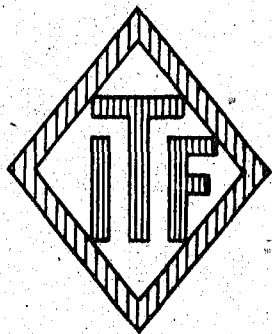


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 1.

Frankfurt/M., 28. September 1948

Entschliessung über die Verhandlungen mit dem WGB
angenommen vom Kongress der I.T.F., 19. - 24. Juli 1948 in Oslo.

Der Kongress der ITF, tagend in Oslo vom 19. bis 24. Juli 1948, an dem 58 Organisationen mit 3 000 368 Mitgliedern durch 148 Delegierte vertreten sind, hat den Bericht des Sekretariats über die Beziehungen und Verhandlungen mit dem Weltgewerkschaftsbund sorgfältig geprüft.

Der Kongress bestätigt die Schlussfolgerungen und Beschlüsse, die in den Resolutionen enthalten sind, die das Exekutivkomitee am 22. September 1947 in Washington und der Generalrat in seiner Sitzung in London vom 25.-27. November 1947 angenommen haben und heisst die Stellungnahme der Vertreter der ITF in diesen Verhandlungen gut.

Der Kongress ist der Ansicht, dass die Verhandlungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Weltgewerkschaftsbund überzeugend gezeigt haben, dass eine Zusammenarbeit im Sinne der Resolution, wie sie vom Züricher Kongress angenommen worden ist, sich nicht als möglich erwiesen hat.

Unter diesen Umständen und unter Berücksichtigung der Entwicklung in der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Laufe der beiden letzten Jahre erklärt der Kongress, dass den Interessen der Transportarbeiter am besten gedient wird, durch Festhalten an der Unabhängigkeit, bis die Zeit zur Wiederaufnahme von Verhandlungen mit einer allumfassenden Gewerkschaftsinternationale reif ist, die genügend Gewähr für angemessene Autonomie der Internationalen Berufssekretariate bietet und die Grundsätze der freien und demokratischen Gewerkschaftsbewegung verbürgt.

Der Kongress erwartet von allen angeschlossenen Organisationen, dass sie ihre Beziehungen zur ITF aufrechterhalten und appelliert an alle noch nicht angeschlossenen Transportarbeiterverbände, unverweilt die Reihen der ITF zu verstärken und mitzuwirken an dem Aufbau einer grossen Internationale der Transportarbeiter, die imstande ist, allen Angriffen zu widerstehen und die Interessen ihrer Mitglieder wirksam zu verteidigen und zu fördern.

Der Kongress beantragt das Sekretariat, den Weltgewerkschaftsbund von diesen Beschlüssen, welche die Beschlüsse von Zürich widerrufen, in Kenntnis zu setzen und weiterhin die Beziehungen zwischen der ITF und den anderen Internationalen Berufsinternationalen zu pflegen zum Zwecke der Förderung gemeinsamer Interessen.

VON DER SEELEUTE-SEKTION BEANTRAGTE BESCHLÜSSE

Übereinkommen von Seattle

a)

Die in Verbindung mit dem Zweijahreskongress der I.T.F. am 21. Juli in Oslo tagende Sektion der Seeleute hat die Lage in Bezug auf die internationalen Übereinkommen von Seattle über die Arbeit zur See und deren Ratifizierung durch die verschiedenen Länder geprüft und bringt erneut die tiefe Enttäuschung der durch sie vertretenen Seeleute darüber zum Ausdruck, dass in dieser Richtung so geringe Fortschritte zu verzeichnen sind.

Die Sektion der Seeleute erinnert daran, dass auf der Tagung der Paritätischen Dreigliedrigen Schifffahrts-Kommission im Dezember 1947 beschlossen wurde, die dringliche Einberufung einer Konferenz zum frühesten Termin zu veranlassen, an der als Vertreter die beiden Parteien der Paritätischen Schifffahrtskommission sowie die Regierungen der meistbetroffenen Länder teilnehmen sollten, und an der die Regierungen die Schwierigkeiten darlegen sollten, durch die bisher die rasche Durchführung der Übereinkommen von Seattle verhindert wurde.

Nach erfolgten Beratungen wurde die Dreigliedrige Konferenz für den 15. September 1948 festgesetzt; aber wie man erfährt, sind die Berichte gewisser Regierungen, die für eine fruchtbare Beratung der Frage notwendig sind, so verspätet eingetroffen, dass es dem Internationalen Arbeitsamt nicht möglich ist, entsprechende Vorbereitungen für die Durchführung der Konferenz zu diesem Termin zu machen.

Die Sektion der Seeleute bringt ihre starke Besorgnis über das Versagen der Regierungen und die wiederholten Verschleppungen zum Ausdruck; im Interesse einer wirkungsvollen Diskussion ist sie bereit, der weiteren Vertagung der Dreigliedrigen Konferenz bis zum 15. November 1948 zuzustimmen unter dem ausdrücklichen Hinweis, dass die Seeleute unter keinen Umständen einer weiteren Verschiebung zustimmen und dass, falls die Konferenz zum genannten Termin nicht stattfindet, sie freie Hand haben, unabhängig davon die ihnen angemessen erscheinenden Aktionen zu unternehmen, um die Einlösung der während und nach dem Kriege zu wiederholten Malen gegebenen Versprechen durchzusetzen.

b)

Der vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo tagende Kongress der I.T.F. bedauert den schleppenden Fortgang in der Verwirklichung der Zusicherungen die den Seeleuten in bezug auf eine Verbesserung ihrer Arbeits- und Lebensbedingungen gegeben wurden und die in dem Internationalen Übereinkommen niedergelegt sind, wie sie im Juni 1946 in Seattle auf der Internationalen Arbeits-Konferenz für die Schifffahrt beschlossen wurde.

Der Kongress hofft, dass die Sitzung der Paritätischen Schifffahrts-Kommission in Kürze stattfinden und einen namhaften Fortschritt in dieser Richtung bringen wird.

Der Kongress beauftragt das Sekretariat der I.T.F., einen Plan für gemeinsame Aktion vorzubereiten, damit, falls diese Hoffnung enttäuscht werden sollte, die internationalen Minimalforderungen der Seeleute verwirklicht werden. Dieser Plan wird einer Seeleute-Konferenz vorgelegt, die in Verbindung mit der Sitzung der Paritätischen Schifffahrts-Kommission im kommenden Herbst stattfinden wird.

Flaggenwechsel.

"Nach reiflicher Prüfung aller sachdienlichen Angaben erklärt der am 21. Juli 1948 in Oslo tagende Kongress der I.T.F., dass er davon überzeugt ist, dass die Registrierung von Schiffen in Panama und Honduras zu dem Zweck erfolgt, die Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie soziale und Sicherheitsvorschriften zu umgehen und Steuern zu hinterziehen. Die der I.T.F. in der Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter angeschlossenen Verbände sind nicht gewillt, die den Seeleuten dadurch überall drohende Gefahr länger zu dulden; sie werden zu einem von der I.T.F. festzusetzenden Zeitpunkt die Seeleute und Hafentarbeiter zu einem internationalen Boykott der Schiffe von Panama und Honduras aufzurufen, weil sie der Meinung sind, dass die Gefahr nur durch derart drastische Massnahmen abzuwenden ist."

Überweisung von Mitgliedern

Der in Oslo vom 19. bis 24. Juli 1948 tagende Kongress beschliesst:

- a. Die angeschlossenen Seeleute-Verbände sollen antidemokratischen und kriminellen Elementen, denen die Aufnahme vom Seeleute-Verband eines anderen Landes verweigert wird oder von einem Verbände ausgeschlossen wurden, die Mitgliedschaft verweigern.
- b. Personen fremder Nationalität, die um Aufnahme in einen Seeleute-Verband nachsuchen, sollen aufgefordert werden, das Mitgliedsbuch oder einen anderen Ausweis vom Seeleute-Verband ihres Heimatlandes vorzulegen.
- c. Die angeschlossenen Seeleute-Verbände sollen sich mit der I.T.F. in Verbindung setzen, falls Anträge von Personen, die unter die vorgenannten Paragraphen fallen, bei ihnen gestellt werden.

Ballast auf Leerschiffen.

Der in Oslo vom 19. bis 24. Juli tagende Kongress empfiehlt dringend eine Prüfung des Ballastproblems bei Leerschiffen. Der Kongress fordert, dass die ihm angeschlossenen Seeleute-Verbände bei ihren Regierungen auf die dringliche Notwendigkeit offizieller Untersuchungen hinweisen, und dass die Organisationen auf Teilnahme an solchen Verhandlungen drängen, damit eine internationale Übereinkunft für ausreichenden Ballast auf leerfahrenden Schiffen erreicht wird.

Vertretung auf offiziellen internationalen Tagungen.

Auf der zwischenstaatlichen Schifffahrtskonferenz, die im vergangenen März unter der Leitung der Vereinten Nationen in Genf stattfand sowie auf der Internationalen Diplomatischen Konferenz über Sicherheit auf See, die auf Initiative der englischen Regierung im vergangenen Mai und Juni in Kondon stattfand, waren die nationalen Seeleuteverbände ungenügend und in einigen Fällen garnicht vertreten.

Derartige internationale Konferenzen und Aussprachen, mögen sie vom Internationalen Arbeitsamt, von den Vereinten Nationen, von einzelnen Regierungen oder anderen Institutionen einberufen sein, sind von lebenswichtigem Interesse für die Seeleute aller Länder.

Es gebietet sich daher, dass die Seeleute durch ihre nationalen Verbände oder anderweitig in angemessener Weise vertreten sind, damit ihr Standpunkt gebührend dargelegt und verteidigt wird.

In Erwägung dieser Tatsachen beschliesst der vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo tagende Kongress der I.T.F., das Sekretariat der I.T.F. anzuweisen, dass es diese Angelegenheit erneut den angeschlossenen Seeleuterverbänden zur Kenntnis bringt und sie dringlich auffordert, wann auch immer sich Gelegenheit dazu bietet, bei den zuständigen Stellen die notwendigen Vorstellungen zu erheben und darauf hinzudringen, dass die Offiziere und Mannschaften entsprechend der Bedeutung ihrer Rolle in der Handelsschifffahrt in allen internationalen Beratungen und Besprechungen vertreten sind und bei allen internationalen Beschlüssen und Maßnahmen ihre Stimme gehört und ihre Ansichten berücksichtigt werden.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER ZIVILE LUFTFAHRT.

Der Kongress der I.T.F. beschliesst, das Exekutivkomitee zu beauftragen, dass es unverzüglich seine Aufmerksamkeit auf die Schaffung einer Sektion für zivile Luftfahrt in der I.T.F. richtet, damit alle Fragen, die das Personal der zivilen Luftfahrt betreffen, dort untersucht werden können.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER DAS KOMITEE FÜR BINNENTRANSPORT IM IAA!

Der vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo tagende Kongress der I.T.F. hat den Bericht des Sekretariats über das Komitee für Binnentransport beim Internationalen Arbeitsamt diskutiert und fordert das Exekutivkomitee auf, sich mit dem Generaldirektor des IAA sowie mit der Arbeitnehmergruppe des Verwaltungsrates in Verbindung zu setzen, um

- a. eine angemessene^{re} Vertretung der einzelnen Transportzweige auf den Konferenzen des Komitees für Binnentransport zu erreichen, und
- b. sicherzustellen, dass die Regierungen die Entscheidungen, Empfehlungen und Beschlüsse des Komitees für Binnentransport durchführen.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER INTERNATIONALE GEWERKSCHAFTLICHE SCHULUNG.

Der vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo tagende Kongress der I.T.F. ist der Ansicht, dass es von überragender Bedeutung ist, die Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung in gewissen Teilen der Welt zu fördern und sie dort, wo sie noch nicht besteht, ins Leben zu rufen.

Der Kongress erachtet, dass zu diesem Zwecke Gewerkschaftsfunktionäre geschult werden sollen, um sie zu befähigen, diese notwendige Propagandaarbeit durchzuführen.

Der Kongress ist schliesslich der Ansicht, dass eine derartige Massnahme auch für die gesunde Entwicklung der internationalen Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter von Nutzen sein wird und beschliesst deshalb, ein Schulungszentrum für internationale Gewerkschaftsvertreter zu schaffen.

Freigabe der französischen Handelsflotte.

von der Regierung beschlagnahmt war, bis spätestens 1. August dieses Jahres freigegeben werden, und nach einer offiziellen Verlaubarung soll die Rückführung als abgeschlossen betrachtet werden, wenn mindestens 391 Schiffe zurückgegeben, oder falls es sich um Staatseigentum handelt an die Reedereien vermietet worden sind. Unterdessen ist die Freigabe durchgeführt worden, und es bleiben nur noch 29 Schiffe unter staatlicher Verwaltung, weil sie grössere Reparaturen benötigen und den Reedern erst nach deren Fertigstellung übergeben werden können.

(ITF) Nach einem neuen Gesetz der Kammer soll die französische Handelsflotte, die seit Ausbruch des Krieges

Gleichzeitig wird das finanzielle Ergebnis der Bewirtschaftung der Handelsflotte durch den Staat bekannt gegeben. Daraus ist ersichtlich, dass bis zum 30. Juni dieses Jahres die Gesamteinnahmen etwa £ 41.000.000 und die Gesamtausgaben etwa £ 84.000.000 betragen, sodass ein Defizit von £ 43.000.000 vorhanden ist, worin allerdings die Kosten für den Ersatz der durch den Krieg verlorenen Tonnage sowie die hohen Instandsetzungskosten der Schiffe vor ihrer Rückgabe an die privaten Eigentümer enthalten sind.

DEUTSCHLAND
Umbau deutscher Fischereifahrzeuge.

z. Zt. in den Häfen der britischen und amerikanischen Zone und sollen Fischereifahrzeuge zur Verwendung von Fischfang-Gesellschaften umgewandelt werden. Einige dieser Boote, die mit Dieselmotoren von 120 bis 180 PS und einem Hilfssegel ausgerüstet sind, werden bereits für diesen Zweck verwendet, weil die Britische Militärregierung als Eigentümer Beginn den Umbau bezahlte. Seit vorigem November hat man jedoch mit dem Umbau aufgehört, weil man von den Firmen, die die Boote chartern, die Bezahlung des Umbaus verlangt. Die Firmen stehen auf dem Standpunkt, dass sie nicht zahlen können, solange sie nicht Eigentümer der Fahrzeuge werden.

(ITF) Eine grosse Anzahl sogenannte Kriegs-Fischkutter, kleine, etwa 20 lange Boote aus Holz aus Beständen der ehemaligen deutschen Marine liegen

In der amerikanischen Zone ist eine Behörde geschaffen worden, die den Umbau der Fahrzeuge bezahlt und sie sodann an Fischer vermietet; dort wird die Arbeit fortgesetzt.

ENGLAND
Schiebedächer für Lastkraftwagen

entwickelt, das die Ladungen vor Regen schützt und das zurückgeschoben werden kann, um die Ladungen durch Kran aus dem Lastkraftwagen zu heben.

(ITF) Der London Midland Bezirk der Britischen Staatsbahn hat ein Schiebedach für Lastkraftwagen mit Anhänger

Dieser neue Dachtyp ist auf Kugellagern montiert und soll die geteerten Segeltuchplanen ersetzen, die auf einem Gerüst von gebogenen Stangen liegen und heute ein charakteristisches Merkmal vieler Rollfuhrwagen bilden. Die Segeltuchplanen haben infolge häufigen Öffnens beim Laden und Entladen mit dem Kran einen starken Verschleiss. Das neue Schiebedach wird von einem besonderen Kasten getragen, dessen Seitenwände sich nach oben verjüngen, wodurch die Gefahr der Beschädigung bei Aufenthalt auf beengten Güterbahnhöfen vermindert wird.

Vor dem Kriege hatte die frühere London Midland and Scottish Railway fünf Lastwagenanhänger mit Versuchstypen von Schiebedächern eingesetzt und man beabsichtigt jetzt, die Verwendung dieses Dachtyps auf Fahrzeugen mit starrer Karosserie auszudehnen.

Das Alter der Londoner
Autobusse.

(ITF) Der Transportminister führte am 30. Juli im Parlament aus, dass der Autobuspark der Stadt London 7000 Fahrzeuge umfasst, wovon 3500 älter als

12 Jahre sind. Die Hälfte aller Londoner Autobusse sei überaltert und das treffe auch für das übrige Land zu. Normalerweise hätten zwischen 1940 und 1947 3800 Fahrzeuge in London ersetzt werden müssen, es wurden aber nur 320 ersetzt. Die Londoner Verkehrsmittel mit Einschluss der Untergrundbahn befördern neun Millionen mehr Reisende pro Woche, was einer Erhöhung von 10% entspricht (in 12 Wochen bis zum 12. Juni beförderten sämtliche Londoner Verkehrsmittel 1.092 Millionen Reisende). Der Minister teilte weiterhin mit, dass er beschlossen habe, die Strassenbahngleise im Süden Londons nicht zu erneuern, weil man sonst gezwungen werden wäre, weitere 20-30 Jahre in diesem Teile Londons bei Strassenbahnen zu verbleiben. Wegen ihrer grösseren Beweglichkeit werden Autobusse benötigt.

SÜDAFRIKA

Gesetz über die südafrikanische Handelsflotte.

(ITF) In dem Tätigkeitsbericht des Südafrikanischen Schifffahrtsamts für das Jahr 1947 wird erwähnt, dass das rasche Anwachsen der südafrikanischen Handelsflotte einem kürzlich im Parlament eingebrachten und in den kommenden Sitzungen zur Debatte stehenden Gesetz Gewicht und grössere Bedeutung verleiht. Dieses Gesetz befasst sich mit allen Seiten der Handelsschifffahrt und zielt darauf hin, die bereits hierüber bestehende südafrikanische Gesetzgebung zusammenzufassen. Dabei geht es weit über die bestehenden Gesetze hinaus. Unter anderem enthält es Vorschriften über Registrierungszwang aller Schiffe in südafrikanischem Besitz, ferner über Schiffshypotheken, Verkäufe und Übertragungen. Es verlangt die Ernennung einer Aufsichtsbehörde sowie von Seefahrtgerichten, um Ursachen und Umstände von Unfällen zur See zu untersuchen. Es enthält Bestimmungen über die Prüfungen von Kapitänen, Steuerleuten und Ingenieuren zwecks Erlangung ihrer Befähigungsnachweise sowie Vorschriften über die Rechte und Pflichten von Seeleuten und Schiffseigentümern in ihren gegenseitigen Beziehungen mit Bezug auf Anstellung, Entlohnung, Ernährung, Unterbringung an Bord, Krankheit, Verlassen der Arbeitsstätte, Entlassung, Gefängnis, Rückführung in die Heimat und Todesfall.

USA

Handelsflotte der Vereinigten
Staaten geht weiter zurück.

(ITF) 1946 beförderten Schiffe unter US Flagge 71% aller amerikanischen Exporte von Trockenfracht. Dieser Anteil ging 1947 auf 57% zurück, und am Ende des ersten Quartals von 1948 war er auf 51% gesunken. Im Juni 1947 hatten die amerikanischen Schifffahrtsgesellschaften noch 1510 der Regierung gehörender Schiffe in Betrieb, am 1. Juli dieses Jahres nur noch 620.

USSR

Automatische Zugsicherung auf
Eisenbahnen der USSR.

(ITF) Laut Bericht des Stellvertretenden Direktors des Eisenbahn-Forschungsinstitutes haben die Eisenbahnwerkstätten des Transportministeriums mit der serienweisen Herstellung eines von Tantsura entworfenen "Autostop" Apparates begonnen. Dieser Apparat gewährleistet sicheren Eisenbahnverkehr bei jeder Wetterlage dadurch, dass er den Zug automatisch zum Halten bringt, wenn das Signal auf "Halt" steht.

EISENBAHNER

GROSSBRITANIEN Paritätischer Wohlfahrtsausschuss für Englische Eisenbahnen

(ITF) Ein Paritätischer Wohlfahrtsausschuss ist gebildet worden, um der Eisenbahnverwaltung Empfehlungen zu unterbreiten.

Der Beirat besteht aus 10 Mitgliedern, fünf vertreten die Eisenbahnverwaltung und fünf die betroffenen Gewerkschaften (zwei Mitglieder des nationalen Eisenbahnverbandes, und je ein Mitglied der Gewerkschaft der Eisenbahngestellten, der Lokomotivführer und Heizer und des Gewerkschaftskartells der Werkstättenarbeiter, von denen viele den verschiedensten alten Handwerkerverbänden angehören). Auf der ersten Tagung des Beirats, die am 2. Juli stattfand, wurden die Unterbringungsverhältnisse des Personals besprochen. Der Beirat wird Vorschläge aus den verschiedensten Direktionsbezirken der englischen Eisenbahn entgegennehmen und die allgemeine Wohlfahrt aller Gruppen des Personals ständig im Auge behalten, wobei solche Dinge wie Bequemlichkeit in Werkräumen, Büros, Kantinen, Essräumen und Übernachtungsräumen, hygienische Vorkehrungen und Anlagen, besondere Einrichtungen für Frauen und Jugendliche, gesellige und erholende Veranstaltungen, Unfallvergütung und erste Hilfe bei Unfällen eingeschlossen sind. Es ist vorgesehen, dass der Wohlfahrtsbeirat die Bedeutung und Vordringlichkeit der ihm unterbreiteten Pläne prüft und Empfehlungen erteilt in welcher Reihenfolge diese Pläne verwirklicht werden sollen.

JAPAN Streikverbot für Eisenbahnpersonal.

(ITF) Am 30. Juli veröffentlichte das japanische Transportministerium einen Befehl, demzufolge Streiks von Eisenbahnern verboten sind. Der Verband des

Personals der Staatsbahnen teilt dazu mit, dass er diesen Befehl mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen wird. Der Verband behauptet ferner, der Befehl sei eine "Verdrehung" eines von Gen. MacArthur an die japanische Regierung gerichteten Briefes.

HAFENARBEITER

ARGENTINIEN Hafenarbeiter in Buenos-Aires verlangen Lohnerhöhung

(ITF) In der zweiten Junihälfte wurde offiziell mitgeteilt, dass die Hafenarbeiter von Buenos Aires eine Erhöhung ihres Grundlohnes von \$ 17.- (argentinische Pesos) auf \$ 22.- verlangen hätten. Das Koordinationsbüro (ein aus Vertretern der Schiffahrtsgesellschaften und der Getreideexporteure gebildetes Komitee zur Regelung von Arbeitsfragen) beschäftigte sich mit der Forderung. Man bemüht sich die Forderung zu bekämpfen. Nachdem jedoch die Lohnforderungen offiziell bekanntgegeben wurden, hat man sich für Buenos-Aires und La Plata auf eine Erhöhung auf \$ 20.- geeinigt.

DEUTSCHLAND Neues Abkommen für Hafenarbeiter in der Sowjetzone.

(ITF) Die Hafenarbeiter der Ostseehäfen Rostock, Warnemünde, Wismar und Stralsund haben durch ihre Gewerkschaft (Transportarbeiter-Verband) ein neues Abkommen mit der Derutra (die Transportgesellschaft der Sowjetzone) abgeschlossen. Die Arbeiter werden nach vierzehntägiger ununterbrochener Beschäftigung ständig beschäftigt unter Zugrundeliegung der 48 Stunden Woche, ausserdem erhalten sie eine 20%ige Lohnerhöhung.

SEELEUTE

BELGIEN

Offiziersgehälter in der belgischen Handelsflotte

(ITF) am 16. April 1948 wurde ein neuer Kollektivvertrag für die belgische Handelsschifffahrt abgeschlossen. Für Offiziere, die längere Zeit auf seefahrenden Handelsschiffen beschäftigt sind, schwanken die Monatsgehälter zwischen 5010 frs (etwa £ 28 7s) für Ingenieure mit mindestens sechs Monate Dienst auf See bis zu 15.000 frs (etwa £ 85) für Chefindenieure an Bord grosser Motorschiffe. Zu diesen Grundgehältern kommen Dienstalterszulagen, Überstundenzulagen (40-45 frs die Stunde) und Zulage für Dienst auf Tankern etc. Belgische Offiziere der Handelsflotte, die länger als 12 Monate von ihrem Heimathafen abwesend sind, erhalten eine 10%ige Auslandszulage. Diese Zulage wird vom dreizehnten Monat an bis zur Rückkehr in den Heimathafen gezahlt.

KANADA

Seeleutestreik auf den Kanadischen Grossen Seen erfolgreich beendet

(ITF) Mitte Juni gelang es dem kanadischen Seeleuteverband, den gegen die fünf Schifffahrtsgesellschaften wegen Sabotage ihrer Vereinbarungen mit dem Verband geführten Streik auf den Grossen Seen zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. Ein Abkommen wurde unterzeichnet, dessen wichtigster Punkt die Herabsetzung der Arbeitszeit von 56 auf 44 Stunden pro Woche bei Aufenthalt im Hafen ist. Weitere günstige Beschlüsse betreffen einen zweiwöchentlichen bezahlten Urlaub, acht bezahlte gesetzliche Feiertage, Überstundenlohn von 85 cents die Stunde und Abzug der Gewerkschaftsbeiträge vom Lohn. Die Lohnsätze auf den Tankern der Transit Company gehören nach dem Abkommen zu den höchsten auf See. Chefköche erhalten \$ 265.- im Monat, zweite Köche \$ 200 im Monat.

GROSSBRITANIEN

Arbeitsbedingungen in der britischen inländischen Küstenschifffahrt

(ITF) Der Paritätische Schifffahrtsausschuss verkündete ein neues Abkommen, das durch Verhandlungen des nationalen Seeleuterverbandes sowie des nationalen Verbandes der Steuerleute und Ingenieure zustande gekommen ist und die Arbeitsbedingungen in der britischen inländischen Küstenschifffahrt wesentlich verbessert. Die meisten dieser verhältnismässig kleinen Schiffe arbeiten nach dem Zwei-Wachen System und seit 1943 wurde den Arbeitsstunden der Achtstundentag im Wochendurchschnitt zugrunde gelegt. Das Ausmaß des Arbeitstages kann ohne Bezahlung von Überstunden auf See und im Hafen aufrechterhalten bleiben. Wenn auf See zwei Wachen beibehalten werden, muss eine Zulage von 3s6d pro Tag für Offiziere und 2s6d für Matrosen für je 24 volle Stunden gezahlt werden. Unabhängig davon erhalten die ersten Offiziere in der inländischen Küstenschifffahrt eine Erhöhung. Die Pauschale, die sie anstelle der Regelung ihrer Arbeitszeit erhalten, wird von 14s pro Woche auf 25s pro Woche oder auf 30s pro Woche erhöht, falls nur ein Steuermann an Bord ist. Gleichzeitig wurde die Tonnagegrenze, bei der mindestens zwei Steuerleute an Bord sein müssen, herabgesetzt. In der inländischen Küstenschifffahrt ist es üblich, dass der Kapitän Pilotendienste versieht. Bisher gab es keine Regelung, um die daraus erwachsende besondere Verantwortung anzuerkennen. Der Paritätische Schifffahrtsausschuss hat nun eine Empfehlung angenommen, worin die genaue Methode der Anerkennung solcher Dienste im Gehalt des Kapitäns zum Ausdruck kommt.

Die Frage der Lebensmittelversorgung auf inländischen Küstenschiffen war auch Gegenstand von Beratungen. Auf vielen Schiffen war es immer üblich, dass die Mannschaften sich ihre eigenen Lebensmittel kaufen und kochen müssen. In Zukunft muss Verpflegungspersonal für diese Arbeit angestellt werden. Den Mannschaften auf diesen Schiffen kommt auch eine weitere Abmachung zugute, die für alle Schiffe gilt, wonach die Vorschrift über Sonderurlaub für auf See verbrachte Sonntage ausgedehnt wird. Bis jetzt waren Sonntage, die teilweise im Hafen verbracht wurden, von der Regelung ausgeschlossen. Sie werden jetzt eingeschlossen unter der Voraussetzung, dass neue Stunden tatsächlich auf See verbracht wurden.

NORWEGEN
Norwegische Seeleute
erreichen Verbesserungen

(ITF) Nach vergeblichen Versuchen durch direkte Verhandlungen mit der Vereinigung norwegischer Reedereien der drei Hauptforderungen des

wegischen Seeleuteverbandes durchzusetzen, griff der staatliche Schlichter ein und brachte den Fall vor das besondere Schiedsgericht. Die erste Forderung des Verbandes betraf die Weiterzahlung der Kriegsrisikozulage in voller Höhe und ihren Einschluss in die Grundlöhne. Die Unternehmer vertraten den Standpunkt, dass unter den augenblicklichen Umständen die Zulage nicht länger zu rechtfertigen sei und dass sie, wenn überhaupt beibehalten, angesichts des starken Rückganges der Frachtpreise erheblich herabgesetzt werden müsse. Das Schiedsgericht billigte fast vollständig die Forderung des Verbandes nach Aufrechterhaltung der vollen Zulage für Vollmatrosen mit reduzierten Sätzen für Schiffsjungen und jüngere Leute. Die Zulage wird nicht in dem Grundlohn eingeschlossen.

Die zweite Forderung betraf die Löhne der Seeleute, die in amerikanischen Gewässern fahren. Diese sollten erhöht werden, und es sollte nicht mehr notwendig sein, erst eine bestimmte Zeit dort zu arbeiten, bevor der höhere "Amerikalohn" zur Auszahlung gelangt. Das Schiedsgericht beschloss, die "Amerika-Zulage" von 70-90 Kr auf 80-120 Kr pro Monat zu erhöhen. Die Gruppe, die diese Zulage erhält, wurde beträchtlich erweitert dadurch, dass der Anspruch darauf nach 30 Tagen statt wie bisher 2 Monaten entsteht.

Die dritte Forderung des Verbandes betraf die Herabsetzung der Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche. Dies wurde vertagt bis zur endgültigen Beschlussfassung über das zukünftige Gesetz betr. Arbeitszeit auf See. Das Gericht lehnte ausserdem die Forderung des Verbandes ab, verschiedene Bestimmungen des Übereinkommens von Seattle in den neuen Tarif aufzunehmen, da erwartet wird, dass der Minister für Handel und Schifffahrt ein Gesetz aufgrund des Übereinkommens vorbereitet, das nach Beratung im Storting im Jahr 1949 in Kraft treten wird.

ARBEITER IN DER ZIVILEN LUFTFAHRT

USA FLUGZEUGFÜHRER
Der Verband gewinnt im Kampf
gegen National Airlines.

(ITF) Ein bundesstaatlicher Untersuchungsausschuss hat die Fluggesellschaft National Airlines in

ihrem Konflikt mit dem Verband der Flugzeugführer und anderen Verbänden der Verletzung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes, das auf die Luftfahrt anwendbar ist, für schuldig befunden.

Der Ausschuss hat empfohlen, dass alle aus Protest gegen die unlauteren Gepflogenheiten in Streik getretenen und daraufhin entlassenen Angestellten wieder einzustellen seien. In dem Bericht des Ausschusses an Präsidenten Truman wird erklärt: "Die Untersuchung hat ergeben, dass die Fluggesellschaft ihre gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen missachtet hat. Die Untersuchung hat Unfähigkeit und Mangel an Verantwortungsbewusstsein festgestellt, die unvereinbar sind mit den Pflichten, die der Kongress den Fluggesellschaften im zwischenstaatlichen Verkehr auferlegt hat."

Ein Vertreter der Flugzeugführer, die im vergangenen Februar in Streik traten, betonte, dass dieser Bericht die Behauptung der Flugzeugführer, ihr Streik sei hundertprozentig legal und berechtigt gewesen, bestätige. Der Bericht des Ausschusses betonte ausdrücklich, dass der Streik keine Verletzung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes darstelle."

An dem Februarstreik nahmen etwa 145 Flugzeugführer teil, wodurch vorübergehend 22 Flugzeuge der National Airlines, die den Dienst mit 29 Städten, 11 Staaten und Cuba versieht, stillgelegt wurden. Die Gesellschaft erklärte den Flugzeugführern sie hätten den Dienst "freiwillig verlassen". Hierzu hat der Bericht des Ausschusses erklärt, dass durch Entscheidungen von Bundes- und Staatsgerichten zur Genüge festgelegt ist, dass ein Angestellter "sein Angestelltenverhältnis nicht löst dadurch, dass er sich im Streik befindet". Infolgedessen verlangte der Ausschuss, dass das Flugpersonal wieder einzustellen ist: "Falls der Streik verursacht wird oder in Verbindung steht mit einer Verletzung dergesetzlichen Pflichten des Unternehmers, so ist dieser gezwungen, die streikenden Angestellten wieder einzustellen, selbst wenn dadurch die anstelle der Streikenden eingestellten Angestellten entlassen werden müssen".

"Anlässlich des Zusammenstoßes bei Slough im Jahre 1900, wobei 5 Reisende getötet wurden, begann die Great Western Eisenbahn Zugsicherungsmaßnahmen einzuführen. Im Verlauf der letzten 40 Jahre hat die erfolgreiche Entwicklung eines elektro-mechanischen Kontaktsystems mit zweifachen Warnzeichen unzweifelhaft zu dem sehr hohen Sicherheitsgrad auf diesem Netz beigetragen. Auf den Hauptstrecken dieser Eisenbahn wurde das Zugsicherungssystem faktisch überall eingeführt, und die psychologische Wirkung auf das Lokomotivpersonal war sehr ausgeprägt. Es gibt keine Statistiken darüber, wie oft eine Unaufmerksamkeit des Lokomotivführers oder sein mögliches Versäumnis, dem Signale zu gehorchen, korrigiert wurden, aber es genügt auf das Zeugnis des Fahrpersonals und auf seinen in der Vergangenheit ausgeübten Druck auf Ausdehnung der Zugsicherung hinzuweisen, um den Wert der Einrichtung, soweit er das Personal betrifft, zu bestätigen. Im Oktober 1947 führte die Great Western Eisenbahn eine geänderte Einrichtung vor, die drei Signalbilder gibt und mit dem Mehrbegriff-Lichtsignalssystem auf der Strecke zusammenarbeitet. Im Dezember nahm die London Midland and Scottish Eisenbahn ihre magnetische Zugsicherungsausrüstung ohne Kontakt mit zweifachem Warnzeichen zwischen London und Southend in Betrieb. Es verlautet, dass seitdem das für Nebelsignale eingesetzte Personal aus diesem Streckenabschnitt entfernt werden konnte. Erst kürzlich, im April 1948, machten die Britischen Staatsbahnen gewisse Versuche zwischen Marylebone und Neasden (Ostbezirk), wobei beide Zugsicherungssysteme für Mehrbegriff-Lichtsignalssysteme Anwendung fanden."

"Der grösste Wert der auf dem Warnungsprinzip beruhenden Zugsicherung auf Hauptlinien wird durch die Tatsache unterstrichen, dass wenn andere und mehr komplizierte Einrichtungen (wie Führerstandsignale, automatische Geschwindigkeitskontrolle oder Einrichtungen, die den Zug zum Stehen bringen) berücksichtigt werden, das Verhältnis der tödlichen Unfälle, die in den letzten 36 Jahren vermieden worden wären, von 24% auf 32% gestiegen wäre. Man mag einwenden, dass die Ausgaben besser für andere Arten der Signalverbesserung verwendet werden sollten wie beispielsweise Mehrbegriff-Lichtsignalssystem und Gleisstromkontrollen, wodurch die Aufgabe des Lokomotivführers erleichtert, sowie etwaige Irrtümer der Stellwerkswärter korrigiert und eine Hebung der Streckenkapazität gewährleistet würden. Wenn die Ausgaben pro Gleiskilometer vergleichbar wären, hätte dieses Argument etwas für sich. Das ist jedoch nicht der Fall. Die Kostenvoranschläge für ein System von Mehrbegriff-Lichtsignalverbindungen mit ununterbrochener Gleisstromkontrolle belaufen sich auf einige tausend Pfund Sterling pro Gleiskilometer, während der Einbau der Zugsicherung einschliesslich der Einrichtung auf der Lokomotive einige hundert Pfund Sterling kostet."

"Es bestehen gewichtige Gründe für die Ausdehnung der Zugsicherung, und sie verdient den Vorrang im Vergleich zu anderen Betriebs- und Signalverbesserungen, besonders deshalb, weil der grösste Teil der Strecken vermutlich noch lange Zeit mit dem Semaphor-(Flügelsignal) System ausgerüstet bleiben wird. Selbst der Bau vereinzelter, ob schon nützlicher Farblichtvorsignale verursacht erhebliche Ausgaben. Man muss daher hoffen, dass unter den augenblicklichen Umständen und bei zeitlicher Begrenzung weiterer Versuchsarbeiten bald eine Entscheidung darüber fällt, welches System der automatischen Zugsicherung wohl für Mehrbegriff- wie für Flügelsignale am geeignetsten ist. Eine solche Entscheidung würde die Erwägung und Inangriffnahme eines Bauprogramms erleichtern, um die Anwendung dieses wertvollen Hilfsmittels, das seinen Wert und Zuverlässigkeit bewiesen hat, dort, wo es am meisten geeignet ist, auszudehnen. Das Lokomotivpersonal des ganzen Landes würde dies begrüßen."

Beilage.

Automatische Zugsicherung
für britische Eisenbahnen empfohlen

(ITF) Der Chef der Aufsichts-
behörde für Eisenbahnwesen
Verkehrsministerium hat in
seinem Bericht über "Unfälle

den Eisenbahnen Grossbritanniens während des Jahres 1947" folgende
Feststellungen über die automatische Zugsicherung veröffentlicht:

Das Jahr 1947 war insofern aussergewöhnlich, als drei Eisenbahnunfälle mit 35 Todesopfern bei einer Gesamtzahl von 121, dadurch verursacht wurden, dass die Lokomotivführer die Signale nicht beobachteten und nicht befolgten. Die Unfälle hätten durch Sicherungseinrichtungen wahrer Art (Bremsung) vermieden werden können. Diese Unfälle und Todesopfer sind in die nachfolgende Tabelle aufgenommen worden; sie umfasst die Jahre 1912 bis einschliesslich 1947 unter besonderer Rücksichtigung der Unfälle, die durch Sicherungsapparate hätten vermieden oder gemildert werden können."

Eisenbahnunfälle, die durch das Verkehrsministerium untersucht wurden:

<u>Zeitraum:</u>	<u>Untersuchungen:</u>		<u>Unfälle, die durch aut. Zugsicherung hätten vermieden oder mildert werden können:</u>			
	<u>Gesamtzahl:</u>	<u>Todesopfer insgesamt:</u>	<u>Unfälle:</u>	<u>Todesopfer</u>		
			<u>Anz.</u>	<u>Prozentsatz ges. Unfälle</u>	<u>Anz.</u>	<u>Proz. S. Ges. To</u>
1912-47 (36 Jahre)	560	1.166	63	11	285	24
1912-21 (10 ")	193	414 (a)	25	13	67	16
1922-29 (8 ")	172	183	13	8	28	15
1930-37 (8 ")	112	161	13	12	63	39
1938-47 (10 ")	83	408	12	14	127	31

(a) einschliesslich 227 Todesopfer, die der Unfall von Quintinshill im Jahre 1915 gefordert hatte. Dieser Unfall wäre durch automatische Zugsicherung nicht verhindert worden.

"Das Verhältnis der Unfälle schwankte zwischen 8% und 14%, aber es verdient hervorgehoben zu werden, dass die Todesfälle, die hätte vermieden werden können, 24% in 36 Jahren betragen, das heisst, 2 Menschenleben hätten gerettet werden können."

Der verdoppelte Prozentsatz von Todesopfern ist nicht zufällig, der Wert der Einrichtung gerade darin besteht, dass sie Schutz bietet gegen das Risiko, dass das Vorsignal in "Vorsicht"-Stellung nicht beachtet oder falsch verstanden wird, wodurch sich ein Zusammenstoss oder eine Weichenentgleisung bei hoher Fahrtgeschwindigkeit ereignen kann. Dadurch, dass der Sicherungsapparat eine wirksame Verbindung zwischen den Streckensignalen und dem Führerstand herstellt, wird er zu einer wertvollen Hilfe des Lokomotivführers als Schutz gegen schwere Unfälle, und ausserdem verstärkt er seine Aufmerksamkeit und gibt ihm zu jeder Tageszeit und bei allen Sichtverhältnissen Vertrauen.