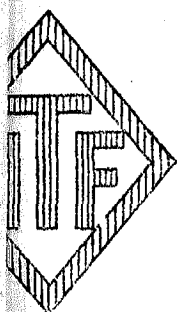


INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 4

28. Februar 1958

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.

ALLGEMEINES

"Gewerkschaftsnachrichten" des EPA

(ITF) Wie das Europäische Produktivitätsamt mitteilt, ist eine grosse Zahl von Exemplaren dieser "Gewerk-

schaftsnachrichten" No. 15 in englischer, französischer und deutscher Sprache verfügbar.

Diese Ausgabe ist der Verkehrswirtschaft gewidmet, unter besonderer Berücksichtigung der Frage der Produktivität und enthält Beiträge von Hans Jahn, Präsident der ITF, Omer Becu, Generalsekretär der ITF, Ernst Borg, dänischer Transportarbeiterverband, H. Steldinger, deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr und Th. Smeding, niederländischer Transportarbeiterverband.

Bestellungen von Exemplaren der "Gewerkschaftsnachrichten", die unentgeltlich zugestellt werden, sind an:

European Productivity Agency,
3, rue André-Pascal,
PARIS-XVIIe (Frankreich)

zu richten.

DEUTSCHLAND

Arbeitszeitverhandlungen im öffentlichen Dienst

(ITF) Am 12. Februar 1958 verhandelten Vertreter der Bundesregierung und der Tarifgemeinschaft deutscher Länder mit

Vertretern der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr in Bonn über die Herabsetzung der Arbeitszeit im öffentlichen Dienst. Bund und Länder boten mit Wirkung vom 1. April 1959 an, die 46-Stunden-Woche einzuführen. Das Angebot war für die OTV unannehmbar, die besonders darauf hinweisen konnte, dass die Hinausschiebung der Einführung der 46-Stunden-Woche bei Bund und Ländern nach den positiven

in Kraft tritt, enthält Bestimmungen, denen zufolge die Altersrenten von Beamten und ihnen gleichzusetzenden Verwendungsgruppen des Personals (einschliesslich des in einem ständigen Beschäftigungsverhältnis stehenden Personals der Staatsbahnen) mit Wirkung vom 1. Juli 1958 auf 35 %, 36.8 %, 38.6 %, 40.4 % und 42.2 % des nach 15-, 16-, 17-, 18- und 19jähriger Dienstzeit zuletzt bezogenen Gehalts oder Lohnes (einschliesslich pensionsfähiger Zulagen) erhöht werden.

Auf Grund des neuen Gesetzes ist die Rente auch auf die Witwe übertragbar, wenn die Heirat nach Rücktritt des Arbeitnehmers vom aktiven Dienst stattfand, vorausgesetzt, dass er dabei das 72. Lebensjahr noch nicht erreicht hatte, dass die Heirat mindestens 2 Jahre dauerte und dass der Altersunterschied zwischen den beiden Ehegatten 20 Jahre nicht überschreitet.

Bei Verheiratung vor dem Inkrafttreten des Gesetzes wird auf Einhaltung der letztgenannten Bestimmung nicht bestanden. Wenn Kinder aus der Heirat vorhanden sind, ist die Rente unter allen Umständen übertragbar. Sie kann auf Grund des Gesetzes aber auch auf Minderjährige und Kinder weiblichen Geschlechts von heiratsfähigem Alter, einschliesslich adoptierter und als ehelich anerkannter Kinder übertragen werden, vorausgesetzt dass der betreffende Arbeitnehmer auf eine mindestens 20jährige Dienstzeit zurückblicken kann.

KANADA

Gewerkschaft kritisiert Bericht der Dieselkommission

(ITF) Der Verband der Lokführer und Heizer (Mitgliedsverband der USA Railway Labor Executives' Association - Mitglied der ITF) hat an Empfehlungen der Königl.

Kanadischen Kommission, die eine Untersuchung der Bedingungen der Beschäftigung von Beifahrern auf Diesellokomotiven im Fracht- und Verschubdienst der Canadian Pacific Railway durchführte, scharfe Kritik geübt.

Diese Untersuchungskommission war nach einem Streik im Januar des vergangenen Jahres eingesetzt worden, der durch den Versuch der Eisenbahngesellschaft, den zweiten Mann im Führerstand von Diesellokomotiven im Fracht- und Verschubdienst abzuschaffen, hervorgerufen worden war. Die Kommission war beauftragt worden, zu untersuchen, ob dieser zweite Mann bei der CPR notwendig sei und sie war als Ergebnis ihrer Untersuchungen zu der Schlussfolgerung gelangt, dass er sich erübrige. Sie empfahl die Annahme eines Vorschlages der Eisenbahnverwaltung, einen allmählichen Abbau dieser Heizer/Beifahrer vorzunehmen. Für den Fall der Verwirklichung ihrer Empfehlungen beantragt die Kommission, alle Diesellokomotiven mit Totmanneinrichtungen auszurüsten.

Funktionäre der Gewerkschaft haben den Bericht der Kommission als "erstaunlich" bezeichnet und erklärt: "In Anbetracht des Beweismaterials, das der Kommission von unserer Gewerkschaft im Laufe der langen Anhörungen von Zeugen und Sachverständigen vorgelegt wurde, ist uns dieser Beschluss unverständlich. U.E. setzt man sich hier leichtsinnigerweise über die Sicherheit des reisenden Publikums hinweg.... Durch den Abbau der Heizer/Beifahrer dürfte sich das Gefahrenmoment im Eisenbahnwesen Kanadas beträchtlich erhöhen. Die Annahme dieser Vorschläge wird so mancher mit seinem Leben bezahlen müssen."

Die Empfehlungen der Kommission sind nicht bindend.

USA

Verhandlungen über Kranken- versicherung festgefahren

(ITF) Wie der amerikanische Verband der Lokomotivführer und Heizer mitteilt, sind seine Verhandlungen mit den Eisenbahnver-

waltungen über die Einführung einer Krankenversicherung für seine Mitglieder festgefahren.

Bei der Unterzeichnung des auf drei Jahre befristeten Kollektivvertrages im Dezember 1956 war vorgesehen worden, dass die vertraglich für November 1957 ins Auge gefasste Lohnerhöhung teilweise oder zur Gänze zur Finanzierung einer Krankenversicherung für Mitglieder der Gewerkschaft und ihre Angehörigen verwendet werden könne. Verhandlungen über eine derartige Versicherung nahmen mehrere Monate in Anspruch und im September des vergangenen Jahres gab der Präsident des Verbandes der Lokführer und Heizer, H. E. Gilbert, bekannt, dass Versicherungsgesellschaften um Angebote zwecks Übernahme des von der Gewerkschaft ausgearbeiteten Projektes ersucht worden seien.

Bei den darauf folgenden Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen konnten jedoch kaum Fortschritte erzielt werden. Am 6. Dezember unterbreitete der Verband den Arbeitgebern sein Projekt und erläuterte seine Einzelheiten im Verlaufe einer Reihe von Zusammenkünften. Auf Antrag der Arbeitgeber wurde ihnen eine Fristverlängerung zugestanden, um ihnen eine Beschlussfassung über ihre Stellungnahme und etwaige Abänderungsvorschläge zu ermöglichen. Schliesslich überreichten sie dem Verband am 5. Februar eine Denkschrift die, wie der Verband erklärt, zu der Schlussfolgerung veranlasst, dass mit den Arbeitgebern nicht auf der Basis von Treu und Glauben verhandelt werden könnte.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

DÄNEMARK

Schlichtung im Lohnkonflikt der LKW-fahrer

(ITF) Die von dem der ITF angeschlossenen dänischen Transportarbeiterverband eingeleiteten Verhandlungen über

einen neuen Tarifvertrag für LKW-fahrer mussten ergebnislos abgebrochen werden. Bei der Behandlung der Forderungen nach tarifvertraglichen Verbesserungen, von denen rund 5 000 LKW-fahrer berührt werden, ist nunmehr das Stadium erreicht worden, in dem ein Schlichtungsverfahren zur Anwendung gelangen muss.

Da bei den Verhandlungen über Verbesserungen weiterer Kollektivverträge, für die der Verband verantwortlich ist, ebenfalls kein Übereinkommen zustande gekommen ist, ist der Transportarbeiterverband inzwischen einen Schritt weitergegangen und hat offiziell seine Absicht bekanntgegeben, die Möglichkeit einer Arbeitsniederlegung zu erwägen.

GROSSBRITANNIEN

Bevorstehender Schiedsgerichtsentscheid im Lohnkonflikt des Londoner Autobuspersonals

(ITF) Obwohl ein definitiver Termin noch nicht feststeht, erwartet man in der nahen Zukunft einen schiedsgerichtlichen Entscheid im Lohnkon-

flikt zwischen dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband und der Londoner Verkehrsbehörde, der sich aus der Forderung der Gewerkschaft nach einer beträchtlichen Erhöhung der Löhne des Londoner Autobuspersonals entwickelte.

Die Gewerkschaft hatte beschlossen, eine schiedsgerichtliche Regelung zu beantragen, nachdem der Arbeitsminister die von den beiden Vertragspartnern beantragte Einsetzung einer Untersuchungskommission überraschenderweise abgelehnt hatte. Die Arbeitgeber erklärten sich daraufhin ebenfalls mit einem schiedsgerichtlichen Entscheid einverstanden. Die dem Schiedsgericht erteilten Richtlinien sind so festgelegt worden, dass sich sein Zuständigkeitsbereich ausschliesslich auf die Lohnforderung des Londoner Autobuspersonals beschränkt.

HAFENARBEITER

DEUTSCHLAND

Neuer Rahmentarifvertrag für Hafendarbeiter

(ITF) Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr hat mit dem Zentralverband der deutschen Seehafen-

betriebe einen neuen Rahmentarifvertrag vereinbart, in dessen Geltungsbereich die Häfen Lübeck, Hamburg, Cuxhaven, Bremen, Brake, Nordenham, Bremerhaven und Emden fallen.

Der Rahmentarifvertrag tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1958 in Kraft und kann erstmalig zum 30. Juni 1960 gekündigt werden. Er sieht einen normalen Arbeitstag (an Werktagen) von 7 1/2 Stunden vor. An Sonntagen, am Karfreitag, Ostermontag, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, 17. Juni, Busstag und am 2. Weihnachtstage wird in 4 Schichten zu je 6 Stunden mit einer bezahlten halbstündigen Pause gearbeitet. An den Vorfeiertagen, d.h. an den Tagen vor Neujahr, Ostern, 1. Mai, Pfingstsonntag und Weihnachtstag wird nur in der ersten Schicht gearbeitet. Diese beträgt 6 Stunden mit einer viertelstündigen bezahlten Pause. Bei Abschlussarbeiten und Fertigmachen eines Schiffes ist jedoch Mehrarbeit zu leisten. Am Neujahrstag, Ostersonntag, 1. Mai, Pfingstsonntag und Weihnachtstag herrscht Arbeitsruhe. Für dringende Arbeiten gelten jedoch Ausnahmen.

Der Grundlohn ist der Lohn der ersten Werktagsschicht (DM 17,15 seit 1. März 1957) und wird durch einen besonderen Lohntarifvertrag geregelt. Der Grundlohn erhöht sich für 1. Stauervizen um 35 %, für 2. Stauervizen um 25 % und für Hafendarbeiter, die eine tarifliche Facharbeiter-, Funktions- oder Tätigkeitszulage erhalten, um 13 %.

Akkordlöhne unterliegen örtlicher Vereinbarung.

Die Organisationen der Arbeitgeber sind verpflichtet, in sämtlichen in den Geltungsbereich dieses Vertrags fallenden Häfen Garantielohnabkommen zu treffen, es sei denn, dass beide Parteien ihre Undurchführbarkeit einsehen.

Der Lohn der ersten Werktagsschichten erhöht sich an Werktagen für die zweite Werktagsschicht um 20 % und für die dritte Werktagsschicht um 25 %. Für die erste und zweite Schicht an Sonn- und Feiertagen beträgt der Zuschlag 30 % und für die dritte und vierte Schicht 50 %.

Für Anschluss- und Doppelschichten ist der jeweilige Schichtlohn mit einem Aufschlag von 20 % zu entrichten. (Diese Regelung gilt nur für Hamburg und Bremen, für die übrigen Seehäfen erfolgt örtlich eine Sonderregelung.)

Unter Mehrarbeit ist die Arbeit zu verstehen, die der Hafendarbeiter über die festgelegten Schichtzeiten hinaus arbeitet. Die Vergütung für Überstunden im Anschluss an die Werktagsschichten entspricht dem jeweiligen Schichtlohn, geteilt durch 7 1/2 plus 50 %. Nach der ersten und zweiten Schicht am Werktag ist für drei Überstunden der halbe Schichtlohn der anschliessenden Schicht mit einem Aufschlag von 20 % zu entrichten. Die Vergütung für Überstunden im Anschluss an Sonn- und Feiertagsschichten und an Vorfeiertagsschichten beträgt für die erste bis dritte Stunde je 1/6 des jeweiligen Schichtlohnes, plus 50 %.

In die Mitte jeder Werktagsschicht ist eine unbezahlte halbstündige Pause einzuschalten. Für eine durchgearbeitete halbstündige Pause

wird der Lohn einer Überstunde der jeweiligen Schicht bezahlt. Eine durchgearbeitete viertelstündige Pause ist mit einem halben Überstundenlohn abzugelten.

Jeder Hafenarbeiter hat in jedem Kalenderjahr einmal Anspruch auf bezahlten Urlaub. Der volle Urlaubsanspruch entsteht erstmalig nach sechsmonatigem ununterbrochenem Besitze der Hafenarbeitskarte oder nach einer sechsmonatigen ununterbrochenen Beschäftigung als Hafenarbeiter (Wartezeit). Die Urlaubsdauer beträgt

im 1. bis	3. Jahre	12	Werk	tage
" 4. und	5. "	14	"	"
" 6. und	7. "	16	"	"
" 8. bis	10. "	21	"	"

Hafenarbeiter, die infolge Krankheit an ihrer Arbeitsleistung verhindert sind, ohne dass sie ein Verschulden trifft, haben gegen ihren Arbeitgeber einen Anspruch auf Zahlung eines Zuschusses zu den Leistungen aus der gesetzlichen Kranken- oder Unfallversicherung. Der Zuschuss ist zu gewähren in Höhe des Unterschiedsbetrages zwischen dem Krankengeld einschliesslich der Zuschläge aus der gesetzlichen Krankenversicherung oder dem Rechnungsbetrage des Krankengeldes einschliesslich der Zuschläge, der zu zahlen wäre, wenn keine Krankenhauspflege gewährt würde, oder den entsprechenden Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung und neunzig vom Hundert des Nettoarbeitsentgeltes.

Das Krankengeld und der Krankengeldzuschuss werden vom dritten Tage der Arbeitsunfähigkeit an gewährt, vom ersten Tage der Arbeitsunfähigkeit an jedoch dann, wenn diese länger als zwei Wochen dauert oder auf einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit im Sinne der gesetzlichen Unfallversicherung beruht.

Den Zuschuss haben die Arbeitgeber bis zu einer Dauer der Arbeitsunfähigkeit von sechs Wochen für die Tage zu zahlen, für die der Arbeiter Krankengeld aus der gesetzlichen Krankenversicherung oder die entsprechenden Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung erhält.

Der Zuschuss wird erst nach vierwöchiger ununterbrochener Dauer des Arbeitsverhältnisses bei demselben Arbeitgeber gewährt. Bei einem Übertritt eines Gesamthafenarbeiters in einen Hafeneinzelbetrieb oder umgekehrt oder bei einem Wechsel eines Hafeneinzelbetriebsarbeiters in einen anderen Hafenbetrieb ist das Arbeitsverhältnis als ein einheitliches zu behandeln.

Nach Ablauf der gesetzlichen Zuschusszahlung sind folgende Vorschriften anzuwenden:

Hafenarbeiter mit einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit oder einem ununterbrochenen Besitze der Hafenarbeitskarte von mehr als 12 Monaten erhalten bei Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit weiterhin einen Zuschuss, jedoch nach Einlegung von 6 Karenztagen.

Wenn die Dauer der gesetzlichen Zuschusszahlung oder diese in Verbindung mit der tariflichen Zuschusszahlung zusammen 12 Wochen innerhalb eines Kalenderjahres ergibt, sind die Ansprüche aus dem Rahmentarifvertrag erfüllt.

Als Zuschuss ist der Unterschiedsbetrag zwischen Krankengeld und 90 % des Bruttogrundlohnes der 1. Werktagsschicht der Berufsgruppe zu zahlen, der der Hafenarbeiter angehört.

Die Hafenarbeiter haben Anspruch auf Altersversorgung, deren Umfang, Art und Durchführung sowie der Kreis der Berechtigten in den örtlichen Sonderbestimmungen zwischen den Tarifvertragsparteien festgelegt werden.

FRANKREICH

Neuer Tarifvertrag für die Hafenarbeiter

(ITF) Die Force Ouvrière Hafenarbeiterföderation (Mitglied der ITF) gibt die Unterzeichnung eines neuen Tarifvertrages

für die französischen Hafenarbeiter bekannt. Der stündliche Grundlohn in den in der obersten Kategorie eingereichten Häfen beträgt nunmehr Frs. 150 (1£ = Frs. 1 176) und in der niedrigsten der vier Hafenkategorien Frs. 138,50. Ausserdem erhalten Arbeiter in den beiden Gruppen der grösseren Häfen eine Sondervergütung von Frs. 25 pro Stunde und in den kleineren Häfen eine solche von Frs. 23,50.

Der Mindestgarantielohn je 8-Studentag beträgt in den Häfen in der obersten Kategorie Frs. 1 600 und für eine vierstündige Arbeitsschicht Frs. 800.

INDIEN

Bevorstehender Streik der Hafenarbeiter?

(ITF) Auf dem Kongress der indischen Hafenarbeiterföderation wurde der Beschluss gefasst, den Hafenbehörden

von Bombay, Kalkutta, Madras, Visakhapatnam und Cochin offiziell mit Niederlegung der Arbeit zu drohen, es sei denn, die indische Regierung verwirkliche die Empfehlungen einer Untersuchungskommission, die vor kurzem die Möglichkeiten einer Rationalisierung der Lohnstruktur erwogen hatte. Der Termin für Verhandlungen zwischen der Hafenarbeiterföderation und der Regierung läuft Ende März ab.

Der Kongress wählte Kollege P. de Mello vom Verband der Hafenarbeiter von Bombay (Mitglied der ITF) zum Generalsekretär der Föderation.

SEELEUTE

BELGIEN

Neuregelung der Krankenversicherung

(ITF) Auf Grund eines Erlasses vom 11. Januar haben belgische Seeleute, die ihren Beruf aufgegeben und in den Geltungs-

bereich der allgemeinen Krankenversicherung einbezogen werden, keine Wartezeit mehr einzuhalten bevor sie einen Anspruch auf die Leistungen dieser Versicherung erheben können.

Früher war auf Grund eines Königl. Erlasses vom September 1955 bei Übertragung der Ansprüche von Seeleuten von der Seefahrtskrankenversicherung auf die allgemeine Krankenversicherung beim Austritt aus der Handelsmarine eine Wartezeit vorgeschrieben. Derartige Seeleute wurden nach Ablauf dieser Frist als neu eingetretene Mitglieder betrachtet. Diejenigen, die im Rahmen der Seeleuteversicherung bereits Anspruch auf eine Rente hatten, mussten Beiträge zur allgemeinen Krankenversicherung leisten, um auf ärztliche Behandlung Anspruch zu haben.

Der neue Erlass, der rückwirkend vom September 1955 in Kraft tritt, sieht vor, dass Seeleute beim Übergang zu anderen Versicherungen sofort vollen Anspruch auf ihre Leistungen erhalten und ferner, dass Seeleute, die auf Grund ihrer berufseigenen Versicherung eine Altersrente beziehen, gleichberechtigt mit jenen behandelt werden, die in den Geltungsbereich der allgemeinen Altersversicherung fallen.

FINNLAND

Neuregelung der Heuern
der Schiffsingenieure

(ITF) Gemeinsam mit den übrigen finnischen Seeleuten haben die Schiffsingenieure zum Ausgleich der Abwertung der finnischen

Mark im vergangenen Dezember eine Sondervergütung erhalten. (Die FM notiert jetzt 896 für ein £.)

Mit Wirkung vom 1. Januar 1958 gelten für Ingenieure auf Grosser Fahrt die folgenden monatlichen Grundheuern (Sondervergütung für Abwertung in Klammern):

<u>Dwt.</u>	<u>1. Ingenieur</u>	<u>2. Ingenieur</u>	<u>3. Ingenieur</u>
200- 79	52 100 (7 800)	40 600 (6 100)	35 300 (5 300)
1 000-1 779	58 800 (8 800)	44 800 (6 700)	38 200 (5 700)
1 800-2 999	59 900 (9 000)	46 600 (7 000)	39 200 (5 900)
3 000-4 499	60 800 (9 100)	47 800 (7 200)	40 500 (6 100)
4 500-6 749	63 100 (9 500)	48 800 (7 300)	41 700 (6 300)
6 750-8 999	66 000 (9 900)	50 300 (7 500)	44 000 (6 600)
9 000-12999	67 300 (10 100)	52 300 (7 800)	44 900 (6 700)
13 000 -	70 000 (10 500)	53 500 (8 000)	45 600 (6 800)

<u>Dwt.</u>	<u>4. Ingenieur</u>
1 000- 1 779	34 400 (5 200)
1 800- 2 999	35 300 (5 300)
3 000- 4 499	35 800 (5 400)
4 500- 6 749	36 500 (5 500)
6 750- 8 999	37 400 (5 600)
9 750-12 999	38 200 (5 700)
13 000 -	38 800 (5 800)

Sondervergütung auf Motorschiffen von 500 BRT und darüber:

<u>Dwt.</u>	<u>1. Ingenieur</u>	<u>2. Ingenieur</u>	<u>3. Ingenieur</u>	<u>4. Ingenieur</u>
500- 999	8 600	6 700	5 800	-
1 000-1 799	9 700	7 400	6 300	5 700
1 800-2 999	9 900	7 700	6 500	5 800
3 000-4 499	10 000	7 900	6 700	5 900
4 500-6 749	10 400	8 100	6 900	6 000
6 750-8 999	10 900	8 300	7 300	6 200
9 000-12999	11 000	8 600	7 400	6 300
13 000	11 600	8 800	7 500	6 400

Ein am 10. Januar unterzeichneter Vertrag zwischen dem der ITF angeschlossenen Verband der Schiffsingenieure und den Organisationen der Reeder enthält eine Reihe von Verbesserungen des für die Jahre 1956/57 vereinbarten Vertrages, in dessen Geltungsbereich Schiffsingenieure auf Grosser Fahrt fallen. Der abgeänderte Vertrag, einschliesslich der obenerwähnten Heuern, bleibt bis 31. Dezember 1958 in Kraft.

Zu den wichtigsten Verbesserungen gehören die folgenden:

Sondervergütung für Grosse Fahrt: 1. Ingenieur jetzt 3 600 M (früher 2 600); 2. Ingenieur: 3 400 M (2 400); 3. Ingenieur: 3 100 M (2 200); 4. Ingenieur: 2 800 M (2 000).

Dienstalterszulage: in Höhe von 5 % der Grundheuer, wird jetzt nach zweijähriger Beschäftigung als Schiffsingenieur ungeachtet der Rangstufe und Reederei entrichtet, und nach 4-, 6-, 8-, 10- und 12-jähriger Dienstzeit in der gleichen Rangstufe und bei der gleichen Reederei.

Zweiwachen-Zulage: jetzt 3 400 M im Monat (früher 2 400) auf Schiffen von 350 bis 500 BRT und 5 600 M (4 000) auf Schiffen zwischen 500 und 1 000 BRT für die Zeit ihres Einsatzes im Baltik, plus 5 600 M (4 000) bei Schiffen von 350 BRT bis 500 BRT für die Zeit ihres Einsatzes in der Nordsee oder weiter entfernten Gebieten. Die Zulage von 6 000 M, die auf Schiffen, auf denen das Dreiwachen-System nicht zur Anwendung gelangen muss, entrichtet wurde, wurde auf 8 400 M erhöht.

Uniformzulage: von 660 auf 1 000 M im Monat erhöht.

Zulagen für Verpflegung und Unterkunft: von 600 bzw. 450 M pro Tag auf 840 bis 630 M erhöht, sowie Abschaffung der Klausel über die Herabsetzung dieser Zulagen nach Ablauf von 10 Tagen. Die Zulage für zuhause eingenommene Mahlzeiten wurde ebenfalls von 400 auf 840 M im Tage erhöht.

Unterhaltszulage: von 1 300 M auf 1 820 M im Tage erhöht.

Krankengeld, sofern keine Krankenhausbehandlung erfolgt: jetzt 840 M pro Tag (früher 600 M).

Entlohnung für Mehrarbeit: wird für Arbeit auf See oder im Hafen (mit Ausnahme des Wachdienstes) entrichtet sowie wenn nach 13 Uhr am Tage vor Pfingstsonntag, Ostersonntag, Tag der Sommersonnenwende, Weihnachtstag und Neujahrstag Arbeit geleistet werden muss.

Im Hafen wird Überstundenentlohnung auch bezahlt, wenn am Samstag Nachmittag nach 15 Uhr Arbeit geleistet werden muss, mit Ausnahme des Tages des Auslaufens und am Tage der Ankunft, vorausgesetzt dass das Schiff nach 12 Uhr mittags anlegt.

Wachdienst im Hafen: Nach Ablauf der normalen Arbeitszeit 900 M (Wochentage) und 1 100 M (Sonn- und Feiertage). Früher wurden in diesen Fällen 600 bzw. 800 M bezahlt.

Der neue Vertrag enthält eine Klausel, der zufolge er bei einem Steigen des Index der Kosten der Lebenshaltung auf 150 gekündigt werden muss.

SKANDINAVIEN

Konferenz der skandinavischen Seeleuteverbände

(ITF) Vorige Woche fand in Kopenhagen eine Delegiertenkonferenz von Gewerkschaften der Seeleute in Dänemark, Finnland,

Norwegen und Schweden statt, die der Besprechung von Fragen von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiete der Kollektivvertragsverhandlungen diente, darunter die Frage der Arbeitszeit auf See.

Charakteristisch bei der Behandlung dieser Frage war die enge Zusammenarbeit der der ITF angeschlossenen Organisationen der Seeleute in diesen vier Ländern.

Hinsichtlich der Arbeitszeit wurde betont, dass diese Frage so geregelt werden müsse, dass ein Arbeitnehmer, der seine Arbeitszeit auf See verbringt, den an Land beschäftigten Arbeitnehmern gegenüber in keiner Weise benachteiligt wird. Was die Frage der Anwendung der Verbesserung der Bestimmungen über Hygiene und Gesundheit der Seeleute an Bord betrifft, legten die Vertreter der Seeleute besonderen Wert auf die Möglichkeit einer Vertretung ihrer Stellungnahme gegenüber dem Nordischen Rat, der mit der Untersuchung dieses Problems beauftragt worden ist.

Ausserdem beschäftigte sich die Konferenz mit der Frage der Koordinierung der Bestimmungen über die Registrierung und Anwerbung von Seeleuten in den vier skandinavischen Ländern.

LETZTE NACHRICHTEN

DEUTSCHLAND

Lohnverhandlungen für
Gemeindearbeiter ge-
schieitert -- OTV hat
Urabstimmung beschlossen

(ITF) Am 19. Februar 1958 fanden zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr und der Vereinigung Kommunaler Arbeitgeberverbände in

Stuttgart Verhandlungen statt, denen, nachdem seit dem 1. Januar 1958 ein tarifloser Zustand besteht, die folgenden Forderungen der OTV zugrunde lagen:

1. Schaffung einer gerechten Relation zwischen den Einkommen des Handwerkers als Ecklohn zu den Einkommen der vergleichbaren Angestellten und Beamten.
2. Ausgleich der inzwischen bereits eingetretenen oder der bis zum Verhandlungsschluss noch etwa eintretenden Teuerung.
3. Beseitigung der Bruttobarlöhne.

Demgegenüber bot die VKA lediglich an, den Ecklohn der Gemeindearbeiter mit Wirkung vom 1. April 1958 und einer Laufdauer von einem Jahr um 6 Pfennig zu erhöhen. Das Angebot konnte die Tarifkommission der Gemeindearbeiter der OTV nicht als Verhandlungsgrundlage betrachten.

Damit hat die VKA die Verhandlungen scheitern lassen.

Die Verhandlungskommission der Gewerkschaft OTV hat auf Grund der ihr erteilten Vollmacht in den Gemeindebetrieben beschlossen, die Urabstimmung durchzuführen.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Fair Practices Ausschuss	13. und 14. März 1958	London
Exekutivkomitee	17. bis 20. März 1958	Athen
Ausschuss der Eisenbahnersektion	14. April 1958	London
Gemeinsame Sitzung der Ausschüsse der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Strassen-transport und Binnenschiffer	15. und 16. April 1958	London
Seeleutesektion	25., 26. und 28. April 1958	Genf
Sektion der Hochseefischer	2. und 3. Juni 1958	Genf
25. Kongress der ITF	23. Juli bis 1. August 1958	Amsterdam