



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. 15

22. Juni 1949

Der "Pressebericht" der I.T.F. ist eine Übersicht von Ereignissen, die die Interessen der Transportarbeiter und der Transportindustrie berühren und will den Transportarbeitern, ihren Gewerkschaften und Gewerkschaftszeitungen dienen.

Zwar wird angemessene Sorgfalt auf Wahrheitstreue verwendet, doch übernimmt die I.T.F. nur für Meldungen über ihre eigene Tätigkeit und diejenige der angeschlossenen Verbände die Verantwortung. Im Pressebericht veröffentlichte Artikel entsprechen nicht notwendigerweise den Auffassungen der I.T.F.

AUS DER I.T.F.

Das Kartell der norwegischen Transportarbeiter.

(ITF) Ein interessanter Wesenszug der der I.T.F. angeschlossenen norwegischen Verbände ist

ihr System interner Zusammenarbeit. Sieben Verbände der Transportarbeiter auf Land und See haben sich zusammengetan und ein Kartell gegründet; Sechs von ihnen gehören der I.T.F. an; der siebente ist der Norwegische Lotsenverband.

Bei diesem Kartell handelt es sich nicht etwa um etwas Neues; es bestand schon vor dem zweiten Weltkrieg. Während der deutschen Besetzung war es allerdings gezwungen, seine Tätigkeit einzustellen, doch sah es der März 1947 wieder an der Arbeit. Das "Hauptkartell" hat seinen Sitz in Oslo und in jeder grösseren Stadt in Norwegen gibt es ein lokales Kartell in dem alle Ortsgruppen der sieben Verbände zusammenarbeiten.

Der Vorstand besteht aus je zwei Mitgliedern aus jedem angeschlossenen Verband und einem Vertreter des Norwegischen Gewerkschaftsbundes. Er prüft Gewerkschaftsfragen vom nationalen oder internationalen Gesichtspunkt aus und behandelt insbesondere Angelegenheiten, die ihm von der I.T.F. unterbreitet werden oder dieser vorgelegt werden können. Über seine wirksame Durchführung seiner Arbeit auf demokratischer Grundlage führte der Vorstand in seinem Bericht aus, dass "eine wirksame Arbeit in den Transportarbeiterverbänden eine enge Zusammenarbeit zwischen Ortsgruppen und Kartellvorstand voraussetzt.

Die Tagesordnung der letzten Sitzung, die am 2. März 1949 stattfand, gibt einen Einblick in die Vielfalt der Gegenstände, mit denen sich der Kartellvorstand befasst: Der norwegische Beitrag zum Marshallplan, Löhne und gewerkschaftliche Organisation in der Küstenschifffahrt, Boykott von Schiffen unter panamischer Flagge, Bezirkstransportausschüsse, Ruhegehälter der Arbeiter auf Transportschiffen usw.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN.

INTERNATIONAL

Die Welthandelsflotte 1948 und 1939.

(ITF) Die Statistiken von Lloyd Register zeigen einen Weltschiffsraum von 81'074'188 BRT

(einschliesslich 11,5 Millionen BRT der Reserveflotte der U.S.A.) am 30. Juni 1948, verglichen mit 69'439'659 BRT am 30. Juni 1939. Der Zuwachs beträgt 11'634'529 BRT.

Länder, die verglichen mit 1939 einen beträchtlichen Zuwachs an Schiffsraum aufweisen, sind: Vereinigte Staaten, 17'598'959 BRT; Panama 2'003'541 BRT; Russland 791'646 BRT; Kanada 788'819 BRT; China 550'682 BRT; Schweden 392'851 BRT; Argentinien 389'382 BRT; Spanien 241'369 BRT; Honduras 240'285 BRT; Da es sehr schwierig ist, über Sowjetrussland genaue Auskünfte zu erhalten, mag es wohl sein, dass die Angaben über den Schiffsraum dieses Landes nicht den Tatsachen entsprechen.

Die stärksten Rückgänge, die vor allem dem Kriege zuzuschreiben sind, sind folgende: Japan 4'606'285 BRT; Deutschland 4'061'213 BRT; Italien 1'339'386 BRT; Norwegen 572'898 BRT; Griechenland 494'505 BRT; Honkong 237'477 BRT; Holland 230'753 BRT; Jugoslawien 208'796 BRT.

Anwachsen der Handelsflotte der am Marshallplan teilnehmenden Länder.

(ITF) Die Handelsflotte der Marshallplanländer haben sich weitgehend von ihren Kriegsverlusten erholt. Bei Abschluss

des gegenwärtigen Schiffbauprogramme wird der Gesamtschiffsraum der Marshallplanländer die entsprechende Zahl von 1939 um 5 Mill. BRT übersteigen. Diese Angaben sind in einem Bericht des amerikanischen Reederverbandes vom 14. März enthalten. Nach demselben Bericht besaßen die Marshallplanländer im September 1939 46'503'300 BRT Schiffsraum, im Juni 1948 jedoch 43'537'100 BRT, dazu 8'160'000 BRT, die in Auftrag gegeben wurden oder sich im Bau befinden. Das Total beträgt somit 51'697'100 BRT oder 5'193'800 BRT mehr als im September 1939.

E.C.A.-Frachten und die amerikanische Schifffahrt.

(ITF) Das Komitee für auswärtige Angelegenheiten des amerikanischen Repräsentanten-

hauses hat beschlossen, Herrn Hoffman, dem Verwalter des Marshallplanes, in der Bestimmung des Anteils der amerikanischen Schifffahrt an den E.C.A.-Frachten freie Hand zu lassen. 3/-

Das Komitee, das sich mit Massnahmen zur Förderung des Marshallplanes befasst, hat nichtsdestoweniger die Marshallplanverwaltung angewiesen, ungefähr 50% der E.C.A.-Frachten amerikanischen Schiffen zuzuweisen, wie dies bisher der Fall war, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass der Unterschied zwischen den Frachtsätzen der amerikanischen und ausländischen Schiffe "vernünftig" bleibt.

Diese Forderung des Komitees für auswärtige Angelegenheiten ist in einem Mitteilungsblatt des staatlichen Nachrichtendienstes enthalten, das sich mit den Anträgen auf Abänderung des E.R.P.-Gesetzes befasst, die im Senat eingereicht wurden.

Das Mitteilungsblatt führt weiter aus, dass vorgeschlagen wurde, um der Verwirrung ein Ende zu setzen, die Bestimmung des E.C.A.-Gesetzes abzuändern, die festlegt, dass 50% der E.C.A.-Frachten, die aus den Vereinigten Staaten stammen, in Schiffen unter der Flagge der U.S.A. befördert werden müssen, wenn diese zu "Marktpreisen" zur Verfügung stehen. "Marktpreise" soll nach diesem Vorschlag durch "Marktpreise für Schiffe unter der Flagge der U.S.A." ersetzt werden.

Das staatliche britische Transportwesen in der Darstellung der privaten Transportunternehmer der U.S.A.

(ITF) Der amerikanische Verband der Transportunternehmer malte seinen Lesern unlängst ein düsteres Bild der britischen Verstaatlichungs-

politik im Transportwesen aus.
Wir zitieren:

"Das grosse Abenteuer!" Erinnern Sie sich an unsere Geschichte über "das grosse Abenteuer", wie sie es in England nannten? Kohlengruben und Eisenbahnen, ja sogar die Ärzte arbeiten für die Regierung? Hier sind ein paar weitere Einzelheiten:

Strassentransportwesen: Nun hat die Regierung 171 Strassentransportunternehmungen mit 10'000 Fahrzeugen erworben. Und sie ist hinter weiteren 3'000 Unternehmungen her.

Arbeiter: Wenn die 1'500'000 Arbeiter auf Eisenbahnen, im Strassentransportwesen, auf Bussen, Kanälen, Strassenbahnen, in Häfen und Warenhäusern -- ja sogar die Angestellten von 70 Hotels -- alle für die Regierung arbeiten -- werden sie wohl einen Eid leisten müssen, nicht gegen die Regierung zu streiken?

Vorschriften: Ein Amt sagt Ihnen, was Sie essen müssen, ein anderes bestimmt über Ihre Kleidung, ein drittes bestimmt, ob und wohin Sie einen Kraftwagen lenken dürfen, wieder ein anderes schreibt vor, wer ein Schwein töten darf -- um nur einige der 25'000 Vorschriften zu nennen, die das englische Leben einengen.

Was geschehen könnte: Ein englischer Freund schreibt uns aus London: "Vielleicht könnte dies auch in den Vereinigten Staaten geschehen, doch kann es verhindert werden, wenn diejenigen, die sich mit Transportpolitik befassen, sich zusammen tun und den brudermörderischen Kampf aufgeben."

Der Schreiber kennt offenbar England nicht, und sein "englischer Freund" scheint anzunehmen, dass Uneinigkeit zwischen "denjenigen, die sich mit Transportpolitik befassen," für das Bestehen des Ernährungsministeriums verantwortlich ist.

Man wundert sich sogar, ob der Schreiberling des amerikanischen Verbandes der Transportunternehmer die Vereinigten Staaten kennt, denn dort geschah vor nicht langer Zeit folgendes:

Bergarbeiter und Eisenbahner lagen mit ihren Brotherrn über Lohnfragen im Streit, und als alle anderen Mittel der Überzeugung die Arbeitgeber nicht zum Nachgeben veranlassen konnten, beschlossen die Bergleute und Eisenbahner, in den Ausstand zu treten. Daraufhin griff die Regierung ein und "beschlagnahmte" Bergwerke und Bahnen, und stürzte sich damit in das "grosse Abenteuer", "Bergwerke und Bahnen für die Regierung arbeiten zu lassen". Darauf wandte sie ein einzigartiges Stück Gesetzgebung einer freien Wirtschaft an, dem in Grossbritannien und den anderen Ländern mit staatlichen Bergwerken und Bahnen nichts zur Seite gestellt werden kann, nämlich das Gesetz, das die Gerichte der U.S.A. ermächtigt, den Gewerkschaften und Gewerkschaftsführern das Ausrufen von Streiken zu untersagen. Eine solche Einengung gibt es im "englischen Leben" nicht, auch könnte ein britisches Gericht mit einer Gewerkschaft und ihrem Leiter nicht so umspringen, wie ein amerikanisches Gericht mit dem amerikanischen Bergleuteverband und seinem Leiter John L. Lewis, denen sie Bussen auferlegten, die sich auf Millionen von Dollars beliefen.

SEELEUTE

Der Seeleuteverband in den Vereinigten Staaten beschliesst den I.T.F.-Boykott gegen Flaggenwechsel zu unterstützen.

(ITF) An der vierten Landestagung des Internationalen Seeleuteverbandes von Nordamerika, (S.I.U.), einem Mitgliedverband der I.T.F.,

wurde einstimmig ein Beschluss gefasst, der die Entschliessung des Osloer Kongresses der I.T.F. vom Juli 1948 über die Flaggenwechsel bestätigt. Diese Landestagung fand gegen Ende März in Baltimore statt. Herr J.H. Oldenbroek, Generalsekretär der I.T.F., und Herr W.J. Dorchain, Vertreter der I.T.F. in New York nahmen daran teil. Beide nahmen auch aktiv An-

teil an der besonderen Sitzung des Landesvorstandes, die der Tagung vorausging. Am 5. April fand alsdann am Sitz des kanadamerikanischen Dockerverbandes I.L.A. in New York eine Tagung der Seeleute- und Hafentarbeitersektion der A.F. of L. (A.F. of L. Maritime Trades Department) statt.

An dieser Tagung wurde ein ähnlicher Beschluss gefasst wie in Baltimore und ein Amerikanisches Boykottkomitee gebildet, womit die aktive Teilnahme verschiedener Seeleute- und Hafentarbeiterverbände der A.F. of L. gesichert ist. Dieses Boykottkomitee besteht aus den Herren Joseph P. Ryan (I.L.A.), Vorsitzender, John W. Owens, (I.L.A.), Sekretär, Paul Hall und Morris Weisberger, (S.I.U.), Kapitän C.T. Atkins (Landesverband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen) und Fred Howe (Verband der Funkoffiziere) Dieses amerikanische Boykottkomitee wird mit den Vertretern europäischer, der I.T.F. angeschlossener Seeleuteverbände in den Vereinigten Staaten zusammenarbeiten.

Das Internationale Arbeitsamt unternimmt eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen auf panamischen Schiffen.

(ITF) Der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation hat aus seiner Mitte einen Ausschuss bestimmt, der eine Untersuchung

der Arbeitsbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter panamischer Flagge durchführen wird. Der Ausschuss setzt sich zusammen aus den Herren Vos (Belgien) als Vertreter der Regierungen, Fennema (Holland) als Vertreter der Arbeitgebergruppe, und Dalgleish (Grossbritannien) als Vertreter der Arbeitergruppe. Der Ausschuss wurde auf Ansuchen der Regierung Panamas eingesetzt, das durch die Vorwürfe, welche die I.T.F. an die panamische Handelsflotte gerichtet hat, veranlasst wurde.

Nur ein Drittel der griechischen Handelsflotte führt die griechische Flagge.

(ITF) Aus einer Gesamtzahl von 835 Schiffen oder einem Schiffsraum von 4'400'000 BRT stehen nur 305 Schiffe oder 1'300'000

BRT unter griechischer Flagge. Viele griechische Reeder drücken sich dadurch von ihrer Pflicht, in Griechenland Steuern zu zahlen.

Für viele Schiffe unter griechischer Flagge hatten die griechischen Reeder keine andere Wahl, da 43 solcher Schiffe in der Küstenschifffahrt verwendet werden und es sich bei den übrigen um Schiffe handelt, die von der U.S.A. unter der Bedingung geliefert worden sind, dass sie die Flagge ihres eigenen Landes führen. Es wird nun berichtet, dass die Absicht besteht, griechische Schiffe die abessinische Flagge führen zu lassen, und dass der abessinische Kaiser den griechischen Reedern erlaubt hat, in Abessinien eine Bank zu gründen.

DÄNEMARK

Erfolgreicher Abschluss der Verhandlungen um einen neuen Kollektivvertrag.

(ITF) Die Verhandlungen zwischen dem Dänischen Seeleuteverband und dem Dänischen Schiffsheizerverband einerseits und den

Reedern andererseits, die am 26. Januar eingeleitet worden waren, sind nun durch allseitige Zustimmung zu den Vorschlägen des Regierungsvermittlers abgeschlossen worden.

Die Verhandlungen begannen, nachdem die beiden Verbände gemeinsame Vorschläge zur Abänderung des laufenden Kollektivvertrages vorgebracht hatten, die u.a. eine Erhöhung des Grundlohnes und die Überzeidlöhne betrafen.

Anfänglich sah es aus, als ob die Verhandlungen zum Misserfolg verurteilt waren und wirklich brachen sie einmal vollständig zusammen. Alsdann führten die beiden Verbände unter ihren Mitgliedern eine Abstimmung durch und drohten daraufhin auf den 8. März einen Streik an.

Die Verhandlungen wurden jedoch am 27. Februar wieder aufgenommen und bis zum 4. März ohne sichtbaren Erfolg fortgesetzt. An diesem Tage griff der Vermittler ein und legte seine eigenen Vorschläge zur Beilegung des Konflikts vor. Diese Vorschläge wurden auf dem Abstimmungswege angenommen und am 9. März ein neuer Kollektivvertrag unterzeichnet, der rückwirkend auf den 1. März in Kraft trat.

Die Vermittlungsvorschläge umfassten eine direkte Lohnerhöhung von 15 dänischen Kronen im Monat für Bootsleute, Schiffszimmerleute, Pumpenleute und Vollmatrosen, von 8 Kronen für gewöhnliche Seeleute und von 4 Kronen für Jugendliche.

Dies sind die neuen Monatslöhne (einschliesslich Teuerungszulage und Kriegsrisikoprämie von 100 Kronen monatlich, die bis zum 1. März 1950 weiter bezahlt wird:)

Bootsleute, Zimmerleute nach einem Jahr Schiffsdienst und Pumpenleute =	D.Kr. 586.00
<u>Zimmerleute mit weniger als einem Jahr Schiffsdienst =</u>	D.Kr. 571.00
Vollmatrosen =	D.Kr. 574,50
Gewöhnliche Seeleute =	D.Kr. 468.50
Jugendliche=	D.Kr. 245.00

Tankerbesatzungen erhalten für das Reinigen der Behälter eine Sonderzulage von 0.75 Kronen in der Stunde, die zur bisherigen Zulage für Dienst auf Tankschiffen von 30 Kronen im Monat hinzugerechnet wird.

Die Zulage für Bettwäsche wurde um 2.00 Kronen erhöht und beläuft sich nun zusammen mit der Teuerungszulage auf 23.85 Kronen.

Die Überzeitenentschädigung wird um 0.04 Kronen je halbe Stunde erhöht - für alle Dienstgrade mit Ausnahme der gewöhnlichen Seeleute und Jugendlichen. Jene erhalten eine Erhöhung von 0.03 Kronen.

Die Entschädigung für Sonntags- und Feiertagsarbeit wurde um 0.06 Kronen je halbe Stunde erhöht, ausgenommen für gewöhnliche Seeleute und Jugendliche, für die die Erhöhung 0.04 Kronen beträgt.

FINNLAND

Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages für die Seeleute.

(ITF) Nach der erfolgreichen Beilegung des Konfliktes zwischen den finnischen Seeleuten und den Reedern (siehe Presse-

bericht Nr.12 vom 14. April) wurde nun ein neuer Kollektivvertrag für die Mannschaften der Schiffe auf Auslandsfahrt unterzeichnet. Die Heuern wurden um durchschnittlich 10% erhöht, doch bleiben verschiedene Zulagen, ausgenommen diejenigen, die mit dem Grundlohn direkt verknüpft sind, und die mit diesem erhöht wurden, unverändert.

Ab 1. April wird die Arbeitszeit derjenigen entsprechen, die in Schweden durch das neue Gesetz über die Arbeitszeit zur See eingeführt wurde. In Küsten- und Binnenschifffahrt gelten jedoch weiterhin 8 Arbeitsstunden innerhalb einer Zeitspanne von 24 Stunden. Sonntags- und Feiertagsarbeit wird jedoch doppelt entlohnt werden. Da in Finnland die Monate April, Mai und Juni je sechs offizielle Feiertage aufweisen, entsteht für die in diesen Monaten zur See fahrenden Seeleute und insbesondere für die in der Verpflegungsabteilung Beschäftigten ein Anrecht auf entsprechende freie Tage, die ihnen entweder im Hafen oder anschliessend an den Urlaub gewährt oder aber als Urlaubszeit in bar entschädigt werden. Dieser Kollektivvertrag gilt für das ganze Jahr 1949.

Ein Gesetz, mit dem sich gegenwärtig der finnische Reichstag befasst, sieht den Achtstundentag für alle Seeleute auf allen Schiffen ohne Rücksicht auf deren Verwendung vor, sowie die Entschädigung aller Feiertagsarbeit.

DÄNEMARK

Neuer Kollektivvertrag für die Seeleute.

Der neue Kollektivvertrag für die Heizer umfasst folgende Bestimmungen:

Die Grundheuern der Donkeyleute, Motorleute und Heizer werden im Monat um 15 D.Kr. erhöht, diejenigen der Kohlentrimmer um 12 Kr. Für das Reinigen von Tanks innerhalb der normalen

Arbeitszeit wird eine Zulage bezahlt, die der Hälfte der Zulage für Überzeit entspricht. Wird diese Arbeit ausserhalb der eigentlichen Arbeitszeit geleistet, so wird diese Zulage zur Überzeitzulage hinzugerechnet. Hat ein Heizer während der normalen Arbeitszeit die Arbeit des Schmierers zu verrichten, so erhält er eine monatliche Zulage von 25 Kr.

Die Zulage für Bettwäsche wurde um 2 Kr. monatlich erhöht. Dasselbe gilt für die Sonderentschädigung für das Ausräumen der Asche, die nun 32 Kronen monatlich beträgt.

Für Donkeyleute wurde eine Sonderzulage eingeführt, die nach einem Jahr Dienst 20 Kronen monatlich beträgt und auf 70 Kronen nach 10 Dienstjahren ansteigt.

Die Arbeitszeit liegt zwischen 6 und 18 Uhr. Wachen dauern 4 Stunden und sind gefolgt von 8 freien Stunden. Sonntags- und Feiertagsarbeit zwischen 9 und 18 Uhr wird zu Überstundensätzen entlohnt.

Die Kriegerisikoprämie wurde auch für diese Seeleute beibehalten, sodass sich folgende neue Monatsheuern ergeben:

Donkeyleute	566.61 Kr.
Heizer	555.11 Kr.
Kohlentrimmer	486,11 Kr.

Dazu kommen allenfalls obige Zulagen.

VEREINIGTE STAATEN

Kapitäne und Lotsen fordern Heizererhöhungen. (ITF) Ein Arbeitskonflikt, der zwischen den Dampfschiff-Reedereien der Atlantik und Golfküste und dem der I.T.F. angeschlossenen Verband der Kapitäne Steuerleute und Lotsen ausbrach, wurde an ein Schiedsgericht verwiesen.

Der Arbeitskonflikt hat seine Ursache in einer auf Anlass der Gewerkschaften unternommenen Überprüfung der Heuern und dreht sich um eine Erhöhung der Heuern um 1,56% wegen gestiegener Lebenskosten. Eine solche Erhöhung wurde im Dezember 1948 vom Reederausschuss Drei dem C.I.O. angeschlossenen Seeleuteverbände gewährt. Damals wurde auch dem Verband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen dieselbe Erhöhung anstelle einer Neuordnung der Heuern angeboten. Der Verband lehnte das Angebot jedoch ab. Bei den gegenwärtigen Besprechungen boten die Reeder wiederum 1,56% an, doch fordert der Verband neben anderen Zulagen, dass diese Neuregelung rückwirkend auf den 15. Dezember in Kraft treten soll.

Streikdrohung der Maschinisten
der Handelsflotte der U.S.A.

sie gleichstellen soll mit den Maschinisten an der Golf- und Atlantikküste, hat um die Bewilligung zur Durchführung eines Streiks nachgesucht, der am 15. Juni beginnen soll, falls die Forderungen nicht erfüllt werden. Diese umfassen eine allgemeine Heuererhöhung von 1,56% rückwirkend auf den 16. Dez. 1948, an welchem Zeitpunkt den Maschinisten an der Ostküste dieselbe Erhöhung gewährt wurde, sowie eine Erhöhung des Überstunden-satzes um 4 Cent in der Stunde, ein Zuschlag von 3 Cent in der Stunde für Nachtarbeit und 1.10 \$ für nicht wachegehende Offiziere.

Streckenunterhaltungs-
arbeiten auf den Bahnen
Westeuropas.

im Herbst 1948 für kurze Zeit der Marshallplanverwaltung als Berater für Eisenbahnfragen angehörte, "die europäischen Bahnen könnten die Lebensdauer ihrer Schienen stark erhöhen, wenn sie die amerikanische Methode anwenden würden, die Schienenenden zusammenzuschweißen und die Stossschwellen besser mit Schotter zu unterbauen. Ein Besuch der U.S.A. durch europäische Bahnunterhaltungs-Ingenieure mit offenem Sinn würde sich gewiss als sehr instruktiv und nützlich erweisen."

Einschränkung des Strassenver-
kehrs zwischen der Tschecho-
slowakei und Westeuropa.

serhalb des eisernen Vorhanges, nämlich mit dem von den Amerikanern besetzten Bayern. Der Grenzposten an dieser Strasse ist der einzige zwischen der Tschechoslowakei und Bayern. Die internationalen Strassentransporte, die vorher die Grenze bei Rozvadov überschritten, müssen nun nach Süden umgelenkt werden, was ihren Weg um 100 km verlängert. Dies gilt für alle Frachtdienste, sowohl diejenigen der Tschechoslowakei als auch diejenigen der Länder Westeuropas.

Andererseits hat die Tschechei 13 Grenzposten im Verkehr mit Polen, sieben mit Ungarn, fünf mit der russischen Zone Österreichs und zwei für den Verkehr durch das ebenfalls von den Russen besetzte Sachsen.

Transportschwierigkeiten im
Verkehr mit der Ostzone
Deutschlands.

und der Ostzone abgeschlossenes Handelsabkommen gegenwärtig wegen Transportschwierigkeiten nicht durchgeführt werden. Bestenfalls

(ITF) Der Maschinistenverband der U.S.A., der fürs eine Mitglieder an der pazifischen Küste eine Lohnerhöhung fordert, die

(ITF) In einem Vortrag vor dem New Yorker Eisenbahnclub erklärte Herr William White, Präsident der Lackawanna-Eisenbahn, der

(ITF) Die Tschechoslowakei besitzt nur noch eine einzige Strasse zweiter Klasse als Verbindung mit Nachbarländern aus-

(ITF) Nach einer Erklärung des Leiters der Schweizerischen Handelsdelegation kann ein unlängst zwischen der Schweiz

können kleine Warenmengen auf dem Luftwege nach der Schweiz gesandt werden.

Die Umschlagstätigkeit der europäischen Nordseehäfen im Jahre 1948, verglichen mit 1938.

Amsterdam auf 89%, Antwerpen 77%, Hamburg 31%, Bremen 67% und Emden 45%.

(ITF) Nach offiziellen Statistiken belief sich der Umschlag in Rotterdam 1948 auf 30% seines Umfanges 1938, in

Umschlagsleistungen der polnischen Häfen 1948.

im Vorjahr. 1'200'000 t. Güter von oder nach der Tschechoslowakei gingen durch polnische Häfen. Ein Fünftel davon wurde in Stettin, vier Fünftel in Danzig und Gdynia umgeladen.

(ITF) 1948 wurden in Stettin 3'140'000 t Güter umgeschlagen, d.h. viermal so viel wie

Bau eines Kanals zwischen Ostsee und dem Schwarzen Meer.

und Donau beginnen, der die Ostsee mit dem Schwarzen Meer verbinden soll. Der Kanal, den Schiffe bis zu 1000 BRT werden befahren können, wird den Seeweg zwischen Ostsee und Schwarzem Meer bedeutend verkürzen.

(ITF) Polnische Ingenieure werden diesen Frühling mit dem Bau eines Kanals zwischen Oder

Ungefähr 45 km des neuen Kanals werden auf polnischem Gebiet zu liegen kommen, dann wird der Kanal am Fusse des Sudetengebirges in die Tschechoslowakei eintreten, in südwestlicher Richtung durch die Tschechoslowakei nach Österreich führen und östlich Wien in die Donau einmünden. Der grösste Teil der Baukosten wird von Polen und der Tschechoslowakei getragen.

FRANKREICH

Plan einer französischen Erdölleitung von der Nationalversammlung.

(ITF) Ein Gesetz, das den Bau einer Erdölleitung zwischen Le Havre und Paris vorsieht, wurde der französischen Na-

tionalversammlung in den ersten Märztagen von der Regierung vorgelegt. Die Erdölleitung soll von einem gemischten Unternehmen, der Société des Transports Pétroliers par Pipe-Line, gebaut und betrieben werden, an der sich die Regierung mit 30% des Aktien-Kapitals beteiligen wird. Unter den übrigen Teilhabern werden sich auch die Cie. Francaise de Raffinage und andere Unternehmungen befinden, an denen die Regierung beteiligt ist, sodass praktisch 51 bis 55 v.H. des Kapitals kontrollieren und im Verwaltungsrat über eine Mehrheit verfügen wird. Überdies werden zwei Regierungsvertreter allen Sitzungen des Verwaltungsrates beiwohnen und das Recht haben, allen Beschlüssen, die mit der Erdölpolitik der Regierung in Widerspruch stehen, ihr Veto entgegenzusetzen.

Die Leitung wird jährlich eine Flüssigkeitsmenge von 1'500'000 t befördern können und ausschliesslich zum Transport von Benzin und Gasöl dienen. Heizöl und andere Erdölprodukte werden weiterhin auf Wasserweg, Schiene und Strasse nach Paris befördert werden. Die zur Verfügung stehenden Transportmittel werden jedoch zukünftigen Anforderungen nicht genügen, weshalb die Regierung hofft, dass insbesondere Tank-schiffe weiterhin voll eingesetzt werden.

NIEDERLANDE

Zahl der Motorfahrzeuge in den Niederlanden.

(ITF) Nach unlängst veröffentlichten Angaben gibt es gegenwärtig in den Niederlanden 83'000 Personenkraftwagen, verglichen mit

140'000 1940 und nahezu 5'000 Busse, einige Hunderte mehr als vor dem Kriege. Die Zahl der Lastwagen beläuft sich auf 71'000, 15'000 mehr als in der Vorkriegszeit.

JUGOSLAWIEN

Erhöhung der Fahr- kartenpreise.

(ITF) Die Fahrkartenpreise sind auf den jugoslawischen Staatsbahnen ab 1. März um 100% erhöht

worden.

Diese Erhöhung gilt für Personen, die zu ausschliesslich privaten Zwecken reisen, während Heeresangehörige, Arbeiter und Angestellte, Mitglieder der bäuerlichen Genossenschaften und ihre Familienangehörigen auf der Reise zur oder von der Arbeit oder in die Sommerferien oder bei Krankheitsurlaub auf die neuen Preise eine Ermässigung von 75% geniessen.

Dieselbe Ermässigung wird auch Gruppen von Gewerkschaften oder Mitgliedern der Volksjugend usw. gewährt.

Die Erhöhung der Fahrkartenpreise wurde mit der Überfüllung der Züge begründet, die der Zerstörung von Personenwagen während des Krieges zuzuschreiben ist, sowie damit, dass allzuvielen Personen unnötige Fahrten ausführen.

Im Jahre 1948 besaßen die jugoslawischen Staatsbahnen 3000 Personenwagen, verglichen mit 5000 in 1939.

EISENBAHNER

U.S.A.

Einführung der 40-Stunden- Woche für das nicht im Be- triebsdienst stehende Personal.

(ITF) Am 19. März unterzeichneten die Vertreter der 16 Verbände der "nicht im Betriebsdienst stehenden" ein Abkommen mit den Bahnen

welches vorsieht:

- 1) Eine allgemeine Lohnerhöhung von 7 Cent die Stunde, die rückwirkend auf den 1. Oktober 1948 in Kraft tritt;

- 2.) Einführung der 40-Stunden-Woche ab 1. September 1949 bei Bezahlung der Löhne für die 48-Stunden-Woche. An diesem Zeitpunkt werden zudem die Stundensätze um 20% erhöht, zu denen noch die Erhöhung um 7 Cent kommt; somit werden die Stundensätze um rund 26% erhöht.
- 3.) Zwei aufeinanderfolgende freie Tage für nahezu das gesamte Personal, die für die Hauptzahl aller Angestellten auf Samstag und Sonntag fallen.
- 4.) Schaffung eines besonderen Schiedsgerichtes, das sich aus je sechs Vertretern der Angestelltenverbände und der Eisenbahnen zusammensetzt, und Streitfragen im Zusammenhang mit dem Übergang zur 40-Stunden-Woche beilegen wird.

Das neue Abkommen hält an den gegenwärtigen Bestimmungen über die Berechnung der Überzeit auf täglicher Grundlage fest, führt aber neu eine 50-prozentige Zulage für die 40 Stunden pro Woche übersteigende Arbeitszeit ein.

Streitfälle, die sich aus der Anpassung der Verträge mit einzelnen Eisenbahngesellschaften an das Landesabkommen ergeben, können gemeinsam oder durch eine der beiden Parteien dem Schiedsgericht unterbreitet werden. Wird keine Einigung erzielt, so bestimmen die Parteien einen neutralen Schiedsrichter, der an den Sitzungen des Ausschusses als stimmberechtigtes Mitglied teilnimmt. Falls sich die beiden Parteien nicht auf einen Schiedsrichter einigen können, wird dieser vom Landesvermittlungsamt bestellt. Der Beschluss der Mehrheit des Ausschusses ist bindend. Dieser Ausschuss wurde am 1. April eingesetzt. Alle Streitfälle im Zusammenhang mit dem Vertrag müssen vor dem 1. August 1949 eingereicht werden. Streitfälle, die bis zum 1. September nicht beigelegt sind, werden nach der Inkraftsetzung der 40-Stunden-Woche beigelegt, wobei die Beschlüsse des Schiedsgerichtes auf den 1. September rückwirkend in kraft treten.

Die Gewerkschaften des "nicht im Betriebsdienst stehenden" Personals vertreten die Eisenbahner aller Betriebsabteilungen, ausgenommen Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Zugpersonal und Rangierarbeiter. Mehr als eine Million Arbeiter werden die Früchte des erfolgreich abgeschlossenen Kampfes genießen, der elf Monate gedauert hat.

Bergmannslichter für Arbeiter in Lokomotivschuppen.

(ITF) Die Britischen Staatsbahnen führer gegenwärtig in bestimmten Lokomotivschuppen Versuche mit Bergmannslichtern durch. Die Lampen sind an besonderen Kappen befestigt und durch Leitungen mit den Batterien

im Gürtel verbunden. Nach Belieben kann zerstreutes Licht oder ein Strahl erzeugt werden. Der Arbeiter, der diese Vorrichtung trägt, hat beide Hände frei und kann seine Arbeit bei guter Beleuchtung ausführen.

JAPAN

Lohnforderungen der japanischen Eisenbahner.

(ITF) Der japanische Verband des Personals der Staatsbahnen forderte unlängst eine Erhöhung des

Mindestgrundlohnes, der gegenwärtig monatlich 6'307 Yen beträgt, entsprechend der Entwicklung der Handelspreise. Die Erhöhung soll nach diesen Forderungen für einen 18-jährigen Eisenbahner nach Abzug der Steuern 4'000 bis 5'000 Yen betragen. Damit würde sich der durchschnittliche Monatslohn eines Eisenbahners mit 2,5 Familienangehörigen nach Abzug der Steuern auf 8'763 Yen belaufen.

Diese Vorschläge wurden von einer Abgeordnetenversammlung mit 69 gegen 54 Stimmen angenommen.

Der japanische Eisenbahnerverband erklärte sich gegen die "Reorganisation der Verwaltung", die die Entlassung von mehr als 20% des Personals mit sich brächte. Der Verband sprach sich ebenfalls gegen jede Einschränkung der politischen Tätigkeit der Eisenbahner, des Streikrechtes und des Rechts auf kollektive Verhandlungen aus.

U.S.A.

Leistungserhöhung auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten.

(ITF) Der Bericht des Sonderausschusses an den Präsidenten der Vereinigten Staaten über die Forderung der 16 Verbände

von "nicht im Betriebsdienst stehenden" Eisenbahnern auf Einführung der 40-Stunden-Woche, der am 17. Dezember 1948 in Washington veröffentlicht wurde, befasst sich ausführlich mit den Leistungen der Eisenbahnen:

" Die sechzehn Verbände der "nicht im Betriebsdienst stehenden" Eisenbahnern wiesen nach, dass, verglichen mit den Grundzahlen der letzten 25 Jahre, die Leistung je Angestellter und Arbeitsstunde wesentlich gestiegen ist; bedeutend grössere Arbeitsmengen werden durch eine immer kleiner werdende Zahl von Angestellten bewältigt. Seit 1921 stieg z.B. die Verkehrsleistung um 89,2%, während die Angestelltenzahl um 18,9% zurückging. Die Verbände vertreten die Ansicht, dass die grösste Anzahl der durch den Übergang zur 40-Stunden-Woche verlorenen Arbeitsstunden dadurch gutgemacht werden kann, dass dieselbe Arbeit, die vorher 48 Stunden benötigte, in 40 Stunden verrichtet wird. Sie machen geltend, dass jedesmal, wenn die Arbeitszeit herabgesetzt wurde, die Leistung sich sofort verbesserte."

Der Sonderausschuss stellte über die erhöhte Leistung auf den Bahnen der U.S.A. folgendes fest:

"Auf den Eisenbahnen ist die Zahl der Beschäftigten von Jahr zu Jahr zurückgegangen. Diese Erscheinung wurde zwar durch eine Verbesserung von Leistungsfähigkeit und tatsächlicher Leistung begleitet, doch steht fest, dass die Zahl der Angestellten vom Höchststand von 2'000'000 im Jahre 1920 auf 1'352'000 im Jahre 1947 gesunken ist, und dass sie im Gegensatz zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung bis im August 1948 von Monat zu Monat, verglichen mit den entsprechenden Monaten des Vorjahres, weiter zurückgegangen ist.

Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges ist die Gesamtzahl der Beschäftigten um 8 Millionen gestiegen, die Zahl der Eisenbahner jedoch jedes Jahr weiter gesunken. Es muss beachtet werden, dass im Jahre 1921 76,7% aller Eisenbahner der "nicht-im Betriebsdienst stehenden" Gruppe angehörten; bis 1947 sank diese Zahl jedoch auf 71,5%, woraus hervorgeht, dass verbesserte Ausrüstung und Methoden sich auf diese Gruppe am stärksten ausgewirkt haben."

JAPAN

Der japanische Seeleuterverband hebt den Bann auf Überzeit auf.

(ITF) Der allgemeine Bann auf Überzeit, der am 5. März vom japanischen Seeleuterverband erklärt worden war, ist am

16. März vorübergehend aufgehoben worden.

SCHWEDEN

Die Lohnbewegung der schwedischen Seeleute.

(ITF) Die Bestrebungen der schwedischen Seeleute um einen neuen Kollektivvertrag (siehe

Pressebericht Nr. 10 vom 30. März 1949) halten hauptsächlich die Überzeitentschädigung zum Gegenstand, die das neue Gesetz über die Arbeitszeit zur See vorschreibt.

Im ursprünglichen Vorschlag für einen neuen Kollektivvertrag forderten die Seeleute volle Entschädigung aller geleisteten Überzeit. Sie verlangten auch, dass diese Entschädigung in der Form von Freizeit im Hafen oder als Zusatz zu den jährlichen Ferien gewährt werde.

Während der ganzen Dauer der Verhandlungen vom Oktober 1948 bis 7. März 1949 widersetzten sich die Reeder den Forderungen auf volle Entschädigung und hielten daran fest, dass diese

Entschädigung zweier Tage im Monat nicht übersteigen dürfe.

Weiterhin verlangten sie, dass die gültige Bestimmung, die für Tagelente gewisse freie Halbtage vorsieht, vom neuen Vertrag ausgeschlossen werden und dass an Samstagen bis 5 Uhr nachmittags gearbeitet werden sollte, anstatt bis 3 Uhr wie bisher.

Da es unmöglich erschien, ohne Unterbrechung der Verhandlungen eine Übereinkunft zu erzielen, erklärte der mit den Verhandlungen beauftragte Regierungsausschuss, diese am 31. Januar als gescheitert.

Der Landesvorstand des schwedischen Seeleuteverbandes trat am 4. Februar zusammen und beschloss einstimmig, eine Streikwarnung zu erlassen, falls keine befriedigenden Ergebnisse erzielt werden können und, wie dies in Schweden üblich ist, suchte beim Landesverband um Bewilligung nach und erhielt sie.

Nachdem die Streikwarnung ausgegeben worden war, nahm sich der von der Regierung eingesetzte Vermittlungsausschuss abermals der Sache an, lud die beiden Parteien zu einer Sitzung am 22. Februar ein und forderte sie gleichzeitig auf, von weiteren Schritten abzusehen.

An der Sitzung vom 22. Februar hielten die Reeder an ihrer Einstellung fest, und erst nach langen Verhandlungen konnte der Vermittlungsausschuss einen Vorschlag unterbreiten, der beide Parteien befriedigte.

Der Vorschlag des Ausschusses, dem die Vertreter des Verbandes einstimmig zustimmten, sieht vor, dass die früheren Vereinbarungen über freie Halbtage für Tagelente und über die Beendigung der Arbeit an Samstagen um 3 Uhr nachmittags beibehalten werden.

Was die Hauptfrage anbetrifft, so sieht der Vermittlungsvorschlag vor, dass alle 48 Stunden die Woche oder 112 Stunden in 14 Tagen übersteigende Arbeitszeit bis zu einem Maximum von 3 Tagen im Monat entschädigt werden soll. Diese Entschädigung soll entweder in der Form entsprechender Freizeit oder in bar erfolgen, wobei acht Stunden Freizeit einem Tagelohn gleichgesetzt werden.

Bei beiderseitigem Einverständnis darf die Freizeit aufgespart und später mit den Ferien zusammengelegt werden.

Der Vermittlungsvorschlag schloss auch eine Bestimmung ein, die Zahl der Seeleute in der Deckabteilung auf den Schiffen, die vom Zwei-Wachen- zum Drei-Wachensystem übergehen, um einen oder zwei zu vergrößern. Dieser Vorschlag wurde ebenfalls angenommen.

Überzeitentschädigung muss wachegehenden Seeleuten auf Schiffen von mehr als 500 BRT für alle Arbeit gewährt werden, die 48 Stunden in der Woche übersteigt. Für wachegehende Seeleute auf Schiffen von weniger als 500 BRT und für Verpflegungspersonal auf allen Schiffen gilt dasselbe für die 112 Stunden in 14 Tagen übersteigende Arbeitszeit.