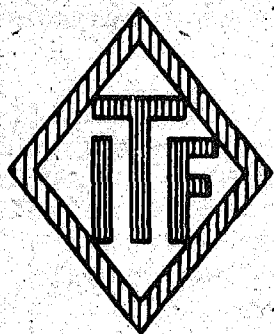


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 6

30. Dezember 1948

Allgemeine Nachrichten

.....

INTERNATIONAL

Niedrige Dollareinnahmen aus E.R.P.-Schiffsladungen

(ITF) Nach dem New Yorker "Journal of Commerce" werden die Dollareinnahmen aus E.R.P.-Frachten europäischer Schiffe

die vorgesehene Höhe nicht erreichen. Vor allem werden dafür die hohen, in Dollar zahlbaren Betriebskosten der Schiffe verantwortlich gemacht. Das Blatt führt weiter aus: "Die E.R.P.-Staaten suchen deshalb Mittel und Wege, die Dollarbeträge, die sie auf verschiedenen Wegen für Schiffsfrachten ausgeben müssen, herabzusetzen. In großem Ausmass kann dies nur auf eine Art und Weise geschehen; durch eine Herabsetzung des von amerikanischen Schiffen beförderten Anteils, der gegenwärtig durch Gesetz auf 50% festgesetzt ist, und in geringerem Ausmaße durch eine Herabsetzung des Ausgleichszuschlages für Trampfrachten, der amerikanischen Schiffen gegenüber europäischen gewährt wird. Bestrebungen sind im Gange, um eine Verringerung dieses Ausgleichszuschlages herbeizuführen, doch werden sie mit Sicherheit auf den starken Widerstand der amerikanischen Trampschiffahrts-Reedereien stoßen, die überzeugt sind, daß sie bei ihren hohen Selbstkosten eine Herabsetzung der Frachtsätze unter deren gegenwärtiges "offizielles" Niveau kaum ertragen könnten. Diese Frage berührt jedoch das besondere Problem, mit dem wir es hier zu tun haben, nicht allzusehr, nämlich, daß die Dollareinkommen der E.R.P.-Länder aus ihrer Handelsschiffahrt enttäuschend gering geblieben sind, trotz einer Erhöhung des Schiffraums von 28 800 000 Tonnen im letzten Jahr auf 31 900 000 in diesem Sommer, und einer weiteren erwarteten Erhöhung auf 34 000 000 Tonnen bis zum Sommer nächsten Jahres."

Diese Lage läßt als wahrscheinlich erscheinen, daß die E.R.P.-Länder versuchen werden, einen größeren Anteil an den E.R.P.-Frachten zugesprochen zu erhalten.

DEUTSCHLAND

Eine Verkehrsverwaltung für die Bizone

(ITF) Verfügung Nr. 23 des deutschen bizonalen "Wirtschaftsrates sieht die Schaffung einer Verkehrsverwaltung mit Abteilungen vor, die einem Generaldirektor unterstehen wird. Die Abteilungen haben folgende Aufgabenkreise: Eisenbahnwesen, Straßenwesen, Seehäfen und Schifffahrt, Binnenschiff Wasserstraßen. Die Abteilung für das Eisenbahnwesen verwaltet die Deutsche Reichsbahn und beaufsichtigt die übrigen Eisenbahnen. Ein beratender Verkehrsausschuß wird geschaffen, der dem Direktor seine Ansicht in Verkehrsfragen unterbreiten wird. Er setzt sich zusammen aus 31 Vertretern der verschiedenen Organisationen im Verkehrswesen: Transportunternehmen, Arbeitnehmer im Verkehrswesen und Benutzer umfassend. Die Vertreter der Verkehrsunternehmen und ihres Personal werden durch den Direktor auf Grund der Empfehlungen der entsprechenden Verbände bezeichnet. Die Benutzer werden durch einen Abgeordneten je Land vertreten, der durch seine Landesregierung ernannt wird.

Die deutsche Handelsschifffahrt in der Nachkriegszeit

(ITF) Durch die Kriegsverluste schmolz die Handelsflotte der sechsten größten deutschen Schifffahrtsgesellschaften von 364 Schiffen im Jahre 1939 auf ein einziges Kl. S. zusammen. Der im Mai 1945 verbliebene Schiffsraum von 695 000 BRT registertonnen wurde bis Ende 1947 unter die Alliierten folgendermaßen aufgeteilt:

<u>Empfängerstaat</u>	<u>Anzahl der Schiffe</u>	<u>B.R.T.</u>
Großbritannien	89	350 000
Norwegen	40	77 800
Griechenland	33	47 300
Niederlande	18	48 000
Vereinigte Staaten	13	44 800
Frankreich	7	60 160

Die Vereinigten Staaten verzichteten auf 65% ihres Anteils und die Südafrikanische Union wünschte überhaupt nicht berücksichtigt zu werden. Jugoslawien erhielt zwei Schiffe und Ägypten eines, während die Sowjetunion und Polen sich an den Schiffen schadlos hielten, deren sie bereits habhaft waren; ersterer wurden über die zwei weitere Schiffe zugesprochen.

Der Schiffsraum von 4 Millionen BRT, den Deutschland bei Kriegsausbruch besaß, wurde dadurch auf ungefähr 117 000 BRT herabgesetzt, die sich auf 422 kleine Dampfer und Küsten-Motorschiffe verteilen. In 1946 war diese Zahl vorübergehend um 159 470 BRT höher, da über 1 013 Schiffe noch nicht als Reparationsleistungen verfügt war.

Die im Januar 1948 verfügbare Tonnage geht aus folgender Aufstellung hervor:

<u>Frachtschiffe</u>	<u>Verwendbar</u>		<u>in Reparatur</u>	
	<u>Zahl</u>	<u>BRT</u>	<u>Zahl</u>	<u>BRT</u>
fest zugeteilt	359	95 768	55	19 508
provis. zugeteilt	561	70 460	134	23 394
total	920	166 228	189	42 452

Ein Schiff von 130 BRT war geschartert.

Im September 1946 wurde die Höchsttonnage für deutsche Schiffe auf 1 500 BRT festgesetzt. Der Antrieb hat durch Dampfmaschinen mit Kohlenfeuerung zu erfolgen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 12 Knoten. Bereits früher, im Dezember 1945, wurde die Ladekapazität der deutschen Küstenschifffahrt auf maximal 200 000 t festgesetzt, in der Annahme, daß die jährliche Transportmenge 3, 75 Mill. t nicht übersteigen werde, wogegen deutsche Berechnungen 7 Millionen t ergaben. Das hohe Alter der meisten Schiffe macht Erneuerung dringlich.

Im Jahre 1947 beförderte die deutsche Handelschifffahrt 3,15 Mill. t Güter gegenüber 51 Mill. t im Jahre 1936. Der Umschlag in den Seehäfen erreichte 25 bis 55% der Vorkriegsmengen, wobei die deutsche Schifffahrt nur zum kleinen Teile mitwirkte. Über die Transportleistungen der deutschen Handelsflotte gibt folgende Darstellung Auskunft:

	<u>Tonnen</u>	<u>davon Auslandverkehr</u>
1945 (Juli - Dezember)	162 989	-
1946	1 024 666	-
1947	3 155 749	805 625
1948 (Jan. - Juni)	2 286 785	521 134

Seit April 1948 können die deutschen Reedereien mit den ausländischen Partnern selbst Abschlüsse tätigen, die allerdings der Genehmigung der Bipartite Maritime Ports and Shipping Branch in Hamburg bedürfen. Der Schiffsverkehr ist auf den Raum zwischen Deutschland, Holland, Belgien, Brest, England, Skandinavien und Finnland beschränkt. Die Linienschifffahrt wurde, vorläufig im Verkehr mit Schweden und Dänemark, von Hamburg, Bremen, Lübeck und Flensburg aus wieder aufgenommen.

GRIECHENLAND

Griechische Schiffe unter fremder Flagge

(ITF) Nach den "Technischen Annalen der Handelsmarine" steht weniger als die Hälfte der Handelstonnage griechischer Reedereien,

nämlich 265 Schiffe mit 1 202 000 BRT unter griechischer Flagge. Die restlichen 264 Schiffe mit 1 363 000 t sind in anderen Staaten wie folgt eingetragen:

Panama	145 Schiffe mit zusammen	748 000 t
Kanada	40 Schiffe mit zusammen	280 000 t
Großbritannien	37 Schiffe mit zusammen	180 000 t
Honduras	19 Schiffe mit zusammen	129 000 t
Andere Staaten	5 Schiffe mit zusammen	26 000 t

PAKISTAN

Pakistan soll einen Großhafen erhalten

(ITF) Die Regierung Pakistans plant, Chittagong in Ost-Pakistan zu einem Welthafen auszubauen. Chittagong wurde

von den Alliierten während des Krieges erweitert und von Truppentransportern angelaufen.

Obschon Chittagong einen der besten natürlichen Häfen der Welt besitzt, verhinderte die Nähe Kalkuttas, des wichtigsten Hafens Indiens und der Hauptstadt der indischen Provinz Bengalien, seine Entwicklung.

Der Ausbauplan sieht eine bedeutende Vergrößerung der Leistungsfähigkeit des Hafens bis Ende des Budgetjahres 1948-49 vor. Die Regierung Pakistans hofft, den Hafen Chittagong von Kalkutta vollständig unabhängig zu machen.

SKANDINAVIEN

Gemeinsames Eisenbahn- Forschungsinstitut

(ITF) Die Eisenbahnverwaltungen Dänemarks, Finnlands, Norwegens und Schwedens haben die Schaffung eines gemeinsamen Forschungsinstitutes beschlossen, das unter der Aufsicht eines Ausschusses von Vertretern aller vier Länder stehen wird.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Wohnungsschwierigkeiten des Eisenbahnpersonals in Grossbritannien

(ITF) Die Schwierigkeiten, denen die britischen Eisenbahner bei der Wohnung gegenüberstehen, wenn sie den Dienort wechseln müssen, ziehen die Aufmerksamkeit ständig auf sich. Die Eisenbahnverwaltung hat die Lage der Eisenbahner in Bezug auf die Wohnungszuteilung, für die die lokalen Behörden zuständig sind, geprüft. Sie ist nun im Gespräch mit dem Gesundheitsministerium über die Ernennung von Beauftragten zu verständigen, die mit den regionalen Behörden für Wohnungsfragen zusammenarbeiten sollen. Ihre Aufgabe wird es sein, gemeinsam mit den zuständigen lokalen Behörden die dringendsten Fälle unter den wohnungssuchenden Eisenbahnern, die einen wichtigen Spezialdienst ausführen, herauszulesen und den regionalen Beamten für Wohnungsfragen des Gesundheitsministeriums zu ersuchen, die lokalen Behörden zu veranlassen, solchem ausgewählten Personal bei der Erteilung einer Wohnbewilligung den Vorzug zu gewähren, wie dies für andere Spezialarbeiter bereits geschieht.

Der britische Eisenbahnerverband hat der Eisenbahnverwaltung sein allgemeines Einverständnis mit den Vorschlägen erklärt und vorgeschlagen, daß der "zuständige Personalvertreter", der zugezogen werden soll, ein Mitglied des örtlichen Eisenbahnpersonalausschusses in der betreffenden Gemeinde sein soll.

JAPAN

Die Lage der Japanischen Staatsbahnen

(ITF) Eine amtliche Denkschrift, die im Juli 1947 in Tokio veröffentlicht wurde, stellt fest, daß die Gesamtlänge der Staatsbahnen ungefähr 32 000 km und das Gesamtgewicht zu den Schienen und anderen festen Einrichtungen verwendeten Stahls ungefähr 2 300 000 t beträgt. Nimmt man an, daß das durchschnittliche Lebensalter einer Eisenbahnschiene dreißig Jahre beträgt, so sind die Ersetzung der Schienen und für Unterhalt und Reparatur der anderen festen Einrichtungen jährlich 70 000 bis 80 000 t Stahl notwendig. Die tatsächlich für diesen Zweck erhältliche Menge ist jedoch seit 1939 ständig zurückgegangen (in 1944 war sie weniger als 10 000 t) und die jetzt insgesamt benötigte Menge Stahl beträgt ungefähr 250 000 t, falls alle ausgefahrenen Geleise ersetzt und andere feste Einrichtungen instandgestellt werden sollen.

Der Lokomotiven- und Wagenpark hat eine Erneuerung und Wiederinstellung ebenfalls sehr nötig. 30 % der Dampf- und 25 % der elektrischen Lokomotiven, die gegenwärtig in Gebrauch stehen, sind alt und müssen ersetzt werden. Die entsprechenden Zahlen für Güter- und

Personenwagen sind 20, resp. 25 %. Die Häufigkeit des Versagens von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen ist dreimal, resp. zweimal und neunmal größer als vor dem Kriege. Um die Staatsbahnen zur Leistungsfähigkeit zu bringen, die sie vor dem Kriege besaßen, sind 750 000 t Stahl zur Ersetzung und Reparatur von Lokomotiven und Wagen nötig, zusätzlich der 250 000 t zur Wiederinstandstellung der Schienenstränge. Die Zustände bei den Privatbahnen sind, was Schienen, Lokomotiven und rollendes Material anbelangt, schlimmer als bei der Staatsbahn.

U.S.A.

Lohnverhandlungen von sechzehn Verbänden des stationären Eisenbahnpersonals.

(ITF) Ein besonderer, vom Präsidenten eingesetzter Drei-Mann-Ausschuß begann am 26. Oktober in Chicago die Prüfung der Arbeits-

zeit- und Lohnforderungen von sechzehn Verbänden des stationären Eisenbahnpersonals gemäß dem Eisenbahn-Arbeitsgesetz. Dieser Ausschuß muß innerhalb 30 Tagen dem Präsidenten einen Bericht unterbreiten, doch kann diese Frist im Einverständnis beider Parteien verlängert werden.

Die Anwälte der Eisenbahner unterbreiteten drei Hauptforderungen, die von den Verbänden am 10. April 1948 aufgestellt worden waren:

- 1) Eine Gesamtarbeitszeit von 40 Stunden in der Woche -- acht Stunden täglich von Montag bis Freitag -- ohne Herabsetzung der gegenwärtig für die 48-Stundenwoche bezahlten Löhne;
- 2) Ein Lohnzuschlag von 50 % für Arbeit an Samstagen und 100 % an Sonn- und Feiertagen, der vor allem den Angestellten zugute käme, deren Diensterteilung die Einhaltung der Fünftage-Arbeitswoche nicht zuläßt. Für Dienstleistungen an solchen Tagen müßte ein Minimum von acht Stunden berechnet werden;
- 3) Über die Verkürzung der Arbeitswoche hinaus eine Lohnerhöhung von 25 Cent pro Stunde (also 10 Dollar pro Woche) zur Deckung der Erhöhung der Lebenskosten, Ausmerzung von "Unbilligkeiten" und Erfüllung anderer Forderungen.

Die Verbandsanwälte bestanden darauf, daß die beiden Forderungen --40-Stundenwoche und Lohnerhöhung-- getrennt auf ihre Berechtigung hin geprüft werden. Sie erklärten, daß die kürzere Arbeitswoche in sich selbst gerechtfertigt sei, und daß, da fast alle andern Industrien nun im Genusse der 40-Stundenwoche stehen, die Verbände ihre Forderung auf eine kürzere Arbeitswoche ohne Herabsetzung des "Wochenlohnes auf ethische, soziale und ökonomische Gründe stützen. Es sei nicht gesagt, daß 40 Stunden in der Woche die endgültige Arbeitszeit sei, bei der Übermüdung verhindert und dem menschlichen Körper die Ruhe und Erholung erlaubt wird, die er benötigt, um das Tempo der modernen Industrie auszuhalten.

Die Arbeitsleistung in der Eisenbahnindustrie habe sich in solche Maße erhöht, daß bei den Leistungsnormen von 1921 die Eisenbahn 2 1/2 mal so viele Angestellte benötigen würden, um den heutigen Verkehr zu bewältigen. Die Anwälte führten weiter aus, daß die technische Revolution in der Eisenbahnindustrie erst in ihren Anfängen stehe. Die Diesellokomotive, die in immer weiterem Umfange eingeführt wird, sei geeignet, das Eisenbahnwesen zu revolutionieren. Diese Entwicklung werde die ganze Angestelltenschaft in Mitleidenschaft ziehen.

Zur Rechtfertigung der Forderungen auf besondere Entschädigungen für Arbeit außerhalb der ordentlichen Fünftageweche machten die Anwälte geltend, daß diese Entschädigung einen doppelten Zweck erfüllen. Einerseits veranlaßten sie die Verwaltungen, die regelmäßige Arbeit so weitgehend wie möglich auf die normale Arbeitswoche zu beschränken. Andererseits bedeute die Bezahlung von Zuschlägen an Angestellte, die an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen arbeiten müssen, eine gerechte Entschädigung für die Tatsache, daß von ihnen mehr verlangt wird als von den Angestellten, die dieselbe Arbeit innerhalb der Fünftageweche verrichten.

HAFENARBEITER

Beilegung des Streiks an der Atlantikküste.

(ITF) Am 28. November nahmen die Hafendarbeiter an der Ostküste der USA die Arbeit nach der Beilegung des Streiks, der am 13. November begonnen hatte, wieder auf. Der Nordamerikanische Hafendarbeiterverband (American Federation of Labour) erzielte eine Lohnerhöhung von 13 Cent die Stunde; für Nacht-, Feiertags- und Wochenendarbeit beträgt sie 19 1/2 Cent die Stunde. Überdies zahlen die Arbeitgeber 2 1/2 Cent je Arbeitsstunde in eine Wohlfahrtskasse, sowie 5 Cent Ferien und andere Zwecke. Der eigentliche Stundenlohn beträgt 1.8 und tritt rückwirkend auf den 21. August in Kraft. Die neue Vereinbarung sieht weiter vor:

- 1) Eine Woche bezahlter Ferien für Hafendarbeiter mit 800 bis 1349 jährlichen Arbeitsstunden und zwei Wochen bezahlter Ferien für solche, die mehr als 1350 jährliche Arbeitsstunden aufweisen.
- 2) Die Beibehaltung des zweimal täglichen Arbeitsantritts mit einer Garantie von vier Stunden für Arbeiter, die täglich nur einmal zur Arbeit antreten, und von sechs Stunden für diejenigen, die um 8 Uhr morgens und 1 Uhr nachmittags bereitstehen.

Die Vereinbarung umfaßt auch einen Wohlfahrtsplan.

Der Streik hielt allein an der Ostküste 250 Schiffe auf. Auch konnten im Auslande in einigen Fällen Schiffe, die nach den bestreikten Häfen bestimmt waren, nicht auslaufen, wie z.B. die "Queen Elisabeth", die durch einen Streik der Besatzung in Southampton zurückgehalten wurde.

SEELEUTE

NORWEGEN

Annahme eines neuen Gesetzes über die Arbeitszeit auf See

(ITF) Ein neues Gesetz über die Arbeitszeit auf See wurde am 11. November im norwegischen Parlament entsprechend den Empfehlungen eines von der Regierung eingesetzten Ausschusses angenommen, der seine Arbeit bereits 1946 begonnen hatte.

Das neue Gesetz sieht drei Wachen vor für alles Personal auf Deck und im Maschinenraum, sowie für Funker auf allen Schiffen auf Auslandsfahrt, deren Tonnage 500 BRT übersteigt.

Die Arbeitszeit im Hafen beträgt acht Stunden; Sonntage sind im Rahmen des Möglichen frei zu geben. Verpflegungspersonal auf Passagierschiffen arbeitet neun Stunden, auf Frachtern acht Stunden. Schichtarbeit auf See an Sonntagen wird bei der Ankunft im Hafen zum Überstundenlohn entschädigt, den der Kollektivvertrag vorsieht.

In den Kreisen der norwegischen Seeleute werden Kritiken geäußert, da das neue Gesetz den Bestimmungen der Seattle-Abkommen nicht völlig entspricht. Es besteht jedoch die Hoffnung, daß einige Abänderungen des Gesetzes erreicht werden können, um die Ratifikation des entsprechenden Abkommens zu ermöglichen. Sobald der volle Wortlaut des Gesetzes zugänglich sein wird, werden weitere Einzelheiten veröffentlicht werden.

Norwegisches Seeleute-Pensionsgesetz angenommen

(ITF) Am 1. Januar 1949 tritt in Norwegen ein neues Pensionsgesetz in Kraft.

Die Höhe der Pension richtet sich nach der Dienstzeit; die Mindestdienstzeit beträgt 150 Monate. Alle Seeleute im Alter von 60 Jahren und darüber sind pensionsberechtigt. Die Pension einer alleinstehenden Person beläuft sich auf jährlich 6 norwegische Kronen je Monat Dienst auf See, wobei das Maximum bei 350 Monaten auf 2 100 Kronen festgesetzt ist. Die volle Pension eines verheirateten Seemanns beträgt 2800 Kronen jährlich, wozu 210 Kronen je Kind unter 18 Jahren kommen. Kriegsdienst auf See zählt doppelt. Ebenso sind Witwenpensionen in der Höhe von 60 % der Vollpension vorgesehen. Für Schiffsoffiziere sind die Ansätze um 20 bis 40 % höher. Eine verkürzte Pension kann an Seefahrer gewährt werden, die sich im Alter von 55 bis 60 Jahren vom Dienst auf See zurückziehen, wenn die Summe der Altersjahre und Dienstjahre 80 oder mehr ausmacht.

Die Geldmittel werden durch einen Beitrag von 5 % der Seemannsheuer und einen ebenso hohen Beitrag des Arbeitgebers aufgebracht. Der Staat trägt soviel bei, als zur Ausgleichung der Konten nötig ist. Der Grundstock des Pensionsfonds wird durch das Kapital gebildet, das die norwegische Handelsflotte während des Krieges erwarb.

SCHWEDEN

Das neue Gesetz über die Arbeitszeit zur See

(ITF) Das neue schwedische Gesetz über die Arbeitszeit zur See wird am 1. Januar 1949 in Kraft treten.

Seine hauptsächlichsten Bestimmungen sind:

Arbeitszeit auf Schiffen auf großer Fahrt. Diese Bestimmungen gelten für Fahrten in der Nordsee oder darüber hinaus, sowie für Fahrten bei denen das Schiff normalerweise länger als 12 Stunden ununterbrochen auf See bleibt.

- 1) Im Deckdienst: beträgt die Arbeitszeit höchstens 8 Stunden täglich auf Schiffen von 500 BRT und mehr, auf den übrigen Schiffen 24 Stunden in zwei Tagen,
- 2) Im Maschinendienst beträgt die tägliche Arbeitszeit höchstens 8 Stunden auf Schiffen von 700 PS und mehr, auf Schiffen von 500 BRT und mehr, sowie auf anderen Schiffen mit handbedienter Kohlenfeuerung, wenn die Fahrten normalerweise mehr als 24 Stunden dauern, auf den übrigen Schiffen höchstens 24 Stunden in zwei Tagen

Sonn- und Feiertage auf See: In Wachen eingeteilte Seeleute im Deck- und Maschinenraumdienst dürfen nur für Arbeiten beansprucht werden, die zum Manövrieren, Steuern und Bewegen des Schiffs nötig sind, sowie zu unaufschiebbaren Arbeiten wie das Waschen des Decks und Reinigungsarbeiten, jedoch nicht länger als eine Stunde, und zu Küchendienst.

- 3) Für Tagleute beträgt die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden. Vorbehaltlich anderslautender anerkannter Vereinbarung muß die Arbeitszeit zwischen 6 Uhr und 20 Uhr liegen. Wöchentliche Arbeitszeit darf 48 Stunden nicht überschreiten.

An Sonn- und Feiertagen können Tagleute für höchstens eine Stunde zu Arbeiten beansprucht werden, die in ihr Aufgabenkreis liegen, und die nicht verschoben werden können.

- 4) Für das Verpflegungspersonal beträgt die Arbeitszeit auf Fahrgastschiffen, die mehr als 12 Passagiere befördern können, 10 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 14 Stunden auf den übrigen Schiffen 9 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 13 Stunden.

Abfahrts- und Ankunftstage. An Abfahrts- und Ankunftstagen darf die Arbeitszeit im Deck- und Maschinendienst 8 Stunden im Tage nicht überschreiten.

Befindet sich ein Schiff während des größeren Teils des Abfahrts- oder Ankunftstages auf See, so gelten die Bestimmungen für Arbeit auf See, doch darf, sobald das Schiff vor Anker liegt oder vertäut ist, nur noch eine Stunde für gewöhnliche Arbeit verwendet werden.

Im Hafen. Die Arbeitszeit darf im Deck- und Maschinendienst nicht mehr als täglich 8 oder wöchentlich 48 Stunden betragen. An Sonn- und Feiertagen dürfen die Seeleute höchstens eine Stunde für laufende Arbeiten und kleine Reinigungsarbeiten beansprucht werden.

Verpflegungsabteilung: Auf Fahrgastschiffen beträgt die Arbeitszeit 10 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 14 Stunden, sofern Passagiere an Bord sind, sonst 8 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 12 Stunden, doch darf die Arbeitszeit an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 5 Stunden nicht überschreiten; für Personen im Verpfle-

dienst, ausgenommen Küchenpersonal und Stewards beträgt die Grenze an solchen Tagen zwei Stunden und ist auf laufende und kleinere Reinigungsarbeiten beschränkt. Auf den übrigen Schiffen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 12 Stunden, 6 Stunden an Samstagen. An Sonntagen ist die Grenze für die Aufwartung von Passagieren, Verpflegungsarbeiten für die Besatzung und kleinere Reinigungsarbeiten auf 5 Stunden festgesetzt.

Im Hafen fällt die Arbeitszeit im Deck- und Maschinendienst vorbehaltlich einer anderslautenden Vereinbarung oder des Gebrauchs im betreffenden Hafen an Werktagen in die Zeit zwischen 6 und 18 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 7 und 9 Uhr vormittags, für die Verpflegungsabteilung von Schiffen, die keine Fahrgäste befördern, in die Zeit vor 19 Uhr.

Übersteigt die wirkliche Arbeitszeit auf Wache gehender Seeleute, die je nach dem Fall als normal geltende Arbeitszeit von 8 Stunden im Tag und 48 Stunden in der Woche oder 112 Stunden im Zeitraum von zwei Wochen, so wird die Überzeit durch Freizeit, oder auf eine andere, durch kollektive oder andere Vereinbarung festgelegte Weise vergütet.

Andere wichtige Bestimmungen beziehen sich auf Sonntagsarbeit und stellen die Grundlage dar für Verhandlungen zwischen den Verbänden der Reeder und der Seeleute.

Arbeitszeit auf Schiffen auf kleiner Fahrt. Die Arbeitszeit auf solchen Schiffen darf 24 Stunden in zwei Tagen oder 112 Stunden in zwei Wochen nicht überschreiten.

Die Bestimmungen bezüglich der Sicherheit und der Überzeitarbeit stimmen mit denen des bisher gültigen Gesetzes weitgehend überein.

Das neue Gesetz sieht vor, daß die Aufzeichnungen über Überzeitarbeit gemäß den Anweisungen der Schiffahrtsinspektion geführt werden müssen, und daß die Eintragungen spätestens am Tage nach der Leistung der Überzeit erfolgen müssen. Die Reeder müssen die Aufzeichnungen während mindestens zwei Jahren aufbewahren; auch müssen die Verzeichnisse der Einsichtnahme durch die betreffenden Personen offen stehen.

HOCHSEEFISCHEREI

Südaustralischer Fischereiplan (ITF) Der australische Premier kündigte ein Programm an, unter dem 250 000 Pfund Sterling für den Ausbau der Fischerei aufgewendet werden sollen.

Es ist vorgesehen, den Fischern hochmoderne Einrichtungen zur Verfügung zu stellen und eine an Möglichkeiten reiche Industrie aufzubauen. Die Arbeit werde in Angriff genommen, sobald genügend Arbeitskräfte und Material verfügbar sein werden.

Die südaustralische Fischerei arbeitete bisher vor allem mit kleinen Booten, und war allzuoft der Zufluchtsort für Arbeitslose aus anderen Industrien. Wegen Unbeständigkeit der Preise und des Fehlens notwendiger Einrichtungen bot die Fischerei keinen vernünftigen Lebenserwerb. Häufig war der Markt übersättigt, weil große Fänge die

Aufnahmefähigkeit des Marktes und der Kühlhäuser überstiegen.

Die Einführung von Kühlvorrichtungen, die Errichtung von Konservenfabriken, das Wachstum der Fischereigenossenschaften und die Möglichkeit raschen Transportes über große Entfernungen verhalfen der Fischerei zu einer sicheren Erwerbsgrundlage. Diese Entwicklung ermöglichte den Fischern, entlegene Märkte zu versorgen und so die schweren Verluste von einst zu verhüten. Doch bilden die beschränkten Einrichtungen verbunden mit der Abwesenheit einer genügenden Ausrüstung für die Hochseefischerei und geschützter Häfen als Stützpunkte, immer noch ein Hindernis für eine umfassende Entwicklung.

Die Regierung wird sich nun der Fischerei annehmen und ihr die nötigen Einrichtungen verschaffen.

BEILAGE

ZUM

Pressebericht Nr. 6.

ZIVILLUFTFAHRT

Die Ausbildung des fliegenden Personals im Lichte eines
britischen Flugunfallberichtes

Gerichtlicher Untersuchungsbericht über den Verlust des Flugzeugs "Star Tiger" vom Typ Tudor am 30. Januar

(ITF) Das Britische Zivilluftfahrtsministerium veröffentlichte unlängst den Bericht des Gerichtes, das zur Untersuchung des Unfalls des Tudor IV-Apparates "Star Tiger" vom 30. Januar 1948 eingesetzt worden war.

Am 29. Januar 1948 verließ der "Star Tiger", der der British South American Airways Corporation gehörte und von ihr geflogen wurde, den Flughafen von Santa Maria auf den Azoren mit dem Ziel Bermuda. Dies war die dritte Etappe auf einem Flug von London nach Havanna. Die Besatzung bestand aus einem Kapitän, einem zweiten Offizier, einem Navigator, einem Funker und zwei Stewardessen; 25 Passagiere wurden mitgeführt. Die Entfernung zwischen den Azoren und Bermuda beträgt ungefähr 1960 Seemeilen (3638 km) und liegt zur Gänze über dem offenen Atlantik. Es handelt sich um eine der längsten Flugstrecken der Zivill- und Handelsluftfahrt.

Die letzte Meldung des Flugzeuges wurde am Morgen des 30. Januar aufgefangen, als es noch ungefähr 340 Seemeilen (630 km) von Bermuda entfernt war. Trotzdem das Gebiet gründlich abgesucht wurde, konnte nicht die geringste Spur des "Star Tiger" gefunden werden.

Der Bericht des Untersuchungsgerichtes behandelt in ausführlicher Weise die Ausbildung der Flugzeugbesatzungen durch die Gesellschaft. Es wird festgestellt, daß das fliegende Personal nach der Anstellung für seine besonderen Aufgaben ausgebildet wird.

Diese Ausbildung umfaßt theoretische und praktische Gebiete.

Flugzeugführer werden unterwiesen in Navigation, Mechanik, Organisation, Steuerung, Flugzeug-, Streckenkenntnis und praktischem Fliegen. Das Programm erscheint durchaus den Erfordernissen angepaßt, doch geht aus den Unterlagen nicht klar oder einwandfrei hervor, ob es vollständig durchgeführt wird, oder daß die Fähigkeiten der Leute in der angestrebten Weise ausgebildet wurden. Außerdem ist erwiesen, daß die angestrebte Flugausbildung nicht notwendigerweise vollständig abgeschlossen ist, bevor ein Flugoffizier zum Liniendienst in seiner besonderen Eigenschaft eingesetzt wird; dies ist dem Mangel an Flugzeugen und Instruktoren zuzuschreiben, sowie ungeeigneten Wetterverhältnissen. Der Teil der Flugausbildung, der normalerweise im Heimathafen durchlaufen wird, bezweckt sicherzustellen, daß der Führer die nötige Übung in der Steuerung eines besonderen Flugzeugtyps bekommt,

unter allen Verhältnissen, die er im Dienst antreffen wird. Dazu gehören allgemeines Fliegen, Blindflug und Peilung nach den Verfahren, die auf den beflogenen Strecken zur Anwendung gelangen. Die für die Aneignung dieser Fähigkeiten vorgesehene Zeit ist auf zehn Stunden bemessen; dies ist wenig angesichts der in Betracht kommenden Verrichtungen. Die Unterlagen geben auch hier keine Auskunft über den genauen Stand der verlangten oder erreichten Fähigkeit.

Die Ermittlung der Fähigkeiten der Flugzeugführer, die in den verschiedenen Häfen der Linie gebräuchlichen Peilungsverfahren ordentlich auszuführen, ist eines der wichtigsten Dinge im Linienbetrieb und muß vor der Inbetriebnahme einer neuen Linie erfolgen. Dieses Ziel wird tatsächlich im theoretischen Ausbildungsprogramm umrissen, doch fehlen in die Einzelheiten gehende Aufzeichnungen über die Ausbildungsverfahren in den einzelnen Flughäfen und über die einzelnen Personen, auch bestehen keine ausführlichen Vorschriften und Verfahren, die gewährleisten, daß die Ausbildung der Flugzeugführer in dieser besonderen Hinsicht vollständig durchgeführt wird.

Außerdem ist für den Blindflug eine regelmäßige Übung notwendig, um den notwendigen Fähigkeitsgrad zu erhalten.

Gewiß gibt die Anzahl der Flugstunden kein Maß für die Leistungsfähigkeit. Andererseits schließt sie auch die Bildung falscher Fertigkeiten oder Gewohnheiten, die schließlich zur Gefahr auszuwachsen können, nicht aus. Es ist nicht nachgewiesen, daß die Flugzeugführer der Gesellschaft in regelmäßigen Zeitabständen Flugprüfungen ablegen oder Kurse zur Auffrischung ihrer Kenntnisse besuchen müssen, um sicherzustellen, daß sie ihre Fähigkeiten auf dem erforderlichen Stand erhalten, doch hat das Gericht in Erfahrung gebracht, daß dies nun zutrifft. Es wurde auch mitgeteilt, daß das Programm und Verfahren bei der Einführung eines neuen Flugzeuges auf einer bestehenden Linie oder beim Einsatz eines geflogenen Flugzeuges auf einer neuen Linie einer Durchsicht unterzogen wurden, um sicherzustellen, daß jedes Mitglied der Besatzung vollständig fähig ist, seine Aufgaben richtig zu erfüllen.

Besonderer Nachdruck wurde auf das Ausbildungsprogramm der Flugzeugführer gelegt, da es das komplexeste und schwierigste Problem darstellt, was fliegendes Personal anbetrifft. Ähnlich aufgebaut ist das Programm für Funker und Stewards; es umfaßt theoretische und praktische Kenntnisse, einschließlich des Einsatzes auf den Linien unter Aufsicht, bis die nötige Fähigkeit nachgewiesen und Erfahrung erworben ist. Aus dem Beweismaterial geht hervor, daß die entsprechenden Programme vollständig durchgeführt werden, doch gehen die Unterlagen zu wenig in die Einzelheiten, um den Grad der geforderten und tatsächlich erreichten Fähigkeiten anzudeuten.

Flughandbücher, die über das Flugzeug und seine Bedienung Auskunft geben, werden dem Flugpersonal zur Verfügung gestellt. Üblicherweise enthalten diese Bücher auch vollständige Angaben über das Vorgehen bei Notlandungen auf hoher See, doch fehlt ein solcher Abschnitt in der Veröffentlichung der British South American Airways über den Flugzeugtyp Tudor IV.

Das Untersuchungsgericht schloß folgende Punkte mit Bezug auf das Flugpersonal in seine Empfehlungen an das Zivilluftfahrtministerium ein:

- 1) Das Ausbildungsprogramm für Flugzeugbesatzungen sollte umfassender sein; insbesondere müssen Flugzeugführer hinreichend mit den Flughäfen, nach denen Passagierflüge unternommen werden, vertraut sein;
- 2) Die Dienstanweisungen für Flugzeugführer sollten besondere Ausführungen über die Notlandung auf hoher See enthalten;
- 3) Es sollte Vorsorge getroffen werden, daß die auf einer so anspruchsvollen Linie eingesetzte Besatzung angemessene Ruhezeiten genießen kann; insbesondere sollte entweder auf den Azoren ein zwölfstündiger Halt gemacht oder aber zwei Funker der Besatzung zugeteilt werden, die einander ablösen können.

.....