtarbeit wie der Bestmann.

Schiffsführer auf Selbstfahrern bis zu 450 Tonnen erhalten eine monatliche Heuer von 23.100, und die Abgeltung für Mehr- und Nachtarbeit beträgt Frs 148, 180 bzw. 225. Bei höherer Tonnage erhöhen sich diese Sätze einigermassen bis zu Höchstbeträgen von Frs.23.900, 152, 184 bzw. 230 auf Fahrzeugen über 1050 Tonnen. Die Heuern bzw. Abgeltung für Mehr- und Nachtarbeit von Matrosen belaufen sich auf Frs. 20.100, 147, 177 bzw. 221. Bei Schiffsführern von nicht selbstfahrenden Kähnen belaufen sich diese Beträge auf Frs 22.900, 148, 180 bzw 225.

Ausserdem werden verschiedene Zulagen entrichtet. So hat z.B. die Besatzung eines Motorschleppers Anspruch auf Kilometer- und Schleppzulagen, wobei die erstgenannte Frs 6 je Kilometer für Schiffsführer und Frs 3 für die übrige Besatzung ausmacht. Die Schleppzulage, auf die ein Schiffsführer Anspruch hat, beträgt Frs 3 je Kilometer bis zu 500 Kilometer und danach Frs 4 je Kilometer. Die Besatzung erhält Schleppzulagen von Frs 1,50 bzw 2,25. Auf selbstfahrenden Kähnen erhält der Schiffsführer in der Höchsttonnagengruppe eine Kilometerzulage von Frs 6,10 je Kilometer und in der niedrigsten Tonnagengruppe eine solche von Frs 5,70. Die übrigen Besatzungsmitglieder haben Anspruch auf eine Kilometerzulage von Frs. 4.

HAFENARBEITER

DEUTSCHLAND

Neuer Lohnvertrag für die Flensburger Hafentarbeiter

Die deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (Mitglied der ITF) hat vor kurzem einen neuen Lohnvertrag

für die Hafentarbeiter des gesamten Hafenbetriebs Flensburg ausgehandelt. Mit Wirkung vom 1. Januar 1958 wird ein Stundenlohn von DM 1,80 entrichtet. Alle Arbeiter, für die kein Akkordsatz vereinbart ist, werden mit dem Stundenlohn zuzüglich 15 % bezahlt, sofern keine Einigung über einen Akkordsatz erfolgt.

KENIA

Arbeitskonflikt in Mombasa

Wie der der ITF angeschlossene Verband der Hafentarbeiter von

Kenia mitteilt, ist es im Hafen von Mombasa wegen der Neueinstufung von 50 Hafentarbeitern zu einem Arbeitskonflikt gekommen.

Die Arbeitgeber hatten beantragt, dass 50 Hafentarbeiter, die von der Gewerkschaft als Arbeitskräfte mit besonderer beruflicher Befähigung betrachtet werden, in eine niedrigere Kategorie versetzt und fortan als ungelernte Hafentarbeiter gelten sollten.

Auf einer Zusammenkunft der Paritätischen Kommission widersetzten sich die Vertreter der Gewerkschaft dieser Zumutung der Arbeitgeber und setzten den Labour Commissioner offiziell von diesem Konflikt in Kenntnis. Diesem im Rahmen des offiziellen Verfahrens bei derartigen Fällen festgelegte Schritt folgt eine Karenzzeit von 21 Tagen. Erfolgt während dieser Zeit keine Beilegung des Konfliktes, so steht es der Gewerkschaft frei, ihre Mitglieder zum Streik aufzurufen.

S E E L E U T E

CHILE Seeleuteverband fordert Erhöhung der Heuern

Im Zusammenhang mit dem Abschluss eines neuen Tarifvertrages fordert der chilenische Seeleuteverband eine Erhöhung

der Heuern. Er hat ausserdem eine Reihe von weiteren Forderungen erhoben wie Urlaubszulagen unter Zugrundelegung des Gesamteinkommens plus 700 Pesos Verpflegungszulage, Entschädigung in Höhe von 150.000 Pesos bei Schiffbruch im Bereich der Hoheitsgewässer und 200.000 Pesos bei Schiffbruch im ausländischen Hoheitsbereich, Unfall- und Krankenversicherung und Ablebensversicherung bei Tod in Ausübung des Berufes.

PAKISTAN Erhöhung der Heuern der Seeleute

Mit Wirkung vom 1. Januar 1958 trat eine 10 %-ige Erhöhung der Heuern von in Chittagong angeworbenen pakistanischen

Besatzungsmitgliedern in Kraft. Auf diese höheren Heuern haben alle Mitglieder von Besatzungen von Schiffen Anspruch, die den sechs in der Reedervereinigung von Pakistan zusammengeschlossenen Reedereien angehören.

Die Heuern von pakistanischen Besatzungen, deren Anmusterung in Karachi erfolgt, wurden im vergangenen Oktober um 10 % erhöht.

HOCHSEEFISCHER

ISLAND Erhöhungen der Bezüge der Fischer

Der Verband der isländischen Seeleute und Sicher (Mitglied der ITF) konnte vor kurzem

Erhöhungen der Bezüge der Fischer durchsetzen, die bei Besatzungen von kleineren Fahrzeugen eine 19 %-ige Erhöhung des garantierten Mindestlohns und eine 10 bis 12 %-ige Erhöhung des Anteils am Fangerlös ausmachen.

Auf den kleineren Fahrzeugen wird nunmehr eine monatliche Mindestgrundheuer von 2,530 Kronen entrichtet (£1 = ca. 46 kr.). Dazu kommt eine Teuerungszulage, woraus sich eine garantierte Heuer von insgesamt kr 4,629,90 ergibt. Davon sind jetzt 1350 kr. steuerfrei; eine Erhöhung um 350 kr. gegenüber der früheren Freigrenze. Der Anteil der Mannschaft am Fangerlös erhöht sich dadurch, dass die Reeder nunmehr für die Kosten der Beförderung des Fangguts nach den Verarbeitungsanlagen und für den Transport der Verpflegung und Ausrüstung auf die Boote aufkommen. Früher wurden diese Kosten vor der Verteilung des Fangs in Abzug gebracht.

Bei Trawlerbesatzungen wurde der je Tonne Salzfisch entrichtete Bonus von kr. 10 auf kr. 11,50 erhöht, und sie erhalten ebenfalls den oben erwähnten erhöhten steuerfreien Anteil der Heuern.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEDEN

Angleichung der Entlohnung des fliegenden Personals der TRANSAIR an die der SAS

Die skandinavischen Gewerkschaften des fliegenden Personals vereinbarten vor kurzem mit der TRANSAIR-Luftverkehrsgesellschaft ein neues Uebereinkommen, durch

das die Gehälter der Piloten und Navigatoren den von der SAS entrichteten angeglichen werden. Der alte Vertrag hätte bis Ende März 1959 in Kraft bleiben sollen, die TRANSAIR hatte jedoch herausgefunden, dass eine grosse Anzahl von Mitgliedern ihres fliegenden Personals zur SAS bzw. einer neuen Luftverkehrslinie abwanderte, die sich - wie verlautete - bereit erklärt hatte, im Frühjahr 1959 die gleichen Gehälter zu bezahlen wie die SAS.

Diese Angleichung an die Gehaltsskala der SAS hat zur Folge, dass sich das Gehalt eines Flugkapitäns der TRANSAIR mit mehr als dreijähriger Dienstzeit um 32 % erhöht. Er hat somit Anspruch auf ein jährliches Gehalt von kr. 39,700 (£1 = 14,48 kr.) Das Anfangsgehalt beträgt kr. 34.000 (eine 29 %-ige Erhöhung) und das Maximalgehalt (nach über zwölfjähriger Dienstzeit) nunmehr kr. 44.000).

Navigatoren im ersten Dienstjahr haben Anspruch auf ein Gehalt von 16,000 kr (eine 6,5 %-ige Erhöhung), das sich nach vier Jahren auf einen Höchstbetrag von Kr. 23.000 (eine 3 %-ige Erhöhung) erhöht.

U.S.A.

Beträchtliche Erhöhungen der Gehälter der Navigatoren der Flying Tiger Airlines

Auf Grund eines neuen zwischen der Sektion Zivilluftfahrt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes (Mitglied der ITF) und den Flying Tiger

Airlines abgeschlossenen Tarifvertrages erhöhen sich die Gehälter der Navigatoren dieser Luftverkehrslinie um bis zu \$ 189,-- im Monat.

Diese Erhöhung liegt eine Aenderung der Gehaltsstruktur zugrunde, die früher auf einem monatlichen Pauschalgehalt beruhte. Auf Grund des neuen Vertrages gilt diese Art der Entlohnung während des ersten Dienstjahres eines Navigators (\$ 555,-- im Monat während der ersten sechs Monate und \$ 605 während der zweiten sechs Monate). Nach Ablauf dieser Zeit erhalten sie jedoch ein Grundgehalt und Flugdienstzulagen.

Das Grundgehalt beträgt \$ 170 im Monat (2. Jahr), \$ 200 (3. Jahr). Die Flugdienstzulagen bestehen aus drei Elementen, nämlich einer stündlichen Flugzulage, einer Meilenzulage und einer Bruttogewichtzulage. Die stündliche Flugzulage beträgt \$ 3,65 je geflogene Stunde auf Maschinen des Typs DC6A und \$ 3,80 auf Super-Constellations. Die Meilenzulage beträgt 0,5 Cent je Meile bis zu 17000 im Monat, 1 Cent je Meile zwischen 17000 und 22000, und 1,5 Cent für über 22000 Meilen. Die Bruttogewichtzulage beträgt 1 Cent pro Stunde je 1000 Pfund des im Flugtauglichkeitszeugnis des betreffenden Flugzeugs verzeichneten Bruttogewichts. Auf internationalen Kursen wird nach zweijähriger Dienstzeit eine Sondervergütung von \$ 1 je geflogene Stunde entrichtet.

Die Navigatoren haben Anspruch auf garantierte 195 Flugstunden je Vierteljahr oder 65 im Monat. Auf Grund des früheren Systems erhielt ein Navigator mit achtjähriger Dienstzeit ein auf 85 Flugstunden im Monat bezogenes Gehalt von \$ 875,--. Durch den neuen Tarifvertrag wird dem gleichen Navigator für die gleiche Zeit ein Gehalt von \$ 1.064,50 zugesprochen.

Eine weitere wichtige Vertragsklausel sieht eine Abfindung vor, deren Höhe der Entlohnung für 5 1/2 bis 7 Monate bezogen auf die Einkünfte in dem dem Austritt aus dem Beschäftigungsverhältnis vorangehenden Jahre entspricht.

Dieser Vertrag ist der erste, den der amerikanische Transportarbeiterverband zugunsten der Navigatoren mit dieser Luftverkehrslinie abschliessen konnte. Er tritt rückwirkend vom 1. November 1957 in Kraft und läuft am 31. Juli 1959 ab, kann jedoch bei der Indienststellung neuer Flugzeugtypen gekündigt werden. Der Transportarbeiterverband wurde erst im Juni 1957 als vertretungsbefugtes Organ der Navigatoren anerkannt.

Bevorstehende Tagungen

Exekutivkomitee	Athen	17. bis 20. März 58.
Ausschuss der Eisenbahner- sektion	London	14. April 58
Gemeinsame Sitzung der Aus- schüsse der Eisenbahner, Arbeiter im Strassentransport und Binnenschiffer	London	15. und 16. April 58
Konferenz der Seemanns-sektion	Genf	25., 26., 28. April 58
25. Kongress	Amsterdam	23.7. bis 1.8.1958.