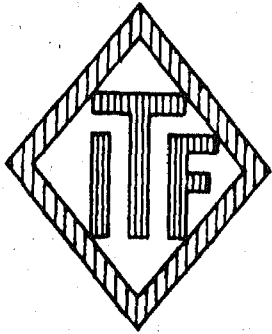


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W. 4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I. T. F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 20

19. Sept. 1949

Aus der I.T.F.

Tagung der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation in Helsinki

(ITF) Am 18. Juli trat die skandinavische Transportarbeiter-Föderation in Helsinki zu ihrer Jahreskonferenz zusammen. Die Föderation vertritt alle Trans-

portarbeiterverbände in Skandinavien mit Ausnahme der Eisenbahner. Alle Mitgliedsverbände der Föderation gehören auch der I.T.F. an.

Neben die innere Organisation betreffenden Fragen behandelte die Konferenz auch eine Anzahl internationaler Probleme, die die Transportarbeiter berühren. Als erster Schritt zu einer beständigeren Organisationsform wurde beschlossen, einen nebenamtlichen Sekretär zu ernennen und zur Deckung der dadurch entstehenden Mehrauslagen die Mitgliederbeiträge zu erhöhen.

Nach der Behandlung einer Anzahl internationaler Fragen wurde eine Entschliessung angenommen, die die Idee skandinavischer Zusammenarbeit auf dem Gebiete der ärztlichen Betreuung der Seeleute in ausländischen Häfen unterstützte und Befriedigung ausdrückte über die von der Weltgesundheitsorganisation in dieser Hinsicht vorgelegten Pläne.

Nach einer Aussprache über die Lage inbezug auf die Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen nahm die Konferenz zwei Entschliessungen an. Die eine forderte die I.T.F. angesichts des beherrschenden Einflusses Grossbritanniens in der Weltschifffahrt auf, ihre angeschlossenen britischen Organisationen zu ersuchen, ihr Möglichstes zu tun im Hinblick auf die Ratifizierung des Übereinkommens über Arbeitszeit und Bemannung; die zweite ersuchte die Regierungen Skandinaviens, die Übereinkommen zu ratifizieren. Es wurde beschlossen, diese den betreffenden Regierungen zu unterbreiten.

Die Frage der unlauteren Überführungen von Schiffen auf das Register Panamas wurde ebenfalls geprüft und eine Entschliessung angenommen, in der die Konferenz ihr Bedauern darüber ausdrückte, dass es bisher nicht möglich war, den Boykott durchzuführen, der auf dem Kongress der I.T.F. in Oslo beschlossen worden war und erklärte, dass Schritte unternommen werden sollten, um die Rück-

Überführung von Schiffen, die in unlauterer Weise die Flagge gewechselt haben, auf die Register ihrer ursprünglichen Länder zu erreichen.

Die Konferenz drückte schliesslich der I.T.F. ihre Dankbarkeit aus für die nie versagende Bereitschaft zur Zusammenarbeit und für die der Arbeit der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation gewidmete Aufmerksamkeit und gewährte Unterstützung.

Soziale und kulturelle Tätigkeit des finnischen Seeleuteverbandes.

(ITF) Das finnische Wirtschaftsministerium hat eine Schenkung gemacht von einer Million Finnmark (1 Pfund Sterling = 646

Finnmark) zum Zwecke der Errichtung von Gebäuden auf einem vom finnischen Seeleuteverband erworbenen Gelände, die als Ferien- und Bildungsstätte dienen sollen. Die Gebäude, die bereits auf diesem Gelände stehen, werden in der Zwischenzeit zur Abhaltung von Ausbildungskursen für Bildungsinstruktoren und Schiffsvertrauensleute verwendet. Die ersten dieser Kurse waren für August angesetzt und gemäss der Tradition interskandinavischer Zusammenarbeit wurden Vertreter der Seeleuteverbände Norwegens, Schwedens und Dänemarks zur Teilnahme eingeladen.

Regionale Konferenz der I.T.F. in Havanna.

(ITF) Auf Grund eines Beschlusses des geschäftsführenden Ausschusses der I.T.F. wurde auf den 11. bis 13. September eine regionale Konferenz der I.T.F. für Lateinamerika nach Havanna auf Kuba einberufen. Die Tagesordnung der Konferenz umfasst u.a. folgende Punkte

a) Aufklärung über die Ziele und Tätigkeit der I.T.F.

b) Wirtschaftliche und soziale Lage der Transportarbeiter aller Kategorien in den lateinamerikanischen Ländern.

c) Regelmässigere Teilnahme der lateinamerikanischen Transportarbeiterverbände an der Lösung internationaler Probleme.

d) Errichtung eines lateinamerikanischen Zweigsekretariats der I.T.F.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Die Frage der automatischen Kupplung auf den europäischen Eisenbahnen.

(ITF) Die Juninummer des Nachrichtenblattes des Internationalen Eisenbahnverbandes enthält folgende Mitteilung über

automatische Kupplung:

" Der Binnenverkehrsausschuss der europäischen Wirtschaftskommission veranlasste die U.I.C., das Studium der automatischen Kupplung, das sie bereits 1924 unternommen hatte, wieder aufzunehmen. An einer kürzlichen Sitzung (Mai 1949) nahm der Sonderausschuss einen Bericht an, der dem Verwaltungsrat zur Weiterleitung an den Binnenverkehrsausschuss vorgelegt werden soll. Wir wollen hier nur die hauptsächlichsten Punkte dieses Berichtes erwähnen.

Es scheint, dass sich im Falle der Einführung der automatischen Kupplung durch die Verwaltungen des Internationalen Eisenbahn-

verbandes 50 tödliche Unfälle im Jahr vermeiden liessen. In Anbetracht des Fehlens von Auskünften über die Bedingungen, unter denen die Statistiken der amerikanischen Eisenbahnen, die der Berechnung dieser Zahl als Grundlage dienten, ausgearbeitet wurden, muss die Frage jedoch neu geprüft werden.

Die Gesamtzahl der Fahrzeuge, die von den Verwaltungen des Internationalen Eisenbahnverbandes mit der automatischen Kupplung ausgerüstet werden müssten, würde 3.300.000 betragen. Unter der Annahme, dass der Übergang unter Verwendung einer Übergangskupplung auf 20 Jahre ausgedehnt wird, würden sich die Ausgaben auf 5.569,3 Millionen Dollar belaufen. Der Umbau würde 600 Millionen Arbeitstage zu acht Stunden benötigen.

Natürlich müssten mit verschiedenen Vorrichtungen Versuche ausgeführt werden und es scheint, dass diese Versuche kostspielig sein würden.

Schliesslich muss festgehalten werden, dass die Einführung der automatischen Kupplung allgemein sein und gleichzeitig erfolgen und die Aufmerksamkeit der Regierungen insbesondere auf diesen Punkt gelenkt werden müsste.

Der Ausschuss befasste sich auch mit den technischen Bedingungen, denen die Rahmen der Wagen entsprechen müssten, damit sie später ohne weitere Veränderungen mit der automatischen Kupplung versehen werden können. Der Ausschuss nahm zur Kenntnis, dass die Einführung der automatischen Kupplung ein Mehrgewicht des Fahrgestells um 300 kg bei Neukonstruktionen und bis 450 kg bei bereits im Gebrauch stehenden Wagen bedeuten würde."

Protest der holländischen
Regierung gegen Rhein-
schiffahrts-Vorschriften
wahrscheinlich.

(ITF) Nach holländischen Quellen erwägt die holländische Regierung die Aushändigung von Protestnoten an die Regierungen Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten,

betreffend die von der Militärregierung Westdeutschlands für die Rheinschiffahrt neu erlassenen Vorschriften. Nach der Meinung holländischer Behörden stellen zwei dieser Vorschriften, die Ende August in Kraft traten, eine flagrante Verletzung der Mannheimer Konvention von 1868 dar, welche die freie Benützung des Rheins garantiert.

Die erste Vorschrift verlangt, dass alle nichtdeutschen Schiffe, die die deutsche Rheinstrecke benutzen wollen, bei den zuständigen deutschen Amtsstellen eine Bewilligung einholen müssen. Die zweite befugt die deutschen Behörden, den nichtdeutschen Verkehr einzuschränken, wenn die beförderten Güter mit ausländischer Währung bezahlt werden müssen.

Ein holländischer Rheinschiffahrts-Sachverständiger weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im September 1948 zwischen Belgien und den Niederlanden einerseits und den alliierten Behörden andererseits eine Vereinbarung getroffen wurde, die die freie Benützung des Rheins und der deutschen Kanäle durch belgische und holländische Schiffe garantierte. Andererseits wurde deutschen Schiffen mit deutschen Mannschaften erlaubt, direkt nach

Rotterdam zu fahren. Von der letzteren Bestimmung wird bereits Gebrauch gemacht, doch erklären die holländischen Behörden, dass der deutsche Teil des Rheins und die deutschen Kanäle für holländische Fahrzeuge noch stets geschlossen sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die neuen Vorschriften die Schwierigkeiten noch verschärfen werden.

Binnenverkehrsausschuss der europäischen Wirtschafts-
kommission.

(ITF) Anlässlich seiner dritten Session setzte der Binnenverkehrsausschuss einen Unterausschuss für das Eisenbahnwesen ein,

nachdem schon früher ein Unterausschuss für den Strassenverkehr gebildet worden war.

Das Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses umfasst u.a. eine Voruntersuchung über die Sicherheit des Strassenverkehrs und über die Bedingungen zum Transport von gefährlichen Gütern auf der Strasse. Die Untersuchung soll in naher Zukunft unternommen werden.

EISENBAHNER

U.S.A.

Erhöhte Leistung des Bahnunterhaltungsarbeiters.

(ITF) In einem Bericht an den diesjährigen Kongress der "Brotherhood of Maintenance of Way Employes"

(Bahnunterhaltungsarbeiter) führte der Präsident, Herr T.C.Carroll, über die erhöhte Leistung der Bahnunterhaltungsarbeiter aus:

"1921 benötigten die Eisenbahnen 1.Klasse 506 Arbeiter je 1.000.000 Bruttotonnenmeilen. Gälte dasselbe Verhältnis auch heute noch, so hätten die Eisenbahnen 1948 mehr als 730.000 Arbeiter nötig; tatsächlich wurden nur 262.394 beschäftigt. Die technische Revolution hat die Arbeitsleistung der Bahnunterhaltungsarbeiter ungeheuer vergrössert. Unser Verband hat sich der Einführung von arbeitssparenden Maschinen nicht widersetzt, kämpfte jedoch für einen angemessenen Anteil der Arbeiter an den dadurch erzielten Einsparungen."

STRASSENTTRANSPORTARBEITER

BELGIEN

Neue Lohn- und Arbeitsbedingungen für die Autobusleute.

(ITF) An einer Sitzung des Unterausschusses "Autobusse" der nationalen paritätischen Strassenverkehrskommission vom 16.Mai wurden die Löhne der Autobus-

chauffeure und Schaffner in Belgien wie folgt festgesetzt:

	<u>im Tag</u>
1. bis 6. Monat Dienst	159.10 belg.Fr.
7. " 12. " "	160.-- " "
2.Jahr	160.90 " "
3.Jahr	161,80 " "
4.Jahr	162.70 " "

	im Tag
5. Jahr	163.50 belg. Fr.
6. Jahr	164.40 " "
11. Jahr	165.60 " "
16. Jahr	166.70 " "
21. Jahr	167.90 " "
26. Jahr	169.-- " "

Die tägliche Arbeitszeit ist auf 8 Stunden festgesetzt, doch kann sie um zwei Stunden verlängert werden. Die Länge des Arbeitstages darf höchstens 12 Stunden betragen, in seltenen Ausnahmefällen 14 Stunden. Nach fünf Arbeitstagen muss eine Arbeitsruhe von mindestens 30 Stunden gewährt werden.

GROSSBRITANNIEN

Neue Verhandlungsorgane im Speditionsgewerbe Grossbritanniens.

(ITF) Im Speditionsgewerbe Grossbritanniens sind neue Verhandlungsorgane gebildet worden, die sich mit Löhnen und Arbeits-

bedingungen befassen werden.

Eine zwischen der Strassentransportverwaltung und den Personalgewerkschaften abgeschlossene Vereinbarung sieht die Einsetzung eines Landesausschusses für Personalfragen bis spätestens 1. Oktober vor, sowie drei paritätische Landesausschüsse - einer für das Betriebs- und Hilfspersonal, einer für Wartungs- und Reparaturarbeiter und der dritte für verwaltungstechnisches und Aufsichtspersonal. Weiter sollen paritätische Ausschüsse für die verschiedenen Abteilungen der Verwaltung sowie lokale Ausschüsse gebildet werden.

Die Aufgabe der paritätischen Landesausschüsse wird die Festlegung der Arbeitsbedingungen des Personals mit Grundlöhnen bis und mit 630 Pfund Sterling im Jahr auf dem Verhandlungswege sein.

HAFENARBEITER

VEREINIGTE STAATEN

Lohnforderungen der Hafenarbeiter

(ITF) In New York wurden Lohnverhandlungen zwischen der International Longshoremen's Association, einem Mitglieds-

verband der A.F. of L. und der New York Shipping Association über die Forderung auf eine Erhöhung des Stundenlohnes um 22 Cent eröffnet.

Die Gewerkschaft fordert die Erhöhung des Grundlohnes von 1.88 Dollar auf 2.10 Dollar die Stunde und eine entsprechende Erhöhung der Überzeitsätze. Andere Forderungen beziehen sich auf eine Erhöhung der Zahl der Arbeiter pro Gruppe von 20 auf 23, die Ausrichtung von Pensionen zu Lasten der Arbeitgeber und verbesserte Wohlfahrtseinrichtungen und Urlaubsbestimmungen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Revision der Seattle-
Übereinkommen.

(ITF) An der 32. Session der internationalen Arbeitskonferenz (Juni 1949) in Genf wurden folgende Abänderungsvorschläge

zu den Seattle-Übereinkommen angenommen:

Übereinkommen Nr.72 über bezahlten Urlaub: Artikel 5, Abs.2, der vorsah, dass die Entschädigung an Seeleute während ihres Jahresurlaubes auch eine Unterhaltszulage umfassen müsse, wurde abgeändert in: umfassen könne.

Übereinkommen Nr.75 über die Unterkunft an Bord: Der Zweck der Abänderung des Artikels 1 besteht darin, die Entwicklung von neuen Schiffstypen zu erlauben, in denen die Unterkunft der Mannschaft mindestens so gut ist wie nach den Vorschriften des Übereinkommens, diesen jedoch nicht genau entspricht. Drei Vorsichtsmassnahmen sind dabei vorgeschrieben: die zuständige Behörde muss sich davon überzeugen, dass die Unterkunft mindestens so gut ist wie die im Übereinkommen vorgeschriebene; die Reeder und Seeleute müssen befragt werden; die Einzelheiten, in denen diese Schiffe von den Normen des Übereinkommens abweichen, müssen dem Direktor des I.A.A. zur Kenntnis gebracht werden, der die Auskunft an alle Mitgliedstaaten weiterleitet.

Die zweite Abänderung bezieht sich auf die Bestimmung in Artikel 7, Absatz 3, die vorsieht, dass Schiffe, die regelmässig in den Tropen und im Persischen Golf verkehren, mit mechanischer Ventilation ausgerüstet sein müssen. Die neue Fassung dieser Bestimmung schreibt vor, dass diese Schiffe mit mechanischer Ventilation und mit elektrischen Fächern versehen sein müssen, doch ist für Räume, in denen eines dieser beiden Ventilationsmittel genügt, die Anwendung beider nicht vorgeschrieben.

Die dritte Abänderung bezieht sich auf Artikel 10, Absatz 10, der vorschreibt, dass auf Passagierschiffen nicht mehr als 10 Mannschaftsangehörige der Verpflegungsabteilung in einem Schlafraum untergebracht sein dürfen. Die neue Bestimmung lautet nun auf Vorschlag der Arbeitnehmervertreter: " Um für angemessene und komfortablere Unterkunft zu sorgen, kann die zuständige Behörde nach Befragung der Reederorganisationen oder der Reeder und der Seeleutegewerkschaften im Falle gewisser Passagierschiffe die Bewilligung zur Unterbringung von bis 10 Mannschaftsmitgliedern im einzelnen Schlafraum erteilen."

Die vierte Abänderung bezieht sich auf Artikel 10, Absatz 14, wo vorgeschrieben wird, dass an der Schiffswand liegende Kojen nicht übereinander angebracht sein dürfen. Die abgeänderte Bestimmung erlaubt zwei Kojen übereinander, jedoch nur, wo keine Seitenfenster vorhanden sind.

Der fünfte angenommene Abänderungsvorschlag bezieht sich auf Artikel 18, der die Anwendung des Übereinkommens auf bereits gebaute Schiffe betrifft. Werden solche Schiffe von einem Nicht-

unterzeichnerstaat nach einem Unterzeichnerstaat überführt, so müssen sie nun nicht umgebaut werden, wenn die Verhältnisse auf ihnen ebensogut oder besser sind als die vom Übereinkommen vorgeschriebenen.

Übereinkommen Nr. 76 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung:

Beide Abänderungsvorschläge zu diesem Übereinkommen wurden angenommen. Der eine betraf Artikel 18, Absatz 1, der in seiner bisherigen Fassung lautete: "Regelmässige Leistung von Überzeitarbeit ist nicht erlaubt." Dies wurde abgeändert in: "Die regelmässige Leistung von Überzeitarbeit soll, wo immer möglich, vermieden werden." Der zweite Abänderungsvorschlag bezweckte eine Herabsetzung der Frist zur Kündigung des Übereinkommens von zehn auf fünf Jahre.

In der Schlussabstimmung wurden alle drei Übereinkommen in ihrer abgeänderten Form angenommen.

FINNLAND

Die finnischen Seeleute und die Abwertung der Mark.

(ITF) Am 5. Juli 1949 kündigte die finnische Staatsbank eine Abwertung der finnischen Mark an, die mit Exportschwierigkeiten

begründet wurde. Das englische Pfund entspricht seit diesem Zeitpunkt 646 Mark anstatt wie vorher 547 Mark; der Dollar 160 Mark anstatt 136.

Da der finnische Seeleuteverband immer auf der Aufnahme einer Bestimmung in seine Kollektivverträge bestanden hat, die den finnischen Seeleuten das Recht gibt, einen Teil ihrer Heuern in ausländischer Währung zu beziehen, wenn sie sich in ausländischen Häfen befinden, ist es klar, dass die Abwertung der finnischen Mark auf die Reallöhne der Seeleute im Ausland sich nachteilig auswirkt. Da die oben erwähnte Vertragsbestimmung auch vorschreibt, dass im Falle der Änderung des Wertes der finnischen Mark im Verhältnis zu ausländischen Währungen unverzüglich Lohnverhandlungen aufgenommen werden sollten, um dadurch geschaffene Unregelmässigkeiten zu beheben, wandten sich der Seeleuteverband, der Maschinenistenverband, der Verband der Schiffsoffiziere und der Funkerverband am 14. Juli an die Reeder, um die Aufnahme solcher Verhandlungen zu verlangen.

Die Gewerkschaften erklären, die Abwertung bedeute einen Verlust von 12 - 13% der Heuern; sie haben sich jedoch bereit erklärt, eine Erhöhung der Heuern um 11% als genügend zu betrachten. Die Reeder erklärten sich damit jedoch nicht einverstanden. Das Ergebnis der Verhandlungen unter einem staatlichen Vermittler ist noch nicht bekannt.

GROSSBRITANNIEN

Die neuen Heuern der Offiziere der von den britischen Eisenbahnen betriebenen Schiffe.

(ITF) Die Heuern der 425 auf den 56 Fahrgast-, Trajekt- und Frachtschiffen im Verkehr mit Europa, Irland und den Channel Islands von der Verwaltung der britischen

Bahnen beschäftigten Offiziere wurden durch einen Schiedspruch des Gewerbegerichtes festgelegt, das sich über die Forderungen des Verbandes der Steuerleute und Maschinisten auszusprechen hatte. Die neuen Heuern sind zu Beginn der ersten Lohnperiode nach dem 30. Juli in Kraft getreten.

Auf Fahrgastschiffen liegen die Heuern der Steuerleute zwischen Pfund Sterling 9.9.-. bis Pfund Sterling 11.10.9 die Woche, die der Maschinisten zwischen Pfund Sterling 9.9.-. bis Pfund Sterling 13.7.6. Auf Frachtschiffen liegen die Heuern der Steuerleute zwischen Pfund Sterling 8.2.6. und Pfund Sterling 10.5.1., für Maschinisten zwischen Pfund Sterling 8.2.2. und Pfund Sterling 11.18.4. Die Vereinbarung, nach welcher Steuerleute und 2. und 3. Maschinisten auf Fahrgastschiffen der Eisenbahnverwaltung mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten oder darüber eine Sonderzulage von 15 Shilling die Woche erhalten, wurde auf die Offiziere derselben Kategorien auf Frachtschiffen der Eisenbahnverwaltung mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten und darüber ausgedehnt.

U.S.A.

Die neuen Heuern
der amerikanischen
Seeleute.

(ITF) Über die neuen Heuern des von der American National Maritime Union und des amerikanischen Fun-
kerverbandes abgeschlossenen Kollektivvertrages (siehe Pressebericht Nr.17/18 vom 8.August) sind nun Einzelheiten bekannt geworden.

Die neue Kleidungszulage von Dollar 7.50 bedeutet, dass nun folgende Heuern bezahlt werden:

Die neue Kleidungszulage von Dollar 7.50 bedeutet, dass nun folgende Heuern bezahlt werden:

Deckabteilung:

Vollmatrose:	Dollar:	233.51
Leichtmatrose	"	200.97
Watchman	"	233.51
Deckjunge	"	189.14
Bootsmann Dollar 296.44 bis	"	317.06
Carpenter " 266.04 "	"	283.94

Verpflegungsabteilung:

Frachtschiffe:

Erster Steward	Dollar:	289.25
Erster Koch	"	266.04
Kochgehilfe	"	230.05

Fahrgastschiffe:

Erster Steward	"	411.56
Chefkoch	"	397.37
Erster Koch	"	331.11

Maschinenraumabteilung:

Elektriker:	"	371.93
Deckmaschinist	"	266.04
Heizer (Kohle)	"	230.55
Heizer (Öl)	"	221.68