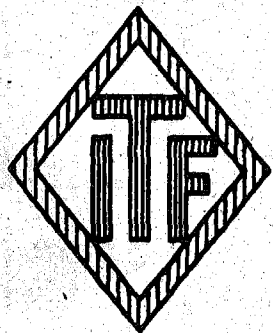


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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.5

17. Dezember 1948

AUS DER I.T.F.

Kartell der französischen
Seeleute- und Hafentarbeiter.

(ITF) Das Büro der genannten Organisation teilt mit:

"Die der Force Ouvrière angeschlossenen Föderationen der Offiziere der Handelsmarine, der Seeleute und der Hafentarbeiter hatten auf ihren Kongressen den einstimmigen Beschluss gefasst, sich zu einem Kartell zusammenzuschließen; und dieser Beschluss wurde nunmehr durchgeführt. Er stellt den ersten Schritt zur Schaffung einer französischen Föderation der Transportarbeiter dar, in welcher alle der I.T.F. angeschlossenen Organisationen der Force Ouvrière zusammengefasst werden sollen.

Das Kartell soll nicht an die Stelle der Föderationen treten, aus denen es sich zusammensetzt. Gemäss den Satzungen der Force Ouvrière (CGTFO) und der I.T.F. sind die Föderationen auch weiterhin die wesentlichen Träger der gewerkschaftlichen Aktivität. Sie fassen ihre Beschlüsse vollkommen unabhängig, sind selbständig in ihrer Verwaltung und tragen, wie bisher, die volle Verantwortung für ihre frei gefassten Beschlüsse, ohne Störungen durch Einflüsse von aussen zu unterliegen. Nur sie allein haben die Pflicht, Forderungen auszuarbeiten und die zu ihrer Verwirklichung geeigneten Methoden zu wählen.

Nichtsdestoweniger hat das Kartell viele bedeutende Aufgaben zu erfüllen. Als Sammelbecken gewerkschaftlicher Aktivität wird das Kartell die den verschiedenen Programmen gemeinsamen Forderungen zusammenfassen, damit Bewegungen für die gleichen Ziele in Zusammenhang gebracht, gegenseitig ausgeglichen und alle Kräfte im Dienste des gleichen Ideals eingesetzt werden können.

Wie auch immer die Verhältnisse lagen, so war schon immer ein gewisses Mindestmass gemeinsamer Tätigkeit bei so eng miteinander verbundenen Gewerkschaften wie denen der Schiffsoffiziere, Seeleute und Hafentarbeiter erforderlich. Durch die Umstände, wenn auch nicht durch Beschlüsse, wurden die Beteiligten in der praktischen Arbeit zusammengebracht, und es entwickelten sich Beziehungen, die zwar bloss auf Erfahrung beruhten, deshalb aber nicht weniger ständig waren. Diese Beziehungen auf eine vernünftige Grundlage zu stellen, unnötige und schädliche Unentschlossenheit zu vermeiden und die besten Ergebnisse in einer unvermeidlich gleichgearteten Tätigkeit zu erzielen - das sind die weiter gesteckten Ziele des Seeleute- u. Hafentarbeiter-Kartells.

Zu diesen allgemeinen Erwägungen treten zwingende Gründe, die die Schaffung des Kartells im jetzigen Zeitpunkt rechtfertigen. Die Umstände, die zur Spaltung der Gewerkschaften geführt haben und wofür die Sowjets die Verantwortung tragen müssen, zwingen uns zu Gegenmassnahmen: wir müssen alle Kräfte der Verteidigung und des Angriffes gegen die Arbeit eines totalitären Feindes zusammenfassen. Die unabhängige Gewerkschaftsbewegung kann ihre Tätigkeit heute nicht nur auf die gewohnten Aufgaben beschränken. Den traditionellen Feinden des sozialen Fortschritts hat sich eine neue Drohung hinzugesellt. Wenn diese Drohung, die sehr klar und nahe vor uns steht, Wirklichkeit werden sollte, wäre alle gewerkschaftliche Tätigkeit der Vergangenheit und der Gegenwart zunichte gemacht, mit ihrem Zusammenbruch würde alle menschliche Freiheit enden. Deshalb muss die unabhängige Gewerkschaftsbewegung an zwei Fronten kämpfen, und ihre unmittelbare Pflicht ist es, die Fortdauer ihrer eigenen Existenz zu sichern dadurch, dass sie sich gegen den brutalsten Totalitarismus zur Wehr setzt.

Es ist selbstverständlich, dass wir, im Kampf gegen die Kominform keine ihr gleichgeartete Organisation schaffen wollen, in der passiver Gehorsam das höchste Gebot ist. Es ist unser Wunsch, freie Menschen zu organisieren, die ihre kritischen Fähigkeiten unbehindert anzuwenden entschlossen sind und auf ihrem Recht, wie Menschen und nicht wie Werkzeuge behandelt zu werden, bestehen. Wir sind der Meinung, dass die Nähe dieser ernstesten Gefahr sowie die gemeinsame Verbundenheit für unsere hohen Ideale Grund genug für unsere Gewerkschaftsführer sein sollte, in freier Übereinkunft gemeinsam zu handeln und sich gegenseitige Hilfe gegen gemeinsame Feinde zu gewähren.

Die vordringliche Aufgabe des Kartells besteht im wesentlichen darin, die notwendige Annäherung zu erleichtern. Es will auf Landesbasis das gleiche sein wie die I.T.F. auf internationaler Basis: eine sichere Garantie dafür, dass die Transportarbeiter nicht wehrlos den Vollstreckern bolschewistischer Unterwerfungspläne, die die K.P. direkt oder durch Vermittlung der C.G.T. ausführen will, ausgeliefert werden.

Transportarbeiter-Verbände
der Benelux-Länder schliessen
sich enger zusammen.

(ITF) Am Montag, den 8. November
hielten Vertreter des belgischen
Transportarbeiterverbandes (B.T.B.)
des holländischen Verbandes der

Transportarbeiterverbände (C.K.O.) und des holländischen Transportarbeiterverbandes (C.B.T.A.) eine Besprechung im Verbandsbüro des B.T.B. in Antwerpen ab. Die Besprechung diente dem Zweck festzustellen, in welchem Umfange regelmässige Beratungen zwischen den Transportarbeiterorganisationen beider Länder zu grösserer Einheitlichkeit auf sozialem und wirtschaftlichem Gebiet führen würden, insbesondere im Hinblick auf eine zukünftige Vereinigung der Benelux-Länder.

wirtschaftliche

Nach ausgiebiger Diskussion wurde beschlossen, einen Beratenden Ausschuss der beteiligten Organisationen mit dem Namen BENETRA einzusetzen. Dieser Ausschuss soll sich wie folgt zusammensetzen: O. Be (B.T.B.), Belgien, Vorsitzender; J.J.A. Berger (C.B.T.A.), Niederlande, Sekretär; P. de Vries (C.K.O.), R. Laan Sr., Th. Smeding und H. Westerlaken (C.B.T.A.), Niederlande; R. Dekeyzer, G. Hendrick, G. de Crom, W. Cassiers (B.T.B.) Belgien.

Weiterhin wurde die Einsetzung von Unterausschüssen für eine Anzahl von Fachgruppen im Transportwesen beschlossen, deren Aufgabe die

Herausgabe ausführlicher Berichte über ihre Fachgebiete sein würde. Folgende Unterausschüsse wurden eingesetzt: a) Häfen, b) Schifffahrt, c) Rhein- und Binnenschifffahrt, d) Fischfang, e) Strassentransport.

Auf der Besprechung wurde zum Ausdruck gebracht, dass ernsthafte und ausführliche Beratungen zwischen den Vertretern der Behörde und den Arbeitnehmern und Arbeitgebern des Transportwesens beider Länder dringend erforderlich wäre.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL Schiffahrts-Kommission für Empfangsländer der Marshall-Hilfe

amerikanischen Marshall-Plan-Verwaltung) hat kürzlich eine Kommission für Schifffahrtsfragen eingesetzt, deren Aufgabe es ist, die Verteilung der E.R.P.-Frachten auf amerikanische Schiffe und auf solche der Empfänger der Marshall-Hilfe je zur Hälfte zu gewährleisten. Wie man von dem holländischen Vorsitzenden der Kommission erfährt, tritt dieselbe einmal im Monat in Paris zusammen, um die Verschiffungen zu kontrollieren und notwendigenfalls berichtigend einzugreifen. Die Kommission hat Aufsichtsbefugnisse und die in ihrem Rahmen erreichte Zusammenarbeit wird von dem Vorsitzenden als "beinahe ideal" bezeichnet.

(ITF) Die Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit in Paris (das europäische Gegenstück zur

E.C.A. verlangt niedrigere amerikanische Frachttarife

Schiffahrtausschuss um Herabsetzung der Mieten für die im Kriege gebauten und für Massengüter benutzten Frachtschiffe ersucht, damit Frachten für E.C.A.-Güter denen des Weltmarktes näherkommen.

(ITF) Die E.C.A. (amerikanische Verwaltung für europäische Zusammenarbeit) hat den amerikanischen

In dem Antrag wird darauf hingewiesen, dass die wachsende Differenz zwischen den Frachtsätzen fremder und amerikanischer Schiffe es schwierig erscheinen lasse, die in der E.R.P. Gesetzgebung vorgenommene Teilung der Frachten im Verhältnis von 50 zu 50 zu rechtfertigen. Um die Anwendung der 50-50 Klausel auf amerikanische Frachtschiffe zu erleichtern, hatte die E.C.A. wegen der höheren Betriebskosten der amerikanischen Schiffe für amerikanische und fremde Schiffe zwei verschiedene Tarife eingeführt. Dieses System der verschiedenen Frachtsätze wird jetzt beanstandet, weil durch den kürzlich erfolgten Rückgang der Schiffsverkehrs die Frachten auf ausländischen Schiffen weit unter den Tarif gesunken sind, der während des Krieges für alle Schiffe von der amerikanischen Schifffahrtsverwaltung festgesetzt und für die amerikanischen Schiffe von der E.C.A. angewandt wurde. Eine Herabsetzung der Mindestsätze für Massengüter würde den Anreiz zur Verwendung fremder Tonnage verringern und dadurch zur stärkeren Ausnutzung der amerikanischen Schifffahrt beitragen.

Die Fortsetzung der jetzigen ungleichen Preise lässt es fraglich erscheinen, ob genügend amerikanische Schiffe zu den im Gesetz über Europa-Hilfe angegebenen "Marktpreisen" verfügbar sind.

ARGENTINIEN Staatliche Argentinische Transportorganisation.

nommen. Infolgedessen leitet diese Behörde die staatliche Handelsflotte, die staatliche Flussschifffahrt, die staatliche Handelsluftfahrt etc. 1947 erzielte die staatliche Handelsflotte einen

(ITF) Ein neugegründetes Sekretariat für das Transportwesen hat den gesamten argentinischen Land-, See-, Fluss- und Luftverkehr unter Kontrolle ge-

Gewinn von 13.100.000 Pesos (5 Pesos entsprechen § 1.- auf dem freien Devisenmarkt.) Nach Abzug von 5% zu anderweitiger Verwendung wurde der gesamte Betrag dem "Reservefond zum Ankauf von Schiffen" überwiesen, sodass sich dieser auf 106.000.000 Pesos erhöht hat.

DEUTSCHLAND

Die Lage der Eisenbahn in der Bizone.

der Bizone die Anforderungen an Kohlengüterwagen im September zu 100% erfüllt, und der Abtransport der Kohle aus dem Ruhrgebiet stiess auf geringe Schwierigkeiten.

Die Verschiebepbahnhöfe der grossen vom Kriege beschädigten Eisenbahnhauptzentren sind grösstenteils wiederhergestellt und sind wieder in der Lage, den normalen Verkehrserfordernissen zu entsprechen. Andererseits sind 33% des Güterwagenparks mehr als 35 Jahre alt und da 27% unbrauchbar sind, konnte die Reichsbahn in der Bizone nur 85% des laufenden Bedarfs an Güterwagen erfüllen. Man hoffte, dass bei gutem Fortschritt des Wagenbauprogramms die Bizone in zwei Jahren genug Güterwagen haben wird, um den normalen Dienstansforderungen zu entsprechen.

Das Programm für den Bau neuer Güterwagen sieht § 74.000.000 für Güterwagen in der Bizone und der französischen Zone vor. Zur Zeit sind die deutschen Waggonfabriken mit dem Bau von 3000 Wagen beschäftigt, die bis Ende 1948 geliefert werden sollen, sowie weiterer 12.000 bis Juli 1949. Man nimmt an, dass Ende 1949 die Industrie eine Kapazität von 30.000 Güterwagen pro Jahr erreicht haben wird.

Mr.White schätzt, dass die Reichsbahn in der Bizone um 5 Jahre mit Instandhaltung der Schienen im Rückstand ist, jedoch wird sie mit der Ausdehnung der europäischen Stahlproduktion im Rahmen des E.C.A. Wiederaufbauprogramms bald wieder die üblichen jährlichen Gleiserneuerungen vornehmen können. Zunehmende Holzanlieferung wird die Erneuerung der Holzschwellen gemäss den Vorkriegsfristen erlauben.

Internationaler Strassendurchgangsverkehr in Westdeutschland wird besteuert.

(ITF) Ab Dezember wird für den internationalen Geschäftsverkehr durch Westdeutschland eine Steuer erhoben werden. Diese Mitteilung wurde am 5. November

von dem Anglo-Amerikanischen Zweimächte-Kontrollamt bekanntgegeben. Durch diese Steuer soll Westdeutschland für die Benutzung seiner Durchgangsstrassen für den internationalen Verkehr entschädigt werden. Die Einnahmen werden für die Instandhaltung der Landstrassen in der britischen, amerikanischen und französischen Zone verwendet.

Die Steuer wird in DMark-Reisekoupons bezahlt. Die ausländischen Agenturen kaufen diese Koupons bei der Bank Deutscher Länder, der deutschen Zentralbank für Westdeutschland.

Die ausländischen Transportfirmen erhalten diese Koupons von den Agenturen in ihren betreffenden Ländern. Bei Eintritt in die Trizone werden die Koupons bei den deutschen Zollbehörden abgegeben.

Der internationale Strassenfrachtverkehr zahlt eine Steuer von 0.006 DM pro Tonne für jeden Kilometer, der in oder durch die drei Zonen zurückgelegt wird.

Der Internationale Personenverkehr wird mit 0.003 DM pro Person und Kilometer besteuert. Eine Wagensteuer von einer DM wird pro Tag für jedes Fahrzeug während des Aufenthaltes in der Trizone erhoben.

U.S.A.
Brennölverbrauch auf den
amerikanischen Eisenbahnen

(ITF) 1947 belief sich der gesamte Verbrauch von Erdölprodukten in den Vereinigten Staaten auf etwa 5.500.000 Barrel (1 Barrel = 1,5 hl)

pro Tag für den gesamten Bedarf. Nach dem Bericht einer zwischenstaatlichen Handelskommission verbrauchten die Eisenbahnen hiervon etwa 317.000 Barrel pro Tag, was 6 Prozent entspricht und zwar:

Schweröl für Dampflokomotiven mit Ölfeuerung	265.000) Barrel pro
Dieselöl für alle elektrisch.Diesellokomotiven	52.000) Tag
insgesamt 317.000	

Mit den täglich verbrauchten 265.000 Barrel Schweröl bewältigten die mit Ölfeuerung angetriebenen Dampflokomotiven etwa 18% des gesamten amerikanischen Eisenbahnverkehrs. Das von den Diesellokomotiven 1947 verbrauchte Dieselöl stellte ein Prozent des Gesamtverbrauchs aller Erdölprodukte dar. Mit diesen 52.000 Barrel Dieselöl pro Tag betrieben die Diesellokomotiven 19% des gesamten Eisenbahnverkehrs. Die verbleibenden 63% wurden von Lokomotiven mit Kohlenfeuerung und elektrischen Lokomotiven geleistet, die mit meist aus Kohle gewonnenem Kraftstrom gespeist wurden.

Aus einem Bericht, der von dem elektromotorischen und Forschungslaboratorium der General Motors Corporation vorbereitet wurde, ist ersichtlich, dass, wenn die amerikanischen Eisenbahnen 1947 ihre gesamte Tätigkeit mit Diesellokomotiven geleistet hätten, der Gesamtverbrauch an Dieselöl etwa 256.000 Barrel pro Tag betragen hätte. Das sind weniger als 5% des Gesamtverbrauchs von Erdölprodukten auf allen Gebieten in 1947 und weniger als das von den Lokomotiven mit Ölfeuerung verbrauchte Schweröl.

Autos, Lastwagen, Autobusse, landwirtschaftliche Traktoren und Flugzeuge verbrauchten zusammen 2.000.000 Barrel pro Tag im Jahre 1947, an Ölrückständen und Asphalt wurden 1.550.000 Barrel und für Hausbrandölfeuerung wurden 580.000 Barrel pro Tag verbraucht. Der Bericht weist darauf hin, dass infolge der Schwierigkeiten, genügend Öl für Hausbrandzwecke in manchen Teilen der U.S.A. zu bekommen, viele Proteste bei Behörden der Städte, der Länder und des Bundes laut wurden, worin die Diesellokomotive als eine der Hauptursachen für die Ölknappheit genannt wurde. Es wird bemerkt, dass viele Missverständnisse über die Rohöllage dadurch zustande kamen, dass man mitgeteilt hatte, dass die Diesellokomotiven 633% mehr Öl im Jahre 1947 als 1941 verbraucht hatten. Diese 633% stellen eine Steigerung von 7.100 Barrel auf 52.000 pro Tag dar, oder eine Nettosteigerung von 44.900 Barrel pro Tag. Andererseits stieg aber der Gesamtverbrauch an Ölprodukten für alle sonstigen Verbraucher zwischen 1941 und 1947 um 986.000 Barrel pro Tag.

Radar für amerikanische
Tankschiffe

(ITF) Die Standard Oil Gesellschaft von New Jersey hat Verträge abgeschlossen für den Einbau von Radaranlagen auf

vierzig von ihren Tankschiffen. Das ist der erste Punkt eines Planes für die Ausrüstung von neunzig Schiffen der Esso, die unter amerikanischer und Panamaflagge fahren.

EISENBAHNER

Rhodesien
Kontrolle und Verwaltung der
Personalkantinen auf den
Rhodesischen Eisenbahnen

(ITF) Für die Kontrolle und Verwaltung der Personalkantinen auf den rhodesischen Eisenbahnen wurden folgende Abmachungen getroffen:

- 1) Die Gebäude werden von der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellt und instandgehalten.
 - 2) Die erste Einrichtung wird von der Verwaltung gestellt, alle Erneuerungen werden jedoch von der Kasse jeder Kantine bestritten.
 - 3) Die Kantinen werden von Kantinenausschüssen kontrolliert und verwaltet. Jeder Ausschuss ist aus Betriebsangestellten zusammengesetzt, die von der Belegschaft, die die Kantine benutzt, gewählt werden.
 - 4) Die Verwaltung zahlt die Löhne des europäischen Personals, das die Kantine betreibt, aber die Kassen der Kantinen sollen zu diesen Kosten beitragen. Das afrikanische Personal, sowie alle übrigen Ausgaben nebst Licht, Wasser und sanitären Einrichtungen bezahlt die Kantinen-Kasse.
- Die Verwaltung kann, falls es gewünscht wird, ein Anfangsdarlehen von 50 Pfund Sterling für die laufenden Ausgaben vorstrecken. Rückzahlung des Darlehens wird zwischen dem Kantinenausschuss der Finanzabteilung der Verwaltung geregelt.
- 5) An Orten, wo eine Bahnhofswirtschaft zusammen mit einer Personalkantine eingerichtet wird, liegt die gesamte Verwaltung und Kontrolle in Händen des Leiters für die Gaststätten.

ARBEITER DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

U.S.A.
Pittsburger Strassenbahner
erzielen beträchtliche Lohner-
höhungen.

(ITF) Der Ortsausschuss des Verkehrs des des Personals der Strassenbahn, elektrischen Bahnen und Autobusse hat einen neuen Vertrag mit der Pittsburger Eisenbahn- und Autobusgesellschaft abgeschlossen und damit die Löhne in Pittsburg mit auf den höchsten Stand in den U.S.A. gehalten.

Durch den neuen Vertrag erhalten die 3600 Mitglieder des Ortsverbandes eine Stundenlohnerhöhung von 13 Cents, Pensionen von \$ 100 pro Monat, bezahlte Ferien, verbesserte Leistungen der Krankenversicherung. Ausserdem ist vereinbart, dass alle Bedienstete nach einer gewissen Beschäftigungszeit der Gewerkschaft beitreten müssen.

HAFENARBEITER

Allgemeine Mechanisierung der Hafendarbeit

(ITF) In den letzten Wochen brachten die Zeitungen Meldungen über die Einführung mechanisierter Verladevorrichtungen in den Häfen.

In den Londoner Docks wurde wegen Einführung einer neuen automatischen Stapelmaschine zweimal die Arbeit niedergelegt. Veranlasst wurde die Unruhe durch die Einführung eines "stacatruc", eines Lastwagens, der mit einer Hebevorrichtung mit Motorantrieb ausgerüstet ist und von dem bereits einige in anderen britischen Häfen in Betriebs sind. Auch dort, besonders in Liverpool, verursachte die Einführung der Maschine Unruhe bei den Arbeitern, ohne dass es jedoch zu einem Streik kam. Es steht fest, dass die Stapelmaschine Papierrollen in einem Drittel der Zeit versetzt, eine normale Arbeitskolonne für die Arbeit braucht. Bei Gebrauch der Maschine in den Londoner Docks wurden für das Entladen von Käse sieben Mann beschäftigt, während sonst 21 Mann dafür erforderlich wären. Beim Ausladen von Birnen und Zitronen ereignete sich eine weitere Arbeitsniederlegung, weil bei dieser Gelegenheit die Maschine die Arbeit von 8 bis 10 Mann übernahm. Der Verband billigte die Arbeitsniederlegung nicht und forderte die Arbeiter auf, die Arbeit zu den alten Bedingungen wieder aufzunehmen. Es wird über die Ver-

wendung der Stapelmaschine beraten. In der Zwischenzeit hat das Verkehrsministerium beschlossen, einen Arbeitsausschuss zwecks Prüfung der Frage der Mechanisierungen in den Häfen einzusetzen. In einem früheren Bericht eines Arbeitsausschusses an das Verkehrsministerium über die Ladezeiten in britischen Häfen war die Notwendigkeit stärkerer Mechanisierung unterstrichen worden. Es bestehen Vorschläge für die nutzbringende Verwendung von etwa 10.000 Stapelmaschinen in britischen Hafenanlagen. Hierdurch wird ein ernstes Problem aufgerollt, weil eine solche Massnahme zweifellos zu erheblichen Protesten der Hafentarbeiter führen wird.

Aus Schweden wird über eine ähnliche Entwicklung berichtet. Dort wurde eine neue Vorrichtung zum Laden von Zement eingeführt. Während vorher 10 Mann 32 Stunden für das Laden eines Zementschiffes benötigten, wurde mit der neuen Maschine die Ladezeit auf 6 Stunden bei Verwendung eines einzigen Arbeiters verringert. Die Zeit für die Entladung betrug früher bei 36 Arbeitern 72 Stunden. Jetzt, so wurde mitgeteilt, kann die gleiche Fracht in 12 Stunden von 2 Mann, einer auf dem Schiff, der andere auf dem Quai, ohne Rücksicht auf die Wetterbedingungen entladen werden.

BELGIEN

Neue Grundlöhne der Antwerpener Hafentarbeiter

(ITF) Ab 2. November wurden die Grundlöhne der Antwerpener Hafentarbeiter von 180 auf 195 Francs pro Tag erhöht. Durch die Erhöhung kommt die "Pünktlichkeitsprämie" von 10 Francs pro Tag in Fortfall, die am 1. Juni für die Dauer von 100 Tagen eingeführt worden war. Desgleichen sind die "Ausgleichszulagen", die bei Fortfall der staatlichen Lebensmittelsubsidien ausgerichtet wurden, in den neuen Lohnsatz einverleibt. Gleichzeitig wurde die Entschädigung für "Feierschichten" von 10 auf 14 Francs pro Tag erhöht und der Lohnsatz für Sonntagsarbeit für alle Schichten auf das Doppelte des normalen Tagelohnes erhöht. Es wurde ferner vereinbart, dass der Grundlohn von 195 Francs pro Tag mit dem Index der Einzelhandelspreise gekoppelt werden soll, wofür eine gleitende Lohnskala in Vorbereitung ist.

U.S.A.

Hafentarbeiterstreik an der Ost- und Golfküste der U.S.

(ITF) Der drohende Streik von 65.000 Hafentarbeitern an der Atlantik- und Golfküste wurde zunächst durch den Abschluss einer Vereinbarung am Morgen des 8. November vermieden. Der Streik sollte am 9. November beginnen, nach Ablauf einer am 21. August unter dem Taft-Hartley Gesetz erlassenen Verfügung, wonach der beabsichtigte Streik für 80 Tage verboten wurde. (Vgl. unseren Pressedienst vom 6. Sept.) Die Unterhändler des nordamerikanischen der A.F. of L. angeschlossenen Hafentarbeiterverbandes erreichten zunächst eine Beilegung des Konflikts durch Annahme einer Lohnerhöhung von 10 Cents die Stunde, sowie von Zugeständnissen der Unternehmer bezüglich der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen. Dieses Übereinkommen, das nach langwierigen Verhandlungen mit Hilfe von Schlichtern der Bundesregierung erreicht wurde, sollte am 12. November von den Mitgliedern des Verbandes bestätigt werden.

In dem vorgeschlagenen Übereinkommen wurde der durchschnittliche Hafentarbeiterlohn rückwirkend ab 15. September auf \$ 1.85 die Stunde erhöht; zuzüglich wurde den Arbeitern für jeden Tag, an dem sie zur Arbeit benötigt werden, mindestens 4 Stunden Arbeit garantiert, und Arbeiter mit 1.250 Arbeitsstunden im Jahr sollten für bezahlte Ferien in Vorschlag gebracht werden. Für Nachtarbeit und Arbeit am Wochenende war eine 15%ige Lohnerhöhung vorgesehen.

Nach Abschluss dieses Übereinkommens traten jedoch am 10. November 10.000 Hafearbeiter im New Yorker Hafen als Protest gegen das Übereinkommen in Streik, was unmittelbar zu Schwierigkeiten in der Schifffahrt führte. Am gleichen Tage folgten etwa 5.000 in Boston und am nächsten Tag 6.500 in Philadelphia und Wilmington, wodurch die Schifffahrt in diesen Häfen lahmgelegt wurde. Entgegen den Erwartungen stimmte eine grosse Mehrheit am 12. November gegen das neue Übereinkommen. Daraufhin verkündete der Verband ab 13. November Streik längs der Nordatlantikküste von Maine bis einschliesslich Virginia. In den südlichen Atlantikhäfen und an der Golfküste wurde die Arbeit fortgesetzt, da das Abkommen erst im nächsten Monat in Kraft läuft, es sei denn, der Verband würde die Ausdehnung des Streiks auch auf diese Häfen für notwendig erachten. Bekanntlich ist der Hafearbeiterstreik an der Pazifikküste, der seit dem 2. September hält, noch immer nicht beigelegt worden. Damit sind die Bewegungen an allen Küsten der U.S., die in die Streiks einbegriffen sind, einem vollkommenen Stillstand gelangt, und die Eisenbahngesellschaften haben eine Zufuhrsperre für den Güterverkehr in alle bestreikten Häfen erlassen.

SEELEUTE

FINNLAND
Seattle Übereinkommen vom
finnischen Parlament ratifiziert

Nr. 75 betr. Mannschaftsräume an Bord von Schiffen ratifiziert. Erwartet die Ratifikation der übrigen Übereinkommen von Seattle, bald die entsprechenden Gesetze ausgearbeitet sind.

Finnisches Arbeitszeit-
Gesetz für Seeleute

(ITF) Der Finnische Seeleute-Verband (Mitglied der I.T.F.) hat bei der Arbeitung eines Gesetzes über die Arbeitszeit an Bord von Schiffen, das jetzt dem finnischen Parlament vorgelegt wurde, mitgewirkt. Der Gesetzentwurf betrifft das gesamte an Bord beschäftigte Personal mit folgenden Ausnahmen: Kapitän und die eine Mannschaft von über 8 Personen haben, Ärzten, Krankenpflegepersonal, das sich ausschliesslich der Krankenpflege widmet, Personal von Fischdampfern, die ausschliesslich mit Fischen oder damit verbundenen Arbeiten beschäftigt sind, Personen, die ausschliesslich mit der an Bord befindlichen Fracht zu tun haben; Personen, die nicht Mitglieder der Mannschaft sind und Personen auf ausschliesslich für militärische Zwecke benutzten Schiffen, Lebensrettungsbooten und Schiffen unter 500 Bruttoregistertonnen, die ausschliesslich mit Familienmitgliedern des Schiffseigentümers besetzt sind.

Die reguläre Arbeitszeit für Offiziere und Mannschaften auf Deck und in den Maschinenräumen beträgt 8 Stunden pro Tag und 48 Stunden in der Woche auf See und 44 im Hafen. Im Küchen- und Verpflegungsdienst auf Frachtschiffen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden, die sich über 13 Stunden verteilen, und auf Passagierdampfern 10 über 13 Stunden verteilt. Bei Aufenthalt im Hafen beträgt die Arbeitszeit für das gesamte Küchen- und Verpflegungspersonal 8 Stunden pro Tag mit Ausnahme der Stewards, die ausschliesslich Passagiere bedienen. Ihre Arbeitszeit beträgt 10 Stunden, solange sich Passagiere an Bord befinden. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit für im Küchen- und Verpflegungsdienst Beschäftigte beträgt 48 Stunden auf See und 44 im Hafen.

Die Überstundenzulage beträgt 1/120 des Monatslohnes für Arbeit an Wochentagen und 1/60 für Arbeit an Feiertagen. Auf Schiffen über 500 Bruttoregistertonnen ist ständige Überstundenarbeit nicht gestattet. Sie ist auf diesen Schiffen auf 18 Stunden in der Woche begrenzt.

Alle an Feiertagen geleistete Arbeit muss durch entsprechende Freizeit im Hafen oder durch zusätzliche Feiertage oder Bezahlung gemäss Gesetz über die Arbeiterferien entschädigt werden.

Der Gesetzentwurf entspricht den Anforderungen des Übereinkommens von Seattle und tritt an Stelle eines anderen Entwurfes, der von einem 1946 von der Regierung ernannten und seitdem aufgelösten Ausschuss ausgearbeitet wurde und in wesentlichen Punkten mit dem Übereinkommen von Seattle in Widerspruch stand.

Der finnische Seeleute-Verband ist entschlossen - wenn nötig durch Streik - die rasche Beratung des Gesetzes im Parlament zu erzwingen.

DEUTSCHLAND
Beschäftigungslage der
deutschen Seeleute

(ITF) Vor dem Kriege waren etwa 60.000 Seeleute in der deutschen Schifffahrt beschäftigt. Zur Zeit sind immer noch 12.000 in der einen oder

anderen Form in ihrem früheren Beruf tätig. Da eine beträchtliche Anzahl von Offizieren und Mannschaften wieder zur See gehen wollen und ausländische Reedereien in wachsender Zahl Seeleute suchen, übt der deutsche Seeleuteverband einen Druck aus, damit die Frage der Aufhebung des Beschäftigungsverbotes deutscher Seeleute auf fremden Schiffen geklärt wird. Obgleich die Anheuerung deutscher Seeleute auf ausländischen Schiffen in den Häfen der britischen Zone Ende September eingestellt wurde, sind gegen Ende Oktober neue Vorschriften erlassen worden, wonach vorläufig die Anheuerung wieder erlaubt ist.

GROSSBRITANNIEN
Ausländische Seeleute können
Britischen Gesundheitsdienst benutzen

(ITF) Aus der Antwort auf eine Frage im britischen Parlament vom 4. November an den Gesundheitsminister geht hervor, dass ausländische Seeleute während ihres Aufenthaltes in

Grossbritannien ebenso wie alle anderen Ausländer die Einrichtungen des staatlichen Gesundheitsdienstes frei benutzen können. Die Frage lautete: "Unter welchen besonderen Vorkehrungen ist es ausländischen Seeleuten möglich, Gebisse und Augengläser kostenlos zu erhalten?" Worauf der Minister antwortete: "Besondere Anordnungen sind nicht notwendig; das Gesetz ist so abgefasst, dass es jeden Ausländer einschliesst. Ausländer können, wie jeder andere, während ihres Aufenthaltes hierzulande von allen Einrichtungen des nationalen Gesundheitsdienstes Gebrauch machen.

ISRAEL
Diplome für Offiziere der
israelitischen Handelsmarine

(ITF) In Israel ist eine Prüfungsbehörde für Seeleute geschaffen worden, die Diplome an Marineoffiziere ausgeben wird. Unter dem Mandat bestand eine solche Behörde in Palästina nicht. Die Prüfungen werden

entsprechend den britischen Anforderungen durchgeführt.