



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 8

31. Oktober 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.

I. T. F.

Konferenz der Sektion Zivil-
luftfahrt der ITF (fliegendes
Personal) (ITF)

Am 13. und 14. Oktober fand in London eine Konferenz der Sektion des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt statt. Anwesend waren

Vertreter von Organisationen der Piloten, Bordingenieure, Navigatoren, Funker und des Kabinpersonals aus Australien, Belgien, Deutschland, Grossbritannien, den Niederlanden und Kuba. Den Vorsitz der Konferenz führte Kollege D.S. Tennant, Generalsekretär der britischen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt und Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt der ITF.

Zu den wichtigsten Diskussionsgegenständen gehörte die im Hinblick auf die Zusammensetzung der Besatzungen zu befolgende Politik. Die Konferenz beschäftigte sich mit der jüngsten Entwicklung auf diesem Gebiete aufgrund eines von Sekretariat ausgearbeiteten Berichtes und zusätzlich von den Delegierten mündlich erteilten Informationen. Dabei wurde insbesondere die gegenwärtige Lage in den Vereinigten Staaten, den Niederlanden und Grossbritannien und die Verbesserung der Lage in letztgenannten Lande als Ergebnis der entschlossenen Haltung der britischen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt zur Kenntnis genommen.

Nach einer eingehenden Diskussion einschliesslich einer Prüfung der jüngsten technischen Fortschritte in der Zivilluftfahrt, die sich auf das Problem der Zusammensetzung der Besatzungen auswirken können, nahm die Konferenz einstimmig eine Resolution an, in der die in Wien 1956 festgelegte Politik bekräftigt wird, jedoch unter Anführung spezifischer Fälle, in denen einer kleineren technischen Besatzung zugestimmt werden könnte.

Der Text der Resolution, die am 15. Oktober an die internationale Presse weitergeleitet wurde, lautet wie folgt:

"Die Konferenz des für das fliegende Personal zuständigen Unterausschusses der Sektion Zivilluftfahrt der ITF, der die Interessen von Piloten, Ingenieuren, Navigatoren, Funkern und

Kabinenpersonal vertritt, hat am 13. und 14. Oktober 1958 in London die in einer Reihe von Ländern übliche Regelung der Zusammensetzung der Besatzungen geprüft und mit grosser Besorgnis die sich immer deutlicher bemerkbar machende Tendenz von Luftverkehrslinien festgestellt, technisch spezialisierte Besatzungsmitglieder ohne gebührende Rücksicht auf die Flugsicherheit aus der Führerkanzel zu entfernen.

Unter voller Würdigung des auf technischem Gebiete erzielten Fortschritts bekräftigt die Konferenz vollinhaltlich die der Wiener Resolution zugrundeliegenden Grundsätze, denen zufolge im Interesse der Sicherheit des Publikums und des optimalen Einsatzes der Flugzeuge eine aus Piloten, Ingenieur, sowie als Spezialisten beschäftigten Navigatoren und Funkern bestehende Besatzung unerlässlich ist, ausgenommen auf Kursen, auf denen in Anbetracht des Umfanges und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Navigationshilfen und UKW-Funkverbindungen zwischen Luft und Boden ein Abbau von Besatzungsmitgliedern gerechtfertigt erscheint.

Die Konferenz besteht jedoch selbst in letztgenannten Fällen darauf, dass ein solcher Abbau nur im vollen Einvernehmen und mit Zustimmung der echten Gewerkschaften des in Frage kommenden fliegenden Personals erfolgen dürfe.

Ferner richtet die Konferenz an alle Mitgliedsverbände des fliegenden Personals die Aufforderung, unverzüglich bei den Luftverkehrslinien und Behörden der Zivilluftfahrt ihrer Länder vorstellig zu werden, um zu gewährleisten, dass die in der vorliegenden Resolution begründete Politik in vollem Umfange verwirklicht werde und sodann das Sekretariat der ITF von den Resultaten dieser Interventionen und etwaigen sich dabei ergebenden Schwierigkeiten in Kenntnis zu setzen.

Schliesslich verpflichtet sich die Konferenz in Anerkennung des Beschlusses des Amsterdamer Kongresses, den Mitgliedsverbänden ihren uneingeschränkten Beistand zu gewähren, falls sie sich in jenen Fällen, in denen diese primär der Flugsicherheit dienende Politik der ITF nicht zur Anwendung gelangt, zu gewerkschaftlichen Kampfmassnahmen veranlasst sehen."

Die Konferenz untersuchte ausserdem die gesamte Entwicklung der Beziehungen zwischen ITF und IFALPA unter besonderer Berücksichtigung der von der ITF unternommenen Anstrengungen, mit IFALPA ein Abkommen zu schliessen über die Zusammensetzung von Besatzungen, welche eine maximale Flugsicherheit sowie den optimalen Einsatz des Personals in der Führerkanzel gewährleisten würde.

Als Ergebnis dieser Anstrengungen kam eine gemeinsame Erklärung der beiden Organisationen zustande, der zufolge die technische Besatzung aus Piloten, Navigator, Bordingenieur und Funker bestehen sollte mit Ausnahme solcher Fälle, in denen die Gewerkschaften des fliegenden Personals bestätigen, dass nicht alle diese Besatzungsmitglieder zur Gewährleistung der maximalen Flugsicherheit und Leistungsfähigkeit erforderlich sind. Diese Erklärung wurde von der Konferenz der IFALPA in Montreal im April 1955 und von der ITF-Konferenz des fliegenden Personals in Stuttgart vom Juli des gleichen Jahres ratifiziert.

Anlässlich der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt im Juli 1956 in Wien wurde jedoch auf den Umstand verwiesen, dass IFALPA gegen den Geist der gemeinsamen Erklärung verstossen hatte, da gewisse IFALPA angeschlossene Organisationen der Piloten sich bereit erklärt oder sich vertraglich verpflichtet hatten, Funktionen anderer technischer Besatzungsmitglieder zu übernehmen. Aus diesem Grunde hatte die Wiener Konferenz eine Resolution angenommen, in der sie neuerdings ihre Ablehnung der Beschäftigung von Verkehrspiloten in mehrfacher Eigenschaft Ausdruck verlieh und die Notwendigkeit der ausschliesslichen Beschäftigung solcher technischen Besatzungsmitglieder in der ihrem Berufe innewohnenden Eigenschaft im Lichte der technischen Entwicklung unterstrich.

Trotz dieser Erklärung wurden von Seiten der Mitgliedsorganisationen von IFALPA weitere Verstösse gegen die Gemeinsame Erklärung begangen, und anlässlich der Konferenz von IFALPA im März dieses Jahres in Bogotá wurde der Sinn der Gemeinsamen Erklärung dadurch endgültig zunichte gemacht, dass eine Resolution angenommen wurde, in der gefordert wird, dass die auf allen Düsenflugzeugen und auf Flugzeugen mit Schraubenturbinenantrieb mit einem Gewicht von über 80.000 Pfund obligatorisch mitzuführende Besatzung ausschliesslich aus Piloten bestehen müsse.

Da demnach keinerlei Zweifel mehr bestehen konnte, dass IFALPA eine eigenmächtige Regelung einer Frage anstrebt, die nicht nur die Besatzung der Führerkanzel betrifft, sondern auch die Sicherheit des reisenden Publikums, und sie dem ausschliesslichen Ermessen der Piloten anheimstellen will, gelangte die Konferenz des fliegenden Personals zu der Schlussfolgerung, dass die Aufrechterhaltung von Beziehungen zu IFALPA in Anbetracht aller dieser Umstände und früherer Bemühungen, zu einem Uebereinkommen in dieser Frage zu gelangen, vollkommen zwecklos wäre. Aus diesen Grunde wurde der Generalsekretär beauftragt, IFALPA von diesem Beschluss in Kenntnis zu setzen, was mittels Schreiben von 15. Okt. geschah.

Die Konferenz beschäftigte sich weiters mit den mit der Errichtung einer Arbeitsgruppe zur einleitenden Prüfung der Tagesordnung der dreigliedrigen Zivilluftfahrtskonferenz der IAO 1960 zusammenhängenden Fragen und mit der Untersuchung der geeignetsten Mittel zur Vertretung der von der ITF angewandten Politik im Rahmen der IAO.

(Die Arbeitsgruppe, die nächsten Monat ernannt wird, wird aus je zwei Vertretern der Arbeitnehmer, Regierungen und Arbeitgeber bestehen und untersuchen, in welchem Umfange die beiden Punkte der Tagesordnung der vorerwähnten Zivilluftfahrtskonferenz weiter entwickelt werden können. Bei diesen beiden Punkten der Tagesordnung handelt es sich um die Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt und die Dienst- und Ruheperioden des fliegenden Personals.)

Die Konferenz empfahl allen Mitgliedsverbänden, die fliegendes Personals organisieren, möglichst umgehend eine Prüfung der Frage der Begrenzung der Flugzeit im Lichte des bevorstehenden allgemeinen Einsatzes von Düsenflugzeugen durchzuführen. Dabei könnte der von der Arbeitnehmergruppe anlässlich der ad hoc Zivilluftfahrtskonferenz der IAO in November/Dezember 1956 in Genf unterbreitete Entwurf einer Resolution über die Dienst- und Ruheperioden als Ausgangspunkt dienen.

In diesem Zusammenhang ist damit zu rechnen, dass unsere Mitgliedsverbände die in ihren Ländern veröffentlichten flugärztlichen Studien der Auswirkungen des Düsenantriebs auf die Ermüdung der Besatzungen sowie etwaige inzwischen durch Gesetzgebung oder auf dem Verhandlungswege erreichte Begrenzungen der Flugzeit ebenfalls berücksichtigen werden.

Die Konferenz beschäftigte sich dann mit einer Angelegenheit, die schon auf der Sektionskonferenz während des Amsterdamer Kongresses 1958 behandelt worden war, nämlich mit den Schwierigkeiten, die der vor kurzem gegründeten mexikanischen Vereinigung der Verkehrspiloten bei ihren Bemühungen um Anerkennung durch die Arbeitgeber bereitet werden.

Die ITF wurde von diesem Verband um weitere Unterstützung seiner Bemühungen um Anerkennung gebeten, und die Konferenz nahm eine Resolution an, von der sowohl die für Arbeitsfragen zuständige mexikanische Behörde als auch der Gewerkschaftsbund Mexikos durch unsere Vertreter in Lateinamerika in Kenntnis gesetzt worden sind:

"Die Konferenz der Sektion des fliegenden Personals der ITF am 13. und 14. Oktober 1958 in London nimmt mit beträchtlichen Bedauern die Tatsache zur Kenntnis, dass der Vereinigung der mexikanischen Verkehrspiloten die offizielle Anerkennung als vertretungsbefugtes Organ nach wie vor vorenthalten wird. Ebenso stellt die Konferenz fest, dass das Personal der Zivilluftfahrt trotz der grossen Bedeutung dieses Verkehrsträgers für Mexiko infolge des Druckes der Arbeitgeber bisher verhindert worden ist, sich in echten Gewerkschaften zusammenzuschliessen.

Die Konferenz bekräftigt daher im Namen von 100.000 Arbeitnehmern der Zivilluftfahrt und im Bewusstsein der Befürwortung ihrer Stellungnahme durch die sechseinhalb Millionen in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossenen Arbeitnehmer ihren Glauben daran, dass die Versammlungs- und Koalitionsfreiheit ein unabdingbares Recht aller Arbeitnehmer der freien Welt darstellen. Sie fordert die Regierung und das Arbeitsministerium Mexikos auf, die Organisation der Piloten unverzüglich als vertretungsbefugtes Organ dieser Arbeitnehmer anzuerkennen, um ihnen auf diese Weise die Leistungen der Sozialversicherung Mexikos verfügbar zu machen, wie sie den Arbeitnehmern anderer Wirtschaftszweige des Landes bereits zur Verfügung stehen."

EISENBAHNER

Frankreich (ITF) Den französischen Eisenbahnern
Produktionsbonus bewilligt - ist ein Produktivitätsbonus
Gewerkschaften fordern Lohn- von rund 3% ihrer Löhne bewilligt
erhöhungen worden. Er stellt einen Teil
der von den Staatsbahnen im Jahre
1957 erzielten Einsparungen an Betriebskosten dar und wird rück-
wirkend ab 1. Januar 1958 entrichtet. Als Beispiel sei erwähnt,
dass dieser Bonus im Falle eines Bediensteten in der niedrigsten
Vergütungsgruppe im Gebiet von Paris eine Erhöhung des Lohns
um Frs. 1, 147 in Monat mit sich bringt.

Mit diesem Bonus sind die von den Eisenbahnern erhobenen Forderungen jedoch keineswegs befriedigt worden. Die Vertreter des Personals, darunter die der ITF angeschlossene Force Ouvrière Eisenbahner-Föderation, verlangen abgesehen von einer Erhöhung der Altersrenten auch eine allgemeine Erhöhung der Bezüge zum Ausgleich der erhöhten Kosten der Lebenshaltung. Die Verhandlungen hierüber sollen im Januar 1959 beginnen.

Norwegen (ITF)
Verhandlungen über Herabsetzung Zwischen der Verwaltung der
der wöchentlichen Arbeitszeit Staatsbahnen und den der ITF
angeschlossenen Gewerkschaften
der Eisenbahner und des Lokpersonals haben Verhandlungen über
die Einführung einer kürzeren Arbeitswoche begonnen.

Man rechnet mit einem Uebereinkommen über die Methode der
Anwendung der 45-Stundenwoche mit Wirkung vom 1. März 1959.

Südkorea (ITF) Mit Wirkung vom 1. Oktober 1958
Erhöhung der Bezüge des Per- trat in Südkorea eine allge-
sonals - Abbau der Sonderver- meine Erhöhung der Grundbezüge
gütungen vereitelt des gesamten Personals öffent-
licher Dienste, darunter die
Eisenbahner, in Kraft. Der monatliche Grundlohn bzw. -gehalt
beträgt nunmehr 40,000 Whan (rund 1,400 Whan = DM 12,--), das
Doppelte der früheren Bezüge.

Ein Versuch der Regierung, eine Reihe von Sondervergütungen
abzuschaffen, wodurch der Wert der Lohnerhöhungen wesentlich
herabgesetzt worden wäre, wurde von der der ITF angeschlossenen
Föderation der Gewerkschaften der koreanischen Eisenbahner
vereitelt.

ARBEITER IM STRASSENGUETER- UND PERSONENTRANSPORT

Grossbritannien (ITF) Aufgrund eines schiedsgericht-
Lohnerhöhungen für das Auto- lichen Entscheids vom 21. Oktober
buserpersonal in der Provinz 1958 erhalten die bei privaten
Autobusunternehmen und den der
britischen Transportkommission unterstehenden Betrieben in der
Provinz beschäftigten Arbeitnehmer eine Erhöhung ihrer Löhne um
7 s. in der Woche. Diese Erhöhung, die rund 100.000 Arbeitnehmern
der Autobusbetriebe zugutekommt, entspricht etwas über 4% der
gegenwärtigen Lohnsätze.

Den Gewerkschaften, die die Interessen dieses Personals
vertreten (darunter der der ITF angeschlossene Transport-
arbeiterverband) gelang es ferner, für dauernd Nachtdienst lei-
stende Arbeiter im Instandhaltungsdienst eine allgemeine 25%-ige
Erhöhung der Löhne zusätzlich der oben erwähnten Erhöhung um 7 s. -
durchzusetzen. Bisher war Nachtarbeit in diesen Fällen mit
einem Zuschlag von 3 Pence je Stunde (gelernte und angelernte
Arbeiter) und einen 20%-igen Zuschlag für gelernte Arbeiter
abgegolten worden.

Durch diesen Schiedsgerichtsentscheid wird die Spanne zwischen
den Löhnen des Autobuspersonals in der Provinz und jenen
des in den äusseren Randgebieten Grosslondons tätigen Personals
der Londoner Autobusbetriebe von etwas über £1 in der Woche
(vor 18 Monaten) auf 8 s. 6 d. reduziert.

Der Transportarbeiterverband hat auf den 18. November eine
Konferenz von Delegierten des Autobuspersonals in London und
der Provinz anberaunt, die sich mit der Frage einer auf
nationaler Ebene koordinierten Lohnpolitik beschäftigen soll.

Ueber die im Namen von rund 77.000 Arbeitnehmern kom unaler
Autobus- und Strassenbahnbetriebe erhobenen Lohnforderungen
wird zurzeit noch verhandelt.

BINNENSCHIFFER

Deutschland (ITF) Die Gewerkschaft öffentliche Dienste, Lohnerhöhungen für das in Transport und Verkehr hat für das Deutschland ansässige Personal in Deutschland ansässige Personal der DDSG der österreichischen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft eine 5%-ige Erhöhung der Löhne und Gehälter ausgehandelt, die rückwirkend von 1. August 1958 in Kraft tritt. Der neue Tarifvertrag kann zum ersten Mal auf den 1. Juli 1959 gekündigt werden.

Oesterreich (ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr erwägt die Möglichkeit von gewerkschaftlichen Kampfmassnahmen zur Verwirklichung einer Reihe seit Jahren erhobener Forderungen; verlangt werden vor allem die Schaffung eines neuen Pensionsstatuts, ausreichende Zulagen für Fahrten ins Ausland und die Festsetzung von Bemannungsnormen.

Die bisherigen Bemühungen, auf dem Verhandlungswege Fortschritte zu erzielen, sind erfolglos geblieben.

S E E L E U T E

INTERNATIONAL (ITF) Anlässlich einer Versammlung der Skandinavische Transportarbeiter unterstützen Panlibhonco-Boykott der ITF skandinavischen Transportarbeiter-Föderation am 17. Oktober in Göteborg kam ein Uebereinkommen über eine gemeinsame Erklärung zur Frage der Schattenflaggen zustande, die den Regierungen der skandinavischen Länder zugesandt wird.

In dieser Erklärung wird auf die Gefährdung der Volkswirtschaft der echten maritimen Länder durch das Anwachsen der unter den Panlibhonco-Flaggen eingesetzten Tonnage verwiesen und den Regierungen dringend nahegelegt, die Konvention über IMCO zu ratifizieren. Ferner werden die Regierungen darin dringend aufgefordert, eine Konferenz von Vertretern der Regierungen, Seeleute und Reeder einzuberufen, um die allgemeinen Grundsätze einer gemeinsamen Politik in dieser Angelegenheit festzulegen, die für die maritimen Länder von so überragender Bedeutung sei.

Der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation gehören Gewerkschaften der Arbeitnehmer aller Verkehrsträger in Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden an.

Bevorstehende Ratifizierung der Konvention über IMCO durch Norwegen? (ITF) Wie der der ITF angeschlossene norwegische Seeleuteverband meldet, beabsichtigt die Regierung, dem Parlament noch im Herbst dieses Jahres einen Gesetzentwurf vorzulegen, der auf die Ratifizierung der Konvention über die Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO) abzielt.

Hierzu bemerkt der Generalsekretär des norwegischen Seeleuteverbandes, Kollege Gunvald Hauge, dass der Verband bereits seit längerer Zeit einen Druck auf die Regierung ausgeübt habe, um sie zur Ratifizierung der Konvention zu veranlassen.

Grossbritannien
Erhöhungen der Heuern
der Seeleute

(ITF) Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der britischen Seeleute - der Seeleuteverband, die Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt und der Funkerverband - haben Erhöhungen der Heuern der Mannschaften und Offiziere ausgehandelt, die bei den Mannschaften im Durchschnitt £1.15 monatlich und bei den Offizieren zwischen £2 und £5.10 im Monat ausmachen. Diese Erhöhungen treten mit Wirkung vom 10. November in Kraft. Einzelheiten der neuen monatlichen Grundheuern der Mannschaften sind im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten. Auf die Heuern der Offiziere kommen wir in einer späteren Ausgabe des Presseberichtes zurück.

Japan
Kongress des japanischen
Seeleuteverbandes

statt.

(ITF) Vom 5. bis 9. Oktober d.J. fand der Jahreskongress des 82.000 Mitglieder zählenden japanischen Seeleuteverbandes (Mitglied der ITF)

Der Kongress billigte eine offizielle Erklärung, in der engere Beziehungen zwischen der Gewerkschaft einerseits und der ITF und dem IBFG andererseits befürwortet werden, sowie die Ratifizierung der auf den Seefahrts- und Allgemeinen Konferenzen der IAO angenommenen Übereinkommen. Gefordert werden ferner Vertretung der Gewerkschaft im Rahmen von IMCO und die genaue Einhaltung der internationalen Übereinkommen über den Schutz des Fischbestandes.

Auf nationaler Ebene dringt der Seeleuteverband auf die Zusammenlegung unökonomisch arbeitender Betriebseinheiten und die Errichtung von paritätisch verwalteten Heuerstellen. In der gleichen Erklärung nimmt der Seeleuteverband auch Stellung zum Abbau von Funkern und zur Einführung der Beschäftigung in doppelter Eigenschaft.

Die Kollegen H. Kageyama und T. Nishimaki wurden zum Präsidenten des Verbandes bzw. Leiter der Abteilung für Internationale Fragen wiedergewählt.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

Kanada
Lohnerhöhungen für das tech-
nische Bodenpersonal der
Canadian Pacific Airlines

Bodendienstleistungen der Canadian Pacific Airlines beschäftigten Arbeitnehmer auszuhandeln.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Technikerverband (International Association of Machinists) konnte vor kurzem eine 6%-ige Erhöhung der Bezüge des in Instandhaltungs- und sonstigen

Die Lohnerhöhungen betragen \$25,10 monatlich bei Werkmeistern und \$ 23,34 bei Monteuren in der höchsten Lohngruppe. Der maximale Stundenlohn eines Monteurs beträgt nunmehr \$2,44 und der eines Technikers in der höchsten Lohngruppe \$ 2,69.

U.S.A.
Streik der Monteure der
Capital Airlines

Verhandlungen zwischen ihrer Gewerkschaft, der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists, und der Luftverkehrslinie über einen neuen Tarifvertrag festgefahren waren.

(ITF) Am 16. Oktober kam es zu einem Streik von rund 2.600 in den Bodendienstleistungen der Capital Airlines beschäftigten Monteure, nachdem die

Capital Airlines ist die fünftgrösste im plannässigen Luftverkehr tätige Linie der USA. Zwischen dieser Linie und fünf weiteren grossen Linien und der Association of Machinists bestehen seit einiger Zeit Differenzen und ein zur Untersuchung der Ursachen eingesetztes staatliches Schlichtungsorgan empfahl beiden Parteien vor kurzem die Unterzeichnung von neuen Tarifverträgen über Erhöhungen der Bezüge um 9% mit einer Geltungsdauer von zwei Jahren.

Aufgrund des Railway Labour Act, in dessen Geltungsbereich auch die Luftverkehrslinien fallen, wird Arbeitgebern und Arbeitnehmern eine von Datum der Empfehlung einer Schlichtungskommission an berechnete Frist von 30 Tagen eingeräumt, innerhalb der sie zu einem Uebereinkommen gelangen können. Ist dies nicht der Fall, so können die Arbeitnehmer in den Streik treten.

Transportarbeiterverband (ITF) Der Sektion Zivilluftfahrt
setzt beträchtliche Lohnerhö- des amerikanischen Transportarbeiter-
hungen des Bodenpersonals der verbandes (Mitglied der ITF) ist
American Airlines durch es gelungen, in Rahmen eines neuen
Tarifvertrags mit zweijähriger

Dauer Erhöhungen der Löhne des Bodenpersonals der American Airlines auszuhandeln, die sich zwischen 15 und 25 Cents pro Stunde bewegen. Der Grossteil der Erhöhungen - zwischen 9 und 16 Cents pro Stunde - tritt in ersten Jahr in Kraft.

Als Beispiele der neuen stündlichen Lohnsätze unter Berücksichtigung der Erhöhungen in vollem Umfange können gelten:
Inspektoren \$3,12, Werkmeister \$2,99, Vorarbeiter \$ 2,86, Monteure \$ 2,64, Anlernlinge \$2,41, Vorarbeiter in Lagerhäusern und der Flugzeugwartung \$2,54, übriges Personal in diesen Diensten \$2,28, Reinigungspersonal \$2,03.

Bei Beendigung des Dienstverhältnisses wird nach einjähriger Dauer der Beschäftigung ein Wochenlohn bezahlt, der sich nach zehn Jahren auf 10 Wochenlöhne erhöht. Monteure, Werkmeister und Inspektoren, deren Beschäftigungsverhältnis beendet wird, und die nicht innerhalb von vier Monaten zurückberufen werden, haben ausserdem Anspruch auf zusätzliche zwei Wochenlöhne.

Die Schichtzulagen der meisten Arbeitnehmer erhöhen sich bei Arbeit zwischen 17.00 Uhr und 05,59 Uhr um 3 bis 17 Cents pro Stunde.

Ausserdem hat die Luftverkehrslinie der Krankenversicherung der Gewerkschaft ihre Zustimmung erteilt. Die Beiträge der Arbeitnehmer werden automatisch von den Löhnen abgezogen und der Arbeitgeber bezahlt 25 bis 50 % der Beiträge aus eigenen Mitteln.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Internationaler Fair Practices- Ausschuss	Hanburg	13./14. Nov. 1958
Exekutivkomitee	London	16. bis 18. Dez. 1958

Neuer Heuertarif für die Mannschaften in der
britischen Handelsschiffahrt

Nachstehend führen wir einige Beispiele der mit Wirkung vom 10. November 1958 entrichteten Heuern der Mannschaften auf Grosser Fahrt an. Sie gelten in jenen Fällen, in denen die Verpflegung vom Reeder bereitgestellt wird.

Deck und Maschinenraum

Monatli. Heuer

£ s. d.

Jungen, Deck und Maschinenraum - über sechsmonatige Fahrzeit	14	10	0
Leichtmatrose, befahren	25	0	0
Vollmatrose	33	5	0
Trimmer mit mindestens 6-monatiger Fahrzeit, Reiniger, Maschinen-Assistent			
Lagerhalter (Deck), Quartiermeister auf Schiffen bis zu 12,000 BRT, Heizer mit mindestens 6-monatiger Fahrzeit	33	15	0
Quartiermeister - über 12,000 BRT, Schmierer, Assistent des Maschinenraum- lagerhalters, Oberheizer (sofern ein solcher gefahren wird)	34	5	0
1. Bootsmann - bis zu 12,000 BRT	34	10	0
Hilfskesselwärter, Maschinenraumlagerhalter, auf Schiffen bis zu 12,000 BRT, Pumpenmann, 1. Bootsmann auf Schiffen über 12,000 BRT	36	10	0
Bootsmann - bis zu 8,000 BRT, Ingenieur- Assistent, 2. Zimmermann auf Schiffen bis zu 10,000 BRT	37	15	0
Maschinenraumlagerhalter - über 12,000 BRT	38	2	6
Bootsmann - 8,001 bis 10,000 BRT	39	10	0
2. Zimmermann - 10,001 bis 25,000 BRT			
Zimmermann - bis zu 8,000 BRT	40	10	0
Bootsmann - 10,001 bis 12,000 BRT	41	12	6
2. Zimmermann - über 25,000 BRT			
Zimmermann - 8,001 bis 10,000 BRT	42	2	6
Bootsmann - 12,001 bis 25,000 BRT	42	12	6
Zimmermann - 10,001 bis 12,000 BRT	44	2	6
Bootsmann - über 25,000 BRT	44	12	6
Zimmermann - 12,001 - 25,000 BRT	45	10	0
Zimmermann - über 25,000 BRT	47	12	6

Verpflegungs- und Bedienungspersonal

Junge mit weniger als einjähriger Fahrzeit	13	12	6
" mit einjähriger aber weniger als zwei- jähriger Fahrzeit	16	12	6
" mit zwei und mehr Jahren Fahrzeit	20	2	6
2. Steward bzw. Stewardesse, Messesteward	32	5	0
Koch-Assistent, 2. Koch (21-59 Mann), 2. Bäcker, 2. Schlachter, 1. Steward (21-59 Mann)	32	15	0
Bäcker (60 Mann) - Schlachter (60 Mann) oder 2. Koch/Bäcker	36	10	0
1. Steward (60 Mann)	37	15	0

	e	s.	d.
1. Koch oder Alleinkoch (20 Mann)	38	7	6
1. Koch (wenn Oberkoch gefahren wird) (21 - 59 Mann)	39	10	0
Oberkoch oder Ober- und 1. Koch, wenn mindestens 2 weitere Köche gefahren werden, (21-59 Mann), Koch/Steward (20 Mann), 1.Koch oder Alleinkoch (21-59 Mann)	42	2	6
Oberkoch oder Ober- und 1.Koch, wenn mindestens 2 weitere Köche gefahren werden (60 Mann)	44	12	6
Ober- oder Alleinsteward (20 Mann)	45	10	0
" " (21-59 Mann)	47	0	0
" " (60 Mann)	49	10	0
Anrichtekoch - Proviantaufscher - 2.Koch (60 Mann); Bäcker (bzw.2.Koch/Bäcker) (21-59 Mann)	33	15	0