ERNATIONALE 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

Nr. 11 28. September 1959

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.

E I S E N B A H N E R

GROSSBRITANNIEN

Herbert Parry verstorben

(ITF) Mit tiefem Bedauern meldet die ITF das tragische Ableben von Kollege Herbert Parry, einem der leitenden Funktionäre der der ITF angeschlossenen Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe. Kollege Parry verunglückte während seines Urlaubs in Newquay beim Schwimmen. Er stand im Alter von 53 Jahren und war seit 1937 vollamtlicher Funktionär seiner Organisation (TSSA). Kollege Parry hätte in der nahen Zukunft den Posten des Stellvertretenden Generalsekretärs übernehmen sollen.

Personal der Eisenbahnwerkstätten mit Massnahmen gegen Personalüberschuss einverstanden

(ITF) Der für die Werkstätten der Britischen Staatsbahnen zuständige Unterausschuss der Föderation der Gewerkschaften des Schiff- und Maschinenbaus erklärte sich am 16. September mit der von der Britischen Transportkommission beantragten Zentralstelle einverstanden, die für Massnahmen zum Auffangen von Arbeitskräften verantwortlich gemacht werden soll, die im Zuge der Modernisierung der Staatsbahnen überflüssig werden. Diese Zentralstelle soll eine Liste aller bei den verschiedenen Direktionen der Staatsbahnen freiwerdenden Stellen führen. Ausserdem hat sich die Direktion der Britischen Staatsbahnen bereit erklärt, als Uebergangsmassnahme Arbeitern, die auswärtigen Dienst verrichten müssen, eine Sondervergütung von £2.12.6 pro Woche zu bezahlen.

ITALIEN

Kürzere Arbeitszeit bei der Eisenbahn

(ITF) Nach längeren Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften der italienischen Eisenbahner, darunter die der ITF angeschlossenen SAUFI und SIUF, und den Staatsbahnen konnte ein Uebereinkommen über eine allgemeine Herabsetzung der Arbeitszeit erzielt werden. Sie wird bei den Arbeitnehmern, die normalerweise länger als 48 Stunden in der Woche arbeiten, auf 48 Stunden und bei jenen, die bereits 48 Stunden in der Woche arbeiten, auf 46 Stunden herabgesetzt. Diese Regelung tritt mit Wirkung vom 1. April 1960 in Kraft.

Ausserdem hat sich die Direktion der Italienischen Staatsbahnen mit einer Erhöhung der Leistungszulagen um Lire 100 - 300 im Tage einverstanden erklärt.

(£1 = Lire 1.750).

U.S.A.
Elf Gewerkschaften fordern Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen

(ITF) Die auf nationaler Ebene von den amerikanischen Organisationen der Eisenbahner in die Wege geleitete Kampagne im Hinblick auf die Revision der derzeit geltenden Kollektivverträge, deren Geltungsdauer am 1. November abläuft, nimmt an Intensität zu. Zusätzlich zu den im vergangenen Mai erhobenen Forderungen nach Verbesserung der Urlaubsbedingungen haben nunmehr elf Gewerkschaften der Eisenbahner, die rund 700.000 Arbeitnehmer vertreten, Forderungen nach beträchtlichen Erhöhungen der Entlohnung sowie Ausdehnung aller den Eisenbahnern derzeit zur Verfügung stehenden Leistungen der Krankenversicherung auf die Angehörigen und nach Versicherung aller Arbeitnehmer auf Kosten der Eisenbahnen bis zu einem Höchstbetrage von $ 5.000 geltend gemacht. Die Gewerkschaften haben sich ausserdem bereit erklärt, auf die in den gegenwärtigen Verträgen enthaltenen Klauseln über die Anpassung der Entlohnung an die Kosten der Lebenshaltung zu verzichten, vorausgesetzt dass die Löhne und Gehälter einschliesslich aller am 1. November 1959 wirksamen Teuerungszulagen in die neuen Grundlöhne bzw. -gehälter einbezogen werden.

Die Gewerkschaften haben die einzelnen Eisenbahnverwaltungen termingerecht von diesen Forderungen in Kenntnis gesetzt und die möglichst baldige Aufnahme der Verhandlungen hierüber, womöglich noch vor dem 1. Oktober beantragt. Die Vorsitzenden der Gewerkschaften sind bevollmächtigt worden, mit den Eisenbahnverwaltungen auf individueller Basis zu verhandeln. Kollege George E. Leighty, Vorsitzender der Railway Labor Executives' Association und gemeinsamer Sprecher der Gewerkschaften, betonte jedoch, dass mit einer zufriedenstellenden Regelung auf dem Wege der Verhandlungen mit den einzelnen Eisenbahnverwaltungen kaum zu rechnen sei. Aus diesem Grunde haben die elf Gewerkschaften einen für den gesamten Bereich der USA zuständigen gemeinsamen Verhandlungsausschuss ins Leben gerufen, der mit der Organisation der Arbeitgeber auf nationaler Ebene verhandeln kann.

Den letzten Meldungen von Arbeitgeberseite zufolge hat sich die Mehrzahl der amerikanischen Eisenbahngesellschaften nunmehr mit dem Streikversicherungsplan (siehe Pressebericht Nr. 7 vom 31.7.59) einverstanden erklärt. Dieses Projekt, dessen Verwirklichung eine bestreikte Eisenbahngesellschaft in die Lage versetzen würde, die Leistungen der Versicherung zur Deckung ihrer täglichen fixen Kosten und sonstigen Auslagen bis zu einem Höchstbetrag von $ 600.000 im Tage in Anspruch zu nehmen, soll offenkundig dem Zwecke dienen, jeden Streik wirkungslos zu machen, und lässt die Annahme zu, dass die Arbeitgeber bei den bevorstehenden Verhandlungen eine unnachgiebige Haltung einnehmen werden.

ARBEITER IM PERSONEN- UND STRASSENTRANSPORT

BELGIEN
Strassenbahner fordern 2½%-ige Lohnerhöhung

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband des Personals der Strassenbahn-, Vorortsbahn- und Autobusbetriebe fordert eine 2½%-ige Erhöhung der Löhne als Ausgleich für die in der letzten Zeit angestiegenen Kosten der Lebenshaltung.

Obwohl zwischen den Löhnen der Strassenbahner und dem offiziellen Index der Einzelhandelspreise keine gesetzliche Bindung besteht, gelang es ihnen im November 1957, als der Index die Zahl 107,47 überstiegen hatte, eine 2½%-ige Lohnerhöhung durchzusetzen. Bis August 1959 hatte sich der Index auf 110,14 erhöht, was eine automatische Erhöhung der Entlohnung einer grossen Zahl von Arbeitnehmern Belgiens im September und Oktober zur Folge haben wird.

FINNLAND

Lohn- und Arbeitsbedingungen des Autobuspersonals

(ITF) Ein vom Verband der Arbeiter im Strassentransport (Mitglied der ITF) ausgehandelter Kollektivvertrag sieht gegenwärtig die folgende Regelung der Entlohnung und Arbeitsbedingungen des Personals der Autobusbetriebe vor:

Die normalerweise im Langstreckenverkehr tätigen Fahrer und Schaffner arbeiten 94 Stunden in 14 Tagen, während im Kurzstrecken- und Lokalverkehr eine Arbeitszeit von 141 Stunden die Regel ist, die sich auf drei Wochen verteilen. Der gegenwärtige Vertrag enthält jedoch eine Klausel, derzufolge im Rahmen der Erneuerung des Vertrages für das Jahr 1960 die Arbeitszeit aller Fahrer und Schaffner im Lokalverkehr sowie im Kurz- und Langstreckenverkehr auf 90 Stunden in 14 Tagen herabgesetzt wird.

Die monatlichen Grundlöhne der Autobusfahrer schwanken je nach der Ortsklasse zwischen FM 26.400 und 30.000 (£1 = FM 896). Fahrer mit mehr als vierjähriger Dauer der Beschäftigung haben Anspruch auf Löhne zwischen FM 29.400 bis 33.400. Schaffner über 18 Jahre verdienen im Langstreckenverkehr zwischen 16.800 und 19.000 im Monat; im Kurzstrecken- und Lokalverkehr zwischen 18.000 und 20.600. Bei diesen Beträgen handelt es sich jedoch nur um die Grundlöhne, so dass ein Fahrer oder Schaffner bei entsprechender beruflicher Befähigung, Erfahrung oder besonderen an ihn gestellten Anforderungen bis zu 15 % mehr verdienen kann.

Mehrarbeit wird während der ersten Stunde mit einem 50%-igen Zuschlag und für alle darauffolgenden Stunden mit einem 100%-igen Zuschlag zum Lohn abgegolten. Bei einer Berechnung der Ueberstunden auf 14-tägiger Basis wird für die ersten 12 Stunden, die die Arbeitszeit von 94 Stunden überschreiten, ein 50%-iger Zuschlag und für alle darauffolgenden Stunden ein 100%-iger Zuschlag zum Lohn gewährt. Mehrarbeit darf nicht durch Freizeit abgegolten werden. Für Arbeit an Tagen, die normalerweise laut Dienstplan dienstfrei sein sollten, sowie an Samstagen, Sonntagen, öffentlichen Feiertagen und Vortagen von öffentlichen Feiertagen wird ein 200%-iger Zuschlag zum Lohn entrichtet.

Vorgesehen sind ferner Verpflegungszulagen, bezahlter Urlaub im Einklang mit der finnischen Gesetzgebung und Krankengeld, dessen Höhe zwischen einem Mindestbetrag von zwei vollen Wochenlöhnen bei Arbeitern mit weniger als dreijähriger Beschäftigung und einem Höchstbetrag von zwei vollen Wochenlöhnen plus 60 % des vollen Lohns für weitere drei Wochen im Falle von Arbeitern mit über fünfjähriger Dauer der Beschäftigung schwankt.

Der Kollektivvertrag bleibt bis 1. Februar 1960 in Kraft.

DEUTSCHLAND
Aenderung der Arbeitszeit

(ITF) Wie die Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr mitteilt, wurde mit dem Arbeitgeberverband Verkehr Bad Württemberg ein Tarifvertrag zur Aenderung und Ergänzung des Rahmentarifvertrags vom 25. Juni 1957 ausgehandelt, die die folgenden Aenderungen der Arbeitszeit der gewerblichen Arbeitnehmer der Spedition und des Güternahverkehrs in Nordwürttemberg, Nordbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern vorsieht.

Die regelmässige Arbeitszeit ohne Pausen beträgt 8 Stunden täglich, ab 1. August 1959 46 Stunden und ab 1. Januar 1960 45 Stunden in der Woche. Sie kann den Erfordernissen des Betriebes entsprechend - gegebenenfalls mit Zustimmung des Betriebsrates - bis zu 57 Stunden in der Woche verlängert werden und kann bis zu 10 Stunden täglich betragen. Die tägliche Höchstdauer der Lenkzeit von Kraftfahrern beträgt 9 Stunden und darf bei besonderen Anlässen in zwei Arbeitsschichten der Woche bis auf 10 Stunden ausgedehnt werden, jedoch in der Kalenderwoche 54 Stunden nicht überschreiten.

GROSSBRITANNIEN
Lohnerhöhungen und kürzere Arbeitszeit für 8.000 Londoner Autobusarbeiter

(ITF) Der Beschluss der Londoner Verkehrsbehörde, die bisherige Probezeit von Fahrern und Schaffnern von zwei auf ein Jahr herabzusetzen, bringt eine sofortige Erhöhung der Löhne von ungefähr 8.000 Arbeitnehmern der Londoner Autobusbetriebe um 10/- oder 12/- mit sich. Die derzeit entrichteten wöchentlichen Mindestlöhne betragen: Fahrer £9.10.- während der Probezeit und £10.2.- nach einem Jahr der Beschäftigung; Schaffner £ 9.8.- bzw. £9.18.- nach einem Jahre der Beschäftigung.

Am 16. September erklärte sich eine Delegiertenkonferenz des der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbandes in Vertretung der Interessen von 35.000 bei den Londoner Autobusbetrieben beschäftigten Arbeitnehmern mit einer Reihe von Verbesserungen der Regelung der Arbeitszeit einverstanden, die die Londoner Verkehrsbehörde angeboten hatte. Dazu gehört die offizielle Anerkennung der Arbeitszeit von 11 Tagen bzw. 84 Stunden je 14 Tage, die bei den Londoner Autobusbetrieben wohl seit zwei Jahren aufgrund einer internen Vereinbarung im März 1956 in der Praxis die Regel war, jedoch bisher nicht im Tarifvertrag verankert werden konnte. Dies bedeutet, dass von keinem Fahrer oder Schaffner in Zukunft mehr als 84 Std. Arbeit in 14 Tagen verlangt werden können. (Bisher konnte ein Arbeitnehmer für bis zu 90 Stunden 45 Minuten Dienst eingeteilt werden.) Die Höchstzeit, die ein Fahrer ohne Pause am Steuer verbringen darf, wird von 5 auf 4½ Std. herabgesetzt und ausserdem die Höchstzeit, auf die sich die tägliche Arbeitszeit verteilen darf, und zwar an Sonntagen und öffentlichen Feiertagen um 1 Stunde auf 9 Stunden 40 Minuten und an Samstagen um 40 Minuten auf 12 Stunden.

INDIEN
Gesetzliche Regelung der Arbeitsbedingungen

(ITF) Pressemeldungen zufolge soll sich die nächste Session des indischen Parlaments mit einem Gesetzentwurf zur Regelung der Arbeitsbedingungen von Fahrern im Strassengütertransport beschäftigen.

BINNENSCHIFFER

DEUTSCHLAND
Neuer Lohn- und Gehaltstarifvertrag für das Personal der Teltow-Kanal-A.G.

(ITF) Ein vor kurzem zwischen der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr Bezirksverwaltung Berlin und der Teltow-Kanal-A.G. abgeschlossener Lohn- und Gehaltstarifvertrag sieht unter anderem die folgende Regelung des Arbeitsentgelts vor:

Der wöchentliche Grundlohn eines Schiffsführers von Dampfern und Motorschiffen in der Personen- und Schleppschiffahrt beträgt DM 104,40 für eine 45-stündige Arbeitswoche. Vom 1. Mai bis 15. September erhält das Fahr- und Stationspersonal der Personenschiffahrt den sogenannten Sommerlohn, der sich aus dem Grundlohn und einem Pauschalzuschlag zusammensetzt. Mit diesem Pauschalzuschlag werden alle Ueberstunden an Werk-, Sonn- und Feiertagen abgegolten. Im Falle eines Schiffsführers eines Personenschiffes beträgt der Sommerlohn bezogen auf eine 60-stündige Arbeitswoche DM 139,20.

Als Beispiele sonstiger Grundlöhne (Sommerlöhne für eine 57-stündige Woche in Klammern) führen wir in DM an: Bootsmann (mit weniger als 3 Jahren Fahrzeit) 74,70 (94,62); Bootsmann mit über dreijähriger Fahrzeit, wobei mit bestandener Lehrabschlussprüfung die Lehrjahre auf die Berufsjahre angerechnet werden, 79,20 (100.32); Decksmann (Anfänger über 18 Jahren) 57.15 (72.39); Maschinist 101,25 (135.00 für 60 Stunden);Heizer mit mehr als 6 Monaten Fahrzeit 74.70 (99.60 für 60 Stunden). Dieser Lohn- und Gehaltstarifvertrag tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1959 in Kraft und gilt zunächst bis zum 30. Juni 1960.

(£1 = DM 11,76).

HAFENARBEITER

MALAYA
Paritätische Hafenkommission in Port Swettenham errichtet

(ITF) Die Errichtung einer paritätischen Kommission für die Hafenbetriebe von Port Swettenham, des grössten Hafens von Malaya, im vorigen Monat dürfte zu einer Stabilisierung der Beziehungen zwischen den dortigen Arbeitnehmern und Arbeitgebern führen. Die Kommission besteht aus 6 Vertretern der Arbeitgeber und 10 der Arbeitnehmer und soll sich aufgrund eines zwischen den Vertretern der Arbeitgeber und der Gewerkschaft der Hafenarbeiter vereinbarten Uebereinkommens mit allen Fragen beschäftigen, die mit Löhnen und Arbeitsbedingungen im Zusammenhang stehen. Aufgrund dieses Uebereinkommens sind gewerkschaftspolitische Massnahmen wie Streiks und Langsamarbeit erst nach einer eingehenden Untersuchung von Arbeitskonflikten durch die Kommission zulässig. Im Falle eines Festfahrens der Verhandlungen soll ein Schiedsgericht oder Arbeitsgericht angerufen werden, wobei der Entscheid dieser beiden Instanzen für beide Teile bindend sein soll.

PAKISTAN
Regelung der Entlohnung für Tallyleute

(ITF) Der Hafenarbeiterverband von Karachi, ein Mitgliedsverband der der ITF angeschlossenen pakistanischen Transportarbeiterföderation, hat vor kurzem mit zwei Stauereiunternehmen im Namen der bei ihnen beschäftigten Tallyleute einen Tarifvertrag ausgehandelt, der unter anderem folgendes vorsieht:

Täglicher Lohn Rp.3-9-0 bei Tagarbeit, bzw. Rp.4-2-0 bei Nachtarbeit; Ueberstundenentlohnung 13 Annas bei Tagarbeit; 15 Annas bei Nachtarbeit; bezahlter Urlaub gemäss einem zwischen den Vertragspartnern vereinbarten Schema.

(£ 1 = Rp. 13.33).

SEELEUTE

INTERNATIONAL
Mitgliedsverbände der ITF protestieren gegen ägyptische Uebergriffe

(ITF) Der belgische Transportarbeiterverband, die norwegischen Mitgliedsverbände der Seeleute, Schiffsingenieure und Transportarbeiter und die finnischen und schwedischen Gewerkschaften der Seeleute zählen zu den Transportarbeiterverbänden der Welt, die gegen die von Aegypten ergriffenen Massnahmen gegen Schiffe mit Ladungen nach oder von Israel während ihrer Durchfahrt durch den Suezkanal scharfen Protest eingelegt haben.

Den Anlass hierzu bot die von Präsident Nasser abgegebene Erklärung, dass die zuständigen Stellen der Vereinigten Arabischen Republik alle Güter israelischer Herkunft an Bord aller Schiffe bei deren Durchfahrt durch den Kanal ungeachtet der Nationalität der Schiffe beschlagnahmen würden. Alle Gewerkschaften haben ihrer einmütigen Auffassung Ausdruck verliehen, dass sich Aegypten eines Verstosses gegen die legitimen Interessen der internationalen Schiffahrt und das Uebereinkommen von Suez vom Jahre 1888 schuldig gemacht habe.

Bei dem jüngsten Zwischenfall dieser Art, der von der Fachabteilung Schiffahrt des belgischen Transportarbeiterverbandes als Beispiel zitiert wird, handelt es sich um das Motorschiff "Tarn" der Wilhelmsen-Linie, Antwerpen, das auf seiner Rückreise von Australien angehalten wurde, wobei sich ägyptische Beamte an Bord begaben und eine Anzahl von Postpaketen für Israel beschlagnahmten. Was seither mit diesen Paketen und Briefen geschehen ist, ist nicht bekannt.

Dieser Uebergriff auf die "Tarn" ist lediglich der jüngste einer Anzahl von Verstössen der ägyptischen Behörden gegen Schiffe, die aus Israel stammende Ladungen bei ihrer Durchfahrt durch den Suezkanal an Bord führten. Dabei haben sich Uebergriffe dieser Art keineswegs immer auf Ladungen beschränkt. Im Jahre 1957 wurde ein israelischer Seemann an Bord des dänischen Schiffes "Birgitte Toft" von ägyptischen Beamten ohne jede Begründung verhaftet und erst etwa drei Wochen später freigelassen. Aus diesem Anlasse hatte die ITF offiziell gegen diesen krassen Verstoss eines althergebrachten Brauchs der Schiffahrt Protest erhoben, demzufolge Seeleute während der Ausübung ihres normalen Berufes von den Hafenbehörden irgendeines Landes wegen ihrer Nationalität nicht diskriminiert werden dürfen.

BELGIEN
Anpassung der Heuern an die Kosten der Lebenshaltung

(ITF) Wie die Seeleutesektion des der ITF angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverbandes mitteilt, ist eine 5%-ige Erhöhung der Heuern (einschliesslich Entgelt für Mehrarbeit) von Offizieren und Mannschaften in Kraft getreten. Diese Erhöhung der im gegenwärtigen Kollektivvertrag mit der Reedervereinigung festgesetzten Heuern tritt mit Wirkung vom 16. September in Kraft und beruht auf einer vor kurzem erfolgten Erhöhung des offiziellen Index der Einzelhandelspreise. Ausserdem hat sich die Reedervereinigung mit dem Vorschlag der Gewerkschaft einverstanden erklärt, die neuen Heuersätze auf eine um 2 1/2 Punkte niedrigeren Indexziffer als ursprünglich vereinbart zu beziehen und dass in Zukunft alle Anpassungen an die Kosten der Lebenshaltung 2 1/2 % betragen und bei jeder Erhöhung des Index um 2 1/2 Punkte erfolgen sollte. (Die bisherige Regelung beinhaltete eine 5 %-ige Erhöhung der Heuern für jede Erhöhung des Index um 5 Punkte.)

U.S.A.
Neue Auslegung des 50:50-Gesetzes (ITF) Aufgrund eines Entscheids des amerikanischen Finanzministeriums muss jeder Sektor der Handelsmarine der USA von nun an seinen fairen Anteil an der Beförderung der sogenannten 50:50-Ladungen erhalten. Dieser Entscheid stützt sich auf das Gesetz vom Jahre 1957, das unter dem Namen "50:50-Gesetz" bekannt geworden ist, und demzufolge 50 % aller aus Mitteln der öffentlichen Hand finanzierten Ladungen auf Schiffen unter amerikanischer Flagge befördert werden muss. Das Finanzministerium hat die Klausel über die getrennte Berechnung dieses Prozentsatzes nun dahingehend ausgelegt, dass sie auf den Schiffstyp Anwendung findet und nicht auf die Gattung der Ladung. Dies bedeutet eine gleichmässige Verteilung von Frachten des Staates auf Schiffe unter der amerikanischen und ausländischen Flaggen, jedoch getrennt berechnet für amerikanische und ausländische Tanker, amerikanische und ausländische Liniendienste und amerikanische und ausländische Truppenfrachter.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN
BOAC-Piloten verlangen £6.000 im Jahre (ITF) Die Vereinigung der britischen Verkehrspiloten hat im Namen der Piloten der BOAC, die die fünfzehn Boeing 707, mit deren Einsatz im nächsten Frühjahr zu rechnen ist, fliegen sollen, eine Forderung nach Erhöhung der Gehälter dieser Piloten auf £6.000 im Jahre eingereicht. (Das gegenwärtige Höchstgehalt beträgt £4.000).

MEXIKO
Arbeitskonflikt in der Zivilluftfahrt (ITF) Wie die der ITF angeschlossene Vereinigung der mexikanischen Verkehrspiloten (ASPA) mitteilt, versucht die dortige Luftverkehrslinie CMA nunmehr, einen Ausweg aus der Lage zu finden, die durch die Verweigerung der Anerkennung der Gewerkschaft als vertretungsbefugtes Organ der Verkehrspiloten von Seiten der Regierung entstanden ist. Zur Begründung dieser Stellungnahme führt die Regierung das Argument ins Treffen, dass die Piloten "Vertrauensstellungen innehätten und aus diesem Grunde nicht über eine Gewerkschaft oder einer Gewerkschaft ähnlichen Organisation Verhandlungen über ihre Gehälter und Arbeitsbedingunger führen könnten.

Im Rahmen ihres Angebots, das im wesentlichen das gleiche ist wie das von Guest Airlines zur gleichen Zeit gemachte, schlägt die Luftverkehrslinie CMA Besprechungen zwischen der Betriebsleitung und Vertretern der Piloten vor (soweit sie nicht der Gewerkschaft angehören) "um auf diese Weise zu einer allen Teilen gerecht werdenden Lösung zu gelangen, durch die die gegenwärtig vorhandenen Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt werden würden."Da diese Schwierigkeiten durch die Weigerung der Regierung Mexikos, die ASPA als vertretungsbefugtes Organ der Piloten anzuerkennen, hervorgerufen wurden, ist nicht ohne weiteres einzusehen, auf welche Weise das Angebot der Luftverkehrslinien, das an die Piloten im allgemeinen und nicht an ihre Gewerkschaft gerichtet ist, und demzufolge die Piloten bis zu fünf Delegierte zu den vorgeschlagenen Besprechungen entsenden sollten, einen konkreten Beitrag zu einer Beilegung des Konflikts darstellen kann.

In Beantwortung dieses Angebots machte die Vereinigung der Verkehrspiloten den Generaldirektor der Luftverkehrslinie darauf aufmerksam, dass die Piloten aufgrund der Gesetzgebung des Landes bereits das Recht hätten, die Vertretung ihrer Interessen den Arbeitgebern gegenüber Delegierten ihrer eigenen Wahl anzuvertrauen, und dass aus diesem Grunde von einer Zuerkennung dieses Rechts durch die Betriebsleitung nicht die Rede sein könnte. Ausserdem

hätten die Piloten ohnedies dieses Recht bereits ausgeübt, nämlich durch Gründung ihrer Gewerkschaft, der Vereinigung der mexikanischen Verkehrspiloten. Im Rahmen des gleichen Antwortschreibens lehnte die Gewerkschaft der Piloten ferner die von der Luftverkehrslinie beantragten individuellen Verträge mit jedem ihrer Piloten ab, mit der Begründung dass hierin ein Versuch der Betriebsleitung zu erblicken sei, die Gewerkschaft als vertretungsbefugtes Organ aller Piloten zu umgehen. .

Die jüngste Entwicklung der Lage ist ein von den Piloten anlässlich einer ausserordentlichen Generalversammlung gefasster Beschluss, keine anderen Flugzeugtypen zu fliegen als diejenigen, auf denen sie bisher tätig gewesen sind. In Anbetracht des bevorstehenden Einsatzes neuer Flugzeugtypen kommt diesem Beschluss besondere Bedeutung zu.

SCHWEDEN

Gehalts- und Arbeitsbedingungen der Flugdispatcher und des übrigen Bodenpersonals der SAS

(ITF) Ein zwischen dem der ITF angeschlossenen Verband der Handelsangestellten und der SAS unterzeichneter Kollektvvertrag sieht die folgende Regelung der Entlohnung und Arbeitsbedingungen der verschiedenen Kategorien der von der Gewerkschaft vertretenen Arbeitnehmer der Bodendienste der SAS vor:

Flugdispatcher: Sie erhalten während der ersten drei Monate der Ausbildung ein monatliches Gehalt von Kr.875, das sich während der darauffolgenden sechs Monate Probezeit auf Kr.965 erhöht. Bei der Uebernahme in ein ständiges Beschäftigungsverhältnis wird ein Anfangsgehalt von Kr.1115 bezahlt, das sich nach einem Jahre der Beschäftigung auf Kr.1345 erhöht. Weitere Gehaltserhöhungen erfolgen in Abständen von zwei Jahren, und zwar um Kr.145, 70, 105, 65 und 65, wodurch sich das Gehalt nach elf Jahren auf Kr.1795 erhöht. Durch eine letzte Gehaltserhöhung wird nach 14 Jahren der Beschäftigung das Höchstgehalt von Kr.1900 erreicht. Bei der Beförderung zum Oberflugdispatcher tritt eine Erhöhung des Gehalts um Kr.165 in Kraft.

Die obigen Gehälter beziehen sich auf eine 42-Stundenwoche und umfassen Abgeltung für Schichtarbeit Ausgenommen hiervon sind Flugdispatcher, die ständig drei Schichten arbeiten und für jede Nachmittags- oder Nachtschicht zusätzliche Kr.11,25 erhalten.

Das Personal der Abteilung Fracht- und Personenverkehr bezieht während der sechsmonatigen Ausbildungs- und Probezeit ein monatliches Gehalt von Kr.765. Das Anfangsgehalt bei Uebernahme in ein ständiges Beschäftigungsverhältnis beträgt Kr.950 und erhöht sich nach zwei Jahren der Beschäftigung auf Kr.1080. Durch weitere in Abständen von zwei Jahren erfolgende Erhöhungen um 85, 100,110 und 105 Kr. wird nach zehnjähriger Dienstzeit das Höchstgehalt von Kr.1480 erreicht. Bei Beförderung zum leitenden Beamten der Fracht- oder Personalverkehrsabteilung erhöht sich das Gehalt um Kr. 145.

Die vorerwähnten Gehälter gelten für eine 42-Stundenwoche und umfassen die Abgeltung für Schichtarbeit, wobei jedoch für jede Nachtschicht zusätzliche Kr.11,25 bezahlt werden.

Das Büropersonal zerfällt in drei Verwendungsgruppen. Bei den mit Routinearbeiten beschäftigten Angestellten (Typistinnen, Telefonistinnen usw.) bewegen sich die monatlichen Gehälter männlicher Arbeitnehmer zwischen Kr.595 im Alter von 18 Jahren und Kr.965 im Alter von 32 Jahren und darüber. Die entsprechenden Gehälter

des weiblichen Personals schwanken zwischen Kr.550 und 870. In der nächsthöheren Verwendungsgruppe (Typistinnen mit guten Stenografiekenntnissen, Fernschreiberpersonal, Angestellte der Verkehrs- und Verkaufsabteilung, weibliches Personal des Flugkartenverkaufs und der Reisebüros usw.) liegen die Gehälter bei männlichen Arbeitnehmern zwischen Kr.655 und 1025 und bei weiblichen zwischen 595 und 980. In der Verwendungsgruppe der Angestellten mit höherer beruflicher Befähigung (Korrespondenten mit gründlichen Fremsprachenkenntnissen, männliches Flugkartenverkaufspersonal und Personal der Reisebüros und Buchhalter mit längerer beruflicher Praxis usw.) schwanken die Gehälter bei Männern zwischen Kr.785 und 1175 und bei Frauen zwischen 735 und 1105 Kr.

Die obigen Gehälter beziehen sich auf eine 39½-stündige Arbeitswoche. Die Gehälter von Angestellten, die 42 Stunden in der Woche arbeiten, sind um 6 % höher. Fernschreiberpersonal, Telefonistinnen, Personal des Flugkartenverkaufs und der Verkehrs- und Frachtabteilung erhalten bei Schichtarbeit zusätzliche Kr.80 im Monat. Das Personal der Abteilung Technik verteilt sich je nach der beruflichen Befähigung auf vier Vergütungsgruppen. In der niedrigsten Gruppe liegen die monatlichen Mindestgehälter zwischen Kr.620 im Alter von 18 Jahren und 1015 Kr. im Alter von 32 Jahren. In den höheren Vergütungsgruppen betragen diese Gehälter 785 und 1125, 895 und 1350 und 975 und 1565. Alle diese Gehaltssätze erhöhen sich nach einem Jahre der Beschäftigung um 4 %, nach drei Jahren um 6 %, nach 6 Jahren um 8 % und nach 10 Jahren um 10%.

Angestellte, deren monatliches Gehalt 1690 Kr. übersteigt, haben keinen Anspruch auf Entgelt für Mehrarbeit. Von dieser Ausnahme abgesehen entspricht das stündliche Mehrarbeitsentgelt aller Kategorien dem monatlichen Gehalt geteilt durch 130. Als Berechnungsgrundlage für das stündliche Entgelt für Mehrarbeit nach 22.00 Uhr oder an Sonntagen, öffentlichen Feiertagen oder laut Dienstplan arbeitsfreien Tagen dient das monatliche Gehalt geteilt durch 100. Die geleistete Mehrarbeit kann im beiderseitigen Einvernehmen auch durch zusätzliche Freizeit abgegolten werden. In diesem Fall haben die Angestellten für jede Ueberstunde Anspruch auf 1½ Stunden Freizeit bzw. auf 2 Stunden für jede Stunde Mehrarbeit nach 22.00 Uhr oder an Sonntagen, öffentlichen Feiertagen oder laut Dienstplan arbeitsfreien Tagen.

Die Regelung des bezahlten jährlichen Urlaubs ist für alle Kategorien des Personals je nach Alter und Gehalt verschieden. Bei einem Verdienst von mehr als Kr.1690 Kr. im Monat beträgt der jährliche, bezahlte Urlaub bei Angestellten unter dem Alter von 26 Jahren 21 Werktage, im Alter von 27 - 39 Jahren 24 Werktage und bei Angestellten im Alter von über 40 Jahren 30 Werktage. Bei den gleichen Altersgruppen von Angestellten, die weniger als Kr.1690 im Monat verdienen, erstrechen sich diese Urlaubsperioden auf 18, 21 bzw. 24 Werktage.

Der Kollektivvertrag, der bis 1. Januar 1960 in Kraft bleibt, sieht ausserdem die Fortzahlung des vollen Gehalts von erkrankten Angestellten für die Dauer bis zu 3 Monaten in jedem Jahre vor.

Anmerkung: Alle oben angeführten Gehälter gelten nur für das in Stockholm und gewissen Orten im Norden Schwedens stationiertes Personal. In Göteborg sind sie 4 % niedriger und in Malmö und Norrköping um 8 %.

(£1 = Skr.14.48).

BEVORSTEHENDE TAGUNG

Konferenz der Hafenarbeitersektion Rotterdam 28. - 30. September 1959