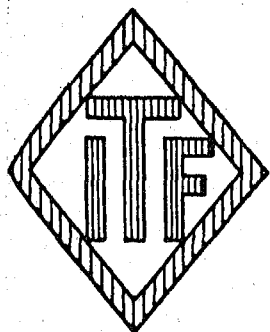


# INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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. 21

10. Okt. 1949

Aus der I.T.F.

### Regionale Transportarbeiter- konferenz für Latein Amerika in Havana (Cuba)

(ITF) Vom 11. bis 13. September 1949 fand in Havana auf Cuba eine regionale Konferenz der Transportarbeiter (Eisenbahner, Seeleute, Hafenarbeiter, Fuhrleute, Strassenbahner

und Autobusleute) aus Mittel- und Südamerika statt.

Diese Regionalkonferenz wurde von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) einberufen, der verschiedene Gewerkschaften dieser Gebiete angeschlossen sind. Drei Mitglieder des Exekutivkomitees der I.T.F., nämlich die Koll. Trifon Gómez (Paris), A.E. Lyon (Washington) und der Generalsekretär der I.T.F., J.H. Oldenbroek (London) waren anwesend. Weiter nahmen daran teil der Leiter des New Yorker Büros der I.T.F., Koll. W.J. Dorchain und ein Mitarbeiter des Generalsekretariats der I.T.F., Koll. L. Martínez (London).

Nachdem die Konferenzteilnehmer durch den Generalsekretär des Cubanischen Gewerkschaftsbundes, Koll. E. Mujal Barniol, in Havana willkommen geheissen worden waren, eröffnete Koll. Gómez die Konferenz mit einer Ansprache, in der er ausführte, die I.T.F. sei bereit, ein Zweigsekretariat für Lateinamerika einzurichten, das der Stärkung der Beziehungen zwischen der I.T.F. und den Gewerkschaften der betreffenden Länder sowie zwischen diesen selber dienen soll. Die Gewerkschaften würden, wie bisher, der I.T.F. direkt angeschlossen sein und das Zweigsekretariat würde die Mitgliedsverbände der I.T.F. in den betreffenden Ländern betreuen.

Nach einer Ansprache des Bernardo Ibañez, Präsident des Inter-Amerikanischen Gewerkschaftsbundes, und Annahme der Geschäftsordnung, wurden die Koll. Calixto Sanchez, von der cubanischen Gewerkschaft des Personals der Zivilluftfahrt, zum Vorsitzenden und Javier H. Bolaños, vom cubanischen Eisenbahnerverband, zum Sekretär der Konferenz gewählt.

Folgende fünf Kommissionen werden eingesetzt:

- 1) Mandatprüfungskommission
- 2) Kommission zur Besprechung der Arbeits- und sozialen Verhältnisse und der gewerkschaftlichen Lage der Transportarbeiter in Lateinamerika;
- 3) Kommission zur Besprechung von Verwaltungsformen, Tarifpolitik und Koordination der Verkehrsbetriebe;

- 4) Kommission zur Ausarbeitung der Statuten des lateinamerikanischen Zweigsekretariats;
- 5) Antragskommission.

Diese Kommissionen erstatteten am letzten Konferenztag Bericht; die Ergebnisse ihrer Beratungen und ihre Beschlüsse werden dem I.T.F. Sekretariat in London mitgeteilt werden, damit die nötigen Schritte oder Untersuchungen unternommen werden können.

Der vom Generalsekretariat der I.T.F. unterbreitete Statutenentwurf wurde in verschiedener Hinsicht abgeändert und wird nun dem Exekutivkomitee der I.T.F., das vom 24. bis 26. Oktober in London zusammentreten wird, zur Genehmigung unterbreitet werden. Dasselbe wird mit den andern Empfehlungen der Konferenz geschehen, nämlich Havana als Sitz für das Zweigsekretariat zu wählen und einen Fünfer - Ausschuss mit der Beaufsichtigung der Geschäftsordnung zu beauftragen.

Angesichts des Interesses der lateinamerikanischen Gewerkschaften und der Einmütigkeit, die die Verhandlungen kennzeichnete, kann mit Sicherheit angenommen werden, dass das lateinamerikanische Zweigsekretariat der I.T.F. vor Ablauf des Jahres seine Tätigkeit voll entfalten wird.

## ALLGEMEINE NACHRICHTEN

### INTERNATIONAL

#### Neues internationales Übereinkommen über den Strassen- und Kraftfahr- zeugverkehr

12 Organisationen aus dem Gebiete des Verkehrs teilnehmen, legte einheitliche Vorschriften für Fahrzeugführer und Fahrzeuge fest, die Auslandsverkehr machen. Auch arbeitet sie ein neues internationales Übereinkommen über den Strassen- und Kraftfahrzeugverkehr aus.

Die Bestimmungen des neuen Übereinkommens sind dazu geschaffen, dem gegenwärtigen Mangel an Einheitlichkeit der Führerscheine und der technischen Bedingungen für die Zulassung ausländischer Fahrzeuge und der Verkehrsregeln abzuwehren. Weiter wurden einheitliche Verkehrszeichen und Beleuchtungsvorschriften vereinbart. Andere Bestimmungen betreffen die Motor- und Fahrräder.

Als international anzuerkennende Verkehrszeichen werden möglichst Symbole verwendet, um die sprachlichen Schwierigkeiten auszuschalten.

#### Ein merkwürdiges Schiff

(ITF) Nach einem Bericht der New York Times lief in Montreal kürzlich ein Schiff ein, mit der Flagge eines Landes, das es noch nie befahren hatte.

#### Deutsch-Belgische Besprechungen über einen Antwerpen-Rheinkanal

fanden, drehten sich vor allem um den Bau eines Kanals, der den Albertkanal via Aachen mit dem Rhein bei Neuss ( in der Nähe von Düsseldorf ) verbinden würde.

(ITF) Besprechungen zwischen den Antwerpener Hafenbehörden und Vertretern aus Rheinschiffahrtskreisen die am 1., 2. und 3. September stattfanden.

Belgische Kreise haben seit langen Jahren den Plan einer direkten Kanal-Verbindung mit dem Rhein erwogen, die die Benützung holländischen Gebietes ausschaltet. Wegen der unsicheren Lage in Deutschland konnte dieser bisher nicht verwirklicht werden. Nun scheint eine Verständigung darüber erzielt worden zu sein. Die Wahl ist offenbar auf die Aachen-Neuss-Linie gefallen.

In den Sitzungen wurden auch andere Punkte von gemeinsamem Interesse besprochen, wie die Verbesserung der Anschlüsse im internationalen Eisenbahnverkehr, Beseitigung der Verzögerungen bei den Grenzkontrollen und die Vereinfachung der Vorschriften im Kraftwagenverkehr zwischen Belgien und Deutschland. In naher Zukunft soll ein Binnenhafenkongress stattfinden, an dem auch Seehafenprobleme zur Sprache kommen sollen.

Projekt eines Rhein-Ems-Hafens

(ITF) In der Schweiz fanden Vorbesprechungen über einen Rhein-Ems-Hafen statt, an denen Vertreter der Nordostschweizerisch-Oesterreichischen Schifffahrts-Gesellschaft sowie der Rheintaler Gemeinden Hard, Rheineck und St. Margarethen teilnahmen. Bei diesen Besprechungen wurde eine grundsätzliche Übereinstimmung erzielt über den Bau eines einzigen Hafens, am Ostufer des Bodensees, der sowohl der Ostschweiz als auch dem Vorarlberg dienen soll. Mit den Vorarbeiten wurde begonnen.

DEUTSCHLAND

Zunahme des Verkehrs auf den westdeutschen Kanälen

(ITF) Während der letzten Wochen wurde in der Rhein- und der westdeutschen Kanalschifffahrt eine Verkehrszunahme festgestellt. Allein im Monat Juli betrug der Zuwachs, der zur Hälfte auf Kohlentransporte entfiel, 50 000 Tonnen. Das Überangebot an Schiffsraum, das sich im Laufe der letzten Monate fühlbar gemacht hatte, hat sich nun anscheinend verringert. Das gilt für Rheinschiffe und auch für kleinere Küstenfahrzeuge.

Konzentration der Binnenschifffahrt in Ostdeutschland

(ITF) In der Ostzone Deutschlands erfolgte vor kurzem die Kontraktion der ostdeutschen Binnenschifffahrt durch die Gründung der "Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale" mit Sitz in Potsdam. Dieses Unternehmen befasst sich nunmehr mit der ausschliesslichen Übernahme und Durchführung aller Wassertransporte einschliesslich der Umschlagsarbeiten in der sowjetischen Zone Deutschlands und Gross-Berlins.

Die Binnenschifffahrt nach Berlin erfolgte bisher ausschliesslich mit binnenschifffahrtstauglichen Schiffen, die im Besitze des entsprechenden Permits waren. Jetzt muss mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass sich auch die ostzonale Binnenschifffahrt in den Verkehr mit Hamburg im grösseren Masse einschalten wird.

JAPAN

geplante Verkleinerung der Fischereiflotte

(ITF) Auf Veranlassung der Alliierten Besatzungsbehörden wird gegenwärtig von der japanischen Regierung eine umfassende Unter-

suchung über die Verhältnisse in der japanischen Seefischerei durchgeführt. Die vorläufigen Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die Seefischereiflotte zu gross ist, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu erlauben. Ausserdem ist festgestellt, dass die Fischbestände wahrscheinlich in kurzer Zeit erschöpft sein werden, falls der Entwicklung nicht Einhalt geboten wird.

Obschon diese Auffassung in einigen japanischen Kreisen Verständnis gefunden hat, wurden doch ernsthafte Einwände erhoben. So wurde darauf hingewiesen, dass eine Verkleinerung der Fischereiflotte finanzielle Schwierigkeiten und Arbeitslosigkeit im Gefolge haben würde.

Die japanische Regierung hat trotzdem beschlossen, dass die Fischereiflotte um 30 % verringert und die Zahl der Trawler im Laufe eines Jahres von 1'044 auf 693 gebracht werden soll.

## RUMÄNIEN

### Die Donau- und Seeschifffahrt in Rumänien

(ITF) Bei Kriegsende in Europa wurde eine gemeinsame russisch-rumänische Schifffahrtsgesellschaft mit dem Namen "Sovromtransport" (Soc.

Anon. de Navigatie Sovieto Romăna) mit Sitz in Bukarest gegründet, die eine besondere Abteilung für die Donauschifffahrt besitzt. Neben dieser Organisation gab es vor der Verstaatlichung der gesamten rumänischen Schifffahrt im Jahre 1948 eine Anzahl von Privaten Donauschifffahrtsgesellschaften.

Nach den Verstaatlichungen waren nur drei Gesellschaften im rumänischen Donauverkehr verblieben, und zwar die "S.R.D." (Soc. anon. rom. de Navigatie pe Dunare) die "Sovromtransport" und die Tankschifffahrtsgesellschaft "STAD" (Societate de Transporturi pe Apa si Depozitare), die ursprünglich mit deutschem und rumänischem Kapital finanziert worden war.

Im April 1949 wurde die STAD der Sovromtransport einverleibt; dasselbe geschah im Juni mit der S.R.D. Die gesamte Donauschifffahrt Rumäniens ist damit in der russisch-rumänischen staatlichen Gemeinschaftsgesellschaft "Sovromtransport" zusammengeschlossen. Diese Gesellschaft verfügt nunmehr über rund 400 Schiffe.

Auch was die Seeschifffahrt Rumäniens anbetrifft, ist Sovromtransport die einzige noch bestehende Organisation. Auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen musste Rumänien seinen gesamten Bestand an Seeschiffen an die Sowjetunion abliefern. Als jedoch die Sovromtransport gegründet wurde, wurden dieser Gesellschaft einige der abgelieferten Schiffe in Timecharter wieder zur Verfügung gestellt, worauf ein Linienverkehr zwischen Constanza und Marseilles sowie eine Anzahl kürzerer Linien eingerichtet wurden. Diese Schiffe mit zusammen etwa 20'000 Tonnen sind nun in den Besitz der Sovromtransport übergegangen und weitere Anschaffungen stehen bevor.

Die "Sovromtransport" wird ihre Tätigkeit auf der Donau erhöhen und in Kürze vier 550-Tonnen-Schiffe, die in den rumänischen Werften in Braila gebaut werden, übernehmen. Für später ist die Anschaffung zwei weiterer Schiffe mit grösserer Tonnage vorgesehen. Diese Schiffe sind für den rumänischen Export nach den Levanteländern gedacht, doch sollen sie auch im Transitverkehr über Rumänien eingesetzt werden.

In diesem Zusammenhang ist der geplante Kanalbau von der Donau zum Schwarzen Meer von besonderer Bedeutung. Der Kanal soll von der Donau bei Cernavoda nach einem Punkt am Schwarzen Meer etwa 30 Kilometer nördlich von Constanza verlaufen. Die Gesamtlänge wird 76 km ausmachen.

Die technischen Arbeiten werden mit russischer Unterstützung durchgeführt. Der Kanal wird für Schiffe bis zu 3000 Tonnen befahrbar sein und den Umweg der Donau um 400 km verkürzen. Der Hafen Constanza wird als Transitumschlagshafen besondere Bedeutung erhalten, nicht nur für Rumänien, sondern auch im Verkehr zwischen Mitteleuropa und der Türkei sowie den Levanteländern.

EISENBAHNER

NEUSEELAND

Neue Lohnsätze für das Lokomotivpersonal

(ITF) Den neuseeländischen Eisenbahnern wurde kürzlich eine Lohnerhöhung gewährt, wonach für das Lokomotivpersonal folgende Lohnsätze gelten:

<u>Dienstgrad</u>	<u>Stundenlohnsatz</u>	<u>Bestimmungen bezüglich Lohnerhöhungen</u>
Lokführer:	4 Sh. 6 1/4 Pence	Sonderklasse (a)
	4 " 2	Sechstes Jahr
	4 " 3/4	Fünftes Jahr
	4 " 3/4	Viertes Jahr (b)
	3 " 11 1/2	Erstes bis drittes Jahr
Heizer:	3 Sh. 11 Pence	Nach 15 Dienstjahren (c)
	3 " 10 1/4 "	Nach 8 Dienstjahren (d)
	3 " 9 "	Drittes Jahr
	3 " 7 3/4 "	Zweites Jahr
	3 " 7 "	Erstes Jahr
Putzer:	3 Sh. 6 1/4 Pence	Zweites Jahr nach Erreichung des Mündigkeitsalters (21 Jahre)
	3 " 5 3/4 "	Erstes Jahr nach Erreichung des Mündigkeitsalters
	3 " -	Nach Vollendung des 20. Altersjahres
	2 " 8 3/4	Nach V. des 19. A.
	2 " 6 3/4	Nach V. des 18. Altersjahres
	2 " 4 3/4	" " " 17. "
	2 " 2 1/2	" " " 16. "

(a) Die Beförderung zur Sonderklasse erfolgt nach 24 Jahren Lokomotivdienst, falls der Anwärter die nötigen Fähigkeiten besitzt. Die Verwaltung kann jedoch jederzeit Lokomotivführer, mit mindestens 3 Dienstjahren, die die in Absatz (b) erwähnte Prüfung mit Erfolg bestanden haben, in die Sonderklasse versetzen.

(b) Nur Lokomotivführer, die das Diplom als Lokomotivführer erster Klasse erworben haben, können einen höheren Lohn beziehen als ihn Lokomotivführer mit drei Dienstjahren erhalten.

(c) In diese Lohnklasse können nur Lokomotivheizer mit 15 Jahren Lokomotivdienst aufsteigen, die das Diplom als Lokomotivführer zweiter Klasse erworben haben.

(d) In diese Lohnklasse können nur Lokomotivheizer mit 8 Jahren Lokomotivdienst aufsteigen, die das Diplom als Lokomotivführer zweiter

## VEREINIGTE STAATEN

Die 40-Stundenwoche des nichtfahrenden Eisenbahnpersonals tritt in Kraft

(ITF) Am 1. September kamen in den Vereinigten Staaten eine Million nichtfahrende Eisenbahner in den Genuss der 40-Stundenwoche ohne Herabsetzung des für die 48 Stundenwoche bezahlten Lohnes. Der

Übergang hat jedoch bei vielen Eisenbahngesellschaften Schwierigkeiten hervorgerufen. Zur Beilegung der 3'400 entstandenen Streitfälle wurde ein paritätischer Ausschuss eingesetzt, dem sechs Gewerkschaftsführer und sechs Vertreter der Eisenbahngesellschaften angehören.

Viele Eisenbahngesellschaften suchten die Gewerkschaften zu über- vorteilen, als es darum ging, die Bestimmungen der für das ganze Land geltenden Vereinbarung über die 40-Stundenwoche den einzelnen Kollektivverträgen einzuverleiben. Manche Streitfälle entstehen über die Frage, ob die Aufsichtsbeamten und die Angestellten, die in einer besonderen Anstellungsverhältnis stehen, d.h. gewöhnlich nicht in den Bereich der Kollektivverträge fallen, ebenfalls in den Genuss der 40-Stundenwoche kommen sollen. Andere Fälle betreffen den garantierte Mindestentgelt für Arbeit an Ruhetagen.

Der paritätische Ausschuss hielt in New York eine erste einwöchige Tagung, um eine Übersicht über die Probleme zu gewinnen. Die eigentlichen Verhandlungen dieses Ausschusses, die voraussichtlich mehr als zwei Monate dauern werden, finden in Chicago statt. Streitfälle über die im Ausschuss kein Einvernehmen erzielt werden kann, werden im Schiedsverfahren beigelegt werden. Alle Entscheide werden rückwirkend auf den 1. September in Kraft treten, sodass aus der Verzögerung weder ein Vorteil für die Gesellschaften noch ein Nachteil für die Eisenbahner entstehen kann.

Eine Anzahl Eisenbahngesellschaften haben die Absicht bekanntgegeben, viele Güterschuppen und kleine Personenbahnhöfe zu schliessen, sowie die Öffnungszeiten anderer Dienststellen zu kürzen, um den Verkehr ohne Personalerhöhung abzuwickeln. Die meisten Verwaltungen stellten jedoch bereits entlassenes Personal wieder ein und einige Gesellschaften nahmen sogar Neueinstellungen vor. Die Gewerkschaften erklären, dass über kurz oder lang mehr Personal eingestellt werden muss, falls ein Nachlassen der Leistungsfähigkeit vermieden werden soll.

## STRASSENVERKEHRSARBEITER

### GROSSBRITANNIEN

Schule für das Kantinenpersonal der Londoner Verkehrsbetriebe

(ITF) Die Londoner Verkehrsverwaltung hat die Bedeutung eines leistungsfähigen Kantinenwesens und dessen guten Einfluss auf die Gesundheit der hunderttausend Mit-

glieder ihres Personals längst erkannt. Es wurde deshalb beschlossen, eine besondere Schule zur Ausbildung des Kantinenpersonals zu gründen

Die 180 von der Wohlfahrtsabteilung der Londoner Transportverwaltung betriebenen Kantinen arbeiten ohne Gewinn. Die Verkehrsverwaltung stellt Gebäude, schwere Einrichtung und Mobiliar zur Verfügung, und leistet einen Beitrag zu den Kosten der wichtigsten Betriebsaufgaben. Die laufenden Ausgaben für Einkäufe und Löhne müssen aus den Einnahmen gedeckt werden. Etwaige Betriebsgewinne gehen an die Gäs zurück in der Form von Qualitätserhöhung oder Preissenkung.

Das Ziel besteht in einer ausgeglichenen Betriebsrechnung, die weder Gewinn noch Verlust ausweist.

Die Schule liegt im Herzen Londons und ist mit einer im Betrieb stehenden Kantine verbunden, die 158 Sitzplätze aufweist. Der praktische Unterricht wird in zwei Lehrküchen erteilt - einer allgemeinen Küche und einer Gebäckküche - -, der theoretische in danebenliegenden Schulzimmern. Die allgemeine Küche ist mit der neuesten Standard-Ausrüstung der Kantinen der Londoner Verkehrsverwaltung versehen, doch stehen in einem besonderen Raum Muster aller anderen gegenwärtig noch im Gebrauch stehenden Gerätschaften, damit die Lehrlinge sich mit ihnen vertraut machen können. Die Kurse dauern von einer bis zu acht Wochen und werden von einem Hauptlehrer und vier Hilfslehrern erteilt. Das Ausbildungsprogramm umfasst neben einer Einführung in die Entwicklung und die Organisation des Londoner Verkehrswesens, die Aufgaben der Wohlfahrtsabteilung, Arbeitsbedingungen, Löhne, Hygiene, erste Hilfe bei Unglücksfällen und Feuerbekämpfung. Für während des Krieges eingestelltes Kantinenpersonal werden Wiederholungskurse veranstaltet; junge Personalmitglieder der Londoner Verkehrsbetriebe können Abendkochkurse besuchen.

Die Besetzung offener Stellen im Kantinenwesen erfolgt nach den Regeln der Personalordnung.

Der Weg der Beförderung führt von Verkäuferin zu Köchin und Stewardess. Stewardessen werden die Personen genannt, die eine Kantine leiten. Ein Mädchen von normaler Intelligenz kann innerhalb zwei oder drei Jahre zur Stewardess aufsteigen. Männern stehen nach der Ausbildung entsprechende Möglichkeiten offen.

### HAFENARBEITER

#### GROSSBRITANNIEN

##### Hilfsregister in Hull

(ITF) Dem paritätischen Hafentarbeitsausschuss in Hull wurde die Erlaubnis erteilt, 200 Hafentarbeiter in einem Hilfsregister zu führen. Auch in Goole soll ein solches Hilfsregister aufgestellt werden.

Dies bedeutet, dass die nicht in einem festen Register geführten Hafentarbeiter sich nicht mehr jeden Morgen nach Arbeit umsehen müssen und nur nach Bedarf beschäftigt und entlohnt werden, sondern dass sie für eine bestimmte Zeitdauer, gewöhnlich für 10 Wochen eingestellt werden. Während dieser Zeit geniessen die im Hilfsregister aufgeführten Arbeiter dieselben Vorteile wie diejenigen die im Hauptregister geführt werden, einschliesslich des Garantielohnes.

Die Knappheit an Hafentarbeitern in Hull und Goole hat kürzlich Besorgnis hervorgerufen. Am 29. August z.B. konnte der örtliche Hafentarbeitsausschuss in Hull nur 728 Mann anstatt der erforderlichen 1'093 stellen.

#### VEREINIGTE STAATEN

##### Streikdrohung an der Ostküste

(ITF) Nach einer Erklärung von Joseph Ryan, dem Leiter des Amerikanisch-Kanadischen-Hafentarbeiterverbandes, werden rund 65'000 Hafentarbeiter der

Ostküste die Forderung der Unternehmer auf Herabsetzung der Stundenlöhne um 13 Cent am 30. September mit Streik beantworten,

falls bis dahin keine Verständigung über die Forderung der Arbeiter auf Erhöhung der Löhne erzielt worden ist. Es wird erwartet, dass alle grösseren U.S.A. Häfen von Hampton Roads (Virginien) bis Portland (Maine) von der Arbeitseinstellung betroffen werden.

Ein Sprecher des Verbandes erklärte, dass der 120 Mitglieder zählende Verhandlungsausschuss die vom New Yorker Schiffsahrtsverein vorgeschlagene Herabsetzung der Löhne einstimmig ablehne. Der Grundlohn der Hafendarbeiter ist gegenwärtig \$1.80 in der Stunde, doch hält der Verband seine ursprüngliche Forderung auf eine Erhöhung auf \$2.10 aufrecht.

### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

Norwegen ratifiziert zwei  
Seattle-Übereinkommen

(ITF) Durch Dekret vom 30. Juni dieses Jahres genehmigte und ratifizierte der norwegische König fünf interna-

tionale Arbeitsübereinkommen einschliesslich zweier Seattle-Übereinkommen, nämlich derjenigen über die Unterkunft der Seeleute (Nr. 75) und die Seeleutepensionen (Nr. 71). Diese beiden sollen dem neuen Parlament unterbreitet werden, das im Januar 1950 zusammentritt.