



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. 16

5. Juli 1949

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Dritte Session des Binnenverkehrs- kehrsausschusses der I.A.O.

(ITF) Der Binnenverkehrsausschuss der I.A.O. tagte vom 18. bis 27. Mai in Brüssel. Über 150 Vertreter

der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus 22 Ländern nahmen an den Beratungen teil.

Neben dem allgemeinen Bericht des I.A.A. über die sozialen Probleme des Binnenverkehrswesens standen folgende Fragen auf der Tagesordnung:

die Stabilisierung der Hafendarbeit,
die Beschäftigung von Jugendlichen in der Binnenschifffahrt,
technische Methoden bei der Auswahl von Arbeitern im Binnenverkehrswesen (betrifft vor allem die Eisenbahn und den Strassenverkehr).

Die Besprechungen über die Stabilisierung der Hafendarbeit drehten sich natürlich um die Frage, ob es möglich ist, in einem Wirtschaftszweig, in welchem der Arbeitsanfall grossen Schwankungen unterworfen ist, für regelmäßige Beschäftigung zu sorgen. Man war sich darüber einig, dass alle Anstrengungen unternommen werden sollen, um Beschäftigung und Verdienst der Hafendarbeiter beständiger zu machen durch Hafendarbeitsbedingungen, die den Verhältnissen in den einzelnen Ländern und Häfen angepasst sind. Man war der Ansicht, dass es sich um eine soziale Notwendigkeit und weitgehend auch um eine praktische Möglichkeit handelt. Die Handhabung solcher Hafendarbeitsordnungen erfordert Zusammenarbeit zwischen den Unternehmern und den Gewerkschaften. Der Ausschuss nützte diese grundsätzliche Übereinstimmung aus, um die Grundsätze festzulegen, auf denen sich die Hafendarbeitsordnungen aufbauen sollen; er fasste sie in einer Entschliessung zusammen, die den Zweck hat, den betreffenden Arbeitnehmern, Arbeitgebern und Behörden als Richtschnur zu dienen.

Die Beschäftigung von Jugendlichen in der Binnenschifffahrt ist ein schwieriges Problem. Viele Kinder von Binnenschiffern leben mit ihren

Eltern auf den Köhnen. Ihre allgemeine Ausbildung leidet darunter, und es besteht natürlicherweise die Gefahr, dass sie zu arbeiten beginnen, lange bevor sie das Mindestalter zur Aufnahme einer Berufstätigkeit erreichen. Der Ausschuss legte eine Anzahl von Regeln über die Beschäftigung von Jugendlichen in der Binnenschifffahrt fest und trat für eine wirksame gewerbliche Aufsicht ein, die die Einhaltung dieser Regeln gewährleistet. Man war der Ansicht, dass die Wichtigkeit dieser Frage ein internationales Übereinkommen rechtfertigt, weshalb der Binnenverkehrsausschuss eine EntschlieÙung annahm, die der Verwaltungsrat auffordert, sie auf die Tagesordnung einer kommenden internationalen Arbeitskonferenz zu setzen.

Die Anwendung arbeitspsychologischer Methoden bei der Auswahl von Personal, besonders in Berufen, bei denen die Betriebssicherheit mitspielt, ist eine verhältnismäßig neue Erscheinung. Sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmervertreter waren der Ansicht, dass die mit diesen Methoden gemachten Erfahrungen noch lange nicht erlaubten, eine Reihe von Regeln oder Grundsätzen aufzustellen, die zur allgemeinen Befolgung im Eisenbahn- und Straßenverkehrswesen empfohlen werden könnten. In der zivilen Luftfahrt sind die Verhältnisse jedoch anders und verdienen eine besondere Prüfung durch Sachverständige aus diesem Wirtschaftszweig. Schliesslich wurde vereinbart, dass die I.A.O. sich vorderhand auf die Veröffentlichung einschlägiger Auskünfte beschränken soll. Auch wurde den Arbeitgeber- und Arbeiterverbänden empfohlen, bei der Aufstellung von Regeln für die Auswahl von Arbeitern zusammenzuarbeiten, ob diese Regeln psychotechnische Prüfungen einschließen oder nicht.

Bei der Aussprache über den allgemeinen Bericht verweilte der Ausschuss einige Zeit bei der Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehrswesen. Das Übereinkommen über die Regelung der Arbeitszeit der Fahrzeugführer und ihrer Beifahrer im Straßenverkehrswesen (1939) ist von keinem einzigen Mitgliedstaat der I.A.O. ratifiziert worden. In manchen Ländern reichen die gesetzlichen Vorschriften nicht an die Norm des Übereinkommens heran, während in anderen Gesetzgebung und Kollektivverträge in mancher Hinsicht viel weitergehen. Es wurde die Auffassung vertreten, dass eine internationale Regelung Not tut und entweder das Übereinkommen aus dem Jahre 1939 in Kraft treten oder ein neues Übereinkommen ausgearbeitet werden muss. Eine Untersuchung soll nun durchgeführt werden, um herauszufinden, welches die Gründe sind, warum das Übereinkommen aus dem Jahre 1939 nicht ratifiziert wurde und welche weiteren Schritte unternommen werden sollen.

Bei der Aussprache über den Bericht wurde auch die Frage aufgeworfen, in welchem Ausmaß unterschiedliche Arbeitsbedingungen im Wettbewerb zwischen den verschiedenen Transportindustrien mitspielen und wie weit sie deshalb bei Versuchen, die verschiedenen Transportarten zu koordinieren, in Rechnung gestellt werden müssen. Der Ausschuss beauftragte das I.A.A., eine Reihe von Untersuchungen über Arbeitsbedingungen wie Arbeitszeiten, Ruhegehälter, Löhne, Sozialversicherungen und bezahlten Urlaub durchzuführen. Es wird gehofft, dass die so gesammelten Auskünfte bei der Planung von Maßnahmen zur Koordination der verschiedenen Transportmittel von Nutzen sein werden.

Andere Fragen, die vom I.A.A. studiert werden sollen - damit sie an künftigen Sessionen besprochen werden können - sind:

die Beschäftigung von Frauen im Binnenverkehrswesen,
die Regelung der Arbeitszeit und der Ruhezeiten im Straßenfernverkehr

die Bemannung der Fahrzeuge im Straßenfernverkehr, Methoden und Entlohnung der Akkordarbeit, die Beziehung zwischen Löhnen und Produktivität sowie Arbeitsbedingungen Ausbildung und Sicherheit in der Zivilluftfahrt.

Schliesslich befasste sich der Ausschuss mit der Kritik, welche die I.T.F. hinsichtlich der Vertretung der verschiedenen Verkehrszweige im Ausschuss geübt hatte. Eine Entschliessung wurde angenommen, die den Verwaltungsrat aufforderte, alle anderthalb Jahre eine Session des Binnenverkehrsausschusses zu veranstalten und für die Spesen von drei Arbeitgeber- und drei Arbeitnehmervertretern aus den im Binnenverkehrsausschuss vertretenen Ländern aufzukommen. Die Entschliessung regte weiter an, das Gebiet des Verkehrswesens in sechs verschiedene Sektoren (Eisenbahnen, Strassenverkehr, Strassentransport, Hafenwesen, Binnenschifffahrt und Zivilluftfahrt) aufzuteilen, was erlauben würde, für jeden Sektor einen Punkt aus seinem eigenen Fragenkreis auf die Tagesordnung jeder zweiten Session des Ausschusses zu setzen. Auch könnten so alle Länder in den Unterausschüssen, die sich mit diesen Fragen befassen, angemessen vertreten werden. Die Entschliessung regte ferner an, die Dauer der Session auf 9 Tage zu beschränken.

Während die Unterausschüsse, sie sich mit der Hafendarbeit und der Beschäftigung von Jugendlichen in der Binnenschifffahrt befassten, nützliche Arbeit leisteten, herrschte unter den Vertretern, die sich mit Eisenbahn- und Strassenverkehr befassten, Unzufriedenheit darüber, dass ihnen nicht eine nützlichere Arbeit zugewiesen wurde. Dies war dem Umstand zuzuschreiben, dass der Binnenverkehrsausschuss, da ihm damals noch die Erfahrung mangelte, im Mai 1947 an seiner zweiten Session seiner zukünftigen Tagesordnung keine Aufmerksamkeit schenkte. Dies wird sich kaum wiederholen.

Belgische und holländische Verbände
besprechen Benelux-Verkehrsprobleme

zwischen den Gewerkschaften der Beneluxländer statt, an der Vertreter des belgischen und des holländischen Gewerkschaftsbundes und der Benetra (beratendes Organ der Transportarbeiterverbände der Beneluxländer) teilnahmen. Die Sitzung befasste sich mit den Verkehrsproblemen, die an den kurz vorher im Haag stattgefundenen Beratungen der Regierungsvertreter aufgeworfen wurden.

(ITF) Am 10. Mai fand in Antwerpen eine Sitzung des ständigen Büros für Zusammenarbeit

AUS DER I.T.F.

Abbruch der Beziehungen zwischen
dem Belgischen Transportarbeiter-
verband und dem W.G.B.

(ITF) Ein Ausserordentlicher Kongress des Belgischen Transportarbeiterverbandes nahm am 6. Mai 1949 folgende Entschlie-

Bung an:

" Der in Antwerpen tagende Ausserordentliche Kongress des belgischen Transportarbeiterverbandes hat einen Bericht über die Entwicklung

innerhalb des W.G.B. seit seiner Gründung entgegengenommen.

Er stellt fest, dass der W.G.B., der alles in seiner Macht Stehende hätte tun sollen, um die Einheit unter allen Arbeitern auf internationaler Ebene zu verwirklichen, die Interessen dieser Arbeiter vollständig vernachlässigt hat.

Er bedauert, dass die fortgesetzte Einmischung politischer Natur jede weitere Zusammenarbeit mit dem W.G.B. vollkommen unmöglich gemacht hat und

beschliesst grundsätzlich, dass die Delegierten des Belgischen Transportarbeiterverbandes am kommenden Kongress des Belgischen Gewerkschaftsbundes die Entschliessung seines Vorstandes unterstützen sollen.

Der Amerikanische Fuhrleuteverband bildet fünf neue Abteilungen

(ITF) An einem Funktionärskongress des Amerikanischen Fuhrleuteverbandes (Inter-

national Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Ware-Housemen and Helpers of America), eines Mitgliedverbandes des I.T.F., wurden fünf neue Abteilungen gebildet. Diese Maßnahme ist ein erster Schritt zur Gliederung des Verbandes nach Berufsgruppen, deren Zahl sich schließlich auf 15 belaufen soll. Die neuen Abteilungen umfassen:

- 1.) Arbeiter in Konserven- und Nahrungsmittelfabriken,
- 2.) Kraftwagenfahrer im Dienste von Bäckereien, Fürsprecher, Kontrolleure und Büroarbeiter,
- 3.) Taxi- und Ambulanzfahrer,
- 4.) Kraftwagenfahrer im Bau- und Baumaterialgewerbe,
- 5.) Kraftwagenfahrer und Gehilfen im Dienste der Gemeinden, Staaten oder Bundesbehörden.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Übernachtungsgeld für das Lokomotivpersonal auf den britischen Bahnen.

(ITF) Ab 11. April 1949 erhält das Lokomotivpersonal für auswärtiges Übernachten folgende Entschädigungen:

Bei Bekanntgabe vor dem Verlassen des Wohnhauses

für die Zeit zwischen An- und Abmeldung an der Heimatstation für die ersten 25 Stunden: 4 Pence die Stunde, hernach 2 1/2 Pence die Stunde; Mindestzulage: 6 Shilling.

Ohne Bekanntgabe vor dem Verlassen des Wohnhauses.

für die Zeit zwischen An- und Abmeldung an der Heimatstation für die ersten 25 Stunden: 4 1/2 Pence die Stunde; nachher 3 Pence die Stunde, Mindestzulage: 6 Shilling, 6 Pence.

An auswärtigen Stationen, an denen keine Personalherbergen zur Verfügung stehen, sorgt die Eisenbahn-Verwaltung, falls nötig, für passende Unterkunft und zwei Mahlzeiten zum Preise von insgesamt 3 Shilling.

STRASSENVERKEHRSARBEITER

AUSTRALIEN

Eintägige Arbeitseinstellungen bei den Strassenbahnern in Brisbane

(ITF) Die Strassenbahner in Brisbane haben nach einer geheimen Abstimmung verschiedene eintägige Arbeitsniederlegungen durchgeführt. Eine der letzten Arbeitsniederlegungen erfolgte trotz einer Verfügung des staatlichen Schiedsgerichtes, die den Funktionären des Strassenbahnerverbandes untersagte, die Mitglieder zur Dienstverweigerung zu veranlassen und ihnen gebot, die Mitglieder zur Pflichterfüllung aufzufordern.

Die Arbeitsniederlegungen erfolgten zur Durchsetzung folgender Forderungen:

Überstundenzuschlag für alle 8 Stunden im einzelnen Tage übersteigende Arbeitszeit,
garantierte wöchentliche Arbeitszeit,
Lohnzuschlag für Arbeit an Samstagen,
Zwei-Mann-Bedienung auf allen Autobussen,
Ruhezeit von 10 Stunden zwischen zwei Schichten,
Lohnzuschlag für Ablöser für alle in ihrer Diensteinteilung nicht vorgesehene Arbeit,
Beförderung der Strassenbahner im Früh- und Spätdienst zwischen Wohnstelle und Arbeitsort,
Garantie von mindestens sechs Stundenlöhnen am einzelnen Tag.

SÜDAFRIKA

Die Johannesburger Taxichauffeure schlagen einen Versuch ab, das Kontraktsystem einzuführen

(ITF) Der Kampf, den der Johannesburger Verband der Taxichauffeure seit langem gegen die allgemeine Einführung des Kontrakt-Systems geführt hat, führte am 25. Februar 1949 zum Zusammenstoss.

Die Gesellschaften, die bis dahin auf der Grundlage der Lohnzahlung gearbeitet hatten, beschlossen, dem Beispiel der einzigen Gesellschaft zu folgen, die bereits das Kontrakt-System anwandte. Dies bedeutete, dass jeder, der sich nicht in die neue Stellung als "Sub-Unternehmer" schickte, zu entlassen war. Auf diese Weise hofften die Gesellschaften, die Bestimmungen früherer Verträge zu umgehen, die sie als Arbeitgeber im Sinne des südafrikanischen Gesetzes über die Beilegung von Arbeitskonflikten einzuhalten hatten.

Der Verband wies darauf hin, dass Angestellte, die in dieses neue Verhältnis einwilligen, nicht länger durch die Bestimmungen der Ver-

träge zwischen den Arbeitgebern und dem Verband, sowie der Sozialgesetzgebung geschützt sind und folgende Nachteile erleiden:

- a) Keine Arbeitszeitregelung
- b) kein Urlaubs- und Krankengeld,
- c) kein Schutz gegen die Willkür der Arbeitgeber,
- d) kein Schutz durch das Unfallentschädigungsgesetz oder das Arbeitslosengesetz,
- e) kein Grundlohn,
- f) kein Rechtsbeistand im Falle eines Unfalles,
- g) keine Sozialversicherung.

Der Verband beschloss deshalb, alle Mitglieder aufzufordern, die neuen Bedingungen abzulehnen und sich durch die Gesellschaft mit einstündiger Frist kündigen zu lassen. Alle Taxichauffeure verließen deshalb am selben Tag, an welchem der Beschluss der Gesellschaft bekanntgegeben wurde, die Arbeit, und ihre Gewerkschaft rief den Ortsausschuss des südafrikanischen Gewerkschaftsbundes um Beistand an.

Man wandte sich an den Arbeitsminister, der am 28. Februar die Angelegenheit an den zuständigen Bezirksinspektor des Arbeitsministeriums verwies. Am 2. März wurden alsdann Vorsitzender und Sekretär des Verbandes zum Minister geladen, wo der Bezirksinspektor ihnen in einigen Minuten auseinandersetzte, dass die Arbeitgeber allen Forderungen des Verbandes zugestimmt hatten, nämlich:

- a) Rückkehr zu den Anstellungs- und Arbeitsbedingungen von vor der 'Aussperrung',
- b) Beibehaltung der früheren Regelung inbezug auf Schichten, freie Tage usw.
- c) Volle Lohnzahlung für die Dauer des Arbeitsstillstandes,
- d) Sofortige Aufnahme von Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag.

U. S. A.

Forderungen der New Yorker Verkehrsarbeiter

(ITF) Die New Yorker Ortsgruppe des dem C.I.O. angeschlossenen Transportarbeiterverbandes wird in Kürze Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag aufnehmen. Sie wird dabei für das Personal der New Yorker Verkehrsverwaltung und der privaten Autobusgesellschaften eine Erhöhung des Stundenlohnes um 21 Cent fordern sowie eine Verkürzung der Arbeitszeit von der gegenwärtigen Sechstage- und Achtundvierzig-Stunden-Woche auf 40 Arbeitsstunden in fünf Tagen ohne eine Herabsetzung der Löhne sowie eine Anzahl anderer Vorteile.

Der durchschnittliche Stundenlohn der Verkehrsarbeiter New Yorks beträgt 1.44 \$, der Minimallohn 1,19 \$.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Erster Bericht der britischen Hafearbeitskammer

(ITF) Die Britische Hafearbeitskammer, eine gemeinsame Körperschaft der Arbeitgeber

und der Hafearbeiterverbände, die mit der Durchführung der Hafearbeitsordnung betraut ist, hat ihren ersten Bericht veröffentlicht. Er bezieht sich auf die Zeit von der Inkraftsetzung der Hafearbeitsordnung im Juni 1947 bis zum Beginn des Monats Januar 1948.

Aus dem Bericht geht hervor, dass sich die Zahl der Hafearbeiter im Augenblick der Inkraftsetzung auf 78'458 belief, bis zum Ende des Jahres jedoch auf 79'679 anstieg. Das Durchschnittsalter der Hafearbeiter war 47 Jahre, die Verteilung auf die verschiedenen Altersstufen geht aus folgender Aufstellung hervor:

		<u>%</u>
unter 30	Jahre	10,2
31-40	"	22,9
41-50	"	29,8
51-60	"	20,8
61-70	"	13,9
über 70	"	2,4

Im Londoner Hafen belief sich die Zahl der eingeschriebenen Hafearbeiter im Alter von über 70 Jahren auf 423, diejenige der Hafearbeiter im Alter von zwischen 65 und 69 Jahren auf nahezu 1000. Auch Liverpool wies einen hohen Anteil von Hafearbeitern in den älteren Gruppen auf, nämlich 417 Mann im Alter von über 70 Jahren und 785 Mann im Alter von zwischen 65 und 69 Jahren. Ähnliche Verhältnisse herrschen in Manchester und Glasgow.

Während der im Bericht behandelten sechs Monate waren 91,7 % der eingeschriebenen Leute für Arbeit verfügbar. Der Beschäftigungsgrad der Tage- und Wochenlöhner betrug 78,8 %. Die Zahl der Versäumer war sehr klein, nämlich nur 2,1 %, und darunter hatten manche berechtigte Gründe für ihr Fernbleiben.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Äusserungen des britischen Verkehrsministers über internationale Minimalnormen in der Schifffahrt.

(ITF) In einer Ansprache vor der Konferenz des Internationalen Reederverbandes (International Shipping Federation), die in London stattfand, führte der

britische Verkehrsminister aus, dass die führenden Seefahrtsnationen bestrebt sind, für ihre Seeleute bestmögliche Arbeitsbedingungen zu sichern, doch sei es in einer internationalen Industrie wie der

Schifffahrt von grösster Bedeutung, auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen internationale Mindestnormen festzulegen, die von allen Schiffahrt treibenden Ländern eingehalten werden müssen; andernfalls sei es unmöglich, das bereits Erzielte zu halten und auszubauen.

In der Schifffahrt Grossbritanniens seien die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ausgezeichnet, was dadurch bewiesen werde, dass in den letzten 20 Jahren nicht ein Penny der Gewerkschaftsgelder für Streikunterstützungen ausbezahlt wurde. Einer der Hauptwiderstände, die in der Vergangenheit Reformen erschwert, war die zügellose Konkurrenz zwischen den Schiffahrt treibenden Ländern, die durch unterschiedliche Heuern und Arbeitsbedingungen ermöglicht wurde. Kein Schiffahrt treibendes Land, das sich selbst achtet, fördert redlichen Wettbewerb, doch kann ein Wettbewerb aufgrund von schlechten Arbeitsbedingungen weder als redlich noch als wirtschaftlich gesund bezeichnet werden.

Das Gebiet der Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt, so führte der Minister weiter aus, sei auf bisher breitester Basis an der Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Seattle im Jahre 1946 behandelt worden. An dieser Konferenz sei nicht nur das weite Arbeitsfeld bemerkenswert, sondern auch die Tatsache, dass zum ersten Male festgelegt wurde, dass die Regierungen gewisse Übereinkommen ratifizieren können, wenn die darin festgelegten Normen durch Kollektivverträge durchgeführt werden.

Einige der Seattle-Übereinkommen, betreffend soziale Sicherheit, bezahlten Urlaub, Heuern, Arbeitszeiten und Bemannung und Unterkunft an Bord, sollen in gewissen Einzelheiten revidiert werden, doch beabsichtige Grossbritannien, vier der Übereinkommen zu ratifizieren, nämlich diejenigen über das Fähigkeitszeugnis der Schiffsköche, das Fähigkeitszeugnis für Vollmatrosen, soziale Sicherheit, und Verpflichtung. Das Übereinkommen über die Unterkunft der Seeleute an Bord würde im Lichte der Beschlüsse der Junikonferenz weiter behandelt werden.

Die Seeleute seien immer ein unsteter Volksteil gewesen. Allzuvielen hätten den Seemannsberuf in einem Alter aufgegeben, da ihre Kenntnisse und Erfahrung äussersten Wert besaßen. Es tue not, dass der Beruf des Seemanns nicht als Gelegenheitsarbeit ergriffen werde oder um zeitweilig einem eintönigen Leben zu entinnen, sondern als eine Karriere, die gute Bedingungen und Aussichten bietet.

NORWEGEN

Annahme eines Gesetzes über den Achtstundentag zur See.

(ITF) Am 11. Mai genehmigte das norwegische Unterhaus ein Gesetz, das für alle Seeleute auf norwe-

gischen Schiffen über 500 BRT in der Auslandsfahrt den Achtstundentag, die 48-Stunden-Woche und das Dreiwachensystem vorschreibt.

U. S. A.

Erhöhung der staatlichen Betriebszuschüsse an die Lohnkosten in der Schifffahrt

(ITF) Die Schifffahrtskommission der Vereinigten Staaten rechnet in ihrem Voranschlag für 1949-50 mit einer allgemeinen Erhöhung des Gesamtbetrages der Beihilfen an die Schifffahrt; auch der Anteil des Zuschusses für Lohnzwecke ist höher. Die Beihilfen bieten innerhalb gewisser Grenzen einen Ausgleich des Unterschieds zwischen den Betriebskosten der Reedereien des Auslandes und denen, die sich aus amerikanischen Gesetzen und Normen ergeben. Die Heuern sind der grösste der sechs Posten allgemeiner Kosten.

Von der Gesamtsumme der Beihilfe von 25,7 Millionen Dollar im Finanzjahr 1948 entfallen auf die Heuern 16,5 Mill. Dollar, verglichen mit 1,9 Mill. Dollar für Verpflegung, 2 Mill. Dollar für Erhaltungs- und 1,8 Mill. Dollar für Reparaturarbeiten. Im Jahre 1948 machte der Zuschuss für die Heuern 64,2 %, im Voranschlag 1949-50 71,1 % der Gesamtsumme aus. Nach den Sachverständigen der Schifffahrtskommission ist der Unterschied zwischen den Lohnkosten der Reeder der U.S.A. und des Auslandes im Begriffe, sich zu vergrößern.

Forderungen des amerikanischen Funkoffizierverbandes.

(ITF) Am 25. April begannen zwischen dem Verhandlungsausschuss des Amerikanischen Funkerverbandes (C.I.O.), dem mehr als 2.000 Schiffsfunker an allen Küsten der U.S.A. angehören, und den Reedereien der Ostküste Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag. Das amerikanische Parlament hat letztes Jahr den Funkoffizieren den Rang von patentierten Schiffsoffizieren zuerkannt, und folglich verlangt die Gewerkschaft ihre Einreihung in die Gehaltsklasse der Schiffsoffiziere. Die Forderung ist gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Heuern der Funker auf Fahrgastschiffen um 8,8 bis 41 %, auf Frachtern um 26 %.

Andere Forderungen umfassen die Einführung der 40-Stundenwoche zur See, die Verlängerung des Urlaubs auf 30 Tage im Jahr, die Gründung einer Kranken- und Wohlfahrtsklasse, die Gewährung einer Uniform- und Kleidungszulage, eine Erhöhung der Tagesheuern und eine Erhöhung des Verpflegungsgeldes, wenn Funkoffiziere selber für ihre Unterkunft und Beköstigung sorgen müssen, sowie Aufrechterhaltung des Arbeitsvertrages zwischen den einzelnen Reisen.

HOCHSEEFISCHER

GROSSBRITANNIEN

Vorlage eines Gesetzes über Seefischerei

(ITF) Der Entwurf eines Seefischereigesetzes, der vom Landwirtschaftsminister unlängst dem britischen Unterhaus vorgelegt wurde, enthält Bestimmungen über die Unterkunft der Mannschaften an Bord der Fischerboote. Der Verkehrsminister soll befugt werden, Vorschriften zu erlassen über Raum und Anordnung der Mannschaftsräume auf den registrierten britischen Fischerbooten. Gegen fehlbare Schiffseigentümer und -pächter kann

eine Buße von höchstens 100 £ verhängt werden.

Der Landwirtschafts- und Fischereiminister führte aus, die Unterkünfte in grossen Schiffen seien zwar ganz gut und in neuen Schiffen entsprächen sie modernen Anforderungen, in kleineren Schiffen genügen sie jedoch in keiner Weise, weshalb diese Schiffe so rasch als möglich ersetzt werden sollten. Es sei ganz einfach nicht möglich, manche der alten Schiffe umzubauen und es wird immer schwieriger, heute für sie Bemannungen aufzutreiben.

Im Gesetz wird ferner vorgeschrieben, dass der Einsatz von Fischerbooten in der Hochseefischerei von einer Bewilligung abhängig ist, die nur ausgestellt wird, wenn das betreffende Schiff den Vorschriften des Gesetzes entspricht. Personen, denen die Bewilligung entzogen wurde, können eine solche nicht wieder erwerben.

Ferner ist vorgesehen, dass Aufsichtsbeamte Zutritt zum Schiff und allen Anlagen haben, um sich zu vergewissern, dass allen an die Bewilligungen geknüpften Bedingungen entsprochen wird.

Der Gesetzentwurf enthält auch Bestimmungen zur Gewährung von Darlehen bis zu einer Gesamthöhe von 10 Mill. £ für den Ankauf oder Umbau von Booten oder die Verbesserung der Ausstattung. Diese Darlehen werden vor allem für Fischdampfer gewährt werden. Für die zum Heringfang und in Küstengewässern verwendeten Schiffe besteht bereits eine entsprechende Gesetzgebung.