



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. 23/24

27. Dezember 1949

Aus der I.T.F.

Kongreß des japanischen Seeleuteverbandes; Ge- such um Aufnahme in die I.T.F.

(ITF) Vom 27. bis 30. Oktober fand in Kobe der achte allgemeine Kongreß des japanischen Seeleuteverbandes statt.

145 000 Mitglieder waren auf ihm durch etwa 600 Delegierte vertreten. U.a. wurden über folgende Fragen Entschliessungen angenommen: Beitritt zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Beziehungen mit dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, Massnahmen zur Bekämpfung von Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten, Einführung von Seeleutepensionen, Heuererhöhungen für Seeleute auf Schiffen der japanischen Reedervereinigung und der staatlichen Reederei.

Der japanische Seeleuteverband war ein Mitgliedsverband der I.T.F. von 1930 bis 1937; in diesem Jahre wurde er von der japanischen Regierung zum Austritt gezwungen. Die über die Beziehungen mit der I.T.F. einstimmig angenommene Entschliessung gibt dem Wunsche Ausdruck, die Mitgliedschaft zu erneuern. Das entsprechende Gesuch ist der I.T.F. bereits unterbreitet worden und wird gegenwärtig geprüft.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

FRANKREICH

Koordinations- Dekret

(ITF) Ein am 15. November veröffentlichtes, bedeutungsvolles Dekret sieht die Koordination von Strassen- und Eisenbahnver-

kehr vor, in deren Rahmen beiden Verkehrsarten gleiche Lasten und Pflichten auferlegt werden sollen. Die ungerechtfertigten Vorteile der Strassentransportunternehmungen im Wettbewerb mit den Eisenbahnen sollen ausgeschaltet werden. Die Veröffentlichung eines Dekrets zur Koordination von Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt steht bevor.

Ersteres Dekret beauftragt das Verkehrsministerium, im Autobusverkehr Rahmentarife aufzustellen, auf Grund dieser das einzelne Unternehmen für jede Linie einen Normaltarif auszuarbeiten hat, der dem Präfekten des Departements zur Genehmigung unterbreitet werden muss. Der effektive Tarif darf nicht höher als 10% über, und nicht tiefer als 20% unter diesem Normaltarif liegen.

Die Eisenbahnen werden auf den Betrieb von Autobussen verzichten. Dies bedeutet, dass die vom Staat betriebenen Eisenbahnen den Autobusverkehr gänzlich den privaten Unternehmungen überlassen werden.

Inbezug auf den Güterverkehr liegt die bedeutendste Neuerung darin, dass die Spediteure die Eisenbahnen nicht konkurrenzieren dürfen, es sei denn, sie befinden sich im Besitze einer besonderen Erlaubnis und haben mit den Eisenbahnen ein Tarifabkommen abgeschlossen. Solche Tarifabkommen müssen sich auf Rahmentarife stützen. Schliesslich wird den Eisenbahnen inbezug auf die Tarifgestaltung im Güterverkehr weit grössere Freiheit eingeräumt, als dies bisher der Fall war. Dadurch wird ihnen ermöglicht, bei der Tariffestlegung auf die Verhältnisse im Speditionsgewerbe Rücksicht zu nehmen und gibt ihnen gleichzeitig eine grössere Anpassungsfähigkeit im Konkurrenzkampf. Auch für den Güterverkehr sollen Rahmentarife festgesetzt werden.

EISENBAHNER

FINNLAND

Die Urlaubsregelung auf den finnischen Staatsbahnen.

(ITF) Die Dauer des Jahresurlaubes der finnischen Eisenbahner ist je nach Stellung und Dienstalter verschieden.

Grundsätzlich werden zwei Personalgruppen unterschieden: Beamte, d.h. Personal, das als Staatspersonal gilt, und Angestellte und Arbeiter, für deren Arbeitsvertrag das allgemeine Recht gilt. Letztere Gruppe umfasst u.a. Werkstättenarbeiter und Bahnunterhaltungsarbeiter, sowie eine verhältnismässig geringe Anzahl von Beschäftigten im Betriebsdienst.

a) Beamte

Alle fest und aushilfsweise angestellten Beamten haben Anrecht auf einen jährlichen Urlaub entsprechend ihrer Dienstzeit. Die Dauer des Urlaubs beträgt: eine Woche nach sechs Monaten Staatsdienst, 30 Tage nach 12 Monaten und sechs Wochen nach 15 Jahren.

b) Angestellte und Arbeiter

Angestellte und Arbeiter unterstehen dem allgemeinen Urlaubsgesetz und erhalten: einen Tag je Monat des vorhergehenden Urlaubsjahres (1. Mai bis 30. April), in welchem sie mindestens 16 Tage gearbeitet haben, also maximal 12 Tage. Nach fünf Dienstjahren beträgt der Anspruch 1 1/2 Tage je Monat, also maximal 18 Tage.

Nach 10 Dienstjahren werden die Urlaubsbestimmungen des Kollektivvertrages angewendet: 1 3/4 Tage je Monat mit mindestens 16 Arbeitstagen, also maximal 21 Tage. Nach 15 Dienstjahren erhöht sich der Urlaub auf 2 Tage je Monat, also auf maximal 24 Tage.

Im Falle der Beendigung des Arbeitsverhältnisses vor Urlaubsantritt wird eine Entschädigung ausbezahlt, die auf der Grundlage des durchschnittlichen Wochenlohnes während der Zeit berechnet wird, die dem Urlaubsanspruch zugrunde liegt.

GROSSBRITANNIEN

Die Entlöhnung der Arbeit an Ruhetagen

(ITF) Auf den Britischen Eisenbahnen umfasst die Normalarbeitswoche sechs Tage, von Montag bis einschliesslich Samstag. Der

Sonntag gilt als ausserhalb der Woche stehend. Vor der Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 44 Stunden im Jahre 1947 sahen die Arbeitspläne für alles Personal sechs achtstündige Schichten pro Woche vor. Nach der Einführung der kürzeren Arbeitswoche wurde die Schichtenzahl auf elf achtstündige Schichten im Zeitraum von vierzehn Tagen festgesetzt. Somit wurde der 12. Arbeitstag im 14-tätigen Zeitraum zu einem Ruhetag, der früher nicht bestand.

Bei der Einführung dieser Neuregelung zeigte es sich, dass die Einhaltung des Schichtenplanes nicht in allen Fällen erzielt werden konnte, weshalb zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerverbänden Besprechungen geführt wurden über die Regelung der Entlöhnung der an Ruhetagen zu leistenden Arbeit.

Der übliche Lohnzuschlag für Mehrarbeit beträgt auf den Britischen Eisenbahnen 25 v.H. Obschon die Gewerkschaften den Standpunkt einnahmen, dass Arbeit an arbeitsplanmässigen Ruhetagen höher entlohnt werden sollte, erklärten sie sich schliesslich mit einem Zuschlag von 25 v.H. zuzüglich einer Lohngarantie für acht Stunden einverstanden.

In der Folge zeigte es sich jedoch, dass das Ausmass der Arbeit an Ruhetagen die Erwartungen weit überstieg. Für das Lokomotivpersonal z.B. liess sich die arbeitsplanmässige Ruhe zu 95% verwirklichen, für Stellwerkswärter jedoch nur zu 50%. Im Durchschnitt war der arbeitsplanmässige Ruhetag für 83% des Personals effektiv.

Angesichts dieser Verhältnisse suchten die britischen Eisenbahnerverbände ein Mittel zur Abhilfe, unter dem Hinweis darauf, dass der Sinn der Einführung der 44 -Stundenwoche nur in einer längeren Befreiung des Arbeiters und Angestellten von seiner Berufsarbeit liegen könne. Dementsprechend wurde die Forderung auf Entlöhnung der Arbeit an Ruhetagen mit einem Lohnzuschlag von 50 v.H. anstatt 25 v.H. und unter Beibehaltung der Achtstundengarantie aufgestellt. Der Verband der Lokomotivführer und Heizer ging in seinen Forderungen sogar über diesen Lohnsatz hinaus und verlangte einen Zuschlag von 50 v.H. für Arbeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr, von 75 v.H. zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr und von 100% an Sonntagen.

Der Verband fügte jedoch hinzu, dass die Lohnfrage von untergeordneter Bedeutung sei was das Lokomotivpersonal anbetreffe, bei dem die Einsetzung an Ruhetagen grosse Unzufriedenheit hervorgerufen hatte.

Die Eisenbahnverwaltung erklärte hierauf, dass ihrerseits keinerlei Interesse daran bestehe, dem Personal die Ruhetage zu entziehen, und dass sie sich bemühen werde, die Arbeit an Ruhetagen so weitgehend wie möglich einzuschränken. Die Verwaltung erklärte sich auch bereit, diese Arbeit mit folgenden Zuschlägen zu entlohnen: 50 v.H. für Arbeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr an Wochentagen, oder aber 25 v.H. zuzüglich der Achtstundengarantie, je nachdem, welche Berechnungsart den höheren Lohn ergibt. Auch einer Erhöhung der Lohnsätze für Nacht- und Sonntagsarbeit an Ruhetagen zeigte sich die Verwaltung nicht abgeneigt.

Nach längeren Verhandlungen wurden für das gesamte Personal folgende Lohnzuschläge vereinbart:

Arbeit an schichtplanmässigen Ruhetagen.

6.00 Uhr bis 22.00 Uhr	50 v.H.
22.00 Uhr bis 6.00 Uhr	75 v.H.
Sonntags	100 v.H.

Alles Personal mit Ausnahme des Büro- und Aufsichtspersonals genießt für solche Arbeit eine Lohngarantie von zehn Stunden zu Normallohnsätzen. An allgemeinen Feiertagen beträgt der Lohnzuschlag 75 v.H., an Weihnachten und Karfreitag 100 v.H., wobei die Lohngarantie sich zusammensetzt aus dem Lohn für zehn Arbeitsstunden zum Normallohnsatz und einem Lohnzuschlag von 75 v.H. für Arbeit an Weihnachten und Karfreitag, und von 50 v.H. an andern allgemeinen Feiertagen.

An Büro- und Aufsichtspersonal werden lediglich am Weihnachtstag und Karfreitag erhöhte Zuschläge ausgerichtet, nämlich 75%. Eine Lohngarantie gibt es für diese Bediensteten lediglich an diesen Tagen, und zwar vier Stunden zum Normallohnsatz.

Mitsprachebestimmungen auf den britischen Eisenbahnen.

(ITF) Die Verwaltung der britischen Eisenbahnen und die Eisenbahnerverbände sind übereingekommen eine Mitsprache des Personals auf folgender Grundlage einzurichten:

Die Verwaltung wird a) das Personal über geplante Massnahmen in Kenntnis setzen; b) dafür Sorge tragen, dass die geplanten Massnahmen mit Personalvertretern beraten werden; c) Vorschläge der Personalvertreter sorgfältig prüfen; d) dem Personal den Entscheid der Verwaltung zur Kenntnis bringen, unter eingehender Begründung der allfälligen Ablehnung von Vorschlägen von Seiten des Personals.

JAPAN

Lohnstreit auf den japanischen Staatsbahnen; I.T.F. unterstützt japanischen Eisenbahnerverband.

(ITF) Der Präsident des japanischen Landesverbandes der Eisenbahner, Etsuo Kato, besuchte am 1. Dezember den Sitz der I.T.F. in London, um persönlich das Beitritts-gesuch seiner Organisation zu unterbreiten. Bei diesem Anlass gelangte ein

streit bei den japanischen Staatsbahnen zur Sprache, der am 30. Aug. d. J. ausgebrochen ist und bisher nicht beigelegt wurde. Aufgrund dieser Besprechung sandte die I.T.F. dem japanischen Eisenbahnerverband ein Sympathietelegramm.

Im folgenden geben wir eine Darstellung der Ereignisse vom Ausbruch des Lohnstreits bis zum Besuche des Präsidenten des japanischen Eisenbahnerverbandes:

Im August 1949 unterbreitete der japanische Eisenbahnerverband die Forderung auf Erhöhung des "Normallohnes" von 6 300 Yen im Monat auf 9 700 Yen sowie auf Bezahlung eines zusätzlichen Monatslohnes. Die Anwendung eines Normallohnes, wie vom Eisenbahnerverband gefordert, würde für die niedrigste Lohnklasse der Eisenbahnarbeiter einen Monatslohn von 4 750 Yen bedeuten. Zur Unterstützung seiner Forderung wies der Eisenbahnerverband darauf hin, dass die Lebenshaltungskosten infolge der Inflation von Juli 1948 bis Juli 1949 um 30,7% gestiegen sind, dass im gleichen Zeitraum die Löhne der Privatbahnangestellten um 45,7% erhöht worden sind und dass das Lohnniveau im allgemeinen um 51,4% gestiegen ist. Staatseisenbahner der höheren Lohnklassen, die zwischen 11 000 und 14 000 Yen im Monat verdienen, sind gezwungen, etwa 70% ihres Einkommens zum Kauf von Nahrungsmitteln zu verwenden. Die Eisenbahner der niedrigsten Lohnklassen mit

einem Einkommen von nur 2 500 Yen befinden sich in einer verzweifelten Lage.

Der zusätzliche Monatslohn wurde als Kompensation für das Absinken des Reallohnes im Zeitraum von Juli 1948 bis Juli 1949 gefordert.

Die Eisenbahnverwaltung lehnte die Forderungen ab mit der Begründung, dass die Finanzlage der Staatsbahnen eine Erhöhung der Löhne nicht erlaube. Überdies seien die Forderungen übertrieben. Die Verwaltung erklärte sich lediglich bereit, Missverhältnisse zwischen einzelnen Gruppen zu beheben, falls der Verband in der Lage sei, auf solche Fälle hinzuweisen. Die Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnerverband und der Verwaltung blieben somit ohne Erfolg.

Der Eisenbahnerverband ersuchte alsdann um Unterbreitung des Streitfalles an einen Vermittlungsausschuss. Dieser Ausschuss bestätigte die vom Verband zur Unterstützung seiner Forderungen angeführten Tatsachen, aber auch die Behauptung, dass die Eisenbahnen finanziell nicht in der Lage seien, die Forderungen zu erfüllen. Der Ausschuss wies überdies darauf hin, dass das Preisniveau in Japan auf das 204-fache des Vorkriegsniveaus gestiegen ist, die Fahrpreise der Bahnen hingegen nur auf das 93-fache und die Frachten auf das 74-fache erhöht worden sind. Fahrpreise und Frachtsätze wurden von der Regierung niedrig gehalten als "Beitrag" der Staatsbahnen zum Wiederaufbau. Die Schlussfolgerung des Vermittlungsausschusses war, dass es nicht angeht, das Lohnproblem vom Standpunkt eines abnormalen besonderen Umständen Rechnung tragenden Eisenbahnbudgets zu betrachten. Die Regierung habe es vom nationalen Standpunkt aus für nötig gehalten, sich in die Finanzen der Eisenbahnen einzumischen und könne folglich die Verantwortung für die Kompensation der durch ihr Verhalten entstehenden Verluste nicht ablehnen.

Der Ausschuss empfahl eine Neufestsetzung des "Normallohnes" auf 8 057 Yen im Monat, lehnte jedoch die Forderung auf Bezahlung eines zusätzlichen Monatslohnes ab. Die Durchführung dieser Empfehlung würde eine Mehrauslage von 3 600 Millionen Yen im Jahr 1949 und 7 300 Millionen Yen im Jahre 1950 bedeuten. Das Budget der Staatsbahnen beziffert sich auf 115 Milliarden Yen und voraussichtlich beträgt das Defizit 9 000 bis 15 000 Millionen Yen.

Der Eisenbahnerverband gab seiner Bereitschaft Ausdruck, auf der Grundlage der Vorschläge des Vermittlungsausschusses eine Vereinbarung zu treffen, obschon er einige der Argumente des Ausschusses ablehnte. Die Regierung hat jedoch die Empfehlungen des Ausschusses in Bausch und Bogen abgelehnt.

Alsdann ersuchte der Eisenbahnerverband um Behandlung des Streitfalles durch ein Schiedsgericht, das am 28. Oktober mit seiner Arbeit begann. Das Ergebnis war ein Schiedsspruch, der im grossen und ganzen die Empfehlungen des Vermittlungsausschusses bestätigte. Dieser Schiedsspruch muss vom Parlament genehmigt werden, bevor er rechtskräftig wird. Der japanische Eisenbahnerverband befürchtet, dass die Regierung Ablehnung beantragen und dass das Parlament in seiner Mehrheit der Regierung Folge leisten wird.

₤ 1 = 1 000 Yen; vor der Abwertung: ₤ 1 = 1450 Yen.

U.S.A.

Kritik der Gewerk-
schaften am Personal-
abbau bei den Eisen-
bahngesellschaften

(ITF) Nach einem Bericht in "Labor", dem gemeinsamen Organ der hauptsächlichsten amerikanischen Eisenbahnerverbände, hat der Präsident der "Train Dispatchers Association" (Fahrdienstleiter im Fernmeldeverfahren) die amerikanischen Eisenbahngesellschaften heftig angegriffen, weil diese umfangreiche Entlassungen vornehmen, um die Kosten der kürzlich eingeführten 40-Stundenwoche durch Einsparungen wettzumachen. Der Präsident erklärte, der Personalabbau mache den Zweck der Fünftageweche zuschanden. Fahrdienstleiter, die bereits übermässig beansprucht werden, könnten die erhöhten Anforderungen infolge der Entlassungen nicht auf sich nehmen. Das von Fahrdienstleitern im Durchschnitt erreichte Lebensalter sei 50,1 Jahre, während es in anderen Berufen, nicht nur auf der Eisenbahn, mindestens 15 Jahre höher liege. Der Grund für das kürzere Durchschnittsalter liege in der besonderen Beanspruchung der Fahrdienstleiter, d.h. im Achtsturentag ohne Ruhe- oder Essenspausen. Der Zweck der Fünftageweche liege darin, den Fahrdienstleitern einige Erleichterungen zu gewähren. Falls es sich herausstellen werde, dass die Entlassungen zu noch grösserer Beanspruchung der Beamten führten, so müsse die Gewerkschaft die Forderung auf Einführung des Sechsturentages für die Abfertigungsbeamten in Betracht ziehen.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U.S.A.

Monopol schädigt
Gewerkschaft

närs, der die schädigende Einwirkung des privaten Monopols auf Gewerkschaftsaktionen behandelt.

Als Beispiel wird in diesem Aufsatz der Fall eines Streiks der Lastwagenchauffeure einer Anzahl Speditionsfirmen erwähnt, die in der Beförderung von Treibstoff spezialisiert sind. Ursache des Streiks war, dass die Löhne dieser Chauffeure ungefähr 29 Cent pro Stunde unter denjenigen in Neu York üblichen liegen.

Die Gesellschaften erklärten sich zu einer Erhöhung um 7 1/2 Cent bereit, falls die Chauffeure auf ihre Zulage für Samstagsarbeit von ungefähr 6 Cent die Stunde verzichteten. Der Streik endete nach drei Wochen mit einer Erhöhung der Stundenlöhne um 10 Cent.

Die meisten der kleinen, selbständigen Gesellschaften waren bereit, eine Erhöhung von 17 1/2 Cent zu gewähren, wurden daran jedoch durch die zehn grössten Erdölgesellschaften verhindert. Der Artikelschreiber bemerkt dazu: "Wir in den Vereinigten Staaten bekämpfen die Monopole. Doch wer ist stärker? Die grossen Erdölgesellschaften besitzen Geschäftsinteressen überall im Lande und in der Welt. Ein Geschäftsrückgang in Chicago wird leicht wettgemacht durch Profite anderswo. Um die betreffende Erdölgesellschaft wirklich zu treffen, wäre es nötig, die Ablieferung ihrer Produkte im ganzen Lande lahmzulegen."

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Rheinschiffahrtskonferenz des Internationalen Arbeitsamtes.

(ITF) Anfangs November trat in Genf eine Rheinschiffahrtskonferenz des Internationalen Arbeitsamtes zusammen, an der Vertreter der interessier-

ten Regierungen, der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der Rheinschiffahrt teilnahmen. Diese befasste sich mit den Arbeitsbedingungen und Gegenseitigkeitsverträgen auf dem Gebiete der Sozialversicherung. Da die Arbeiten trotz guter Fortschritte nicht fristgemäss abgeschlossen werden konnten, wurde beschlossen, die Konferenz zu vertagen. Die zweite Session dauerte vom 5. bis 14. Dezember.

Neben Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Holland und der Schweiz waren auch die Deutsche Bundesrepublik und die deutschen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertreten. Damit nahm zum ersten Mal eine deutsche Delegation an einer Konferenz des Internationalen Arbeitsamtes teil, seit Hitlerdeutschland der Internationalen Arbeitsorganisation den Rückenkehrte. Beobachter entsandte: die Vereinigten Staaten, die Hochkommissare der drei Westzonen Deutschlands, die Vereinten Nationen (durch ihre Europäische Verkehrskommission), die I.T.F. und die Internationale Föderation christlicher Fabrik- und Transportarbeiter. Die Rheinzentralcommission nahm in beratender Eigenschaft teil.

Vorgängig der Konferenz hatte die I.T.F. eine Zusammenkunft der Vertreter der betreffenden Mitgliedsverbände in Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland und der Schweiz veranstaltet, an denen die vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteten Texte beraten wurden. An dieser Vorgängerkonferenz nahm auch ein Gewerkschaftsvertreter aus Grossbritannien teil. Verschiedene Abänderungsvorschläge wurden ausgearbeitet, deren wichtigster die Aufnahme von Bemannungsvorschriften in das Abkommen über die Arbeitsbedingungen betraf.

Einige Regierungen wünschten die Frage der Bemannungsvorschriften von der Tagesordnung zu streichen, mit der Begründung, dass die mit der Durchführung der Mannheimer Konvention vom 17. Oktober 1868 beauftragte Rheinzentralcommission dafür zuständig sei. Die Vertreter der Arbeiterschaft nahmen hingegen den Standpunkt ein, dass die von der Rheinzentralcommission festgelegten Bemannungsvorschriften zur Hauptsache, wenn nicht ausschliesslich, auf Sicherheitserwägungen beruhen und soziale Erfordernisse nicht berücksichtigen.

Mit der Behandlung der beiden Fragengebiete der Arbeitsbedingungen und der Sozialversicherung wurden zwei Ausschüsse beauftragt. Der Ausschuss, der sich mit den Arbeitsbedingungen befasste, hatte eine ganze Reihe von Abänderungsvorschlägen der Regierungs- und Arbeitervertreter zu behandeln. In diesem Ausschuss wurden eine Anzahl wichtiger Bestimmungen angenommen, darunter eine zur Aufnahme in das Abkommen über die Arbeitsbedingungen des Rheinschiffahrtspersonals, die festlegt, dass die Bemannung der betreffenden Fahrzeuge folgenden Anforderungen genügen muß: a) die Sicherheit der Schifffahrt muss gewährleistet sein, und b) die Bemannung muss den Vorschriften des Abkommens entsprechen. Überdies wurde in der Frage der Bemannungsvorschriften eine Empfehlung angenommen, die dem Wunsche Ausdruck gibt, dass so bald wie möglich eine Konferenz von Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitervertretern unter der Leitung der Rheinzentralcommission stattfinden soll, um sich mit Bemannungsvorschriften zu befassen und, falls die Konferenz dies als notwendig erachtet, neue Mindestbemannungsbestimmungen auszuarbeiten, die alsdann an die Rheinzentralcommission überwiesen werden sollen, damit diese ihre Vorschriften abändere.

Eine technische Frage von grosser Bedeutung, die gelöst werden musste, war die Frage der Definition des Begriffs der Rheinschifffahrt. Die Mannheimer Konvention legt einen sogenannten "konventionellen Rhein" fest und bestimmt, dass zum Befahren dieses Teiles des Rheines eine Bewilligung der Rheinzentralcommission erforderlich ist. Der Rhein im Sinne der Mannheimer Konvention umfasst aber weder die Rheinmündung noch die mit dem Rhein verbundenen Kanäle oder seine Nebenflüsse. Bedeutende Rheinhäfen, wie Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Brüssel und Gent, sowie die Kanalverbindungen mit dem Rhein, wären deshalb vom Geltungsbereich eines Abkommens auf der Grundlage dieser Definition ausgeschlossen. Die Lösung wurde darin gefunden, dass solche Abkommen ohne geographische Beschränkung auf alle Schiffe im Besitze der Bewilligung zur Befahrung des Rheins anwendbar sein sollen, mit der Ausnahme von Schiffen auf Fahrten, die mit Rheinschifffahrt nichts zu tun haben, ohne Rücksicht darauf, ob sich diese Schiffe im Besitze der Bewilligung befinden.

Der von der Konferenz ausgearbeitete Entwurf des Abkommens über die Arbeitsbedingungen enthält Minimalnormen inbezug auf Nachtruhe, Arbeitszeit im Hafen und an Lade- und Entladeplätzen, Überzeit, Urlaub, Wochenruhe, bezahlter Jahresurlaub, sowie besondere Zulagen.

Der Entwurf des Abkommens über die Sozialversicherung bezieht sich auf Krankenversicherung, Mutterschaftsversicherung, Sterbegeld, Invalidenversicherung, Altersversicherung, Unfallversicherung und Arbeitslosenversicherung.

Die Entwürfe werden dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes am 3. Januar vorgelegt werden. Später wird eine Konferenz von Regierungsvertretern stattfinden, um die Abkommen in ihrer endgültigen Form zu genehmigen.

Die Regelung der Verhältnisse auf einer vier Länder durchquerenden Wasserstrasse ist in eine neue und bedeutende Phase eingetreten. Die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen der Arbeiter der Binnenschifffahrt in diesen vier Ländern und Belgien wird den Wettbewerb, der auf Kosten der Arbeiterschaft ausgetragen zu werden drohte, auf ein Mindestmass zurückführen. Gegenseitigkeitsverträge auf dem Gebiete der Sozialversicherung werden den betreffenden Berufstätigen grössere Sicherheit gewähren und grössere Freiheit, ihren Beruf auf Schiffen verschiedener Staatszugehörigkeit auszuüben ohne erworbene Rechte zu verlieren.

Anforderungen an Rheinschiffer

(ITF) Die Rheinzentralcommission besprach an ihrer Tagung vom 17. bis 22. Oktober in Strassburg u.a. die an Rheinschiffer (Kapitäne) zu stellenden Anforderungen. Die Vorschriften aus dem Jahre 1922 über die Gewährung von Patenten an Rheinschiffer wurden in dem Sinne abgeändert, dass zukünftig die Ausstellung eines Patentes nicht mehr von Alter und Dienstzeit abhängig sein wird, sondern ausschliesslich von körperlicher Eignung und beruflicher Tüchtigkeit. Die neue Bestimmung tritt am 1. April 1950 in kraft.

HAFENARBEITER

INTERNATIONAL

Finnland ratifiziert internationales Arbeitsübereinkommen.

(ITF) Nach einer Bekanntgabe des Internationalen Arbeitsamtes hat Finnland am 23. August 1949 das internationale Arbeitsübereinkommen

Nr. 32 in seiner 1932 revidierten Fassung ratifiziert, das den Schutz der Arbeiter zum Gegenstand hat, die beim Laden und Löschen von Schiffen beschäftigt sind.

DEUTSCHLAND

Die Löhne in den Häfen Lübecks und Bremerhafens

(ITF) Die von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr abgeschlossenen Lohn-

verträge für die Häfen Lübeck und Bremerhafen enthalten folgende Lohnregelung:

Lübeck:

Stundenlöhne:

Kaiarbeiter	DM 1.13
Gangführer	" 1.19
Kranführer	" 1.25
Kaiarbeiter-Vorleute	" 1.28
Kranführer-Handwerker	" 1.39
Schiffsführer (Kanalschiffahrt)	" 1.51
Maschinisten	" 1.30
Maschinisten (Dampf)	" 1.20
Heizer	" 1.01
Decksmann	" 0.96

Diese Regelung gilt für alle bei der Lübecker Hafengesellschaft m.b.H. beschäftigten invalidenversicherungspflichtigen Arbeitnehmer, sowie für die im Elbe-Lübeck-Kanal beschäftigten Besatzungsmitglieder einschliesslich Schiffsführer.

Bremerhafen:

Stundenlöhne:

Ladungsarbeiter	DM 1.23 - 1.68 (je nach Schicht)
Vorarbeiter	1.57 - 2.14
Anschreiber	1.36 - 1.82
Ober-Anschreiber	1.46 - 1.98

Die Lohnsätze für Mehrarbeit betragen je nach vorausgehender Schicht:

Ladungsarbeiter	DM 1.65 - 2.35
Vorarbeiter	2.15 - 3.05
Anschreiber	1.85 - 2.55
Ober-Anschreiber	1.95 - 3.00

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Untersuchung des I.A.A. über die Schifffahrt Panamas abgeschlossen

(ITF) Die Untersuchung der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeitsverhältnisse auf Schiffen unter der Flagge Panamas, die durchge-

führt wurde auf Ersuchen der Regierung Panamas, nachdem die I.T.F. einen Boykott solcher Schiffe angekündigt hatte, ist nun abgeschlossen. Der Bericht des Drei-Mann-Ausschusses, der vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation eingesetzt wurde, wird diesem anlässlich seiner Tagung in Mysore (Indien) am 3. Januar vorgelegt und alsdann der Regierung Panamas überreicht werden.

Die im Bericht des Ausschusses enthaltenen Empfehlungen stützen sich auf direkte Beobachtungen an Bord panamischer Schiffe. Im Laufe mehrerer Monate hat der Ausschuss dreissig Schiffe in Häfen Grossbritanniens, Belgiens, Frankreichs, Italiens, Ägyptens und der Vereinigten Staaten besucht. Der Ausschuss hat überdies Panamas Schifffahrtsgesetzgebung mit den Seefahrts-Arbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation und mit der Gesetzgebung anderer Schifffahrt treibenden Nationen verglichen und untersucht, in welcher Weise sie in der Praxis angewendet werden.

Weitere Ratifizierungen
internationaler Arbeits-
übereinkommen.

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt hat folgende Ratifizierungen internationaler Arbeitsübereinkommen bekannt gegeben:

Übereinkommen Nr.56 betreffend die Krankenversicherung für Seeleute, 1936 durch Belgien, am 3.August 1949;
Übereinkommen Nr.69 betreffend das Fähigkeitszeugnis für Schiffsköche 1946, durch Großbritannien, am 29.Juli 1949;
Übereinkommen Nr.72 betreffend den bezahlten Urlaub für Seeleute, 1946, durch Finnland, am 23.August 1949;
Übereinkommen Nr.75 betreffend die Quartierräume der Besatzungen, 1946, durch Finnland, am 23.August 1949.

SKANDINAVIEN

Kompensation für
Abwertungsverluste

(ITF) Verhandlungen zwischen den skandinavischen Seeleuteverbänden und entsprechenden Reeder-Vereinigungen

die Ende Oktober stattfanden, führten zur Gewährung von Zulagen an die Besatzungen von Schiffen im Verkehr mit Ländern harter Währung.

Die dänische Vereinbarung sieht folgende Zulagen vor:
150 dänische Kronen im Monat für Vollmatrosen, Heizer und andere Besatzungsmitglieder der höheren Heuerklassen, 100 Kronen für Leichtmatrosen und Trimmer und 80 Kronen für die übrigen Besatzungsmitglieder. Die Vereinbarung gilt für Schiffe, die während mindestens dreißig Tagen ein folgendermassen begrenztes Gebiet nicht verlassen: 60° Nord zu 50° West, 60° Nord zu 180° West, Äquator und 180° West, Äquator und 82° West, 57° Süd zu 82° West, 57° Süd zu 34° West, Äquator und 34° West, 20° Nord zu 50° West. Dieses Gebiet umfasst ganz Nord-, Mittel- und Südamerika einschliesslich Hawaii im Stillen Ozean. Ausgeschlossen sind Schiffe, die den Verkehr des umschriebenen Gebietes mit europäischen Häfen besorgen, jedoch nicht Schiffe im Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten einerseits und China, Japan und den Philippinen andererseits.

In Norwegen wurden die Abwertungszuschläge durch Schiedsspruch festgelegt. Vollmatrosen erhalten 80 norwegische Kronen im Monat, womit ihre Zulage für Amerikafahrt sich auf 200 Kronen erhöht. Für die niedrigeren Heuergrade beträgt die Zulage nun 130 Kronen gegenüber 80 Kronen vor der Abwertung. Die Zulagen werden ausgerichtet für Fahrten in amerikanischen Gewässern nördlich des Äquators, sofern das Schiff mindestens 30 Tage im Gebiet zwischen dem 50. und 140. westlichen Längengrad verbleibt. Hawaii liegt ausserhalb dieses Gebietes. Das Schiedsgericht unterliess es, im Falle der Offiziere einen Entscheid zu fällen, doch erhalten Offiziere dieselbe Zulage wie Vollmatrosen, da dies auch vor der Abwertung der Fall war.

Die Vereinbarung des schwedischen Seeleuteverbandes bezieht sich auf dasselbe geographische Gebiet wie die norwegische Regelung. Besatzungsmitglieder im Range eines Vollmatrosen und darüber erhalten eine Abwertungszulage von 100 schwedischen Kronen im Monat, die übrigen 70 Kronen.

Norwegen, Schweden und Dänemark haben im selben Masse abgewertet wie Großbritannien. Ein englisches Pfund entspricht demnach nach wie vor 20 norw. Kr., 14,5 schw. Kr. und 19,35 dän.Kronen.

NEUSEELAND

Die Heuern des neuseeländischen Seeleuteverbandes.

(ITF) Die Mitglieder des neuseeländischen Seeleuteverbandes (der I.T.F. angeschlossen) erhalten gemäss

Schiedsspruch folgende Monatsheuern:

	<u>£</u>
Bootsmann	29.12.9
Erster Vollmatrose	29.12.9
Lampenputzer - Vollmatrose	29.12.9
Quartiermeister	28. 5.8
Lampenputzer	28. 5.8
Vollmatrose	28. 5.8
Leichtmatrose (über 18 J.)	20.15.0
Leichtmatrose (unter 18 J.)	19. 0.0
Jungmann (über 17 J.)	13.10.0
Alleinoffizier (Maschine) mit den Pflichten von Donkeymann, Heizer und Schmierer	31. 2.9
Donkeymann	30.12.9
Alleinoffizier (Maschine) mit den Pflichten von Heizer und Schmierer	29.15.8
Heizer	29. 5.8
Maschinenwärter	29. 5.8
Lageraufseher	29. 5.8
Schmierer	29. 5.8
Trimmer	28. 5.8
Putzer	28. 5.8

Zu diesen Heuern kommt eine Hochseezulage von £ 6.0.0 (Jungmänner £ 3.0.0) hinzu.

Anmerkung: Das neuseeländische Pfund entspricht im Werte dem englischen Pfund.

SCHWEDEN

Arbeitsvermittlungs-
amt für Seeleute.

(ITF) Auf Anregung des schwedischen Seeleuteverbandes wurde in Schweden ein zentrales Arbeitsvermittlungsamt für Seeleute errichtet. Dieses Amt

publiziert allwöchentlich die offenen Arbeitsplätze und ermöglicht damit einen rascheren und besseren Kontakt zwischen Arbeitssuchenden und Reedern.