



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. 7

25. Januar 1949

Aus der I.T.F.

FRANKREICH

Die Seefahrer der "Force Ouvrière"
und die I.T.F.

chande et des Officiers de la Marine Marchande" (Verbände der Seeleute und Offiziere der Handelsmarine) stellt E. Ehlers unter dem Titel "Unser Internationalismus und der ihrige" folgende Betrachtungen an:

(ITF) In der Dezemberrnummer des "Syndicalisme Maritime", der Monatszeitung der "Fédérations de la Marine Mar-

"Unsere Force Ouvrière-Gewerkschaften brauchen aus ihrem Bekenntnis zu einer Arbeiter-Internationale kein Hehl zu machen. Wie in der C.G.T. vor dem Eindringen der Kommunisten, so bekennt man sich in der Force Ouvrière zu denselben Gefühlen und Meinungen über die Notwendigkeit der Teilnahme der Gewerkschafter aus aller Welt an einer gemeinsamen demokratischen Organisation.

Seit sich unsere Verbände, befreit von allen politischen Beeinflussungen, neu gebildet haben, haben wir die freundschaftlichen Bande enger gestaltet, die uns immer mit den Transportarbeitern verbunden. Wir waren glücklich, in der I.T.F., unserem internationalen Berufssekretariat, nicht nur die wesentliche materielle Unterstützung zu finden, deren unsere Verbände bei ihrer Neugründung bedurften, sondern auch die warme Anteilnahme von Kollegen, die über die Demokratie und den Menschen ähnliche Auffassungen hegen wie wir.

In der I.T.F. bestehen die nationalen Organisationen in gegenseitiger Achtung ihrer Unabhängigkeit nebeneinander; die Beziehungen, die sich dort entwickeln, sind die der Solidarität, der brüderlichen Teilnahme am gemeinsamen Werk, jedoch nie der Unterwerfung. Die Solidarität ist weder ein Geschäft noch ein Vertrag. Die Teilnahme auferlegt keine bindenden Verpflichtungen. Der aktive Gewerkschafter bleibt immer unabhängig; er tritt nicht den geringsten Teil seiner Rechte ab und ist nur seinem Gewissen und seiner Vernunft unterstellt. In diesem wesentlich internationalistischen Kreis würde niemand auch nur daran zu denken wagen, einem angeschlossenen Verband zuzumuten, von nationalen Werten Abstand zu nehmen oder leichtfertig damit umzugehen.

Die Kommunisten haben kein Recht, unseren Internationalismus mit dem zu vergleichen, was sie für den ihrigen aus In Tat und Wahrheit gibt es in den kommunistischen Parteien seit langem keinen Internationalismus mehr. Die kommunistischen Parteien sind in ein russisches nationalistisches System eingegliedert. Der russische Nationalismus ist übrigens ein bis zum Chauvinismus übersteigter Nationalismus, der das eigene Vaterland hassen macht, wenn dieses die verlässt, die der Kreml ihm vorzuschreiben sich anmaßt.

Auf dem Gebiete des Internationalismus, wie auf vielen anderen, liegt zwischen den Kommunisten und uns dieselbe Kluft wie zwischen Freiheit und Sklaverei, Willen und Willenlosigkeit, Achtung und Verachtung der menschlichen Werte, Kultur und Barbarei."

NEUSEELAND

Eine Geschichte der Hafendarbeitergewerkschaft in Wellington.

(ITF) Die Ortsgruppe Wellington des Neuseeländischen Arbeiterverbandes der der F. angeschlossen ist, hat

kurz eine Geschichte ihrer Bewegung veröffentlicht. Als Verfasser zeichnet P.N. Pettit, M.A.; der Titel des Buches lautet: "Die Hafendarbeiter in Wellington, eine Geschichte ihrer Gewerkschaft". Das Vorwort zu diesem ausführlich dokumentierten und reich illustrierten Werk folgen, da uns dessen Inhalt von allgemeinem Interesse erscheint:

" Das Problem der Hafendarbeit hat seit den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts viele denkende Männer beschäftigt. In England brachte eine allgemeine humanitäre Strömung in den meisten Industriezweigen soziale und wirtschaftliche Reformen hervor. Doch scheint es in England bis zum Streik der englischen Hafendarbeiter im Jahre 1889 keine allgemeine Anerkennung der Notwendigkeit von Reformen in diesem Wirtschaftszweig gegeben zu haben. Auch wurde die Tatsache nicht klar erkannt, dass Arbeitslosigkeit und Beschäftigungsmangel in der Hafenindustrie das Leben der Gemeinschaft entscheidend stören können. Weder gewarnt durch den ersten Streik der Seeleute in New York im Jahre 1842, noch durch den der Dockarbeiter jenes Hafens stark in Mitleidenschaft für diese dieselbe Anerkennung ihrer schwierigen Lage gezogen, noch scheint man sich um die Dockarbeiter in Deutschland, dem wichtigsten Land auf dem europäischen Kontinent in diesem Zusammenhang, viel gekümmert zu haben.

Von jener Zeit an wurde das Problem der Hafendarbeit als wirtschaftliches Übel und soziale Ausnahmesehe die zum Verschwinden gebracht werden sollte, anerkannt. Es ist unwahrscheinlich, dass ohne die treibende Kraft der Gewerkschaftsbewegung die Erkenntnis der herrschenden Verhältnisse wirksame und praktische Schritte gezeitigt hätte. Berichte und Diskussionen überall in der Welt und Untersuchungen über Angelegenheiten der Hafenindustrie ergaben kaum mehr als einen Umriss der Grundsätze einer Reform.

Trotz des Streiks der neuseeländischen Seeleute im Jahre 1890 zeigte man sich zu jener Zeit in unserem Lande die Frage der Hafendarbeit nicht besonders beunruhigt. Es ist zum Teil den besseren Lebensbedingungen in Neuseeland und der kleineren Zahl der Hafendarbeiter zuzuschreiben, zum Teil dem Umstand, dass die Streikenden keine Reformen verlangten, sondern zur Verteidigung eines Prinzips den Ausstand traten.

Nichtsdestoweniger zeigten sich in der Schifffahrtsindustrie Neuseelands dieselben Erscheinungen und verlangten dringend nach einer Reform. Es waren dies lange, ununterbrochene Arbeitszeiten, Übermüdung, das Fehlen geeigneter Schutzvorrichtungen und einer fachmännischen Gewerbeaufsicht sowie hohe Unfallzahlen. Die Unregelmässigkeit der Arbeit, der Überschuss an notwendigen Arbeitskräften und - während der Krisenzeiten - der verstärkte Andrang für eine verringerte Arbeitsmenge, verbunden mit der scheinbar unabänderlichen Unbeständigkeit und Unsicherheit, waren weitere Probleme. Der täglich schwankende Bedarf an Arbeitskräften bedeutete, dass mehr Arbeiter in Bereitschaft stehen mussten, als mit einem angemessenen Lohn erhalten werden konnten. Die Auswirkung wirtschaftlicher Unsicherheit in einem Teil der Gemeinschaft auf die ganze Gesellschaft ist wohlbekannt; es ergibt sich daraus, dass ein verbessertes Beschäftigungssystem in den Häfen darauf abzielen muss, die Hafenarbeit des Charakters von Gelegenheitsarbeit zu entkleiden.

Diese Schrift ist ein Versuch, die Geschichte der organisierten Arbeiterschaft in den Hafenbetrieben Wellingtons aufzuzeichnen, Arbeitsbedingungen, Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und die genossenschaftliche Arbeit der Docker in der Gewerkschaft zu schildern und die Entwicklung dieser Gewerkschaft bis zur Einführung des "Bureau System" in 1937 zu verfolgen.^{x)} Mit der Entstehung des Neuseeländischen Hafenarbeiterverbandes und der sich daraus ergebenden zentralisierten Leitung der Hafenarbeiterbewegung in Neuseeland und mit dem ersten wirklich beharrlichen und ehrlichen Versuch, ein Verhältnis ständiger Beschäftigung in den Hafenbetrieben herbeizuführen, ist das Ende eines Entwicklungsabschnittes in der Wellingtoner Hafenindustrie erreicht."

x) Ein System, die Hafenarbeit in der Form einer ständigen Beschäftigung zu ordnen.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Die Regel der Aufteilung der E.R.P.-Schiffsladungen zu gleichen Teilen unter europäische und U.S.A.-Schiffe wird später aufgegeben als vorgesehen war.

Die Regel ab 1. Januar entgegengesetzt wurde, hat dem Administrator veranlasst, die Anwendung dieser Bestimmung bis zum 1. Februar 1949 zu verschieben.

Die Aufmerksamkeit der amerikanischen Transportindustrie richtet sich auf den Mittleren Osten.

ihre Aufmerksamkeit auf den Mittleren Osten, dessen Anteil an der Weltproduktion an Erdöl im Begriffe ist, stark anzusteigen. Diese Entwicklung macht nach einer kürzlichen Feststellung in der Zeitschrift der amerikanischen Reeder ein ganz neues Verkehrsnetz

(ITF) Die starke allgemeine Opposition, die dem Entscheid des Leiters der Economic Cooperation Administration auf Aufgabe der Aufteilung

() Die Kreise amerikanischer Reeder, die sich mit dem Transport von Erdöl befassen, richten

nötig. Die Transportprobleme, die der Lösung harren, lassen den Bau von Erdölleitungen als wünschenswert erscheinen. Wie die englische Schiffahrtszeitung dazu bemerkt, muss ein Tanker von Basra im Persischen Golf durch den Suezkanal nach dem östlichen Mittelmeer 3.000 Meilen zurücklegen, wogegen die Länge einer Ölleitung über Land viel über 1.000 Meilen beträgt. Eine solche Leitung würde den Weg zwischen den Vereinigten Staaten und dem Mittleren Osten von 8.500 auf 5.000 Meilen herabsetzen.

Europäisches Verkehrswesen
Die Wirtschaftsunion der Benelux-
länder und ihr Transportprogramm

() Die Benelux-Länder (Niederlande, Belgien und Luxemburg) haben ein langfristiges Programm für ihre Wirtschaftsunion

gestellt.

Die hohe Bevölkerungsdichte der drei Länder, ihre rasche Industrialisierung und die zu erwartende Entwicklung des Handelsverkehrs zwischen ihnen sowie ihre günstige Lage als Verbindungsglied zwischen West- und Mitteleuropa machten innerhalb des allgemeinen Programms eine in die Einzelheiten gehende Organisation des Transportwesens notwendig.

Es wird angenommen, dass die Schifffahrt in weitem Maße zur Erhaltung des Gleichgewichts der Zahlungsbilanz beitragen wird. Die Einnahmen der Schifffahrt in fremder Währung werden für 1952/53 voraussichtlich £ 31.000.000 betragen, was für die Beneluxländer eine Minderausgleich in Devisen in Höhe von £ 26.000.000 bedeuten wird. (Diese Zahlen stehen sich unter Ausschluss der Frachteinnahmen aus Erdöltransporten der grossen Erdölgesellschaften).

Das Ausbauprogramm für die Eisenbahnen bildet einen Teil eines Jahresplanes, der auch die Ersetzung von Dampflokomotiven durch elektrische und Diesellokomotiven vorsieht sowie den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen dem Beneluxgebiet und der Saar.

Die Strassenbahnen werden durch die Anschaffung neuer Wagen modernisiert. Auf einigen Verkehrslinien sollen Autobusse und O-Busse (Trolleybusse) statt Schienenwagen eingesetzt werden. Es wird gehofft, dass der Grossteil des neuen Materials und insbesondere Autobusse und Anhängewagen in den Beneluxländern selber hergestellt werden können.

Auch die Binnenwasserstrassen sollen modernisiert und ausgebaut werden. Diese Arbeit wird weitgehend den Schiffswerften der Beneluxländer zugewiesen. Das Programm für die dringendsten Arbeiten auf diesem Gebiet umfasst z.B. die Schiffbarmachung der Maas für grössere Schiffe.

Die europäische Motorfahrzeugproduktion
deckt den europäischen Bedarf.

(ITF) Ein unlängst veröffentlichter Bericht des Transport- und Verkehrsausschusses der Vereinten Nationen über den europäischen Binnentransport stellt fest, dass sich die Produktion an Motorfahrzeugen im Jahr 1947 bedeutend verbessert hat und dass, wenn Währungsfragen beiseite gelassen werden, die europäische Produktion allen europäischen Anforderungen gerecht werden kann. Der Bericht führt weiter aus: "Es ist von Interesse, hier zu erwähnen, dass gewisse Länder wie Polen, Rumänien, Finnland, Jugoslawien und Dänemark beabsichtigen -- und in einigen Fällen bereits begonnen haben -- eine eigene Motorfahrzeugindustrie aufzubauen." Der Strassenverkehr auf dem europäischen Kontinent scheint zu Anfang 1948 den Vorkriegsstand nahezu erreicht zu haben.

teilung der Vereinten Nationen über den europäischen Binnentransport stellt fest, dass sich die Produktion an Motorfahrzeugen im Jahr 1947 bedeutend verbessert hat und dass, wenn Währungsfragen beiseite gelassen werden, die europäische Produktion allen europäischen Anforderungen gerecht werden kann. Der Bericht führt weiter aus: "Es ist von Interesse, hier zu erwähnen, dass gewisse Länder wie Polen, Rumänien, Finnland, Jugoslawien und Dänemark beabsichtigen -- und in einigen Fällen bereits begonnen haben -- eine eigene Motorfahrzeugindustrie aufzubauen." Der Strassenverkehr auf dem europäischen Kontinent scheint zu Anfang 1948 den Vorkriegsstand nahezu erreicht zu haben.

Die Zukunftsaussichten der europäischen Binnenschifffahrt.

(ITF) Der unlängst veröffentlichte Bericht der Transport- und Verkehrsabteilung der Vereinten Nationen

über das europäische Binnentransportwesen sagt über die gegenwärtige Lage und die Zukunftsaussichten der europäischen Binnenschifffahrt aus, dass die bestehenden Flotten zwar den gegenwärtigen Ansprüchen genügen, ihr Wiederausbau zur Vorkriegsstärke und ihre Modernisierung jedoch durchgeführt werden müssen, sofern sie einen angemessenen Teil des Verkehrs bewältigen und die Beanspruchung der anderen Transportmittel erleichtern sollen. Der Bericht fährt fort: "Hoffentlich werden die Verhandlungen zwischen den einzelnen Staaten, die auf diesem Gebiet bereits gute Resultate gezeitigt haben, die delikate Frage der Rückgabe von Schiffen zu einem guten Ende führen."

GROSSBRITANNIEN

Einsetzung eines beratenden Ausschusses für das verstaatlichte Transportwesen.

() Die Britische Transportkommission hat bekanntgegeben, dass sie nach Befragung der Transportverwaltungen und gemäss einer Vereinbarung mit den hauptsächlichsten Gewerkschaften beschlossen hat, einen beratenden Verkehrsausschuss einzusetzen.

Dieser Ausschuss wird aus den Mitgliedern der Britischen Transportkommission und je einem Vertreter der fünf Verwaltungen und folgender Gewerkschaften bestehen: Britische Eisenbahnergewerkschaft, Gewerkschaft der Lokomotivführer und Heizer, Verband der Eisenbahnangestellten, Transportarbeiterverband (alle der I.T.F. angeschlossen) und Konföderation der Werft- und Metallarbeitergewerkschaften.

Der Ausschuss soll Gelegenheit bieten für regelmässigen Informations- und Meinungsaustausch über Binnenverkehrsprobleme und die Tätigkeit der Britischen Transportkommission und ihrer Verwaltungen. Lohnfragen und Arbeitsbedingungen oder andere Fragen, für die bestehende Verhandlungsinstanzen zuständig sind, oder Fragen im Zuständigkeitsbereich amtlicher Ausschüsse liegen ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches des neugeschaffenen Ausschusses.

Die Kommission und die Gewerkschaften sind der Ansicht, dass eine gemeinsame beratende Körperschaft dieser Art viel zur Bildung enger Beziehungen zwischen der Kommission und den Verwaltungen und ihrer Angestelltenschaft beitragen kann und dass die Massnahme den Personalvertretern eine Gelegenheit gibt, Vorschläge über einschlägige Probleme grösserer Bedeutung zu unterbreiten und zu ihrer Lösung beizutragen.

Die Kommission und die Gewerkschaften sind der Ansicht, dass eine gemeinsame beratende Körperschaft dieser Art viel zur Bildung enger Beziehungen zwischen der Kommission und den Verwaltungen und ihrer Angestelltenschaft beitragen kann und dass die Massnahme den Personalvertretern eine Gelegenheit gibt, Vorschläge über einschlägige Probleme grösserer Bedeutung zu unterbreiten und zu ihrer Lösung beizutragen.

Erneuter Umbau der Lokomotiven mit Ölf Feuerung in Grossbritannien.

() Die Eisenbahnverwaltung hat beschlossen, den Plan zum Einbau der Ölf Feuerung in über 12 000

(12 000) kohlengefeuerten Dampflokomotiven aufzugeben und die 93 bereits umgebauten Dampflokomotiven von der Ölf Feuerung wieder auf Kohlenfeuerung umzustellen.

ISRAEL

Das Programm des Israelischen Schifffahrtsvereins.

(ITF) In nächster Zukunft wird der Israelische Schifffahrtsverein, der sich mit der Förderung der Schifffahrt Israels im allgemeinen befasst, seine nautische Schule für Schiffsoffiziere und -ingenieure ausbauen, eine Schule für Seefischer gründen und Geldmittel für die Schleppnetzfisherei zur Verfügung stellen. Das Programm umfasst weiter die Gründung

der Schifffahrt Israels im allgemeinen befasst, seine nautische Schule für Schiffsoffiziere und -ingenieure ausbauen, eine Schule für Seefischer gründen und Geldmittel für die Schleppnetzfisherei zur Verfügung stellen. Das Programm umfasst weiter die Gründung

eines Schiffahrtsinstitutes, das seine Tätigkeit unter der Jugend des Landes entfalten wird, die Schaffung von Heimen für Seeleute in Israel und im Ausland, die Veröffentlichung von technischen und nautischen Büchern über Themen im Bereiche des Schiffahrtswesens und die Gründung eines Schiffahrtsmuseums.

JAPAN

Amerika plant den Wiederaufbau der japanischen Handelsschiffahrt.

() Die Regierung der Vereinigten Staaten prüft gegenwärtig einen Plan zum Wiederaufbau

der japanischen Handelsflotte bis zur Vorkriegstonnage von 4 Millionen B.R.T. Die Vorschläge lauten dahin, Japan 120 Liberty-Schiffe unter Chartervertrag zu überlassen. Die amerikanischen Reeder haben ihrer starken Opposition gegen diesen Plan Ausdruck gegeben.

U.S.A.

Das Alter des rollenden Materials auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten.

() Nach den Angaben des amerikanischen Eisenbahninstitutes besaßen die Eisenbahnen der ersten Klasse (d.h. mit über einer Mill.Dollar Bruttoeinnahme

jährlich) am 1. Januar 1948 39 629 Personenwagen. Das Alter dieser Wagen geht aus der folgenden Aufstellung hervor:

<u>Alter in Jahren</u>	<u>Anzahl</u>	<u>%</u>
1 - 5	2 083	5,25
6 - 10	1 936	4,89
11 - 15	1 825	4,60
16 - 20	5 302	13,38
21 - 25	9 619	24,27
26 - 30	2 735	6,91
über 30	16 129	40,70
	<u>39 629</u>	<u>100,00</u>
	=====	=====

Die Anzahl der Güterwagen im Besitze der Eisenbahnen erster Klasse war am 1. Januar 1938 1 729 361; bis zum 1. Januar 1948 stieg sie auf 1 742 094. Die prozentuale Verteilung auf die verschiedenen Altersgruppen wird wie folgt angegeben:

<u>Alter in Jahren</u>	<u>1948</u>	<u>1938</u>
1 - 5	11,47	8,09
6 - 10	13,09	10,68
11 - 15	8,11	21,49
16 - 20	11,20	17,70
21 - 25	23,35	19,73
über 25	32,78	22,31
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>
	=====	=====

Ein Vorschlag auf staatliche Unterstützung der Trampschiffahrt in den Vereinigten Staaten.

() Ein von der Schiffahrtskommission der Vereinigten Staaten eingesetzter Ausschuss kam zu dem Schlusse, dass ein erwiesenes

Bedürfnis nach Trampschiffen unter der Flagge der Vereinigten Staaten bestehe. Ein Ausbau der Trampschiffahrt ohne Regierungshilfe wird jedoch als unmöglich betrachtet. Bisher hat die Schiffahrtskommission lediglich die Linienschiffahrt als von grösserer Bedeutung betrachtet. Der Trampschiffahrt kann deshalb nur Hilfe gewährt werden, wenn daraus keine Beeinträchtigung der Linienschiffahrt ergeben wird.

Hilfe an die Tramp-Reedereien wird deshalb wahrscheinlich mit einigen Mitspracherechten der Regierung verbunden werden, um die Linienschiffahrt zu schützen. Der Ausschuss der Schiffahrtskommission empfiehlt die Gewährung von den Betriebskosten entsprechend abgestuften Staatsbeiträgen.

EISENBAHNER

FINNLAND

Die Unfälle auf den finnischen Eisenbahnen im Jahre 1947.

() Die Gesamtzahl der Unfälle auf den finnischen Eisenbahnen im Jahre 1947 betrug 3 788, davon 33 mit tödlichem Ausgang. Die

Gesamtzahl des Personals belief sich im selben Jahr auf durchschnittlich 32 587. Dies bedeutet 116 Unfälle auf 1 000 Eisenbahner im Jahre 1947 oder ungefähr ein Unfall monatlich je 100 Mann.

Die Zahl der infolge von Unfällen verlorenen Arbeitstage war im Jahre 1947 = 40 802 oder 125 Tage je 100 Mann, oder 1.25 Tage pro Mann und Jahr.

Die Unfallzahlen und die infolge von Arbeitsunfähigkeit nach Unfällen verlorenen Arbeitstage verteilen sich auf die verschiedenen Dienstzweige wie folgt:

<u>Dienstzweig:</u>	<u>Unfälle:</u>		<u>Krankheitstage:</u>	
	<u>Anzahl</u>	<u>%</u>	<u>Anzahl</u>	<u>%</u>
Betriebsdienst	1 572	41,5	19 841	48,6
Zugförderung	673	17,8	5 815	14,3
Werkstätten	598	15,8	3 091	7,5
Bahnbau und -unterhalt	945	24,9	12 055	29,6

Die nächste Aufstellung zeigt die Unfallhäufigkeit für die verschiedenen Personalgruppen:

<u>Gruppe:</u>	<u>Zahl der Unfälle:</u>	<u>Prozent:</u>
Heizer und Putzer	1 035	27,34
Stationspersonal	419	11,06
Arbeiter in Holzlagern	253	6,68
Zugpersonal	242	6,39
Tagelöhner	242	6,39
Streckenarbeiter	188	4,97
Schlosser	187	4,94
Betriebspersonal	166	4,38
Zimmerleute	107	2,82

Die Hauptunfallursachen sind nachstehend aufgeführt:

<u>Ursache:</u>	<u>Zahl der Unfälle:</u>	<u>Prozent:</u>
Fallen u. Stolpern des Verunfallten	678	17,9
Ein- und Ausladen	670	17,7
Fallende Gegenstände	393	10,4
Handhabung der Güter	385	10,2
Kuppeln	360	9,5
Maschinenwerkzeuge	262	6,9
Handwerkzeuge	178	4,7

GROSSBRITANNIEN
Schutzkleidung für Eisenbahner
im Kraftwerk- und Leitungsdienst.

() In Grossbritannien werden gende Schutzkleider an die Eisenbahnarbeiter im elektrischen Antrieb ausgegeben:

<u>Gruppe</u>	<u>Kleidung</u>
Kesselputzer (in Kraftstationen)	Überkleid, Holzschuhe wo
Putzer (in Kraftstationen)	Überkleider und Holzschuhe wasserdichter Mantel für Putzer im Aussendienst
Akkumulatorenladearbeiter	Säurefeste Schürze, Gummis fel und -handschuhe, die nach Bedarf ersetzt werden
Wärter und Helfer auf Untersta- tionen	Wasserdichter Mantel (nur Freiluftstationen)
Leitungsarbeiter und Leitungs- arbeitergehilfen	Mantel oder wasserdichter Mantel
<u>Tragzeit der Schutzkleider</u>	
Überkleider	Ein Jahr; bei Dienstantritt werden zwei verabfolgt
Schuhe	Ein Jahr
Mantel oder wasserdichter Mantel	Drei Jahre

U.S.A.
Einführung der 40-Stundenwoche
auf den amerikanischen Eisenbahnen

() Ein vom Präsidenten auf Grund des Eisenbahnarbeits

gesetzes ernannter Drei-Mann-Ausschuss empfahl am 17. Dezember 1948 eine Lohnerhöhung von mindestens 7 Cent die Stunde und die Einführung der 40-Stundenwoche im September 1949 für alles stationäre Eisenbahnpersonal. Weiter schlug der Ausschuss vor, die Stundenlohn-erhöhung von 7 Cent rückwirkend vom 1. Oktober 1948 ab in Kraft tra-ten zu lassen und die Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 40 Stunden ohne eine Herabsetzung des Wochenlohnes vorzunehmen.

Auf das Ansuchen des Vorsitzenden des Ausschusses unterbreiteten Eisenbahngesellschaften folgende Schätzung der Kosten der 40-Stun-woche:

	Dollar
Kosten der 5-Tageweche, ohne Anstellung von zusätzlichem Personal	1 579 342
Kosten der 5-Tageweche, falls 209 625 Neu-an- stellungen zu Ablösungszwecken vorgenommen werden können, sodass kein Angestellter mehr als 5 Tage in der Woche zur Arbeit zu erschei- nen hätte	1 119 343

Im Jahre 1947 beschäftigten die Eisenbahnen erster Klasse (d.h. die
jeneren mit mehr als einer Mill. Dollar Bruttoeinnahmen jährlich)
1 351 961 Angestellte; die Gesamtsumme der Gehälter und Löhne betrug
4 350 229 295 Dollar.

U.S.S.R.

Die Löhne der Lokomotivführer in der Sowjet-Union

1 600 Rubel monatlich. Dazu kommen eine "Verantwortungs-Zulage" von 25% für "Lokomotivführer, die Lokomotivmannschaften befehligen", eine Prämie für die Einholung von verlorener Zeit, soweit die Zeitverluste nicht im Zugförderungsdienst entstanden sind, eine Prämie von 20 Rubel je Tonne gesparten Treibstoffes und eine Prämie für die Instandhaltung der Lokomotive ohne fremde Hilfe, sowie eine Zulage von 10 bis 50% des Grundlohnes (steigend mit dem Dienstalter) für Lokomotivführer, die sich vertraglich für fünf bis acht Jahre verpflichten. Auch sind Belohnungen ausgesetzt für Erfolge im "sozialistischen Wettbewerb". Ein Gesamteinkommen von 4 000 Rubel monatlich ist für einen guten Lokomotivführer nicht ungewöhnlich.

(ITF) Nach einer kürzlichen Meldung von Radio Moskau beträgt der Grundlohn der Lokomotivführer in der U.S.S.R.

U.S.A.

Lohnerhöhung für Fahrpersonal der amerikanischen Eisenbahnen

(Lokomotivführer und Heizer, Maschinenpersonal) und den Eisenbahngesellschaften abgeschlossen, das eine Lohnerhöhung von 10 Cent die Stunde rückwirkend auf den 16. Oktober 1948 vorsieht.

() Ein neues Lohnabkommen wurde zwischen den drei Gewerkschaften des Betriebsdienstpersonals

(Lokomotivführer und Heizer, Ma-

Das Abkommen enthält eine Erhöhung aller Grundlöhne um 80 Cent im Tag. Den Akkordsätzen im Fahrdienst werden die neuen Sätze der Tageslöhne zugrundegelegt. Die drei Gewerkschaften des Fahrpersonals haben beschlossen, die Forderung auf 15 Tage bezahlter Ferien für Angestellte mit 15 oder weniger Dienstjahren zu stellen und auf je einen zusätzlichen Tag für jedes weitere Dienstjahr bis zu 30 Ferientagen bei 30 Dienstjahren.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN.

BELGIEN

Verbesserung der Arbeitsbedingungen auf allen belgischen Strassenbahnen

renz im Verkehrsministerium am 21. Dezember eine Erhöhung der Löhne erreicht.

() Nach einem 24stündigen Proteststreik der belgischen Strassenbahner am 6. Dezember 1948 wurde an einer Konfe-

Vom Oktober letzten Jahres an werden die Zulagen in die Löhne eingebaut und damit bei Alters- und Krankheitsversicherung mitberücksichtigt. Übereinstimmung wurde auch erzielt in der Frage des Einflusses der Veränderungen der Lebenshaltungskosten auf den Reallohn. Die Zulage von 2 000 Francs am Jahresende, die in den Jahren 1946 und 1947 zur Auszahlung kam, wurde auch für 1948 vereinbart.

Die gegenwärtig erreichten Lohnverhältnisse werden jedoch nicht als völlig zufriedenstellend betrachtet, weshalb weitere Schritte erwartet werden müssen.

GROSSBRITANNIEN

Inoffizieller Streik der Londoner Busleute und Strassenbahner.

den Ausstand, um ihrer Forderung auf eine 50%ige Lohnzulage für Arbeit an Samstag-Nachmittagen Nachdruck zu verleihen. Der Streik, der auf einen Samstag-Nachmittag beschränkt blieb, wurde ohne das Einverständnis der Gewerkschaft durchgeführt, da das Abkommen von 1940 eine Klausel enthält, die beiden Seiten die Anwendung von Druckmitteln verbietet. Streikfälle müssen einem Schiedsgericht vorgelegt

() Am Nachmittag des Neujahrstages, einem Sonnabend, traten die Mehrzahl der Londoner Busleute und Strassenbahner in

werden. Die Busleute und Strassenbahner entschieden jedoch unter Missachtung des Rates ihrer Gewerkschaft gegen ein Schiedsverfahren. Nach längeren Verhandlungen haben die Busleute und Strassenbahner der Einsetzung eines unabhängigen Schiedsgerichtes durch den Arbeitsminister zugestimmt. Beide Seiten haben sich verpflichtet, Schiedsspruch anzuerkennen.

HAFENARBEITER

NEUSEELAND

Vertretung der Hafendarbeiter
in den neuseeländischen Hafendämtern.

vom neuseeländischen Parlament verabschiedet. Damit fanden die sprechen ihre Verwirklichung, die der Arbeitsminister dem Neuseeländischen Gewerkschaftsbund gegeben hatte.

Zahlreiche Abstimmungen waren in den Kommissionen notwendig, da die Opposition Anträge einreichte, um die Streichung der wichtigsten Bestimmungen über die Vertretung der Arbeiter in den Hafendämtern herbeizuführen. Schliesslich wurden nur sechs Hafendämtern, alle Häfen geringster Bedeutung, von den Bestimmungen des Gesetzes abgenommen. Das Wesentliche der gesetzgeberischen Massnahme wurde damit nicht berührt.

Alle Hafendarbeitergewerkschaften werden von nun an die Gelegenheit haben, Vertreter zur Ernennung vorzuschlagen. Die Arbeitervertreter werden insgesamt 23 Sitze einnehmen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Vier Seattle-Übereinkommen werden
einer Revision unterworfen.

ordnung der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz die Teilrevision von vier durch die Seefahrtskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Seattle in 1946 angenommenen Übereinkommen annehmen, nämlich diejenigen über soziale Sicherheit der Seefahrer bezahlten Urlaub, Unterkunft der Mannschaften an Bord der Schiffe und Heuern, Arbeitszeit und Besatzung.

Frankreich ratifiziert zehn Seefahrts-Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation

Verwaltungsrates der I.A.O. in Genf die Ratifikation der folgenden zehn Seefahrtsübereinkommen zur Registrierung bekanntgegeben hat

- () Am 10. Dezember 1948 beschloss der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation, in die Tagesordnung der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz die Teilrevision von vier durch die Seefahrtskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Seattle in 1946 angenommenen Übereinkommen annehmen, nämlich diejenigen über soziale Sicherheit der Seefahrer bezahlten Urlaub, Unterkunft der Mannschaften an Bord der Schiffe und Heuern, Arbeitszeit und Besatzung.
- () Das Internationale Arbeitsamt gibt bekannt, dass Frankreich bei Anlass der unten stattgefundenen Tagung der Verwaltungsrates der I.A.O. in Genf die Ratifikation der folgenden zehn Seefahrtsübereinkommen zur Registrierung bekanntgegeben hat
- Nr. 56 Krankheitsversicherung der Seeleute (1936)
 - Nr. 58 Mindestalter für den Schiffsdienst (1936) und die folgenden acht in Seattle in 1946 angenommenen Übereinkommen:
 - Nr. 68 Verpflegung der Schiffsmannschaften,
 - Nr. 69 Fähigkeitszeugnis der Schiffsköche,
 - Nr. 70 Soziale Sicherheit der Seeleute,
 - Nr. 71 Seeleute-Pensionen,
 - Nr. 72 Bezahlte Urlaube für Seeleute,
 - Nr. 73 Ärztliche Untersuchung der Seeleute,
 - Nr. 74 Fähigkeitszeugnis für Vollmatrosen und
 - Nr. 75 Unterkunft der Seeleute an Bord der Schiffe.

AUSTRALIEN
Neufestsetzung der Heuern
australischer Seeleute

() Der Australische Seeleute-
verband, der dem gewerkschaft-
lichen Schifffahrtskartell und
damit der I.T.F. angeschlos-

sen ist, schloss letztes Jahr ein neues zwei Jahre gültiges Lohnab-
kommen ab, das am 1. September 1948 in Kraft trat. Obwohl damit
die Kriegsprämie wegfällt, bringt es eine durchschnittliche Erhöhung
der Monatsheuern um £ 4.11.0 für diejenigen Seeleute, die eine
Kriegsprämie von 15% bezogen, und von £ 2.5.0 für diejenigen, die
eine solche von 25% erhielten (nur in der Küstenschifffahrt). Die
Hochseezulage (anstelle der Kriegsprämie) wird auch während des be-
zahlten jährlichen Urlaubs gewährt. Die Heuern und Hochseezulagen,
wie sie ab 1. September 1948 Gültigkeit haben, sind:

	<u>Monatsheuer:</u>	<u>Hochseezulage:</u>
	£ s d	
Vollmatrose	24. 1. 0	
Bootsmann	25. 1. 0	
Lampenputzer	25. 1. 0	£ 8. 0. 0
Donkeymann	27. 1. 0	
Schmierer oder Heizer	26. 1. 0	monatlich
Lageraufseher	24. 1. 0	
Kohlentrimmer	24. 1. 0	
Heizer-Schmierer (auf Schiffen mit nur einem Maschinisten) .	26.11. 0	
Heizer-Hilfsmaschinist (auf Schiffen m. nur einem Maschinist)	27. 1. 0	
Ölheizler	26. 1. 0	
Putzer	24. 1. 0	
Heizer- oder Decksmanns-Gehilfe (Alter 21 Jahre oder darüber)	22. 1. 0	
Matrose unter 18 Jahren	17.16. 0	
Matrose von 18 Jahren oder darüb.	18.16. 0	£ 6. 0. 0
Heizergehilfe, Alter zwischen 18 u. 21 Jahren)	18.16. 0	monatlich
Hilfsmatrose, Alter unter 18 Jahr.	17.16. 0	
Hilfsmatrose, Alter zwischen 18 und 21 Jahren	18.16. 0	
Schiffsjunge	9.13. 0	£ 4. 0. 0 monatlich

Die tägliche Arbeitszeit beträgt 8 Stunden. Der normale Heuersatz
für Überzeit ist 5 Shilling die Stunde, 6 1/2 Shilling im Hafen an
Sonn- und Feiertagen.

FRANKREICH
Ende des französischen Seeleute-
streiks in Marseille

() Die Marseiller Seeleute,
die am 30. Oktober in den Aus-
stand traten, nahmen die Ar-
beit am 10. Dezember wieder auf.

Als Ergebnis wurde der Gesamtvertrag aus dem Jahre 1936, dessen An-
wendung suspendiert worden war, wieder in Kraft gesetzt, doch wurde
keine der übrigen Forderungen verwirklicht. (Die erste Nummer un-
serer Zeitschrift, die im Februar erscheinen wird, enthält einen
Beitrag über den Ablauf der Ereignisse und deren politischen Hin-
tergrund).

JAPAN
Streikwelle in der
japanischen Schifffahrt.

Hafen von Tokio befanden, stillgelegt. Das Schifffahrtsamt des Transportministeriums brachte dem Seeleuteverband zur Kenntnis, dass die in den Ausstand getretenen Seeleute für die Dauer des Streiks Heuerzulagen und zusätzliche Lebensmittelrationen verlieren werden. Die beiden früheren Streiks hatten 200 000 t Fracht aufgehalten. Am 21. Dezember wurde bekannt, dass der Seeleuteverband ein Vermittlungsangebot des Zentralamtes für Arbeitsbeziehungen angenommen hätte.

POLEN
Die Unterkünfte der polnischen
Seeleute

Zahlmeister und Chefstewards sind Einzelkabinen vorgesehen, für die anderen Mitglieder der Besatzung Doppelkabinen. Für jede Abteilung von mindestens sieben Mann sind getrennte Essräume mit Eisschränken vorgesehen.

Alle neuen Schiffe der polnischen Handelsmarine müssen diesen Bedingungen entsprechend gebaut werden. Ältere Schiffe werden nach und nach den Bedingungen angepasst werden.

Eine Schifffahrtsgesellschaft
polnischer Seeleute auf genossen-
schaftlicher Grundlage

licher Grundlage gebildet, die Zegluga Morska (Seehandel).

Die Gesellschaft besitzt eine Lizenz des Schifffahrtsministeriums, das ihr verschiedene in den polnischen Territorialgewässern liegende Wracke zur Bergung, Neuausrüstung und Inbetriebnahme überlassen hat. Die neue Unternehmung wird mit ihren Schiffen Trampfahrten durchführen.

U.S.A.
Der Pazifische Seeleuteverband
schliesst ein neues Lohnabkommen
für die Tankerbesatzungen ab.

längst mit der Standard Oil Company ein neues Lohnabkommen ab, das die Heuern der Seeleute auf den Tankern der Gesellschaft neu festsetzt. Der Seeleuteverband ist gegenwärtig bemüht, ähnliche Lohnabkommen mit anderen Ölgesellschaften abzuschliessen, denn bei vorliegendem Lohnabkommen handelt es sich nach der Aussage des Sekretärs des Verbandes um "das beste Lohnabkommen in bezug auf Heuern, Arbeit und Lebensbedingungen, das je für Seeleute abgeschlossen wurde". Die durchschnittliche Lohnerhöhung beträgt ungefähr 9 Prozent, womit die Monatsheuern der wachegehenden Seeleute auf 225 Dollar erhöht werden. Die Arbeitswoche im Hafen beträgt 40 Wochenstunden auf See, 48 Stunden für wachegehende Seeleute, für die übrigen 44 Stunden.

Das Abkommen sieht weiter eine Erhöhung der Überzeitentschädigung für Sonn- und Feiertagsarbeit wachegehender Seeleute um 7 Cent die Stunde vor, womit für diese Zeiten ein Stundenlohn von 1 Dollar 40 Cent erreicht ist.

BEILAGE

zum

Pressebericht Nr. 7

25. Januar 1949

Löhne und Gehälter der dänischen Eisenbahner

Die Bemühungen der dänischen Eisenbahner wurden im Herbst 1948 durch ein Abkommen gekrönt, das den Staatsangestellten und -Beamten eine Gehaltserhöhung brachte.

Die Löhne und Gehälter der dänischen Eisenbahner werden durch Parlamentserlasse festgesetzt, die für alle Staatsbeamten Gültigkeit besitzen und die durch einen besonderen, von der Regierung eingesetzten Ausschuss ausgearbeitet werden, in welchem die verschiedenen Verbände der Staatsangestellten vertreten sind. Ihm gehören Präsident und Generalsekretär an. Die Vorschläge des Ausschusses beziehen sich nicht nur auf Lohnzahlungen, sondern auch auf Pensionen, Arbeitszeit, Freizeit, bezahlte Feiertage usw. Die Gewerkschaften werden über die Besprechungen laufend unterrichtet, und wenn sie ihr Einverständnis ausgesprochen haben - was in meisten Fällen geschieht - werden die Vorschläge dem Parlament zur Annahme vorgelegt.

Die verschiedenen Regierungsdepartemente - Eisenbahnen, P.T.T., Zoll - usw. bleiben also bei der Festsetzung der Lohnskalen der verschiedenen Dienstzweige aus dem Spiel; sie können den Lohnbeitrag des einzelnen Angestellten lediglich dadurch beeinflussen, daß sie innerhalb gezogener Grenzen die Beförderungen und die Anzahl der Angestellten in jeder Gruppe bestimmen.

Bei der Festsetzung der Löhne und Gehälter der Staatsangestellten bestimmt der Ausschuss zuerst den Ansatz für die niedrigste Lohnklasse, wozu er den Durchschnitt der dänischen Arbeiterlöhne in einem bestimmten Zeitpunkt ermittelt. Der letzten Festsetzung der Lohnskalen wurde eine Mitteilung des Statistischen Amtes zugrundegelegt, wonach der durchschnittliche Stundenlohn eines ungelerten Arbeiters im Jahre 1946 2.55 Kronen betrug. Bei der Lohnfestsetzung werden einige Gruppen von Eisenbahnern ungelerten Industriearbeitern, andere gelernten Arbeitern gleichgesetzt, obschon die besonderen Verhältnisse im Regierungsdienst, wie Stabilität der Anstellung, Lohnzahlung im Krankheitsfalle, Pensionen, kostenlose Uniform usw. auch berücksichtigt werden.

Der Satz der niedrigsten Lohnklasse dient als Grundlage der weiteren Abstufungen, wobei Fähigkeiten, Erfahrung, Verantwortung und Beförderung berücksichtigt werden.

Die Löhne und Gehälter der Eisenbahner und anderen Staatsangestellten setzen sich aus folgenden vier Teilen zusammen:

- a) Grundlohn, einschließlich drei bis vier Dienstalterszulagen im Abstände von 3 Jahren von 150 bis 300 Kronen jährlich.
- b) Hauptzulage, 960 bis 2 040 Kronen jährlich je nach Grundlohn; die Hauptzulage wird für alle Zwecke als Teil des Grundlohnes betrachtet.



- c) Wohnungszulage, 108 bis 480 Kronen jährlich, je nach Landesteil. Es bestehen fünf Ortsgruppen.
- d) Teuerungszulage, veränderlich mit Grundlohn und Lebenskostenindex; gegenwärtig zwischen 2 760 und 4 416 Kronen jährlich.

In 1946 betrug bei einem Indexstand von 290 (1938 : 100) die Teuerungszulage für die niedrigen Lohnklassen 2 640 Kronen jährlich. Stieg oder fiel der Index um 6 Punkte, so veränderte sich diese Zulage um 120 Kronen. Der Index wird halbjährlich berechnet.

Die Teuerungszulage kommt in genau derselben Weise in der Privatindustrie zur Anwendung, sodass die Löhne und Gehälter im Regierungsdienst dieselben Veränderungen zur selben Zeit erleiden wie diejenigen in Handel und Industrie.

Als die dänischen Gewerkschaften im Frühjahr 1948 ihre Lohnabkommen mit den Arbeitgebern erneuerten, erreichten sie eine allgemeine Lohnerhöhung von 10 bis 12 Öre die Stunde, unabhängig von der Erhöhung, die sich aus der Anwendung der gleitenden Skala auf der Grundlage des Lebenskostenindex ergab.

Daraufhin veranlasste der Dänische Eisenbahnerverband den Ständigen Gemischten Ausschuss der Beamten- und Staatsangestelltenverbände Schritte zu unternehmen, um für die Mitglieder dieser Verbände eine ähnliche Erhöhung zu erreichen. Verhandlungen mit dem Finanzminister führten zu einem Abkommen, in welchem die Regierung sich verpflichtete, dem Parlament den Vorschlag zur Auszahlung einer jährlichen Zulage von 300 Kr. - für die höheren Besoldungsklassen bis zu 360 Kr. - für 1948 und 1949 zu unterbreiten. Das Parlament stimmte dem Vorschlag zu, und die neue Zulage wurde für die Monate Januar bis November 1948 bereits ausbezahlt. Die Pensionen der in den Ruhestand versetzten Staatsangestellten wurden um die Hälfte der Zulage erhöht, um die die Löhne der Angestellten vergrößert wurden.

Wie sich der Jahreslohn eines Eisenbahners zusammensetzt, geht aus folgendem Beispiel hervor; die Zahlen gelten für einen Bahnhofs- oder Streckenarbeiter:

	<u>Kronen jährlich</u>
Grundlohn von 1950 Kronen, zuzüglich drei Dienstalterszulagen	2 400
Hauptzulage	960
Teuerungszulage	2 760
Wohnungszulage (in Kopenhagen)	480
	<hr/>
	6 600
Sonderzulage (1948 und 1949)	300
	<hr/>
	6 900
	=====

Die Pension eines Bahnhofs- oder Streckenarbeiters beträgt 70 % von 3 360 Kr. - d.h. der Summe von Grundlohn und Hauptzulage - zuzüglich der vollen Teuerungszulage und der halben Sonderzulage

der Jahre 1948 und 1949. Dies ergibt eine Summe von 5 262 Kronen jährlich oder ungefähr 76 % des Dienststeinkommens.

Für einen Lokomotivführer oder Rangiermeister gelten folgende Zahlen:

	<u>Kronen jährlich</u>
Grundlohn von 3 060 Kronen, zuzüglich zwei Dienstalterszulagen von je 360 Kr.	3 780
Hauptzulage	1 080
Teuerungszulage	2 760
Wohnungszulage (in Kopenhagen)	<u>480</u>
	8 100
Sonderzulage (1948 und 1949)	300
	<u>8 400</u>
	=====

20 bis 25 Dienstjahre sind üblicherweise nötig, um Lokomotivführer oder Rangiermeister zu werden.

Das Ruhegehalt beträgt für diese Besoldungsklassen 70 % von Grundlohn und Hauptzulage, zuzüglich der vollen Teuerungszulage und der halben Sonderzulage für 1948 und 1949. Dies macht zusammen jährlich 6 312 Kr. aus oder ungefähr 75 % der Besoldung eines Lokomotivführers oder Rangiermeisters.

Pensionäre mit Kindern unter 18 Jahren erhalten je Kind eine weitere Zulage von 240 Kronen.

Die Angestellten in dänischen Staatsdiensten oder -Betrieben sind nun den Arbeitern der Privatindustrie in Lohnfragen gleichgestellt. Mit Ausnahme der wenigen Kommunisten unter ihnen sind alle überzeugt, dass die beste Lösung getroffen wurde, die unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen möglich war. Sie anerkennen auch, daß die erreichten guten Ergebnisse der Stärke und dem Ansehen ihrer Gewerkschaft und der Tatsache zu verdanken sind, dass die Arbeiterregierung ihre Forderungen mit Wohlwollen geprüft hat.

J.K.F. Jensen
Generalsekretär,
Dänischer Eisenbahnerverband
