



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.11

8.4.1949

AUS DER I.T.F.

Internationale Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute

(ITF) Am 17. Februar gab das
Sekretariat der I.T.F. folgende

Pressemitteilung heraus:

" Eine internationale Konferenz von Hafentarbeiter- und Seeleutevertretern tagte vom 15. bis 17. d.M. in London am Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, um die Frage des Boykotts von Schiffen erneut zu beraten, die in die Register Panamas und ähnlicher Staaten eingetragen worden sind, um schlechte Arbeitsbedingungen und die Umgehung von Sozialgesetzgebungen, Sicherheitsvorschriften und Währungsbestimmungen zu ermöglichen.

Der Boykottbeschluss wurde am Osloer Kongress der Transportarbeiter-Föderation im Juli letzten Jahres gefasst und durch eine Konferenz der Seeleute-Sektion im November letzten Jahres in Genf bestätigt. Die gemeinsame Konferenz in London hatte den Zweck, die Hafentarbeiter in die Beratungen einzubeziehen und die Organisation des Boykotts zu besprechen.

Im Laufe der drei Tage dauernden Konferenz fand ein gründlicher Meinungsaustausch statt. Die vertretenen Hafentarbeiterverbände erneuerten ihr Versprechen, den Seeleuten bei ihrem Vorgehen gegen die unlauteren Flaggenwechsel beizustehen.

Die Konferenz bezeichnete ein Internationales Boykott-Komitee von acht Mitgliedern, von denen vier die Seeleute und vier die Hafentarbeiter vertreten. Das Komitee hat die Aufgabe, den Boykott vorzubereiten und insbesondere eine Liste der Schiffe aufzustellen, die boykottiert werden sollen. Es ist befugt, wenn nötig weitere Personen zu den Besprechungen einzuladen; seine erste offizielle Sitzung findet anfangs März statt.

Ferner nahm die Konferenz folgende Entschliessungen an:

Veraltete und unwirtschaftliche Schiffe

Die Internationale Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute versammelt in London vom 15. bis 17. Februar 1949 unter der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,

hat Berichte aus Grossbritannien, Holland, Norwegen und Schweden zur Kenntnis genommen über den Verkauf an in Panama registrierte Unternehmen von veralteten und unwirtschaftlichen Schiffen und solchen, die unter ihrer ursprünglichen Flagge nicht mehr fahren können, weil sie den Vorschriften dieser Länder über Sicherheit, technische und sonstige Ausstattung nicht mehr genügen.

In Anbetracht dessen, dass es nicht zulässig sein darf, dass Schiffe, die für den Gebrauch unter der Flagge eines Staates untauglich befunden werden, unter einer anderen Flagge fahren und dass in den beteiligten Ländern Maßnahmen für die Verschrottung veralteter oder unwirtschaftlicher Schiffe zu treffen sind,

verurteilt die Konferenz diesen Flaggenwechsel, weil dies durch die fortschrittlichen Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt bedroht und die traditionell schifffahrttreibenden Länder einer ernsten Benachteiligung ausgesetzt werden.

Die Konferenz fordert die angeschlossenen Verbände auf, die Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden auf diese unerwünschten Vorgänge zu lenken und bei diesen darauf zu drängen, dass dem Treiben Einhalt geboten wird.

Die Konferenz beschliesst ferner, die Angelegenheit dem Vorreitenden Ausschuss der Internationalen Beratenden Schifffahrtsorganisation und dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen zu unterbreiten, damit diese Abhilfemaßnahmen erwirkt werden.

E.R.P.-Frachten

Die Internationale Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute hat an ihrer Tagung in London vom 15. bis 17. Februar 1949 unter der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Frage der E.R.P.-Frachten geprüft.

Sie ist der Ansicht, dass diese Frachten nicht in Schiffen befördert werden sollen, die in die Register Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten eingetragen sind, da dies die wirtschaftliche Gesundheit der Länder, die am Europäischen Wiederaufbauprogramm beteiligt sind, verzögern würde, insbesondere durch die Verkleinerung der Einnahmen dieser Länder aus der Schifffahrt.

Sie beschliesst deshalb, die Aufmerksamkeit der Verwaltungsbehörden des E.R.P. auf die Angelegenheit zu lenken und fordert die angeschlossenen Verbände auf, geeignete Schritte zu unternehmen."

Zusammenarbeit der Eisenbahner- und Strassenbahnerverbände der Beneluxländer.

sonals der Beneluxländer in Brüssel zusammen. Gegenstand der Besprechungen war die Kaufkraft in den drei Beneluxländern Belgien, Luxemburg und Niederlande. Es wurde beschlossen, die drei nationalen

(ITF) Am 10. Februar traten Vertreter der vier der I.T.F. angeschlossenen Verbände des Eisenbahn- und Strassenbahner-

Gewerkschaftsbünde zu veranlassen, gemeinsam eine vergleichende Übersicht der Kaufkraft der Währungen der Beneluxländer auszuarbeiten, um die Lage von Personalgruppen im Eisenbahn- und Strassenbahnwesen dieser Länder, die die gleiche Arbeit ausführen, zu vergleichen.

Bereits ausgearbeitete Berichte über soziale Verhältnisse, unter denen die Eisenbahner und Strassenbahner arbeiten, werden u.a. durch Angaben über ihre Arbeitsbedingungen ergänzt werden.

Da es sich dabei um ein ähnliches Gebiet handelt wie dasjenige, mit welchem sich die "Benetra" (Arbeitsgemeinschaft der Transportarbeiterverbände der Beneluxländer) befasst, werden Schritte zu einer ständigen und wirkungsvollen Zusammenarbeit mit dieser Organisation unternommen werden.

Ebenfalls besprochen wurde die bestehende Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverwaltungen in den drei Ländern. Es wurde mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass in Zukunft die Arbeitervertreter zu deren Besprechungen eingeladen werden sollen. Dies wird zu besseren Verbindungen zwischen den drei Eisenbahnen und zu einem stärkeren Gefühl sozialer Sicherheit unter der Angestelltenschaft führen.

Die nächste Zusammenkunft wird in Luxemburg stattfinden.

ALLGEMEINES

INTERNATIONAL

Europäische Strassenverkehrsordnung

(ITF) Der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission hat neue internationale Verein-

barungen über Zollabfertigung für Personen- und Lastwagenverkehr sowie für Strassenkraftfahrzeugverkehr im allgemeinen ausgearbeitet, die der Weltstrassenverkehrskonferenz vom August dieses Jahres vorgelegt werden. Sie sollen das Rückgrat einer internationalen Strassenverkehrsordnung bilden.

Die Bestimmungen über die Zollabfertigung wurden aufgenommen, da man der Ansicht war, es sei von kleinem Nutzen, den Strassenverkehr zu erleichtern, wenn nicht zugleich Zoll- und Grenzformalitäten behandelt werden. Die Vereinbarungen beziehen sich auf fast alle Seiten des Strassenwesens ausgenommen Strassenbau und die europäische Strassenkarte, mit der sich Sonderausschüsse befassen. Unter den Fragen, mit denen sich das allgemeine Übereinkommen und sein Anhang befassen, befinden sich das Vortrittsrecht, die Rechte der Radfahrer, Strassenzeichen- und -signale, Kreuzungen und Gewicht und Grösse der Fahrzeuge.

Der Ausschuss hat darauf verzichtet, Bestimmungen über die Benützung der Strassenseiten aufzustellen. Er stellt lediglich fest, es sei "wünschenswert", dass in allen Ländern dieselbe Regel gelte und dass das Rechtsfahren vorzuziehen sei. Dies war dem starken Widerstand Grossbritanniens zuzuschreiben, dessen Vertreter erklärten, dass die Frage in ihrem Lande gründlich geprüft worden sei und angesichts der nahezu einmütigen Ablehnung einer Änderung durch die britische Öffentlichkeit und die britische Automobilindustrie verneinend beantwortet wurde. Der Wechsel von der linken auf die rechte Strassenseite würde Grossbritannien ungefähr 150 Millionen Pfund Sterling kosten.

Internationale Kommission
zur Erhaltung der Fischbestände
im Nordatlantik

(ITF) Eine Kommission zur Erhaltung der Fischbestände des Nordwestatlantik wird eingesetzt werden, sobald ein Übereinkommen

das am 8. Februar in Washington von zehn Nationen unterzeichnet wurde in Kraft treten wird.

Das Übereinkommen ist das Ergebnis der Internationalen Fischereikonferenz für den Nordwestatlantik, die auf Veranlassung der Vereinigten Staaten am 26. Januar zusammentrat. Unterzeichnet wurde das Übereinkommen von Kanada, Dänemark, Frankreich, Island, Neufundland, Norwegen, Portugal, Spanien, Grossbritannien und den Vereinigten Staaten. Italien war ebenfalls an der Konferenz vertreten, unterzeichnete jedoch das Übereinkommen nicht. Es wird jedoch erwartet, dass Italien später dem Übereinkommen beitreten wird.

Das Übereinkommen wird in Kraft treten, sobald es von vier Unterzeichnerstaaten ratifiziert sein wird.

Die Hauptaufgabe der Kommission wird darin bestehen, wissenschaftliche Auskünfte über Fischereigeiete zum Vorteil aller beteiligten Länder zu sammeln. Sie wird ihren Sitz in Nordamerika haben und wird Angaben für folgende fünf Teile des Nordwestatlantik zusammenstellen: Westküste Grönlands, Neufundland, Labrador, Nova Scotia und Neu England. Sie wird nicht zur Regelung der Fischerei befugt sein, wird jedoch den Regierungen Schritte zur Erhaltung von Fischbeständen empfehlen können.

Bis das Übereinkommen in Kraft tritt, wird Kanada sich mit der Sammlung von einschlägigen Auskünften befassen.

Alle vertretenen Nationen sind an der Erhaltung von Vorkommen von Schellfisch, Heilbutte, Kabeljau und anderer Fische des Nordatlantik interessiert. Einige der Fanggebiete sind so stark erschöpft, dass sie nur einen Bruchteil der früheren Fänge erlauben.

FRANKREICH

Die französische Handelsflotte
beinahe auf Friedensstand

(ITF) Die französische Handelsflotte umfasst gegenwärtig 547 Schiffe mit zusammen 2,3 Mill.

Daneben befinden sich 34 beschädigte Schiffe in Reparatur, während sich in Frankreich und seinen Überseegebieten 675.000 BRT Schiffsraum im Bau befinden.

Die französische Handelsflotte wird damit bald ihren Vorkriegsumfang von 670 Schiffen und 2'735'000 BRT überschreiten.

DEUTSCHLAND

Mehr deutsche Kähne
auf dem Rhein

(ITF) Die Verkehrsabteilung der Kontrollstelle für die Bizone in Frankfurt gab bekannt, dass nahezu 500 Kähne, die vor der Berliner Blockade zum Gebrauch

auf der Elbe bestimmt waren, zum Rhein überführt worden sind. Ursprünglich waren sie für den Verkehr zwischen der britischen Zone und Berlin und zwischen der britischen Zone und der Tschechoslowakei bestimmt.

Die Elbeschifffahrt fast vollständig lahmgelegt.

(ITF) Der Schiffsverkehr auf der Elbe ist nun geringer als je seit dem Beginn der Berliner Blockade.

Nach einer Auskunft des Schiffahrtsamtes in Hamburg beträgt der Durchgangsverkehr über Hamburg nach der Tschechoslowakei und der Sowjetzone nur noch 5% seiner üblichen Stärke. Kähne mit einem Gesamtschiffsraum von 114²000 BRT liegen leer auf der Elbe, obschon viele Kähne zum Rhein und anderen westdeutschen Wasserwegen überführt worden sind.

Elbe-Reeder haben sich an die Behörden in Frankfurt um finanzielle Hilfe gewandt.

GROSSBRITANNIEN

Die Aufgabe des Verkehrsbeirats.

(ITF) An der Eröffnungssitzung des Verkehrsbeirats für Grossbritannien unterstrich der Verkehrsminister die

Bedeutung, die er der Aufgabe des Beirats beimaß, der Britischen Transportkommission die Ansichten der Benutzer zur Kenntnis zu bringen. Über Umfang und Wert der Arbeit, die den Beirat erwartet, kann kein Zweifel bestehen; das Parlament selbst hat ihre Bedeutung anerkannt, indem es im Verkehrsgesetz festlegte, dass der Beirat einen jährlichen Bericht ausarbeiten soll, der beiden Häusern vorgelegt wird. Mit Rücksicht auf die Organisationsschwierigkeiten der Transportkommission wird es einige Zeit dauern, bis diese in umfassender und wirksamer Weise die Fragen, die im Beirat aufgeworfen werden, behandeln und aus dessen Empfehlungen Nutzen ziehen kann. Der Verkehrsminister erklärte, die Einsetzung des Beirats sei ein erster Schritt.

ISRAEL

Ausgezeichnete Hafenvhältnisse in Haifa.

(ITF) Der Hafen von Haifa scheint die Schwierigkeiten, in denen er sich befand, in sehr befriedigender Weise

überwunden zu haben. Die Umschlagsverhältnisse haben sich bedeutend verbessert. Etwa 1200 Hafenarbeiter sind beschäftigt, vorwiegend neue Einwanderer, deren Mangel an Geschick und Ausbildung nun behoben wurde. Ein Vertreter einer britischen Versicherungsgesellschaft, der die örtlichen Verhältnisse gegen Ende letzten Jahres einer Prüfung unterzog, stellte fest, dass der Hafen von Haifa, so wie er heute verwaltet wird, weniger einem Hafen als einem wohlgeordneten Warenlager gleicht. Seine Ordnung ist untadelig. Es besteht nicht der geringste Zweifel, dass die Verwaltung des Hafens nun in tüchtigen Händen liegt.

POLEN

Das Hinterland der polnischen Häfen

(ITF) Im Laufe eines Vortrages vor der Schiffahrtsliga führte der Stellvertreter des polnischen Schiffahrts-

ministers aus, dass als Ergebnis der gemachten Investitionen die polnischen Häfen nun allen Ansprüchen der polnischen Wirtschaft in Bezug auf umzuschlagende Güter genügen. Doch bestehe eine ebenso wichtige Aufgabe darin, dem Seehandel der Tschechoslowakei, Ungarns, Rumäniens, Nordrusslands und des Donaubeckens zu dienen. Das Ziel Polens bestehe darin, einen Knotenpunkt des Verkehrs (Seeverkehrs) in der Ostsee zu schaffen, der die Stellung einnehmen wird, welche

die deutschen Häfen, vor allem Hamburg, innegehabt und ausgenutzt haben, um den Aussenhandel jener Länder zu benachteiligen.

EISENBAHNER

SCHWEIZ

Das Alter der Lokomotivführer der S.B.B.

(ITF) Im November 1948 veröffentlichten die Schweizerischen Bundesbahnen die Ergebnisse einer

Untersuchung über das Alter der Lokomotivführer in gewissen Stichjahren zwischen 1913 und 1948. Gegenwärtig stehen rund 2'000 Lokomotivführer im Dienste der S.B.B. Ihr Durchschnittsalter betrug:

<u>Jahr</u>	<u>Durchschnittsalter</u>
1913	41,05 Jahre
1924	46,19 "
1934	50,15 "
1945	51,78 "
1948	48,90 "

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass das Durchschnittsalter der Lokomotivführer von 1913 bis 1945 ständig gestiegen ist, worauf es zwischen 1945 und 1948 leicht sank; dies ist dem Umstand zuzuschreiben, dass in diesen drei Jahren über 300 junge Führergehilfen zu Führern befördert wurden.

Dieselbe Entwicklung geht aus einem Vergleich der Anzahl der Lokomotivführer bestimmter Altersgruppen in 1913 und 1948 hervor. Im Jahre 1913 gehörten nicht weniger als 70% der Lokomotivführer der Gruppe der 35- bis 45jährigen Führer an; lediglich 8% waren älter als 50 Jahre, nur ein einziger 60 Jahre. Im Jahre 1948 war die Verteilung auf die Altersgruppen viel gleichmässiger, wie aus folgender Aufstellung hervorgeht:

<u>Altersgruppe</u>	<u>%</u>
28 - 40	20
41 - 45	15
46 - 50	19
51 - 55	15
56 - 60	16
61 - 65	15

Gegenwärtig gibt es hiernach ebenso viele Lokomotivführer von 61 bis 65 Jahren wie in den jüngeren Gruppen. Jeder Führer hat heute gute Aussichten, im Dienst zu bleiben, bis er das Alter der Versetzung in den Ruhestand erreicht hat, das auf 65 Jahre festgesetzt ist. Vor dreissig Jahren konnten nur wenige Führer bleiben, wenn sie das Alter von 50 Jahren überschritten.

Der Vergleich zwischen 1913 und 1948 wird dadurch erschwert, dass die S.B.B. im Jahre 1913 ausschliesslich den Dampfbetrieb kannte, während im Jahre 1947 95,5 % der Bruttoverkehrsleistung im Personen- und Güterzugsdienst auf elektrischen Betrieb entfällt. Es besteht kein Zweifel, dass die Arbeit des schweizerischen Dampflokomotivführers, besonders während seiner Jahre als Heizer, sehr hart war, und dass die Arbeit auf dem Führerstand unter den strengen klimatischen Verhältnissen

des alpinen Winters die Leute stark beanspruchte. Die Arbeit eines Führers auf einer elektrischen Lokomotive ist körperlich weniger anstrengend, während die Bedingungen auf dem vollständig abgeschlossenen, geheizten und gelüfteten Führerstand viel besser sind. Auch tragen die breiten Windschutzscheiben der elektrischen Lokomotiven mit ihren geheizten Scheibenwischern und die immer häufigere Verwendung von farbigen Lichtsignalen und automatischer Zugsicherung dazu bei, die Arbeit der Lokomotivführer zu erleichtern, trotz der weitgehenden Einführung des Einmannsystems auf elektrischen Lokomotiven ab 1926.

Die Schweizerischen Bundesbahnen schreiben die Erhöhung des Alters der Lokomotivführer hauptsächlich fünf Ursachen zu, die eng miteinander verknüpft sind:

1. Verkürzung der Arbeitszeit von 11 auf 8 Stunden aufgrund des Arbeitsgesetzes aus dem Jahre 1920.
2. Übergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb.
3. Allgemeine soziale Besserstellung.
4. Allgemein gesündere Lebensweise, was auch in der Erhöhung des Durchschnittsalters der Gesamtbevölkerung zum Ausdruck kommt.
5. Starker Rückgang des Alkoholgenusses.

ARBEITER IM VERKEHRSWESEN

GROSSBRITANNIEN

Lohnzuschlag für Arbeit an Samstagnachmittagen für Londoner Busleute und Strassenbahner

50% an Samstagnachmittagen befasst haben, zu deren Unterstützung die Londoner Busleute und Strassenbahner am 1. Januar in den Ausstand getreten waren, (siehe Presseberichte Nr. 7 und 8 vom 25. Januar und 17. Februar) sprachen diesen am 24. Februar eine Zulage von ungefähr 25% zu. Der Schiedsspruch weist auf die wegen Personalmangel ungenügenden Freizeiten hin und bezeichnet die Regelung als eine vorübergehende Maßnahme, die aufgehoben werden soll, sobald bessere Freizeiten gewährt werden können.

(ITF) Die Schiedsgerichte, welche sich mit der Forderung der britischen Busleute und Strassenbahner auf einen Lohnzuschlag von

Betriebsbesichtigungen des Londoner Verkehrspersonals

besichtigungen ein. Bereits einige Jahre vor dem Kriege und bald nach seinem Ende wurden höhere Beamte zur Besichtigung von Verkehrs- und anderen industriellen Unternehmungen ins Ausland gesandt, vor allem nach den Vereinigten Staaten.

(ITF) Die Londoner Verkehrsverwaltung führte im Januar 1947 ein neues Programm für Betriebs-

Das Programm umfasst Angestellte aller Klassen und Betriebszweige, Männer und Frauen. Ein Ausschuss, dem Vertreter der Verkehrsverwaltung und der Gewerkschaften angehören, nimmt die Auswahl vor, wobei auf Dienstalter und Eignung Rücksicht genommen wird. Die Gruppen umfassen in der Regel zwölf Angestellte. Die Dauer der Besichtigungsreisen schwankt von einem zu fünfzehn Tagen, je nachdem, ob es sich um einen Betrieb in oder in der Nähe Londons oder um eine Reise ins Ausland handelt. Die Besichtigungen haben den Zweck, dem Personal eine allgemeine Einsicht in verwandte Betriebe zu geben. Alle Kosten werden

von der Verkehrsverwaltung getragen; ausserdem erhält jeder Teilnehmer ein Tagegeld.

Im Jahre 1947 wurden dreizehn Besichtigungen vorgenommen, an denen 174 Angestellte teilnahmen. Im darauffolgenden Jahr waren es dreissig Besichtigungen und 367 Angestellte. Auslandsbesuche führten die Teilnehmer nach Schweden, Dänemark, der Schweiz, Holland, Belgien und Frankreich. Auch wurden Betriebe in Schottland, Irland, Wales, Lancashire, Cheshire, Birmingham, Middlesboro', Sheffield, Derby, Bristol, Cambridge und Southampton besucht.

Die Besichtigungen, über welche Berichte erstattet und Vorträge abgehalten werden, tragen zur Belebung der Beziehungen unter dem Personal bei, trotzdem an ihnen nur ein kleiner Teil des gesamten Personals teilnehmen kann. Ausser diesen Besichtigungen fremder Betriebe wurden im Jahre 1948 auch Besuche eigener Dienstzweige, wie Werkstätten, Büros, Elektrizitätswerke usw. vorgenommen. Solche Besuche umfassten 2340 Angestellte aus einer Gesamtzahl von 100'000 Angestellten.

Streik des Verkehrspersonals in Philadelphia

(ITF) Vom 11. bis 21. Februar standen in Philadelphia rund 11'000 Mann der Verkehrsgesellschaft

in Streik. Das Verkehrswesen der Stadt von mehr als drei Millionen Einwohnern war völlig lahmgelegt. Der Streik wurde von der dem C.I.O. angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft durchgeführt, doch beschloss das Verkehrspersonal schliesslich gegen den Rat der Gewerkschaft, zur Arbeit zurückzukehren, nachdem ihm ein Drittel der geforderten Lohnerhöhung angeboten worden war.

Streik der Taxifahrer in San Franzisko.

(ITF) Eine Taxigesellschaft in San Francisco ist auf die Idee gekommen, einer Anzahl ihrer

Chauffeurs Anteilscheine zu verkaufen und dann zu versuchen, diese Fahrer zu Mitbesitzern des Unternehmens zu stempeln und für sie die "Anerkennung als selbständige Gewerbetreibende" zu erwirken. Gegen dieses Vorhaben sind die Taxifahrer in Streik getreten.

Die Gewerkschaft, der die Fahrer angehören, erklärt, dass die Anerkennung der Taxichauffeurs als selbständige Gewerbetreibende und die Möglichkeit ihrer Beschäftigung ausserhalb des Kollektivvertrages alles zunichte machen würde, was die Gewerkschaft an Löhnen, Arbeitszeitregelungen und Arbeitsbedingungen zum Schutze ihrer Mitglieder erkämpft hat. Befürchtet wird auch, dass ein Erfolg der Taxigesellschaft zur Ausbreitung dieser Anstellungsmethoden in anderen Gewerbebezügen führen könne. Jeder beliebige Transportbetrieb könne dann den Lastwagenchauffeurs Anteile verkaufen und diese neuen Gewerbetreibenden könnten dann arbeiten so lange sie oder ihre Brotherren es wünschen zu vorsintfluthlichen Bedingungen unter Missachtung kollektivvertraglicher Bestimmungen über Löhne und alle anderen Arbeitsbedingungen.

HAFENARBEITER

POLEN

Neuer Kollektivvertrag für die polnischen Hafentarbeiter

(ITF) Der polnische Transportarbeiterverband hat eine Reihe von Kollektivverträgen für Hafentarbeiter, Arbeiter in der Fischereiindustrie und Angestellte der

9/

Hafenverwaltungen abgeschlossen. Das Hauptergebnis der neuen Verträge besteht darin, dass die Arbeiter von nun an fest angestellt sind. Die Garantielöhne belaufen sich auf 17'000 bis 19'000 Zloty im Monat.

Überdies kommen die Hafentarbeiter in den Genuss bezahlter Ferien, einer Sozialversicherung, einer Bestattungskasse usw. Hafentarbeiter, die gefährliche Arbeit verrichten, erhalten Sonderzulagen.

(1 £ entspricht zum offiziellen Kurs 400 Zloty, im Handelsverkehr 1'600 Zloty).

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Australien ratifiziert
Seattle-Übereinkommen Nr.76

(ITF) Australien hat als erstes Land das Seeschiffahrts-Übereinkommen Nr.76 der Internationalen

Arbeitsorganisation über Heuern, Arbeitszeiten und Besatzung ratifiziert.

BELGIEN

Einführung der 48-Stundenwoche
beiden Schlepperbesatzungen
in Antwerpen.

(ITF) Der vom Belgischen Transportarbeiterverband angedrohte Streik der Antwerpener Schlepperbesatzungen (siehe Pressebericht

Nr.9 vom 23.März1949) führte zu einem Regierungserlass, der die 48-Stundenwoche vorschreibt. Wo das Dreiwachensystem in Anwendung steht, kann im Höchsthalle 24 Stunden ununterbrochen gearbeitet werden, doch muss darauf eine Ruhezeit von 48 Stunden erfolgen. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit darf in einem Zeitraum von drei Wochen 56 Stunden nicht überschreiten. Überzeit wird über einen Zeitraum von neun Wochen berechnet und muss durch Freizeit in der zehnten Woche wettgemacht werden. Wo das Dreiwachensystem nicht angewendet wird, beträgt die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden (zwischen 8 Uhr und 18 Uhr), die Arbeitswoche 6 Tage. Die Gewerkschaft erklärte sich von dieser Lösung befriedigt.

DEUTSCHLAND

Beschäftigungsstand im
deutschen Seehandel

(ITF) Einer Verlautbarung zufolge waren Ende September 1948 in der deutschen Handelsschiffahrt und Hoch-

seefischerei rund 11'800 Seeleute beschäftigt, von denen auf Reeder-schiffe 4102, auf Küstenmotorsegler 3297, auf die Hochseefischerei 3013 und auf die Heringfischerei 1383 Personen entfielen. Weitere rund 10'000 Personen waren zum selben Zeitpunkt in der kleinen Kutter- und Küstenfischerei tätig.

GROSSBRITANNIEN

Höhere Unterstützungen und
bessere Urlaubsbedingungen
für britische Seeleute

(ITF) An den Sitzungen des paritätischen Schiffahrtsausschusses wurden Verbesserungen der Personalordnung der Handelsschiffahrt (betreffend das

ständige Arbeitsverhältnis der Seeleute) und der Urlaubsbestimmungen vereinbart. Nach der Personalordnung werden wöchentliche Zuschläge zur Arbeitslosenunterstützung ausgerichtet. Die Zuschläge sind entsprechend den Heuern auf See verschieden. Nach der neuen Vereinbarung erhöht sich

die wöchentliche Zulage von £ 1 auf £ 1.10 s., von £ 1.15 s. auf £ 2 und von £ 2.10 s auf £ 2.15 s. Überdies wurde vereinbart, die Zulage auch an Empfänger von Unfallgeld auszurichten. Was den jährlichen Urlaub anbetrifft, so wird zwischen dem Urlaub eines Seemanns der einen Heuervertrag für zwei Jahre unterzeichnet hat und demjenigen eines Seemanns ohne festes Anstellungsverhältnis unterschieden. Nach der neuen Vereinbarung hat jedoch der nicht in festem Anstellungsverhältnis stehende Seemann Anspruch auf denselben Urlaub wie der Seemann mit langfristigem Heuervertrag, wenn er 12 Monate lang ununterbrochen im Dienste desselben Reeders gestanden hat. Ab 1948 geleisteter Schiffsdienst zählt als Dienst in diesem Sinne.

Kürzere Arbeitswoche für die Schlepperbesatzungen auf der Themse

(ITF) Die Vertreter der 350 Schlepperleute, die am 23. Januar für fünf Tage in den Ausstand traten, um kürzere Arbeitszeiten und bessere Arbeitsbedi-

gungen zu erreichen, nahmen am 20. Februar den Vermittlungsvorschlag der Reedereien, die normale Arbeitswoche von 60 auf 54 Stunden zu kürzen, an. Die Forderung auf eine Mindestarbeitswoche von 48 Stunden mit einem Maximum von 72 Arbeitsstunden wurde von den Arbeitgebern als im Zeitpunkt wegen den Anforderungen des Londoner Hafenbetriebes nicht durchführbar bezeichnet. Die durchschnittliche Arbeitswoche beträgt 48 Stunden.

Die Reeder versprachen, einen Plan auszuarbeiten, nach welchem Ablösungen eingesetzt werden sollen, wenn eine Besatzung ohne Unterbrechung 36 Stunden Dienst geleistet hat.

JAPAN

Gegen die Unterstellung der japanischen Seeleute unter das Beamtenrecht

(ITF) Der Zentralausschuss für Arbeitskonflikte des japanischen Seeleuterverbandes wies unlängst alle Ortsgruppen an, sich auf einen ausgedehnten Kampf gegen die Politik niedriger Heuern der Regierung vorzubereiten. Diese Politik habe sich im Entscheid gezeigt, die Seeleute im Dienste des Regierungsamtes für Handelsschiffahrt als öffentliche Angestellte im Sinne/Gesetzes über die öffentlichen Dienste zu behandeln.

des

ARBEITER IN DER ZIVILEN LUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Bessere Löhne und Arbeitsbedingungen für Stewarde im Dienste der drei britischen Luftfahrtgesellschaften

(ITF) Ein neues Abkommen über Löhne und Arbeitsverhältnisse der Stewarde und Stewardessen im Dienste der British Overseas Airways Corporation, der British European Airways Corporation und der British South American Airways Corporation wurde unlängst durch den Paritätischen Ausschuss für zivilen Luftverkehr bekanntgegeben.

Airways Corporation, der British European Airways Corporation und der British South American Airways Corporation wurde unlängst durch den Paritätischen Ausschuss für zivilen Luftverkehr bekanntgegeben.

Die Löhne liegen zwischen £ 3.10 s die Woche, zusätzlich £ 1 Fluggeld für siebzehnjährige Lehrlinge und £ 8.10 s die Woche zusätzlich £ 2.10 s die Woche Fluggeld und £ 2.10 s die Woche für Flüge über dem Nordatlantik für Oberstewards. Der Lohn für Stewards zweiter Klasse beträgt zu Beginn £ 5.10 s und steigt auf £ 6.10 s, für Stewards erster Klasse £ 6.10 s und steigt auf £ 7.10 s. Daneben gibt es Tagelöhner für Auslandsflüge.

Für in Europa stationiertes Personal gelten dieselben Urlaubsbestimmungen wie für dasjenige in England, doch steigt die Dauer des Urlaubes von einem Zwölftel der Dienstzeit für Personal in Kanada, Neufundland und den Vereinigten Staaten auf ein Fünftel der Dienstzeit für in Mittel- und Westafrika stationiertes Personal. Auch gibt es nach Dienstzeit und -ort abgestufte Zahlungen im Fall der Erkrankung oder Arbeitsunfähigkeit.

-.-.-.-

Gegen die Unterstellung der japanischen Seeleute unter das Beamtenrecht

dehnten Kampf gegen die Politik niedriger Hauern der Regierung vorzubereiten. Diese Politik habe sich im Entscheid gezeigt, die Seeleute im Dienste des Regierungsamtes für Handelsschiffahrt als öffentliche Angestellte im Sinne/Gesetzes über die öffentlichen Dienste zu behandeln.

(ITF) Der Zentralausschuss für Arbeitskonflikte des japanischen Seeleuteverbandes wies unlängst alle Ortsgruppen an, sich auf einen ausgedehnten Kampf gegen die Politik niedriger Hauern der Regierung vorzubereiten.

ARBEITER IN DER ZIVILEN LUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Bessere Löhne und Arbeitsbedingungen für Stewards im Dienste der drei britischen Luftfahrtgesellschaften

Airways Corporation, der British European Airways Corporation und der British South American Airways Corporation wurde unlängst durch den Paritätischen Ausschuss für zivilen Luftverkehr bekanntgegeben.

(ITF) Ein neues Abkommen über Löhne und Arbeitsverhältnisse der Stewards und Stewardessen im Dienste der British Overseas Airways Corporation wurde unlängst durch den Paritätischen Ausschuss für zivilen Luftverkehr bekanntgegeben.

Die Löhne liegen zwischen £ 3.10 s die Woche, zusätzlich £ 1 Fluggeld für siebzehnjährige Lehrlinge und £ 8.10 s die Woche zusätzlich £ 2.10 s die Woche Fluggeld und £ 2.10 s die Woche für Flüge über dem Nordatlantik für Oberstewards. Der Lohn für Stewards zweiter Klasse beträgt zu Beginn £ 5.10 s und steigt auf £ 6.10 s, für Stewards erster Klasse £ 6.10 s und steigt auf £ 7.10 s. Daneben gibt es Tagelöhner für Auslandsflüge.