



## 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. 4

21. Februar 1961

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.

Sitzung der Zivilluftfahrtssektion der ITF in Stockholm (ITF) Am 1. und 2. Februar 1961 traf die Zivilluftfahrtssektion der ITF in Stockholm zusammen.

Der Sektionskonferenz folgte eine Sondertagung der Kabinenpersonalorganisationen am 3. und 4. Februar. Die Teilnehmer an der Sektionskonferenz kamen aus den folgenden Ländern: Australien, U.S.A., Kanada, Kolumbien, Frankreich, Deutschland, Grossbritannien, Indien, Holland, Norwegen und Schweden. Der Sektionsvorsitzende, Koll. Verpoorten (Belgien) konnte nicht anwesend sein, der Vorsitz wurde daher vom 2. Vorsitzenden, Koll. Gambart de Lignières, geführt.

Zuerst wurde die Frage der Lizenzen im Zusammenhang mit der bevorstehenden Konferenz der ICAO, die in Montreal im April und Mai dieses Jahres stattfinden wird, besprochen. Es bestand Einigkeit darüber, dass es jetzt dringend notwendig sei, die Bedingungen für die Gewährung von Bordingenieurlizenzen zu ändern. Die Vertreter des Kabinenpersonals ersuchen um eine ICAO-Regelung, die eine Kabinenpersonallizenz vorsieht, weil sie gewisse Funktionen zur Förderung der Sicherheit erfüllen. Diese Frage wurde der Kabinenpersonalsitzung zugewiesen. Es wurde ferner vorgeschlagen, die Versuche der Piloten, für Kopiloten die gleichen Lizenzerfordernisse wie für Kommandanten sicherzustellen, zu unterstützen.

Es wurde beschlossen, einen Unterausschuss für die Lizenzierungsfrage einzusetzen, der ein Memorandum ausarbeiten und dieses der ICAO-Konferenz unterbreiten sollte. Man kam überein, dass der Unterausschuss hauptsächlich aus Bordingenieuren bestehen sollte, aber dass Bordnavigatoren auch vertreten sein sollten. Die folgenden Mitglieder wurden gewählt: Brown (FEIA, USA), Gregory (MNAOA, Grossbritannien), Kugoth (OeTV, Deutschland), Gambart de Lignières (FFANC, Frankreich), Hellberg (SAFE, Schweden) und Hendriks (KLM Bordingenieure, Holland). Die Vertretung des TWU (USA) wurde auch vorgesehen, falls dieser sie wünscht.

Was die Behandlung der gesundheitlichen Seite der Zivilluftfahrt durch die ICAO betrifft, wurde beschlossen, die Politik der ITF durch die IAO zu verfolgen, die bereits eine Untersuchung in Zusammenarbeit mit der WGB und ICAO durchführt.

Die Sitzung behandelte dann die augenblickliche Lage des Bordingenieurs auf modernen Düsenflugzeugen unter besonderer Bezugnahme auf die Lage der bei der SAS beschäftigten Bordingenieure. Die Diskussionen wurden unter drei Hauptthemen geführt: ITF-Politik in bezug auf die Besatzungsstärke; Ursachen der augenblicklichen Lage bei der SAS; die dazu einzunehmende Haltung.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die ursprüngliche ITF-Politik in bezug auf die Besatzungsstärke, die in der Wiener Resolution vom Jahre 1956 enthalten ist, inzwischen in Amsterdam und in London 1958 und dann in Bern 1960 bekräftigt wurde. Diese Politik bliebe weiterhin in Kraft, da die technischen Änderungen keinen Grund dafür geben, die Forderung von spezialisierten Besatzungsmitgliedern zu ändern. Es wurde aber besonders darauf hingewiesen, dass die steigende Verwendung von Flugzeugen mit Ueberschallgeschwindigkeit die Funktionen des Bordingenieurs noch notwendiger macht als bisher, und dass die Beibehaltung von Bordingenieuren auf heutigen Flugzeugen als ein Schritt zur Sicherstellung von sicheren Flügen in der Zukunft angesehen werden muss, indem die Verfügbarkeit von spezialisiertem Personal garantiert ... und es besonders für seine neue Verantwortung ausgebildet wird.

Aus der Lage der Bordingenieure bei der SAS gehe offensichtlich hervor, dass die Besatzungspolitik dieser Gesellschaft nach und nach zur Ausschaltung von Spezialisten auf Flugzeugen führen wird. Es wurde beschlossen, dass die ITF die Frage der Beibehaltung von spezialisierten Besatzungsmitgliedern auf SAS-Flugzeugen als eine dringende Angelegenheit behandeln sollte wegen der Auswirkungen, die eine derartige Politik auf die Minimalsicherheit und die Leistungsfähigkeit der Bedienung haben würde. Die folgende Resolution wurde angenommen:

"Diese Konferenz von Zivilluftfahrtsorganisationen der ITF in Vertretung von Piloten, Navigatoren, Ingenieuren, Kabinenpersonal und Bodenpersonal in Stockholm am 1. und 2. Februar 1961

NACH PRÜFUNG der Besatzung im Führerraum im Sinne der wiederholt bekräftigten ITF-Politik über die Besatzungsstärke, die im Interesse der grösstmöglichen Sicherheit und betrieblichen Leistungsfähigkeit moderner Flugzeuge die Mitführung von spezialisierten Besatzungsmitgliedern fordert,

KAM ZU DER SCHLUSSFOLGERUNG, dass allgemein die Besatzung von Flugzeugen diese Forderung erfüllt;

BEMERKT aber, dass die Skandinavische Luftfahrtsgesellschaft (SAS) versucht, Bordingenieure, die besonders für diese Funktion ausgebildet sind, von ihren Düsenflugzeugen auszuschalten, und verurteilt diese Versuche als gegensätzlich zu allgemein in der ganzen Welt angewandten Verfahren und auch als nachteilig für den Standard, den das reisende Publikum von Luftverkehrsgesellschaften erwarten kann;

BESCHLOSS daher, dass diese Lage von der ITF dringend geprüft werden sollte, um das spezialisierte Besatzungsmitglied auf seinem Posten auf SAS Flugzeugen im Interesse grösstmöglicher Sicherheit und betrieblicher Leistungsfähigkeit beizubehalten."

Die Sondersitzung der der ITF angeschlossenen Kabinenpersonalorganisationen besprachen die Lizenzierung von Kabinenbedienungspersonal. Sie bekräftigte die Erwünschtheit dieser Lizenzierung und nahm die folgende Resolution an, die die Mindestanforderungen für eine solche Lizenz festsetzt:

"Da augenblicklich keine internationalen Regelungen für die Ausbildung und Lizenzierung von Kabinenpersonal besteht;

Da aus Erfahrung bekannt ist, dass für Notfälle, Sicherheits- und Ueberlebensmassnahmen richtig ausgebildetes Kabinenpersonal für die Rettung vieler Menschenleben verantwortlich gewesen ist;

Da gewisse Länder schon die Notwendigkeit der Lizenzierung von Kabinenpersonal erkannt haben,

wird auf dieser Sitzung der ITF BESCHLOSSEN, der ICAO und den Regierungen der Länder, in denen fliegendes Kabinenpersonal beschäftigt wird, zu empfehlen, dass die Lizenzierung von Kabinenpersonal zur Pflicht gemacht wird, und

dass die ITF vorschlagen soll, dass die Erfordernisse für eine derartige Lizenz wie folgt sind:

- A. Geeigneter Körperzustand mit ärztlichen Untersuchungen in gewissen Zeitabständen;
- B. Gute Kenntnisse des Gebrauchs von Notausrüstungen und Ueberlebensmassnahmen;
- C. Kenntnis von Ueberlebensmöglichkeiten in isolierten Gebieten;
- D. Anfangsgründe von Erster Hilfe;
- E. Leistungsprüfung alle 12 Monate;
- F. Flugzeugtyp, auf dem der Lizenzträger als Besatzungsmitglied Dienst leisten darf, muss festgesetzt werden;
- G. Lizenzträger muss 100 Flugstunden als überzähliges Besatzungsmitglied geflogen haben."

Die Sitzung des Kabinenpersonal besprach dann einige andere Gegenstände, unter anderen:

1. Lizenzierung
2. Arbeitsbedingungen auf dem Flugzeug
3. Mindestbesatzungsstärke-Kabinenpersonal
4. Kabinenpersonal-Sitzmöglichkeiten
5. Austausch
6. Altersgrenze von Stewardessen
7. Pensionen
8. Saisonpersonal
9. Arbeitslast
10. Ausländer

Schliesslich wurde entschieden, dass ein Unterausschuss eingesetzt werden sollte, um ausführliche Vorschläge über diese Gegenstände zur Unterbreitung an eine spätere Kabinenpersonalkonferenz auszuarbeiten. In diesen Unterausschuss wurden die folgenden Kollegen gewählt:

Koll. R. Smeal	CALFAA	Kanada
Frau M. Frennel-Martens	OeTV	Deutschland
Koll. H. Lindholm	HTF	Schweden
Koll. R. Bellen	AVIANCA	Kolumbien
Koll. W.A. Wergerriff	KLM Pursers und Stewards	Holland
Frl. W. Cottaar	KLM Stewardessen	"

Die Sitzung sprach dann die einstimmige Ansicht aus, dass das Kabinenpersonal starke Organisationen braucht, um die besten Ergebnisse zu erlangen, und dass diese Organisationen der ITF angeschlossen sein sollten. In diesem Sinne wurde die folgende Resolution angenommen:

"Die Vertreter des Kabinenpersonals von 12 der ITF angeschlossenen Organisationen aus 8 Ländern haben auf ihrer Sitzung in Stockholm am 3. und 4. Februar 1961 Probleme von gemeinsamem Interesse für Kabinenpersonal in der ganzen Welt diskutiert, wie z.B.:

Lizensierung von Personal,  
Pooling -- Austausch von Besatzungen,  
Mindestbesatzungsstärke,  
Altersgrenze von Stewardessen,  
Allgemeine Arbeitsbedingungen,  
Pensionspläne,

sowie andere Gegenstände von allgemeinem Interesse. Die anwesenden Vertreter sind der Ansicht, dass die Lösung dieser Probleme nur durch enge Zusammenarbeit und Teilnahme von Kabinenpersonalorganisationen aus allen Ländern gefunden werden kann.

Es ist ein Unterausschuss gegründet worden, der ausführliche Empfehlungen über Kabinenpersonalprobleme zur Unterbreitung an eine spätere Sitzung von Kabinenpersonalorganisationen, die so bald wie möglich veranstaltet werden soll, ausarbeiten soll.

Die Sitzung empfiehlt dringend, dass sich alle Kabinenpersonalorganisationen an diesen Bemühungen, die ihnen zustehenden Ziele zu erreichen, beteiligen sollten."

LATEINAMERIKA  
Tätigkeit des ITF-Vertreters

(ITF) Kollege Fernando Azaña,  
Regionalleiter der ITF für Lateinamerika, berichtet, dass er kürz-

lich Reisen durch Panama und Kolumbien gemacht habe, auf denen er augenblickliche und in Aussicht stehende Mitgliedsverbände besucht hat, an verschiedenen Transportarbeiterkonferenzen und -sitzungen teilnahm, wobei er neue Verbindungen aufnahm und bestehende erneuerte und Ratschläge über Verhandlungs- und Organisationsprobleme gab. In Panama besuchte er u.a. Taxifahrer- und Seeleuterverbände und war von dem hohen Grad der Arbeitslosigkeit unter Seeleuten und von den armseligen Bedingungen, unter denen ihre Familien leben müssen, so betroffen, dass er ein Interview mit dem Präsidenten von Panama erlangte, in dem er ihn dringend ersuchte, seine Versprechen zu halten und sich um die Interessen der Arbeiter zu kümmern, die ihm durch ihre Wahl zu seinem Amt verholfen hatten. Dieses Interview erhielt grosse Publizität in der Presse, im Radio und Fernsehen, und das Prestige der ITF - welches in Panama unter den Arbeitern immer hoch war - ist sehr gestiegen.

In Kolumbien besuchte Kollege Azaña eine Konferenz, deren Zweck darin bestand, eine Kolumbianische Transportarbeiterföderation zu gründen, die u.a. die Eisenbahnergewerkschaft und die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Avianca-Arbeiter (Zivilluftfahrt) umfassen soll. Ihm fiel aber bald auf, dass die Kommunisten die Kontrolle dieser Föderation übernehmen wollten, und ersuchte die Delegierten dringend, sich nicht dazu verführen zu lassen, ihre Unabhängigkeit fortzuwählen. Seine Ansprache hatte einen guten Empfang, und es wurde endlich beschlossen, die Föderation ohne die Kommunisten zu verwirklichen. Die deutliche Stellungnahme des Kollegen Azaña bei dieser Gelegenheit hat für die ITF viel Respekt erbracht.

Ferner hat Kollege Azaña viele Transportarbeiterverbände in Peru besucht und unterstützt, wo er seinen Hauptsitz hat und augenblicklich damit beschäftigt ist, die Zweite Lateinamerikanische und Karibische Transportarbeiterkonferenz, die vom 1. - 6. März 1961 in Lima stattfinden soll, vorzubereiten.

Pieter de Vries wird Mitglied des IBFG-Ausschusses für Südafrika

(ITF) Kollege de Vries, Generalsekretär der ITF, hat die Einladung angenommen, im Ausschuss des IBFG für Südafrika mitzuwirken. Der

Ausschuss besteht aus Vertretern des IBFG und der IBS. Er soll die Lage in Südafrika unter dauernder Beobachtung haben und dem Vorstand des IBFG über alle wichtigen Entwicklungen berichten.

IBFG unterstützt Resolution über Verkehrspolitik in Asien

(ITF) Der IBFG hat der Int. Bank für Wiederaufbau und Entwicklung ein Exemplar der von der Zweiten

Asiatischen Transportarbeiterkonferenz der ITF (Kuala Lumpur, 7. - 11. November 1960) angenommenen Resolution über Verkehrspolitik und -planung in Asien unterbreitet. Die Resolution drängt darauf, dass Regierungsinvestitionen im Verkehrswesen - finanziert durch langfristige, niedrig verzinsbare Darlehen - an erster Stelle stehen sollten, aber sie sollten auf sorgfältiger Planung beruhen, um Vergeudung und unausgeglichene Entwicklungen mit vorzeitiger Ausweitung einerseits und Vernachlässigung andererseits zu verhindern.

### EISENBAHNEN

JAPAN Eisenbahner planen "Frühlingsoffensive"

(ITF) Der Generalrat des der ITF angeschlossenen japanischen Eisenbahnerverbandes hat die Empfehlung seines Exekutivausschusses

bestätigt, dass die Gewerkschaft als Teil ihrer "Frühlingsoffensive" einen halbtägigen, über das ganze Land verbreiteten Streik im März inszenieren sollte. Ab Ende Februar wird die Gewerkschaft ausserdem eine Stunde pro Tag genau nach Vorschriften arbeiten. Sie fordert eine monatliche Gehaltserhöhung von Yen 6.000, kürzere Arbeitszeit und Wiederherstellung des Streikrechts, sie widersetzt sich den vorgeschlagenen erhöhten Fahrpreisen für Passagiere und Frachtraten. (1010 japanische Yen = £ 1).

KANADA 16. Mai als neues Streikdatum bestätigt

(ITF) Am 16. Mai werden 110.000 kanadische nicht im Betrieb selbst beschäftigte Eisenbahner

in einen Streik treten, ausser wenn vorher Einigkeit erzielt wird. An diesem Tag ist das sechsmonatige Streikverbot abgelaufen, das im November 1960 unter der Notgesetzgebung der Kanadischen Regierung eingesetzt wurde.

Inzwischen hat der Ministerpräsident vorgeschlagen, dass die Verhandlungen wiederaufgenommen werden. Die Gewerkschaften sind willig, bezweifeln aber, ob die Arbeitgeber neue Angebote machen werden.

KOREA Einstündiger Streik der Eisenbahner

(ITF) Am 27. Januar veranstaltete die Koreanische Föderation von Eisenbahnerverbänden (Mitglied der ITF) einen einstündigen Streik,

um ihre Forderungen auf Lohnerhöhungen und Einführung eines besonderen Lohnsystems zu unterstützen. Wenn ihre Forderungen nicht erfüllt werden, sollen im Februar und März ähnliche Aktionen folgen.

MALAYA  
Erhöhte Ferien

(ITF) Im Tageslohn stehende malayische Eisenbahner erhalten längere Ferien, und zwar bei weniger als 10 Jahren der Beschäftigung 2 Tage mehr mit Bezahlung und bei mehr als 10 Jahren der Beschäftigung 5 Tage mehr mit Bezahlung pro Jahr. Beide Gruppen erhalten ausserdem zwei zusätzliche bezahlte öffentliche Feiertage.

NIEDERLANDE  
Leistungszulage

(ITF) Angestellte der Holländischen Staatsbahnen sollen eine Sonderleistungszulage von 1.5 % ihres Jahresgehaltes erhalten.

U.S.A.  
Antwort der Gewerkschaften an  
"Untersuchungsausschuss"

(ITF) In der Eröffnungsansprache an den "Untersuchungsausschuss", der mit der Prüfung der Eisenbahngesetzgebung beauftragt ist, haben fünf amerikanische Gewerkschaften des Betriebspersonals Anklagen zurückgewiesen, dass sie die Arbeitgeber zwingen wollen, mehr Arbeiter als notwendig einzustellen, und die von der Betriebsleitung vorgeschlagenen Gesetzesänderungen mit der Begründung angegriffen, dass sie die Sicherheit beeinträchtigen und unter den Arbeitern wegen der sich daraus ergebenden drastischen Lohnkürzungen und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu Unruhen führen würden. Die Gewerkschaften fordern, dass die Bedingungen beträchtlich verbessert werden, und ersucht die Kommission, Empfehlungen zum Anhalten der steigenden Arbeitslosigkeit bei den Eisenbahnen zu machen.

STRASSEN- UND PERSONENVERKEHR

ÖSTERREICH  
Der HTV sichert Lohnangleichung  
für Speditionsarbeiter

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr hat endlich eine Angleichung der Löhne für die Speditionsarbeiter in allen Bundesländern erreicht. Die erste Etappe dieser Angleichung an die in Wien gezahlten Löhne erfolgte am 1. Januar 1961, die zweite Etappe folgt am 16. April 1961. Nachdem im Jahre 1960 bereits eine arbeitsrechtliche Gleichstellung erfolgte, besteht jetzt auch nur noch ein bundeseinheitlicher Kollektivvertrag mit 2 Ortsklassen. Auch inbezug auf die Zulagen besteht Hoffnung, bald eine Lösung zu finden.

SCHWEDEN  
Erhebliche Lohnerhöhungen im  
Stockholmer Personenverkehr

(ITF) Nachdem Streitigkeiten mit schwedischen Staatsangestellten sich kürzlich in einen landesweiten Streik zu entwickeln schienen, wurde jetzt ein Schlichtungsvorschlag von beiden Seiten angenommen, der beträchtliche Lohnerhöhungen mit sich bringt. Betriebspersonal städtischer Verkehrsunternehmen ausserhalb Stockholms erhalten Lohnerhöhungen von ca. 8,5 %. In Stockholm werden Stückraten um 6,5 %, Stundenraten um 14 % erhöht, und das monatlich bezahlte Betriebspersonal wird eine 13%-ige Erhöhung erhalten.

Die neuen monatlichen Raten für Betriebspersonal sind wie folgt:

Fahrer: 1.117 Kr., erhöht sich durch drei Zulagen nach 9 Jahren auf 1.308 Kr.

Einmannfahrer: 1.201 Kr. bis 1.392 Kr.

Schaffner: 1.060 Kr. bis 1.251 Kr.

Fahrkartenkontrolleure: (Untergrundbahn) 987 bis 1.179 Kr.

(£ 1 = 14.48 schwed. Kronen)

Diese Raten sind niedriger als die von der Gewerkschaft geforderten. Trotzdem kommen sie jetzt einer Angleichung an die in anderen Industriezweigen gezahlten Löhne näher. Die Gültigkeitsdauer dieses Vertrages besteht für ein Jahr, so dass sich nach Ablauf dieses Jahres Gelegenheit für weitere Verbesserungen bieten wird.

### HAFENWIRTSCHAFT

#### KARIBISCHER RAUM

##### Solidarität der Hafentarbeiter fördert Streiksieg

(ITF) Die Solidarität der der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbände hat zu einem Sieg des Streiks im Namen der Büroan-

gestellten beigetragen, die von ihren Arbeitgebern, der Muskatnuss-Vereinigung in Grenada, ausgeschlossen wurden. Auf Wunsch des Gewerkschaftsbundes von Grenada boykottierte der Seeleute- und Hafentarbeiterverband die Schiffe, die für den Export von Muskatnüssen bestimmt waren. Die Schiffsmakler von Grenada mischten sich ein und schlossen den Hafen von St. George, um zu versuchen, Schiffe mit lebenswichtigen Gütern nach Trinidad umzuleiten und so die Hafentarbeiter auszuhungern, aber der Karibische Gewerkschaftsbund machte die Hafentarbeiterverbände von St. Lucia, Trinidad und Barbados darauf aufmerksam, und diese weigerten sich sofort, von Grenada umgeleitete Schiffe zu löschen. Die Schiffsmakler gaben nach, und auf deren Empfehlung stellte die Muskatnuss-Vereinigung ihre Angestellten wieder ein, gewährte ihnen zwei Monatsgehälter, um die Streikdauer zu decken, und nahm die Verhandlungen mit der Gewerkschaft wieder auf.

#### SINGAPUR

##### Erhöhung der Hafentarbeitnehmer- schaft

(ITF) Im Jahre 1961 wird mehr Arbeit für Singapur-Hafentarbeiter vorhanden sein. Es wird eine Nachtschicht eingeführt und 750 Gele-

genheitsarbeiter werden in die dauernde Arbeitnehmerschaft aufgenommen. Man hofft, dass bis Ende dieses Jahres weitere 2.000 Hafentarbeiter angestellt werden können. Die Hafentarbeitergewerkschaft drängt auf Einführung eines Systems, durch das die Beschäftigung von Gelegenheitsarbeitern allmählich abgeführt wird.

### SEESCHIFFFAHRT

#### DÄNEMARK

##### Dänische Seeleute und Heizer werden streiken

(ITF) Die der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft und der Heizerverband teilen uns mit, dass sie beabsichtigen, ihre 8.000 Mit-

glieder zum Streik aufzurufen, ausser wenn die Reeder sich mit den beträchtlichen Lohnforderungen einverstanden erklären. Fast alle für die dänischen Seeleute in den letzten fünf Jahre erreichten Lohnerhöhungen wurden durch die steigenden Lebenshaltungskosten ausgeglichen.

Vorkehrungen im Dänischen Arbeitsrecht werden wahrscheinlich einen Streik vor Mitte März verhindern, wenn nicht bis Anfang April verschoben.

#### JAPAN

##### Heuererhöhung für japanische Seeleute

(ITF) Die Mindestheuer für Seeleute in der japanischen Handelsschiffahrt auf internationalen Routen werden von £11.18s. auf £14.18s. im

Monat ab 1. April 1961 erhöht.



SINGAPUR  
Unterstützung für mehr  
Seeleute

Familien auszudehnen, indem es das dafür in Frage kommende Alter von 60 auf 55 zurücksetzt. 1960 zahlte das Amt insgesamt \$ 300.000 an 550 Seeleute und ihre Familien. Jeder pensionierte Seemann erhält \$30 im Monat und kleinere Beträge für Angehörige unter achtzehn Jahren.

(ITF) Das Seeleutewohlfahrtsamt in Singapur hat beschlossen, Unterstützungszahlungen auf weitere 300 pensionierte Seeleute und ihre

(£ 1 = 8.57 Malayische Dollars).

U.S.A.  
Schlepperbesatzungen in New  
York erhalten Erhöhungen

vertrag, der von dem der ITF angeschlossenen Seeleuteverband (NMU) unterzeichnet wurde. Die Erhöhungen sind wie folgt:

(ITF) 3.500 Arbeiter auf New Yorker Hafenschleppern, Leichtern und Tankern erhalten beträchtliche Lohn-

- 8 % ab 1. Februar 1961;
- 4 % ab 1. Februar 1962;
- 1963 eine weitere Erhöhung basiert auf den Lebenshaltungskosten.

Durch erhöhte Arbeitgeberbeiträge werden die Altersrenten um 40 % erhöht, und an Bord sollen die Lebensbedingungen verbessert werden. Weitere Verbesserungen: Arbeit an einem Teil des Tages wird wie eine volle Arbeitsleistung bezahlt; Schiffsköche erhalten eine 50%-ige Zulage für frühes und spätes Arbeiten; der Decksmaat erhält einen Dollar mehr pro Tag; einige Lotsengelder werden erhöht; die Entschädigung für Tanksäuberung wird bis zu \$ 2 pro Stunde hinaufgesetzt.

HOCHSEESCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL  
Norwegen erweitert Fischerei-  
grenzen

den jetzigen 4 auf 6 Meilen; auf 12 Meilen am 1. September 1960, erweitert. Grossbritannien und Norwegen haben einen Vertrag, durch den es britischen Fischereibooten erlaubt wird, während einer Uebergangszeit von 10 Jahren innerhalb der neuen Grenzen zu fischen, abgeschlossen.

(ITF) Das Norwegische Parlament hat ein Gesetz verabschiedet, das die Fischereigrenzen Norwegens in zwei Etappen: am 1. April von

BINNENSCHIFFFAHRT

OESTERREICH  
10% Erhöhung in der Donau-  
schiffahrt

vertrag ausgehandelt, der neben arbeitsrechtlichen Verbesserungen eine allgemeine 10%-ige Lohnerhöhung bringt. Dieser neue Vertrag trat am 1. Januar 1961 in Kraft.

(ITF) Für die Bediensteten der Donauschiffahrt wurde von der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr ein Kollektiv-

ZIVILLUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN  
4 Sektoren pro Tag zu viel  
auf Düsenflugzeugen

den Flugplänen für Piloten auf Comets beruht. Die Piloten behaupten, dass 4. Sektoren, die sie gemäss BEA-Sommerflugplan für Comets täglich fliegen sollen, zu viel sind.

(ITF) Die BEA-Luftverkehrsgesellschaft und die britische Pilotenvereinigung sind augenblicklich in einen Streit verwickelt, der auf



BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Lateinamerikanische Regional- konferenz der Transportarbeiter	Lima, Peru,	1. - 6. März 61
Konferenz der Hafendarbeitersektion	Oslo	14. -16. " "
Regionalausschusssitzung	Tel Aviv	11. April"
Exekutivkomiteesitzung	Tel Aviv	12. -14. " "
Sektionsausschuss für Strassentransp.	London	25. -26. " "
Sektionsausschuss für Eisenbahner	Paris	12. Sept."
Eisenbahnersektionskonferenz	Paris	12. -16. Sept."
Sektionsausschuss für Strassentransp.	Wien	9. Okt. "
Sektionskonferenz für Strassentransp.	Wien	10. -13. Okt. "