



## 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. 9

28. November 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.

Guillaume Devaux †

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF das Ableben des Präsidenten der Eisenbahnersektion der ITF und Generalsekretärs der Eisenbahnersektion der belgischen Föderation des Personals öffentlicher Dienste Kollegen Guillaume Devaux, im Alter von 57 Jahren.

Kollege Devaux, der seit einiger Zeit erkrankt war, verschied am Abend des 15. November in einem Krankenhaus in Brüssel, wo er sich Ende August einer Operation unterzogen hatte. Sein Tod bedeutet einen schweren Verlust für die ITF und die belgischen Eisenbahner, denen er während seiner gesamten Laufbahn auf nationaler und internationaler Ebene treue Dienste geleistet hatte.

Er trat im Alter von 12 Jahren als Telegrammbote in den öffentlichen Dienst seines Landes ein und wurde im Alter von 18 Jahren in ein ständiges Beschäftigungsverhältnis übernommen.

Als aktiver und überzeugter Gewerkschafter und Sozialist von seiner Jugend an führte seine unermüdliche Tätigkeit im Dienste der Bewegung, die für ihn alles bedeutete, unvermeidlich zu seiner Wahl in ein hohes Amt der Föderation des Personals öffentlicher Dienste, deren Mitbegründer er war. Kurz nach dem Kriege folgte seine Wahl zum Generalsekretär der Eisenbahnersektion dieser Föderation und in dieser Eigenschaft und in Anerkennung seiner langjährigen unermüdlichen Arbeit in Vertretung der Interessen der Eisenbahner wurde er 1952 zum Präsidenten der Eisenbahnersektion der ITF gewählt. Seit Ende des Krieges stand er auch an der Spitze der Vertretung der Arbeitnehmer in der paritätischen Kommission der Belgischen Staatsbahnen.

1953 wurde er Mitglied des Verwaltungsrates der Staatsbahnen und zwei Jahre später im März 1955 erfolgte seine Wahl in den Ständigen Ausschuss.

Der Tod des Kollegen Devaux hinterlässt in den Reihen der Eisenbahner eine Lücke, die nicht leicht zu füllen sein wird.

Panlibhonco-Boycott beginnt  
am 1. Dezember

(ITF) Auf einer Konferenz des  
Internationalen Fair Practices-  
Ausschusses am 13. und 14.

November in Hamburg, der auch zusätzliche Vertreter von Gewerkschaften der Hafenarbeiter und Seeleute aus Belgien, Kanada, Dänemark, Finnland, Deutschland, Grossbritannien, Griechenland, Holland, Italien, Norwegen, Schweden und den USA beiwohnten, wurden die endgültigen Vorkehrungen für einen weltweiten Boykott von Schiffen unter den Schattenflaggen getroffen. Anwesend war ausserdem Kollege J.H. Oldenbrock, Generalsekretär des IBFG. Den Vorsitz führte Kollege Tom Yates, Generalsekretär des britischen Seeluteverbandes.

Laut Beschluss der Konferenz beginnt die internationale Blockade am 1. Dezember und dauert bis einschl. 4. Dezember. Ausgenommen werden nur Panlibhonco-Schiffe, für die Kollektivverträge abgeschlossen worden sind, mit denen sich die ITF und ihre Mitgliedsverbände einverstanden erklärt haben. Ferner beschloss die Konferenz, dass nunmehr nach Bekanntgabe des Datums des Beginns des Boykotts bis auf weiteres keine Kollektivverträge mit Panlibhonco-Reedern ausgehandelt werden.

Zur Leitung der Kampagne wird im Hafen von Rotterdam ein Blockade-Hauptquartier errichtet.

Nach Abschluss der Konferenz fand am Sitze der Bezirksverwaltung Hamburg der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr eine der grössten Pressekonferenzen in der Geschichte der ITF statt. An dieser Konferenz beteiligten sich über hundert Journalisten in Vertretung von Tageszeitungen und Presseagenturen in der ganzen Welt und richteten Fragen über den Boykott an den Generalsekretär und Funktionäre von Mitgliedsverbänden.

Im Rahmen seiner einleitenden Erklärung betonte Kollege Becu, dass der Beschluss über einen weltweiten Boykott nicht von ungefähr gefasst worden sei. Er beruhe auf einer Resolution des Amsterdamer Kongresses 1958 und stelle den Höhepunkt einer Kampagne dar, die bereits auf das Jahr 1948 zurückgehe, wo die ITF die ersten Boykottmassnahmen in beschränktem Umfange gegen solche Schiffe unter den Schattenflaggen in die Wege geleitet hatte, auf denen die allerschlimmsten Verhältnisse herrschten. Während der seither vergangenen zehn Jahre habe die ITF gehofft, dass diese in verhältnismässig beschränktem Umfange durchgeführte Aktion dem Zuwachs dieser Tonnage einigermassen Einhalt gebieten könne. und dass die Regierungen die Gefahr, die ihnen aus dem Vorhandensein dieser riesigen Tonnage unter den Schattenflaggen erwachse, richtig beurteilen würden. Diese Hoffnung sei jedoch nicht erfüllt worden. Im Gegenteil, die unter den Panlibhonco-Flaggen eingesetzte Tonnage betrage nunmehr 16 Millionen Tonnen -- das sind 15% der Welttonnage -- und erhöhe sich weiterhin um rund 2 Millionen Tonnen im Jahre. Wenn diese Entwicklung weitergeht, so besteht durchaus die Möglichkeit, dass innerhalb der nächsten 10 oder 15 Jahre 50 % der Welttonnage unter diesen Flaggen registriert sein würden. Es bedürfe daher keiner besonderen Einbildungskraft, um die Auswirkungen einer solchen Tendenz auf die traditionellen maritimen Länder zu beurteilen. Was die Seeleute betrifft, so könnten dadurch sehr wohl alle von ihnen bisher erkämpften Errungenschaften zunichte gemacht werden.

In diesem Zusammenhang verwies Kollege Becu auf den Umstand, dass der Zuwachs der Tonnage unter den Schattenflaggen weitgehend

der Politik der Regierung der USA zuzuschreiben sei. 42% der unter diesen Flaggen eingesetzten Schiffe befänden sich im Besitze von Staatsbürgern der USA und sollten normalerweise unter der Flagge der Vereinigten Staaten fahren. Der wichtigste Grund für die Ermütigung der Flaggenuebertragungen durch die amerikanische Regierung sei angeblich strategischer Natur. "Die Regierung der USA, erklärte Kollege Becu, müsse dabei jedoch sorgfältig darauf achten, dass sie nicht das zerstöre, was sie seit Jahren aufbauen wollte, nämlich die Wirtschaft und Verteidigung Europas".

In Beantwortung einer Frage über die Rolle der amerikanischen Seeleuteverbände im Zusammenhang mit dem Boykott erklärte Kollege Joseph Curran, Präsident des amerikanischen Seeluteverbandes (NMU), dass sowohl seine Organisation als auch die ebenfalls auf der Konferenz vertretene Seafarers' International Union den Boykott hundertprozentig unterstütze. Nach ihrer Rückkehr in die Vereinigten Staaten würden Besprechungen mit anderen in Frage kommenden Gewerkschaften stattfinden, um über die gemeinsam durchzuführenden Massnahmen zu beraten. Kollege Curran beendete seine Erklärung mit den folgenden Worten: "Wir werden mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln dafür sorgen, dass dieser Boykott erfolgreich beendet wird. Wir werden jedes Schiff unter den Schattenflaggen anhalten, das einen Hafen der USA anläuft. Wir stehen damit, wie wir hoffen, erst am Anfang einer Kampagne, durch die diese Schiffe von den Weltmeeren vertrieben werden sollen."

Weitere Fragen bezogen sich auf die Drohungen gewisser Arbeitgeber in der Hafenwirtschaft, dass sie Hafentarbeiterverbände wegen Vertragsbruch regresspflichtig machen würden. Dazu erklärte Kollege Becu, dass sich daraus sehr schwerwiegende Konsequenzen ergeben können. Daraus könnte sich ein Krieg zwischen ihnen (d.h. den Arbeitgebern) und der ITF entwickeln, und davor möchte ich sie ausdrücklich warnen." Die ITF werde sich durch keinerlei Drohungen einschüchtern lassen. Sie werde die Beschlüsse, die gefasst worden sind, in die Tat umsetzen.

Auf die Frage, ob sich der Boykott tatsächlich auf vier Tage beschränken würde, oder ob nationale Gewerkschaften ihn nach eigenem Ermessen fortsetzen würden, antwortete Kollege Becu, dass die Kampagne der ITF gegen Schiffe unter den Schattenflaggen, die in irgendeiner Hinsicht als unternormal betrachtet werden könnten, selbstverständlich nach Ablauf der vier Tage weitergehen würde. Die Notwendigkeit der Durchführung einer weiteren allgemeinen Blockade wäre ebenfalls nicht von der Hand zu weisen.

Am Ende der Hamburger Konferenz wurde die folgende Proseckerklärung veröffentlicht:

"Die in Hamburg versammelten Vertreter der der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeiter-Gewerkschaften haben die Berichte über die Planung eines allgemeinen Boykotts der Panlibhonco-Schiffe, für die annehmbare Tarifvereinbarungen nicht bestehen, geprüft und die im einzelnen bereits getroffenen Massnahmen für die Durchführung des Boykotts bestätigt. Als Ergebnis der Beratungen wurde beschlossen, den Boykott am 1. Dezember zu beginnen und ihn bis einschl. 4. Dezember gegen alle Panlibhonco-Schiffe ohne angemessene Tarifvereinbarungen durchzuführen. Es wurde ferner beschlossen, dass ab dem Zeitpunkt der Verkündung des Boykotts zunächst keine weiteren Tarifvereinbarungen abgeschlossen werden."

Vorher hatte am 10. November in Brüssel eine Vorkonferenz stattgefunden, an der Vertreter des IBFG, der ITF, der Internationalen Erdölarbeiter-Föderation und des Internationalen Metallarbeiterbundes teilgenommen hatten. Die beiden letztgenannten Organisationen vertraten dabei die Interessen der mit dem Löschen von Erdöltankern und in den Schiffswerften beschäftigten Arbeitnehmer. Am Abschluss dieser Konferenz wurde die folgende Erklärung veröffentlicht:

"Die unter den Auspizien des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften einberufene Konferenz, der Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, des Internationalen Metallarbeiterbundes und der Internationalen Föderation der Erdölarbeiter beiwohnten, hat ihre Zustimmung zu den im Hinblick auf einen allgemeinen Boykott von Panlibhonco-Schiffen ohne annehmbare Kollektivverträge ergriffenen Massnahmen erteilt.

Die Konferenz vertritt die Ueberzeugung, dass alles Erforderliche getan worden ist, um den Erfolg der Blockade zu gewährleisten.

Die Internationale Föderation der Erdölarbeiter wird ihren Mitgliedsverbänden die erforderlichen Anweisungen erteilen und der Internationale Metallarbeiterbund in den nächsten Tagen einen Beschluss über den Umfang seiner Unterstützung des Boykotts fassen.

Die Tagung des Fair Practices-Ausschusses der ITF am 13. und 14. November in Hamburg wird einen Bericht über die Brüsseler Konferenz entgegennehmen und die endgültigen Beschlüsse fassen."

#### Delegation der ITF nach USA

Eine aus den Kollegen Frank Cousins, Präsident der ITF,

Tom Yates, Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses, und Omer Becu, Generalsekretär, bestehende Delegation besuchte vor kurzem die USA. Am 5. November wurde in Washington die folgende Pressemitteilung veröffentlicht:

"Das Exekutivkomitee der ITF hatte auf seinen Sitzungen am 21. und 22. Juli in Amsterdam beschlossen, dass die ITF eine Untersuchung der von der AFL-CIO und anderen zuständigen Stellen in der Korruptionsaffäre des Kraftfahrerverbandes gefassten Beschlüsse in die Wege leiten sollte. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollten der ITF eine objektive Beurteilung der Frage ermöglichen, ob der Kraftfahrerverband (Brotherhood of Teamsters) weiterhin für Mitgliedschaft der ITF in Betracht käme.

Vorbehaltlich der Ergebnisse dieser Untersuchung verfügte das Exekutivkomitee der ITF, dass der amerikanische Kraftfahrerverband sich bis auf weiteres jeder aktiven Betätigung im Rahmen der ITF enthalten und von der weiteren Bezahlung von Mitgliedsbeiträgen Abstand nehmen sollte.

In Durchführung des Beschlusses über die Untersuchung des Sachverhalts in der Angelegenheit des Kraftfahrerverbandes begab sich eine aus den Kollegen Frank Cousins (Präsident der ITF), Tom Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses) und dem Generalsekretär bestehende Delegation nach den Vereinigten Staaten.

Diese Untersuchung wurde während der vergangenen Woche in Washington durchgeführt. Ihre Ergebnisse werden dem Exekutivkomitee der ITF im Hinblick auf die weitere Behandlung dieser Angelegenheit zur Kenntnis gebracht.

Ferner beschäftigte sich die Delegation mit der am 4. November veröffentlichten Erklärung der Internationalen Reedervereinigung, in der sie gegen den von der ITF beschlossenen Boykott von Schiffen unter den Schattenflaggen Stellung nahm.

Dieser Erklärung der Reeder zufolge würde der Boykott zu Verstößen gegen die auf nationaler Ebene vereinbarten Kollektivverträge führen; ausserdem würde durch die Unterzeichnung von Kollektivverträgen kein nennenswerter Rückgang der unter den Schattenflaggen eingesetzten Tonnage herbeigeführt werden.

Demgegenüber ist festzustellen, dass die ITF nie behauptet hat, dass das Problem der Schiffe unter den Schattenflaggen durch einen Boykott gelöst werden würde. Vielmehr haben wir wiederholt auf den Umstand verwiesen, dass eine solche Lösung nur auf Regierungsebene gefunden werden könne.

Den Mitgliedsverbänden der ITF geht es um die Wahrung eines angemessenen Standards der Arbeitsbedingungen an Bord dieser Schiffe, aus welchem Grunde sie die betreffenden Reeder durch gewerkschaftspolitische Massnahmen zur Unterzeichnung von Kollektivverträgen veranlassen wollen.

Für die Weigerung der Reeder, derartige Kollektivverträge abzuschliessen, lassen sich nach Ansicht der ITF keinerlei Entschuldigungen geltend machen. In Anbetracht der derzeit gegebenen Umstände hätte man logischerweise von den Reedern der echten maritimen Länder, wo solche Kollektivverträge bereits bestehen - darunter Mitglieder der Internationalen Reedervereinigung - erwarten können, dass sie sich der von uns geplanten Aktion anschliessen würden."

## E I S E N B A H N E R

DEUTSCHLAND (ITF) Vor kurzem fand in Düsseldorf  
GdED macht Öffentlichkeit auf das erste "Verkehrspolitische  
Chaos im Verkehrswesen aufmerksam Gespräch" der Gewerkschaft der  
Eisenbahner Deutschlands

(Mitglied der ITF) statt. An der Konferenz beteiligte sich auch ein Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn und der Präsident der BD-Wuppertal.

Im Rahmen dieser Diskussion machte der 2. Vorsitzende der GdED, Kollege Philipp Seibert, unter anderem den Vorschlag, dass der Bundesbahn für eine Uebergangszeit bis zur endgültigen Lösung ihrer finanziellen Probleme 50 % ihrer Wegekosten aus den allgemeinen Mitteln des Bundes vergütet werden sollten. Mit einer solchen Regelung wäre nach Ansicht der GdED ein wesentlicher Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger getan.

Trotz entgegengesetzter Standpunkte in gewissen Einzelfragen waren sich alle Referenten grundsätzlich darin einig, dass die Bundesregierung der Bundesbahn nicht nur finanzielle Hilfe gewähren müsse, sondern ihr auch Wettbewerbsmöglichkeiten einräumen müsste; die ihr eine Sanierung aus eigener Kraft ermöglichen würden.

Obwohl es das Hauptanliegen der GdED sei, die Arbeitsbedingungen und Einkommensverhältnisse ihrer Mitglieder zu verbessern, müsse auch dafür gesorgt werden, dass der Betrieb selbst gesund und krisenfest wird. Aus diesem Grunde betrachtet die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eine aktive Verkehrspolitik als eine Grundaufgabe im Rahmen ihrer Interessenvertretung.

GROSSBRITANNIEN (ITF) Zwischen den Gewerkschaften der Richtlinien für unparteiisches britischen Eisenbahner und der Schlichtungsorgan festgelegt Transportkommission ist nach längeren Verhandlungen ein Uebereinkommen über die Richtlinien zustande gekommen, die für das unparteiische Gremium massgebend sein sollen, das die Lohn- und Gehaltsstruktur der britischen Eisenbahnen einer Prüfung unterziehen soll.

Dieses Organ soll aus einem Vorsitzenden (einem prominenten Volkswirtschaftler, der bereits ernannt worden ist) und zwei unparteiischen Mitgliedern bestehen. Es wird die gegenwärtige Lohn- und Gehaltsstruktur mit der anderer öffentlicher und privater Unternehmungen verglichen und sobald wie möglich einen Bericht über das Ergebnis der Untersuchungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen veröffentlichen.

Der Bericht wird weder für die Transportkommission noch die Gewerkschaften bindend sein. Bei den an diesem Uebereinkommen mit den Arbeitgebern beteiligten Gewerkschaften handelt es sich um den britischen Eisenbahnerverband, den Verband der Lokführer und Heizer und die Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe (alle Mitglieder der ITF).

Befürchtungen wegen Personalabbau im Werkstättendienst (ITF) Vor kurzem fand eine Unterredung zwischen Vertretern des britischen Eisenbahnerverbandes und des technischen Personals, deren Mitglieder im Werkstättendienst der Eisenbahn tätig sind, mit dem Präsidenten der britischen Transportkommission statt, in deren Verlauf die Vertreter der Gewerkschaften ihren Befürchtungen wegen des in den letzten Jahren in immer grösserem Umfang erfolgenden Abbaus des Personals im Werkstättendienst Ausdruck verliehen.

Die Gewerkschaften bemühen sich, für das Personal im Werkstättendienst einen Vertrag zur Wahrung der Interessen des von Abbaumassnahmen betroffenen Werkstättenpersonals auszuhandeln, ähnlich wie er vor kurzem für das Lokpersonal erreicht werden konnte. Im Rahmen einer derartigen Regelung würden Arbeitnehmer, die in eine niedrigere Verwendungsgruppe versetzt werden, keine Lohnbussen erleiden. In jenen Fällen, in denen sich Entlassungen nicht umgehen lassen, wollen die Gewerkschaften Abfindungen durchsetzen, die dem Dienstalter entsprechend abgestuft sind.

ITALIEN (ITF) Im Rahmen der von der Regierung ins Auge gefassten Neuregelung Italienische Eisenbahnerverbände fordern Lohn- und Gehaltsbedingungen des Personals öffentlicher Dienste, darunter die Arbeitnehmer der italienischen Staatsbahnen, fordern die Gewerkschaften der Eisenbahner eine allgemeine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Entlohnung.

In Anbetracht der ablehnenden Haltung der Regierung haben der unabhängige Eisenbahnverband (SAUPI) und die Vereinigung der italienischen Eisenbahner (SIUF) öffentlich eine Erklärung abgegeben, dass sie ihre Forderungen mit grösstem Nachdruck vertreten und notfalls zu gewerkschaftlichen Kampfmassnahmen Zuflucht nehmen werden.

In erster Linie fordern unsere italienischen Mitgliedsverbände der Eisenbahner die Einführung einer gleitenden Lohn- und Gehaltskala, die eine automatische Anpassung der Entlohnung an die Kosten der Lebenshaltung in Zeitabständen von einem Jahr vorsehen würde. In diesem Zusammenhang verweisen die Gewerkschaften der Eisenbahner darauf, dass dieses System in der Privatwirtschaft bereits seit einigen Jahren angewandt wird.

Ausserdem fordern die italienischen Eisenbahner eine Revision und Neubewertung der Familienzulagen und Erhöhungen der Dienstalterszulagen sowie Verbesserungen des Einstufungssystems und der Regelung der Arbeitszeit.

OESTERREICH  
Schwere Niederlage der Kommunisten  
bei den Personalvertretungswahlen  
der Eisenbahner

(ITF) Bei den Personalvertretungswahlen der Eisenbahner Oesterreichs konnte die sozialistische Liste 61.211 von insgesamt 77.360 gültigen Stim-

men, also 79,12 % auf sich vereinigen. Für die kommunistische Liste stimmten 7.716, d.h. 9,97 % der gültigen Stimmen, im Gegensatz zu 12,30 % im Jahre 1955. Die Gewerkschaft der Eisenbahner bemerkt hierzu, dass kleine Aenderungen noch möglich seien, da die Stimmzettel dreimal ausgezählt werden. Eine einschneidende Aenderung wäre jedoch nicht zu erwarten.

Bei den Wahlen beim Personal der Generaldirektion der OeBB entfielen von insgesamt 2.758 gültigen Stimmen 1.996 auf die Liste der sozialistischen Gewerkschafter. Für die kommunistische Liste stimmten 104, d.h. 3,77 % im Gegensatz zu 8,16 % im Jahre 1955.

SCHWEDEN  
Beratungen über Probleme des Per-  
sonals im Oberbauinstandhaltungs-  
dienst

(ITF) Das Problem der Arbeitsbeschaffung für das von saisonbedingter Arbeitslosigkeit betroffene Personal im Instandhaltungsdienst der schwe-

dischen Staatsbahnen bildete den Gegenstand von Besprechungen zwischen dem der ITF angeschlossenen schwedischen Eisenbahnverband und dem Verkehrsminister.

Infolge der klimatischen Verhältnisse sind die Instandhaltungsarbeiten am Oberbau, insbesondere im Norden Schwedens, zwangsläufig auf die kurze Sommersaison beschränkt. Jedes Jahr muss eine beträchtliche Zahl der damit beschäftigten Arbeiter entlassen werden und kann erst im folgenden Frühjahr wieder eingestellt werden. Dieses Jahr werden von insgesamt 7000 im Norden Schwedens beschäftigten Arbeitern 1200 entlassen. Voriges Jahr waren es 1600. Wenn diese Zahlen auch bedauerlicherweise noch immer sehr hoch sind, stellen sie doch immerhin einen Fortschritt gegenüber 1947 dar, als von insgesamt 12.000 Arbeitern 5000 entlassen werden mussten.

Aus diesen Zahlen lässt sich der Erfolg der Bemühungen der Gewerkschaft und der Eisenbahnverwaltung um eine möglichst genaue Berechnung der Zahl der Arbeiter beurteilen, für die mit ziemlicher Sicherheit Arbeit vorhanden sein wird, damit bei Einbruch des Winters möglichst wenige entlassen werden müssen.

Als Ergebnis der Besprechungen, an denen auch Beamte des Arbeitsministeriums teilnahmen, hofft man, den Grossteil der überschüssigen Arbeitskräfte anderweitig beschäftigen zu können.

### SEELEUTE

ISLAND (ITF) Ende Oktober fand der erste Kongress der vor kurzem gegründeten Föderation der Seeleute Islands statt, zu dessen Vorsitzenden Koll. Jón Sigurdsson von dem der ITF angeschlossenen Verband der Seeleute und Fischer gewählt wurde. Die Föderation besteht aus 6 Gewerkschaften mit insgesamt über 2000 Mitgliedern und wird um Aufnahme in den Gewerkschaftsbund Islands ansuchen.

NORWEGEN (ITF) Der der ITF angeschlossene norwegische Seeleuteverband hat einen neuen Tarifvertrag ausgehandelt, in dessen Geltungsbereich Seeleute auf Grosser Fahrt fallen.

Der wichtigste im Rahmen dieses Tarifvertrages erzielte Fortschritt ist eine 8 %-ige Erhöhung der Heuern und des Entgelts für Mehrarbeit. Ausserdem erhalten die Mannschaften an Deck, im Maschinenraum und im Bedienungs- und Verpflegungsdienst nunmehr eine Dienstalterszulage in Höhe von Kr.100 im Monat (früher Kr. 50), die nach dreijähriger Beschäftigung an Bord von norwegischen Schiffen entrichtet wird. Der neue Tarifvertrag tritt mit Wirkung vom 1. November 1958 in Kraft und gilt bis 31. Oktober 1959.

Als Beispiele der neuen monatlichen Heuern (in norwegischen Kronen, Mehrarbeitsentgelt pro Stunde in Klammern) können gelten: Zimmermann 890 (4.45); Bootsmann 890 (4.45); Vollmatrose 788 (4.25); Leichtmatrose 681 (3.40); Elektriker mit Befähigungsnachweis 1,028 (5.20), 1.117 (5.70) oder 1.205 (6.30) je nach Schiffstyp und Leistung der elektrischen Anlagen; Elektriker ohne Befähigungsnachweis 890 (4.45); Pumpenmann, Hilfskesselwärter 890 (4.45); Heizer 798 (4.25); Schmierer 531 (3.30).

Die vorerwähnten Ueberstundensätze gelten für Wochentage. Für Mehrarbeit an Sonn- oder Feiertagen wird der doppelte Ueberstundensatz entrichtet.

#### Bedienungs- und Verpflegungsdienst:

Steward von 1.009 bis 1.199 je nach Besatzungsstärke, mit Mehrarbeitsentgelt von 30 %. Stewards, deren Mehrarbeitsentgelt aufgrund eines stündlichen Satzes berechnet wird, erhalten eine monatliche Grundheuer von 969 Kronen und ein Mehrarbeitsentgelt in Höhe von 4.85 Kr. pro Stunde (doppelter Satz an Sonn- oder Feiertagen; 9.70 Kr.); Koch 864 (4.45) bis 1.038 (5.20) je nach Besatzungsstärke; 2. Koch, Anrichtegehilfe, Messsteward 678 (3.40).

#### Funker:

a) Fahrgastschiffe 1. Funkoffizier 984 (4.90), mit Nebenbeschäftigung 1.156 (5.80); 2. Funkoffizier 915 (4.85), mit Nebenbeschäftigung 1.085 (5.40).  
b) Uebrige Schiffe 1. Funkoffizier 934 (4.85), mit Nebenbeschäftigung 1.105 (5.50); 2. Funkoffizier 852 (4.85), mit Nebenbeschäftigung 1.025 (5.15).

Bei Dienst an Bord von Tankern erhöhen sich alle oben erwähnten Sätze um 6 %.



Zu weiteren in dem neuen Tarifvertrag enthaltenen Verbesserungen zählt eine Dienstalterszulage von 15 Kr. im Monat, die nach 2, 4, 6 und 8-jähriger Dauer der Beschäftigung und nunmehr auch nach 10- und 12-jähriger Beschäftigungszeit entrichtet wird. Eine Sonderzulage von 100 Kr. im Monat erhalten ausserdem Vollmatrosen und sonstige Besatzungsmitglieder, die die gleiche oder höhere Heuern beziehen, nachdem sie drei Jahre an Bord eines Schiffes unter norwegischer Flagge tätig gewesen sind. Nach weiteren 5 Jahren haben sie Anspruch auf zusätzliche Kr.100 (diese Sondervergütung wird nicht an Elektriker, Stewards oder Funker mit Befähigungsnachweis entrichtet). Die Sonderzulage für Dienst ausserhalb der skandinavischen Hoheitsgewässer wurde ebenfalls erhöht. Sie beträgt nunmehr Kr.100 im Monat (früher 50) und bei Mannschaften mit niedrigeren Heuern als die eines Vollmatrosen Kr. 60.(früher 30). Eine neue Klausel sieht ferner vor, dass nach weiteren 6 Monaten der Beschäftigung unter diesen Bedingungen, d.h.nach 18 Monaten Dienst ausserhalb skandinavischer Hoheitsgewässer und nach der zweiten Bezahlung der Sonderzulage nach 12 Monaten weitere Kr. 100 bzw. Kr. 60 bezahlt werden.

#### SINGAPUR

##### Heuerstelle eröffnet

(ITF) Am 1. November nahm die in Singapur neu eingerichtete Heuerstelle ihre Tätigkeit auf. Es handelt sich um ein auf dreigliedriger Basis verwaltetes Organ, das die Einstellung der Seeleute aufgrund eines auf der Seniorität beruhenden Systems regelt. An den Vorbereitungsarbeiten war auch Kollege J. Soares, Leiter des asiatischen Büros der ITF, beteiligt.

#### HOCHSEEFISCHER

#### ISLAND

##### Neuer Tarifvertrag für die Trawlerfischer

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Seeleute und Fischer Islands konnte vor kurzem im Rahmen eines neuen Tarifvertrags eine 22 %-ige Erhöhung der monatlichen Grundheuern der Trawlerfischer erreichen. Deckpersonal und Heizer erhalten nunmehr Kr.1.950, Netzmacher Kr.2150, Bootsmann Kr. 2550 (£1 = rund Kr.46.--)

Die monatliche Grundheuer macht etwa die Hälfte der gesamten Einkünfte der Fischer aus; die Differenz besteht hauptsächlich aus dem Anteil am Fangerlös. Ferner bezahlt der Reeder auf Grund des neuen Tarifvertrags fast die Hälfte der 55 %-igen Steuer, die von dem in ausländischer Währung bezahlten Teil der Heuer der auf Grosser Fahrt eingesetzten Fischer abgezogen wird.

Die für die Fischer auf kleineren Fahrzeugen geltenden Tarifverträge werden zum Jahresende gekündigt.

#### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

#### DEUTSCHLAND

##### Neuer Tarifvertrag für das Bordpersonal der Deutschen Lufthansa

(ITF) Die Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat einen neuen Tarifvertrag für das fliegende Personal der DLH ausgehandelt, der am 1. Januar 1959 in Kraft tritt und wesentliche Änderungen der Gehaltsstruktur mit sich bringt. Als Ausgleich für die Zeit vom Juli bis Dezember wird ein halbes Monatsgehalt, berechnet auf der Grundlage des Novembergehalts bezahlt.

Der neue Vertrag sieht ein monatliches Grundgehalt plus garantierte Flugprämie vor, wobei das Grundgehalt sich jährlich und die Flugprämie in etwas längeren Zeitabständen erhöht.

Die nachstehend angeführten Beispiele der neuen Gehälter bestehen aus dem monatlichen Grundgehalt, der Flugprämie und dem Gesamtbetrag je Monat.

K a p i t ä n e

<u>Jahre</u>	<u>Convair / DC 3</u>		<u>S. Const.</u>	<u>Viscount</u>	
1.	1.000	13.--	1.910	16.--	2.120
5.	1.280	14.--	2.260	18.--	2.540
11.	1.700	15.--	2.750	20.--	3.100

II. Offiziere  
+ DM. 150.- Zulage

<u>Probejahr</u>			
	650	3.--	860
1.	700	5.--	1.050
3.	740	5.--	1.090
5.	780	5.--	1.130

<u>Jahre</u>	<u>I. Offiziere</u>		
1.	800	10.50	1.535
5.	900	11.--	1.670
10.	1.025	11.50	1.830
16.	1.175	11.50	1.980

II. Flugingenieure

<u>Probejahr</u>			
	650	3.--	860
1.	700	5.--	1.050
5.	780	5.--	1.130
10.	880	5.50	1.265
16.	1.000	5.50	1.385

I. Flugingenieure

<u>Jahre</u>			
1.	800	10.--	1.500
5.	900	10.50	1.635
10.	1.025	11.--	1.795
16.	1.175	11.--	1.945

Navigatoren

<u>Probejahr</u>			
	700	7.--	1.190
1.	800	9.--	1.430
5.	900	9.50	1.565
10.	1.025	10.--	1.725
16.	1.175	10.--	1.875

Flugfunker

<u>Probejahr</u>			
	700	4.--	980
1.	800	6.--	1.220
5.	860	6.--	1.280
10.	935	6.50	1.390
16.	1.025	6.50	1.480

Stewards

<u>Probezeit</u>			
	350	2.--	490
1.	450	3.--	660
5.	575	3.--	785
10.	700	3.--	910

Oberstewards

<u>Jahre</u>			
1.	590	3.50	835
5.	710	3.50	955
10.	860	3.50	1.105

Eine Atlantik-Zulage für die Kapitäne auf Super-Constellation konnte nicht erreicht werden. Ueber diesen Punkt soll gesondert verhandelt werden.

NIGERIEN

Personal fordert Unfallversicherung

des Personals der Zivilluftfahrt Nigeriens. Zur Begründung dieser Forderung wird u.a. auf einen Unglücksfall verwiesen, der sich vor kurzem ereignete und bei dem drei Arbeitnehmer der Luftverkehrslinie ihr Leben einbüßten.

(ITF) Eine umfassende Unfallversicherung für das gesamte Personal der Nigerian Airlines fordert der der ITF angeschlossene Verband

U.S.A.

Streik der Bordingenieure und Monteure

Mitglied der ITF) ihre bei den Eastern Airlines beschäftigten Mitglieder aufgerufen hatte, begann am 24. November. Die Veranlassung zu diesem Streik war die Weigerung der Luftverkehrslinie, von ihrem Beschluss, dass alle auf Düsenflugzeugen eingesetzten Ingenieure Pilotenbefähigung aufweisen müssten, abzuweichen. 600 Ingenieure haben die Arbeit niedergelegt.

(ITF) Der Streik, zu dem die amerikanische Vereinigung der Bordingenieure (US Flight Engineers' International Association -

Rund 6000 in den Bodendiensten der gleichen Luftverkehrslinie tätige Monteure haben auf Weisung ihrer Gewerkschaft - die der ITF angeschlossene International Association of Machinists - nach dem Festfahren der Lohnverhandlungen ebenfalls die Arbeit eingestellt.

Bestreikt werden ferner die Trans-World Airlines, nachdem die unter den Auspizien einer staatlichen Schlichtungsinstanz geführten Verhandlungen über Erhöhungen der Entlohnung ergebnislos abgebrochen werden mussten. 6700 Monteure und Techniker sind in den Streik getreten.

Beendet wurde dagegen am 19. November der 35-tägige Streik der bei Capital Airlines beschäftigten Monteure des Bodendienstes, nachdem zwischen der Luftverkehrslinie und der International Association of Machinists eine Einigung zustande gekommen war.

Streikbrecherpakt amerikanischer Luftverkehrslinien ?

Beteiligung einer Linie, deren Betrieb durch Streik stillgelegt wird, an den den übrigen Vertragspartnern erwachsenden zusätzlichen Betriebsgewinnen vorsieht. Bei diesen Linien handelt es sich um die Eastern, Capital, TWA, American, Pan-American und United Airlines.

(ITF) Sechs der grössten Luftverkehrslinien der USA haben ein Uebereinkommen getroffen, das eine

In den Kreisen der Gewerkschaftsbewegung wird dieses Uebereinkommen als ausgesprochen gewerkschaftsfeindlich bezeichnet und auf das schärfste verurteilt.

Einer Erklärung eines Vertreters der Capital Airlines zufolge soll diese Linie kraft dieser Vereinbarung bereits eine "beträchtliche" Summe ausbezahlt erhalten haben.

Die amerikanische Zivilluftfahrtsbehörde hat jedoch noch zu beschliessen, ob diese Vereinbarung der Luftverkehrslinien über die Beteiligung an den Gewinnen, die ihnen bei streikbedingten Einnahmeeinbüssen eines Vertragspartners erwachsen, mit dem Gesetz in Einklang gebracht werden kann.

Bevorstehende Tagung:

Exekutivkomitee

16.-18. Dezember 1958

London.