



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. 2.

26. Oktober 1948

AUS DER I.T.F.

Der Belgische Transportarbeiter- verband über die Beziehungen zwischen I.T.F. und W.G.B.

Die Landesleitung des belgischen Transportarbeiterverbandes trat am 2. September zusammen, um einen Bericht über den vom 19. bis 25. Juli in Oslo abgehaltenen I.T.F.-Kongress anzuhören. Sie billigte die Stellungnahme der belgischen Delegation betreffs der Beziehungen zum Weltgewerkschaftsbund.

Diese Stellungnahme besagte, dass die Verhandlungen zwischen den internationalen Berufssekretariaten und dem W.G.B. gezeigt hätten, dass eine Zusammenarbeit nicht möglich sei, und dass den Interessen der Transportarbeiter am besten gedient durch Festhalten an der Unabhängigkeit der I.T.F., bis die Zeit zur Wiederaufnahme von Verhandlungen mit einer Gewerkschaftsinternationale gekommen wäre, die den internationalen Berufssekretariaten genügend Gewähr für angemessene Selbständigkeit und Aufrechterhaltung der Grundsätze eines freien und demokratischen Gewerkschaftswesens bieten würde.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Amerikanische Hilfe und die Benutzung der niederländischen Häfen.

beginnen sollen über die verstärkte Benutzung der Häfen von Antwerpen und Rotterdam für Sendungen des Europäischen Hilfsprogramms (ERP) an das deutsche Hinterland.

Auf Ersuchen der amerikanischen Verwaltung für Wirtschaftliche Zusammenarbeit sind Beamte der Militärregierung von Bizonia damit beschäftigt, die Verhandlungen mit der belgischen und holländischen Regierung zu eröffnen. Amerikanische Beamte sollen geäußert haben, dass die Aussichten auf eine erfolgreiche Regelung viel besser seien, seitdem Mittel der E.R.P. zur Deckung etwaiger Extrakosten für den Transport über Antwerpen und Rotterdam anstelle von Bremen und Hamburg verwendet werden können.

(ITF) Am 12. August wurde in Washington mitgeteilt, dass in einigen Wochen Verhandlungen

Interesse einer englischen Gesellschaft an westeuropäischen Wasserwegen.

(ITF) Die "Anglo-Donau-Transportgesellschaft" London beabsichtigt, die

von ihr vor dem Kriege auf der Donau betriebene Schifffahrt auf westeuropäische Wasserstrassen, insbesondere auf den Rhein und die angrenzenden Wasserstrassen zu verlagern. Die Gesellschaft gründete im vergangenen Jahr die "Anglo-Kontinentale Binnenschiffahrtsgesellschaft Ltd." in London, und diese Gesellschaft hat für ihre Tätigkeit auf dem Kontinent die "Anglo-Kontinentale Binnenschiffahrtsgesellschaft S.P.R.L." in Antwerpen ins Leben gerufen. Ende Juli wurde hauptsächlich für den Verkehr auf dem Oberrhein ein Flussschlepper in Dienst gesetzt und in Kürze werden weitere Schiffe auf dem Rhein und den anliegenden Wasserstrassen in Betrieb genommen werden.

DEUTSCHLAND

Plan eines Elbe-Oderkanals.

(ITF) Eine Elbe-Spree-Oderkanalgesellschaft ist gegründet worden, um

einen Kanal von 128 km Länge zu bauen; dieser Kanal soll eine Verbindung zwischen Elbe und Oder herstellen und durch Elsterwerda, Senftenberg, Kottbus und Beeskow zum Oder-Spreekanal führen. Auf dem Kanal sollen Steinkohlen von Niederschlesien nach Sachsen und Berlin transportiert werden.

GROSSBRITANNIEN

Kohlenverbrauch für Lokomotiven.

(ITF) In den vier Wochen bis zum 18. Juli 1948 verbrauchten die Britischen Eisenbahnen 1.031.588

Tonnen Lokomotivkohle für Personen- und Güterzüge. Der Verbrauch pro Lokomotive betrug 65,32 Pfund oder 2,74% weniger als im April 1947, aber 24% mehr als die 1938 verbrauchten 52,5 Pfund. Eine der Hauptursachen für den Mehrverbrauch liegt in der schlechten Qualität der zur Verwendung gelangenden Kohle.

JAPAN

Japanische Schiffseigentümer bekommen ihre Schiffe zurück.

(ITF) General McArthur hat der japanischen Regierung befohlen,

"alle verbleibenden Schiffe" den Schiffseigentümern zurückzugeben. handelt sich um 915 Schiffe mit einer Tonnage von mehr als einer Million. Vor sechs Jahren wurde die gesamte Schifffahrt vom Staat besetzt. Wie aus der Meldung weiterhin hervorgeht, dürfen japanische Schiffe in Zukunft auch ausserhalb der territorialen Gewässer fahren unter einer besonderen Flagge, die von General McArthur bestimmt wird, da die Frage der endgültigen Flagge erst anlässlich des Friedensvertrages geregelt werden wird.

SCHWEIZ

Die ganze Gotthardbahn ist nun doppelspurig.

(ITF) Mit der Inbetriebnahme des letzten Gleises auf der Strecke Brunnen-Sisikon am 3. Juli 1948 ist nunmehr

die ganze Gotthardbahn doppelspurig ausgebaut.

Neue schweizerische Güterzugbremse.

(ITF) Kürzlich haben die Schweizerischen Bundesbahnen Versuchs-

fahrten mit der neuen Charmilles Bremse für Personen- und Güterzüge auf dem Südabschnitt der Gotthardbahn ausgeführt. Diese Versuchsfahrt

die im Beisein des Bremsunterausschusses der Internationalen Eisenbahn Vereinigung (U.I.C.) stattfanden, wurden u.a. mit einem aus 100 zweiachsigen Güterwagen bestehenden Zug auf ebener Strecke und einem aus 75 zweiachsigen Güterwagen bestehenden Zug auf einer Gefällstrecke ausgeführt. Alle Versuchsfahrten wurden zufriedenstellend beendet und es ist zu erwarten, dass die neue schweizerische Charmilles Bremse, die in Genf hergestellt wird, Ende 1948 für den internationalen Verkehr zugelassen werden wird.

U.S.A.

Rückgang des amerikanischen Anteils

an Überseefrachten im vergangenen Jahr. (ITF) Der Anteil amerikanischer Schiffe an den Überseefrachten des amerikanischen

Aussenhandels betrug 58% im 1947 verglichen mit 65% im Jahre 1946. In gleicher Weise stieg die von fremden Schiffen beförderte Tonnage von 35% im Jahre 1946 auf 42% der Gesamttonnage des Jahres 1947. Die gesamte Überseetonnage des amerikanischen Aussenhandels betrug 1947 142.177.000 Tonnen, wovon etwa 93.000.000 Tonnen Exportgüter und etwa 50.000.000 Tonnen Importgüter darstellten.

Der Anteil der Exportfrachten auf amerikanischen Schiffen ging 1947 von 64 auf 53% herunter, obgleich die Gesamttonnage im abgelaufenen Jahr zunahm. Der Anteil an Importgütern auf amerikanischen Schiffen ging 1947 nur leicht herunter verglichen mit 1946 und hauptsächlich bei Trockenfrachten in den höheren Tarifklassen. Der Gesamtumfang der Importe durch fremde Schiffe stieg von 12.700.000 Tonnen 1946 auf 16.400.000 Tonnen 1947, wobei der stärkste Anstieg bei den Trockenfrachten in den höheren Tarifklassen zu verzeichnen war. Die erhöhten Importe auf fremden Schiffen kamen 1947 meistens aus Europa und dem Fernen Osten, während die Importe aus dem Golf von Mexiko und den meisten lateinamerikanischen Ländern auf amerikanischen Schiffen leicht anstiegen.

U.d.S.S.R.

Eisenbahnbau in den

U.d.S.S.R.

(ITF) Aus Moskau wird berichtet, dass 7.360 Kilometer des Streckennetzes bis 1950 elektrifiziert sein werden. Eines der bedeutendsten Elektrifizierungsprojekte, das durchgeführt wird, ist die Strecke vom Ural nach Sibirien, die auf einer Länge von 2.350 km Novosibirsk mit Dema, an den Westabhängen des Urals verbindet.

Der Nachkriegs-Fünfjahresplan sieht den Bau von 7.230 km neuer Eisenbahnlinien vor, wovon die Südsibirische Bahn 3.600 km lang sein wird. Zuzüglich sollen 12.500 km Doppelgleis gebaut werden. In den letzten zwei Jahren ist die Linie von Moskau nach dem Kaukasus doppelgleisig ausgebaut worden. Die Bauarbeiten auf den Abschnitten Stalinsk - Barnaul und Akmolinsk - Pavlodar der Südsibirischen Bahn sind bereits vorgeschritten. Auch auf der Chardzhou - Kongrad Strecke in Zentralasien schreitet die Arbeit fort, die ersten 43 km wurden im Juli 1948 dem Verkehr übergeben.

EISENBAHNER

KANADA

Lohnerhöhungen der kanadischen Eisenbahner.

(ITF) Langwierige Lohnverhandlungen zwischen den kanadischen Staats- und Privateisenbahnen und den zuständigen Gewerkschaften wurden am 21. Juli zu einem zufriedenstellenden Abschluss gebracht. Anstelle einer von der Mehrheit des eingesetzten Schlichtungsausschusses empfohlenen Erhöhung des Stundenlohnes um 7 Cents wurde eine Erhöhung von 17 Cents beschlossen. Das neue Abkommen tritt rückwirkend ab 1. März in Kraft und ist ein Jahr lang gültig.

INDIEN

Klassifizierung der Eisenbahnarbeiter.

(ITF) Der Bericht der Indischen Klassifizierungsinstanz enthält folgende Empfehlungen, die vom Eisenbahnminister

angenommen wurden:

- 1) In Fällen, in denen die Klassifizierung in Gruppen von "gelernten und teilweise angelernten" Arbeitern noch nicht erfolgt ist, empfiehlt sich die Durchführung von Berufsprüfungen als gerechteste und beste Methode der Klassifizierung.
- 2) Um einem ungelernten Arbeiter den Aufstieg zum gelernten Facharbeiter zu ermöglichen, soll jeder Arbeiter nach dreijähriger Dienstzeit und nach Ablegung einer besonderen einfachen Berufsprüfung in die Gruppe der "teilweise angelernten" Arbeiter aufgenommen werden und als "Handwerker" derjenigen Berufsgruppe bezeichnet werden, deren Prüfung er bestanden hat.

NEUSEELAND

Arbeitszeitvergütung für Zugführer

(ITF) Um die Arbeitszeitvergütung für Zugführer bei Dienstantritt und -ende auf eine tragbare Basis zu stellen, gehen die

neuseeländischen Eisenbahnen von den Zugarten aus, auf denen die Zugführer beschäftigt sind. Dabei gelten folgende Grundzeiten:

Vor der Abfahrt:

Schnell- und Postzüge 30 Minuten
 Personen- und gemischte Züge 15 oder 20 oder 25 oder 30 Minuten
 (die Festsetzung erfolgt durch den Bezirkschef entsprechend der zu leistenden Arbeit, wie z.B. Überprüfung der Post, der Pakete und anderer Güter, Waggons etc.)

Güterzüge:

Bei Beladung von nicht mehr als 250 Tonnen 20 Minuten
 Bei Beladung über 250 Tonnen, aber nicht höher als 350 Tonnen 25 Minuten
 Bei Beladung über 350 Tonnen 30 Minuten
 Vorortzüge, Leerzüge, Bauzüge und andere hier nicht aufgeführte Züge 15 Minuten

Nach der Ankunft im Endbahnhof:

Schnell-, Post-, Personen- und gemischte Züge 15 Minuten
 Güter-, Leer- und Vorortzüge und alle hier nicht genannten Züge 10 Minuten

Zugführer, die den Zug an einer Zwischenstation übernehmen, vor Abfahrtszeit (Vergütung) 15 Minuten

Hilfszugführer bei ein- oder ausfahrenden Zügen, Vergütung nach Ankunft des Zuges 5 Minuten

Die Zeiten für Zugschaffner auf Güterzügen können vom Bezirkschef gekürzt werden, falls es sich um Regelgüterzüge mit vorgeschriebener Tonnage handelt, aber die kürzeste Zeit bleibt 15 Minuten.

Die obengenannten Zeiten sind nur anzuwenden, wo die Zugführer bei Dienstantritt ausschliesslich mit Vorbereitungsarbeiten betraut sind und ebenfalls dort, wo die Zugführer ihre Dienstschiecht beenden und ausschliesslich mit dem gewöhnlichen Zugführerdienst betraut sind, bevor sie ausser Dienst gehen.

Auf Bahnhöfen, wo die Zugführer beauftragt sind, Rangierarbeiten auszuführen, Lokomotiven vom oder zum Lokomotivschuppen zu geleiten, etc. und zwar unmittelbar vor Dienstantritt oder nach Dienstschluss, muss die vorgesehene Zeitspanne gross genug sein, damit die Tätigkeit (einschliesslich der Vorbereitungsarbeiten) durchgeführt werden kann, ohne dass die Leistung darunter leidet. Die Zugschaffner beenden ihren Dienst zu dem Zeitpunkt, an dem die Arbeit (einschliesslich der gewöhnlichen Dienstverpflichtungen vor der Dienstschichtbeendigung) ausgeführt worden sind.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN

HOLLAND

Sonntagsruhe für Arbeiter im holländischen Strassenverkehrswesen.

(ITF) In ganz Holland hat eine Kampagne begonnen, um die Bestimmungen über Sonntagsruhe für die im Strassenverkehrswesen Beschäftigten zur Geltung zu bringen und zu verbessern. Von der Regierung wird gefordert, dass sie a) die Landesverkehrsinspektion anweist, keine weiteren Ausnahmen von den bestehenden Vorschriften zu machen, b) die Aufsicht verstärkt und für Übertretung der Vorschriften schwere Strafen verhängt, c) nach und nach in allen Verkehrszweigen Arbeitszeit- und sonstige Vorschriften erlässt, die denen derzeit bei den Niederländischen Eisenbahnen in Kraft befindlichen Vorschriften in nichts nachstehen und d) nach und nach Regelungen einführt, durch die das Verkehrspersonal jeden zweiten Sonntag vom Dienst befreit wird. (Die jetzigen Bestimmungen schreiben Dienstbefreiung nur für jeden dritten Sonntag vor. Infolge zahlreicher Ausnahmeregelungen hat jedoch das Strassenbahn- und Autobuspersonal oft nur jeden sechsten Sonntag frei.

SKANDINAVIEN

Sommerschule des skandinavischen Transportarbeiterverbandes

(ITF) Vom 18.-23. September wird zum ersten Mal eine Sommerschule für skandinavische Transportarbeiter in der Berufsschule der norwegischen Seeleute in Oslo abgehalten werden. Mitglieder der verschiedenen skandinavischen Transportarbeiterverbände einschliesslich der Verbände der Schiffsoffiziere werden diese Schule besuchen. Die zur Diskussion stehenden Themen umfassen die Sozialgesetzgebung sowie die Organisation der Transportarbeiter in den skandinavischen Ländern.

U.S.A.

Streik der Newyorker Lastwagenfahrer.

(ITF) Am 1. September traten etwa 10 000 Lastwagenfahrer, Mitglieder einer der zwölf Ortsgruppen des Nordamerikanischen Transportarbeiterverbandes im Newyorker Stadtgebiet, in den Streik. Sie hatten eine angebotene Lohnerhöhung von 15 Cents die Stunde zurückgewiesen, nachdem ihre Forderung auf eine Erhöhung um 50 Cents abgelehnt worden war. Am 3. September schloss sich eine weitere Gruppe dem Streik an, der schliesslich 30.000 Mann umfassen würde, falls er sich über das gesamte Stadtgebiet ausdehnt. Die Eisenbahnen haben den für diesen Bezirk bestimmten Güterverkehr eingestellt und die Anhäufung von Frächten auf den Güterbahnhöfen zu vermeiden. Der Newyorker Bürgermeister sagte, dass er nicht mit einer raschen Beilegung rechnet, dass sich die Streikenden jedoch bereit erklärt hätten, Lebensmittel, leichtverderbliche Ware, Arzneimittel und medizinische Artikel zu befördern.

ARBEITER IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Regelung von Freischichten für die Mannschaften der Manchester Schleppdampfer

(ITF) Das Schlepppersonal der Manchester Kanalschiffahrtsgesellschaft, das im Transport- und Allgemeinen Arbeiterverband organisiert ist,

seit geraumer Zeit die Gewähr für einen Hausurlaub von 2 Nächten in Woche sowie für ein freies Wochenende zuhause alle drei Wochen verlangt., wobei der Nachturlaub von 5 Uhr abends bis 8 Uhr morgens und das Wochenende von 5 Uhr am Samstag Nachmittag bis 8 Uhr am Montag dauern sollte. Die meisten Leute wohnen in Runcorn, 21 km von Manchester entfernt, und der Verband machte geltend, dass sie infolge häufiger Verbindungen oft nachtsüber auf den Schleppern bleiben müssen, weil sie nicht nach Hause kommen können. Oft wussten sie auch nicht, wann sie frei hätten. Die Kanalschiffahrtsgesellschaft erklärte dazu, dass sie weiterhin ihren Leuten soviel freie Wochenenden wie möglich geben würde, dass aber die Gewährung eines freien Wochenendes alle drei Wochen nicht garantiert werden könnte. Wenn sie zwei Nächte in der Woche Hausurlaub nach Runcorn gewähren müssten, so bedeute das Stilllegung von einem Drittel der Schleppdampferflotte und dementsprechende Schiffsverspätungen. Die Arbeit auf den Schleppern ändere sich von Stunde zu Stunde und könne nicht im Vorhinein festgelegt werden.

Das Gewerbegericht beschloss kürzlich für jeden auf einem Schleppdampfer Beschäftigten die Gewährung eines freien Wochenendes innerhalb von 4 Wochen. In den Wochen, in denen der Beschäftigte keinen Wochenendurlaub hat, soll er zwei Nächte und zwar von 5 Uhr nachmittags bis 8 Uhr Vormittags frei haben, wobei die Mitteilung über die Nachtruhe so frühzeitig wie möglich zu geben ist. In den Wochen, in denen er Wochenendurlaub nimmt, soll er eine weitere Nacht frei haben. Diese Regelung beginnt am 30. August.

HAFENARBEITER

NEUSEELAND

Rückgang der Hafentarbeiterlöhne in Neuseeland.

(ITF) Die neuseeländische Hafentarbeiter-Gewerkschaft hat kürzlich eine vergleichende Lohn-tabelle veröffentlicht mit

den Wochenlöhnen im neuseeländischen Transportwesen. Daraus geht hervor, dass bei allen Gruppen im Vergleich zu 1946 eine Zunahme der Wocheneinnahmen im Jahre 1947 zu verzeichnen war ausser bei den Hafentarbeitern, deren Einnahmen zurückgingen. In der nachstehenden Lohn-tabelle ist bei den Zahlen der Hafentarbeiter eine auf 19 Schilling die Woche geschätzte Gewinnbeteiligung für die Arbeiter einkalkuliert die £ 9.13.5 d, den Durchschnittslohn für 1947, oder mehr verdienen. Ausserdem muss auch in Rechnung gestellt werden, dass bei allen aufgeführten Beschäftigungsgruppen mit Ausnahme der Hafentarbeiter 3708 Jugendliche einbegriffen sind, die entsprechend geringere Wochenlöhne erhielten. Das würde bedeuten, dass der Durchschnittslohn des erwachsenen Arbeiters mit Ausnahme des Hafentarbeiters sogar noch höher lag, als aus den Zahlen der Lohn-tabelle hervorgeht.

| | Jahr endend im | | |
|---|------------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| | <u>März 1946</u> | <u>März 1947</u> | <u>Abnahme</u> |
| Wochendurchschnitt der Hafenarbeiter | £ 10. 6. 7 | £ 9. 13. 5 | 13. 2d |
| Beschäftigte bei Eisenbahnen | <u>Mai 1946</u> £ 8. 6. 7 | <u>April 1947</u> £ 8. 19. 0 | <u>Zunahme</u> 12. 5d |
| Strassenverkehrswesen | £ 7. 10. 1 | £ 7. 18. 4 | 8. 3d |
| Wassertransport | £ 8. 4. 1 | £ 8. 8. 11 | 4. 10d |
| Lufttransport | £ 8. 9. 6 | £ 10. 3. 0 | 1. 13. 6d |

U.S.A.

Hafenarbeiter von Puerto Rico gewinnen Streik.

(ITF) Nach einem Streik von beinahe 3 Wochen nahmen die Hafenarbeiter von Puerto Rico am 11. August die Arbeit wieder auf.

Sie erhielten eine Lohnerhöhung von 10 Cents die Stunde rückwirkend vom 1. Januar an sowie eine zusätzliche Erhöhung von 5 Cents die Stunde beginnend mit dem 1. Januar 1949. Die in der Internationalen Hafentarbeitervereinigung organisierten 8000 Hafenarbeiter von Puerto Rico wurden aktiv vom Internationalen Seeleuteverband Amerikas unterstützt.

Streikverbot gegen Hafenarbeiter an der amerikanischen Ostküste

(ITF) 45.000 Hafenarbeiter der amerikanischen Ostküste wären am 22. August in den Streik getreten, wenn die Bundesregierung nicht eine vorläufige gerichtliche Verfügung erwirkt hätte, durch die der Streik verboten wurde. Die gerichtliche Verfügung wurde gegen den Nordamerikanischen Hafentarbeiterverband (A.F. of L.) erlassen. Der Verband wollte die Durchführung eines Beschlusses des Obersten Gerichtes, dem sich die Unternehmer widersetzen, erzwingen. Die Regierung rief das Bundesgericht an mit der Begründung, dass der Streik "die nationale Wohlfahrt und Sicherheit gefährde" und berief sich dabei auf den Bericht eines vom Präsidenten eingesetzten Untersuchungsausschusses.

Streik der Hafenarbeiter an der amerikanischen Pazifikküste.

(ITF) Am 2. September begann sich eine Streikbewegung unter den im Nordamerikanischen Hafen- und Lagerarbeiterverband (C.I.O.) organisierten Hafenarbeitern an

der Pazifikküste der Vereinigten Staaten nach Ablauf der in der Verfügung des Bundesgerichts festgesetzten Frist von 80 Tagen, während welcher für diese Arbeiten ein Streikverbot galt. Ausser 12.000 Hafenarbeitern sind 16.000 Seeleute aus anderen der C.I.O. angeschlossenen Seeleute-Verbänden betroffen.

SEELEUTE

ARGENTINIEN

Argentinische Seeleute erzwingen Annahme ihrer Forderungen.

(ITF) Die Forderung der argentinischen Seeleute-Gewerkschaft nach Lohnerhöhung wurde von den Unternehmern zurückgewiesen, woraufhin die Gewerkschaft zu einem 24 stündigen Proteststreik am 21. Juli aufrief. Der Streik legte den Betrieb lahm. Es wurde beschlossen, am 1. August auf unbestimmte Zeit in den Streik zu treten, falls die Forderungen nicht bewilligt würden. Die Unternehmer gaben jedoch nach und es wurden beträchtliche Erhöhungen gesichert, wenn auch nicht sämtliche Forderungen bewilligt wurden. Einzelheiten über die Forderungen und die erreichten Erhöhungen liegen nicht vor.

FRANKREICH

Neuer Pensionsplan für französische Seeleute

(ITF) Ein Gesetzentwurf, der eine vollständige Reform der Ruhestandspensionen für Seeleute vorsieht

und sich auf die Vorschläge einer Kommission stützt, in der die Leitung des französischen Reederverbandes und die Seeleuteverbände vertreten waren, wurde in der dritten Augustwoche der französischen Nationalversammlung zur Beratung vorgelegt. Der Gesetzentwurf wurde von dem Ausschuss der Handelsmarine in der französischen Kammer zur Annahme empfohlen.

Unter dem in Kraft befindlichen System haben Offiziere und Mannschaft ob sie aus dem Dienst ausscheiden oder nicht, Anspruch auf die volle Pension nach 25jähriger Dienstzeit, sofern sie das Alter von 50 Jahren erreicht haben und auf eine entsprechende Teilpension nach 15-25jähriger Dienstzeit, sofern sie das Alter von 50 Jahren erreicht haben. Der Pensionsbetrag eines Vollmatrosen schwankt zwischen 45.000 und 50.000 Francs pro Jahr, der des Kapitäns eines Personendampfers über 8000 Bruttoregistertonnen zwischen 120.000 und 150.000 Francs.

In Zukunft erhalten Seeleute im Alter von 50 Jahren ihre Pension nur, wenn sie sich in diesem Alter tatsächlich aus dem Dienst ausscheiden, sonst müssen sie bis zum Alter von 55 Jahren warten, um sodann ihre Pension zu erhalten und zwar dann unabhängig davon, ob sie aus dem Dienst ausscheiden oder nicht. Die Pension beträgt 2% des durchschnittlichen Jahreseinkommens pro Dienstjahr unter Anrechnung von höchstens 25 Dienstjahren, wonach also die Pension 50% des jährlichen Einkommens beträgt für Seeleute, die mit 50 Jahren aus dem Dienst ausscheiden, 37 1/2 Dienstjahren (oder 75% des Dienstseinkommens) für die Seeleute über 55 Jahre. Ein Vollmatrose im Überseedienst wird 72.000 bis 108.000 Francs erhalten (gegenüber 45.000 bis 50.000 zur Zeit) und der Kapitän eines Personendampfers von über 8000 Bruttoregistertonnen 360.000 bis 400.000 Francs (gegen 120.000 bis 150.000 Francs zur Zeit). Eine Witwe wird 50% von der Pension ihres Mannes erhalten (oder von der Pension die ihr Mann im Alter von 50 Jahren erhalten hätte).

Die Kosten dieses Planes werden auf 4.700.000.000 Francs pro Jahr veranschlagt.

Aus den Beiträgen von Reedern und Seeleuten werden insgesamt 1.450.000.000 Francs aufgebracht und die vor zwei Jahren eingeführte Passagiersteuer erbringt 200.000.000 Francs. Demnach ergibt sich ein Defizit von 3.050.000.000 Francs. Es erschien nicht ratsam, die Beiträge der Reeder und der Seeleute zu erhöhen, sodass die augenblickliche Regierungszuschuss von 1.500.000.000 Francs verdoppelt werden müssen. In Zukunft werden die Pensionen durch Verordnung revidiert werden, sofern Lohnschwankungen zu verzeichnen sind, die 5% übersteigen.

GROSSBRITANNIEN

Nationaler Seeleuteverband

untersucht "Handel mit farbigen Seeleuten" per Flugzeug.

(ITF) Die Delegierten auf der Jahresversammlung des Britischen Seeleuteverbandes in London nahmen

am 11. August eine Entschliessung an, worin sie den Zustrom weiterer farbiger Seeleute in die britische Handelsmarine verurteilen und die Forderung erheben, dass alle notwendigen Schritte von der Regierung und von gewerblicher Seite aus unternommen werden sollen, um die jetzt üblichen Missbräuche zu unterbinden.

In der Hauptsache handelte es sich um Inder und Araber und zur Diskussionsstand die Frage, wie diese Seeleute nach Großbritannien kommen und wo

diesen Handel mir farbigen Seeleuten organisiert. Es wurde behauptet, dass Inhaber von Seeleuteheimen, also Personen ohne offiziell anerkannte Stellung den für die Einstellung von Arbeitskräften verantwortlichen Angestellten Geld anbieten, um sie dazu zu bewegen, farbige Leute anzuheuern. Die Entschliessung besagt, dass "sich zweifellos in Aden eine Gesellschaft befindet, die die Kosten für die Flugzeugpassagen - 150 £ - übernimmt."

Untersuchungen in South Shields ergaben, dass ein Mann, der aus Aden angekommen war, von dem Inhaber eines Seeleuteheimes in das Registrierungsbüro geführt wurde, wo er einen Zettel erhielt, in dem er als ausgebildeter Seemann bezeichnet wurde, sowie ein Entlassungsbuch, Lebensmittelkarten für Seeleute und Kleiderabschnitte erhielt. Zur Tätigkeit des Heiminhabers gehörte es auch, die 150 £ für die Flugzeugpassage einzuziehen und das Geld an die Gesellschaft zurückzuerstatten.

Der Vorsitzende, Mr. T. Yates, erklärte, dass alle Ortsgruppen durch Rundschreiben angewiesen wurden, der Einstellung von farbigen Seeleuten zu widersprechen, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass sie auf britischen Schiffen gefahren haben und britische Bürger sind. Das Ministerium wurde davon unterrichtet und hat sein Einverständnis erklärt

Britische Seeleute fordern Achtstundentag.

(ITF) Die am 11. August in London stattgefundene Jahresversammlung des Britischen Seeleuteverbandes nahm eine Entschliessung an, worin ein Zusatz zu dem Gesetz über die Handelsseefahrt gefordert wird, dergestalt, dass die Arbeitszeit auf See und im Hafen für alle Seeleute begrenzt werden soll. Die Entschliessung fuhr fort: "Wir sind der Meinung, dass es jetzt an der Zeit ist, Massnahmen zu treffen, um die Arbeitszeit auf See auf acht Stunden zu begrenzen und für jeden auf See zugebrachten Sonntag oder Teil eines Sonntags einen Urlaubstag zu gewähren."

Britischer Bericht über Mannschaftsquartiere.

(ITF) Der Gesundheitsinspektor des Hafens von Sunderland berichtete kürzlich, dass von 1.785 im Verlaufe von 1947 kontrollierten britischen Schiffen die Mannschaftsquartiere in 324 schmutzig, voller Ungeziefer oder in gesundheitsschädlichem Zustand angetroffen wurden. Die Inspektion von 245 fremden Schiffen ergab nur 4 in mangelhaftem Zustand.

Musterkajüten für britische Seeleute.

(ITF) Der 7000 Tonnen Dampfer "Langton Grange" ist vermutlich das erste britische Schiff seiner Klasse, wo jedes Mitglied der Mannschaft über eine eigene Ein-Bettkajüte verfügt. 1942 wurde der "Langton Grange" als gewöhnlicher Frachter mit Kohlenfeuerung gebaut. Als er sodann 1946 auf Oelfeuerung umgestellt wurde, nahm man die Gelegenheit wahr, um auch die Mannschaftsquartiere umzubauen. Vorher waren mitunter bis zu 5 Seeleute in einem Raum untergebracht. Jetzt hat jeder einen kleinen Raum mit einer Koje, mit Kleiderschrank und Kommode. Die Kabine ist auch gut gelüftet. Zu den Mahlzeiten sitzt die Mannschaft statt auf harten Holzbänken auf einigermassen bequemen Stühlen.

BRITISCHE REEDER SIND VON norwegischem Plan des Seeleute- erziehungswesens beeindruckt.

(ITF) Britische Reeder werden vielleicht dem Beispiel einiger norwegischer Reeder folgen, die an Bord ihrer Schiffe Lehrkräfte aufgenommen haben, um die Mannschaften zu unterrichten zu lassen. Dieser Plan wurde von dem durch die Regierung

geförderten Erziehungsdienst der norwegischen Seeleute durchgeführt. Die englischen Gesellschaften verfolgen die erzielten Ergebnisse mit voller Aufmerksamkeit.

Die Norweger nehmen die Lehrer während der Schulferien als Mannschaftsmitglieder auf. Ihr Dienst auf See wird ihnen als Lehrtätigkeit angesehen in der gleichen Weise wie die Lehrtätigkeit englischer Lehrer an einer Volksschule. Diese Lehrer unterrichten die Mannschaften, hauptsächlich in Mathematik und Sprachen, wobei die Sprachen den Vorzug haben, die in den regelmässig angelaufenen Häfen gesprochen werden. Der Plan hat sich als sehr erfolgreich erwiesen.

Die Firma Leif Hoegh & Co. in Oslo hat Lehrer auf fünf ihrer Schiffe angenommen, um Studiengruppen und die Sozialfürsorge zu organisieren. Die Firma Arndt J. Morland hat drei norwegische Missionare, die auf dem Wege nach China sind, eingestellt, um die Mannschaft in Sprachen und Mathematik zu unterrichten.

Die Britische Handelsmarinedienst - Vereinigung hat vor einiger Zeit vorgeschlagen, dass mit der Zeit alle britischen Schiffe und besonders solche, die lange vom Mutterland abwesend sind, ausgebildete Fürsorgebeamte an Bord haben sollten.

NORWEGEN

Neue Vorschriften für Mannschaftsquartiere auf norwegischen Schiffen.

(ITF) In der Sitzung des norwegischen Kabinetts am 3. Juli 1948 wurden neue Verordnungen

über die Mannschaftsquartiere auf Schiffen angenommen, wodurch die Lebensverhältnisse in Übereinstimmung mit den 1946 in Seattle beschlossenen Übereinkommen gebracht werden sollen. Die Vorschriften werden vom 1. Januar 1949 ab für alle neuen Schiffe gelten. Die neuen Verordnungen enthalten auch gewisse Mindestforderungen für alle vorhandenen norwegischen Schiffe von 50 Tonnen aufwärts mit Ausnahme von Fischkuttern. Die Veränderungen müssen innerhalb von 5 Jahren durchgeführt werden.

Auf Schiffen von 200 bis 1200 Tonnen dürfen nicht mehr als 4 Seeleute oder zwei zweite Offiziere in einer Kabine untergebracht werden. Erste Offiziere müssen jeder eine eigene Kabine haben.

Auf Schiffen von 1200 bis 7000 Tonnen dürfen nicht mehr als 2 Mann in einer Kabine untergebracht werden und auf Tankern von mehr als 7000 Tonnen hat jedes Mitglied der Mannschaft Anspruch auf eine eigene Kabine. In den von den neuen Verordnungen betroffenen Schiffen muss jede Kabine deutlich gekennzeichnet sein, sodass die Anzahl der darin untergebrachten Leute klar ersichtlich ist. Auf Schiffen bis 200 Tonn muss für jeden Mann mindestens 20 Quadratmeter-fuss Raum in der Kabine vorhanden sein, auf Schiffen von 200 bis 3000 Tonnen 25 Quadratfuss und auf grösseren Schiffen 30 Quadratfuss. Bei Ein-Mannkabinen erhöhen sich diese Zahlen um 50%.

Schiffe, die z. Zt. für Gebrauch unter norwegischer Flagge gebaut werden müssen die neuen Vorschriften erfüllen, bevor sie als norwegische Schiffe eingetragen werden können.

U.S.A.

Der Nordamerikanische Seeleuteverband trifft bisher bestes Abkommen.

(ITF) Am 1. August hat der Seearbeitskreisverband des Nordamerikanischen Seeleuteverbandes

der Atlantik- und Golfküste ein Zweijahresabkommen mit der Mississipp

Schiffahrtsgesellschaft geschlossen, welches die bisher höchsten Löhne in der Geschichte der amerikanischen Schiffahrt vorsieht. Das Abkommen sieht eine Lohnerhöhung pro Monat von \$ 12.50 für alle Matrosen mit Ausnahme des Bootsmannes vor, der nicht weniger als \$ 25.- Lohnerhöhung erhält. Der Verband wird das Abkommen als Grundlage für die Verhandlungen mit anderen Gesellschaften benutzen, besonders im Hinblick auf die erstmalig erreichte Klausel, wonach der augenblickliche Mannschaftsstand während der Dauer des Abkommens nicht gekürzt werden darf, wenn nicht beide Parteien dem zustimmen. Ebenfalls ist dem Verband die Fortführung seines Heuerbüros zugesichert worden.

Beschäftigung amerikanischer Seeleute ist rückläufig.

(ITF) Die Beschäftigung der amerikanischen Seeleute nimmt weiterhin ständig ab. Aus einem Bericht des Bundesamts der Sozialfürsorge (Federal Security Administration - F.S.A.) geht hervor, dass der stärkste Rückgang zwischen September 1945 und September 1946 zu verzeichnen war als die Beschäftigung auf hoher See um 38% abnahm. In den 18 Monaten zwischen September 1946 und März 1948 ging sie nur um 11% zurück.

Das Amt weist ausdrücklich daraufhin, dass bei einem Überschuss an Arbeitskräften in der Hochseeschiffahrt im allgemeinen auch bei den am Land Beschäftigten ein Überschuss auftritt, und dass es daher notwendig sein könnte, dass unbeschäftigte Seeleute Arbeit in anderen Berufen und ausserhalb der Hafenbezirke annehmen.

Der Nordamerikanische Seeleuteverband (AFL) berichtet, dass im vergangenen Winter und Frühling vierzehntäglich 600 bis 1000 Mann angeheuert wurden, während es jetzt weniger als 400 im gleichen Zeitraum sind.

In einer Übersicht über den Beschäftigungsgrad stellte der Landesverband der Seeleute (CIO) einen 15%igen Rückgang fest. Im Juli 1947 führen durchschnittlich 185 Mann pro Tag von Newyork aus. In diesem Jahr war der Tagesdurchschnitt im Juli etwa 155 Mann. Aus dem Bericht der F.S.A. geht hervor, dass im Durchschnitt jeder Matrose 9 Monate des Jahres fährt, und dass ein Drittel so viel Seeleute an Land sind wie auf See. Was die Aussichten anbelangt, so erklärte die F.S.A., dass keine Beschäftigungszunahme in diesem Jahr erwartet wird und wahrscheinlich mit einem weiteren Rückgang zu rechnen ist.

Der Schiffahrtsausschuss ist der Meinung, dass die beschäftigungsfördernden Faktoren den hemmenden ungefähr die Wage halten werden. Zur Zeit wartet man auf die Inbetriebnahme neuer Personendampfer und nimmt an, dass die Schiffahrt leicht anziehen wird, wenn die Verschiffungen im Rahmen des Marshall-Planes beginnen. Jedoch, so sagt das Sozialamt, sei die verbreitete Annahme, der Marshall-Plan und das Bereitschaftsprogramm würden erhebliche Beschäftigungszunahme in der Schiffahrt verursachen, durch die Tatsachen nicht bestätigt worden. Der Umfang der Schiffsladungen auf amerikanischen Schiffen nach den ERP Ländern würde vermutlich für das mit Juni 1949 endende Jahr um 5% niedriger sein als während des Kalenderjahres 1947.

ZIVILE LUFTFAHRT

SCHWEDEN

Abbau von Personal bei den schwedischen Luftlinien.

(ITF) Am 31. August teilten die schwedischen Luftlinien mit, dass sie 300 Mitglieder ihres Personals, einschliesslich 100 Personen des Flugpersonals entlassen müssten, da das

Unternehmen grosse finanzielle Verluste erlitten hätte. Der schwedische Flugverkehr würde vom 12. September ab drastisch beschnitten werden. Eine Anzahl von bereits gekauften oder bestellten Douglas Maschinen sollen im Ausland verkauft werden.

U.S.A.

Verbesserte Arbeitsbedingungen bei den Capital Airlines Inc.

(ITF). Der amerikanische Verband der Eisenbahnangestellten hat Verhandlungen mit der Capital

Airlines Inc. für bessere Arbeitsbedingungen für das zivile Luftfluggesellschaftspersonal erfolgreich abgeschlossen. Dies ist der erste wichtigere Kollektivvertrag, welcher für alle Handwerker, Büroangestellte, Lagereisendehelfer und Verpflegungspersonal im Personenverkehr gilt. An Verbesserungen wurden erreicht: 50%iger Aufschlag für Überstundenbezahlung nach einer achtstündigen Arbeitszeit, 100%iger Aufschlag nach einer zwölfstündigen Arbeitszeit und für Arbeit an sieben bezahlten Feiertagen, vollständige Regelung betr. Dienstalter, Beförderung und Versetzung, bezahlter Krankenurlaub für die Zeit bis zu 60 Tagen, ein und zwei Wochen bezahlter Urlaub nach einjähriger Dienstzeit. Die Urlaubsregelung sieht vor, dass, wenn ein Angestellter Anspruch auf Urlaub hat, aber beabsichtigt auszuschneiden und mit vierzehntägiger Frist kündigt, er anstelle des Urlaubs die Bezahlung für 2 Wochen erhält. Im Todesfall wird das Urlaubsgeld an den gesetzlichen Erben ausgezahlt. Von dem Abkommen werden 1500 Angestellte erfasst, von denen 90% Mitglieder des Verbandes der Eisenbahnangestellten sind.