



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. 2

23. Januar 1950

EISENBÄHNER

ITALIEN

Längerer Jahresurlaub
gefordert.

(ITF) Im September 1949 wandte sich der Zentralvorstand des italienischen Landesverbandes der Eisenbahner, der dem nicht-

kommunistischen italienischen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist, an die Verwaltung der Staatsbahnen mit der Forderung auf Verbesserung des Jahresurlaubes der Eisenbahner, die, wie erklärt wurde, in dieser Hinsicht schlechter gestellt sind als anderes Staatspersonal. Die Forderung lautet auf einen einheitlichen Jahresurlaub von 30 Tagen (26 Arbeitstage und 4 öffentliche Feiertage) und auf Herabsetzung der Frist von 10 Dienstjahren auf ein Dienstjahr, nach dem der Eisenbahner in den Genuss des vollen Jahresurlaubs kommt.

Die gegenwärtigen Bestimmungen sehen für diejenigen Eisenbahner, die das Probejahr zurückgelegt, jedoch 10 Dienstjahre noch nicht vollendet haben, je nach Dienstgrad einen Jahresurlaub von 13, 15 oder 21 Tagen vor. Nach 10 Dienstjahren verlängert sich dieser Urlaub auf 16, resp. 21 und 26 Tage. Das Aushilfspersonal steht im Genuss derselben Urlaubsbestimmungen wie die Eisenbahner mit weniger als 10 Dienstjahren.

ÖSTERREICH

Betriebsrätewahlen.

(ITF) Die kürzlichen Betriebsrätewahlen bei den Österreichischen Bundesbahnen zeigen folgendes Ergebnis: (Die eingeklammerten Ziffern beziehen sich auf die Betriebsrätewahlen 1948):

Sozialisten	63 769	oder 80%	(63 142 oder 81%)
Volkspartei	6 202	oder 7,81%	(4 349 oder 6%)
Kommunisten	9 415	oder 11,86%	(10 256 oder 13%)

SCHWEIZ

Revidiertes Beamtengesetz vom Volke angenommen.

(ITF) Das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen, wie auch das Personal der übrigen Staatsbetriebe geniesst die rechtliche Stellung

von Staatsbeamten. Arbeitsbedingungen, Löhne und Gehälter werden durch Gesetz festgelegt.

Macht sich ein Bedürfnis nach einer Revision der Arbeitsverhältnisse bemerkbar, so wird folgendermassen vorgegangen: Eine paritätische Kommission wird eingesetzt, in der die Gewerkschaften des Personals und das betreffende Bundesdepartement vertreten sind. Die Vorschläge dieser Kommission werden von der Regierung dem Parlament in der Form eines Gesetzentwurfes vorgelegt. Oft kommt es vor, dass das Parlament solche Gesetzentwürfe vor ihrer Annahme mehrmals an die Kommission zurückweist.

Vor zwei Jahren stellten die Gewerkschaften des Bundespersonals die Forderung auf Revision der Arbeitsbedingungen auf. Insbesondere verlangten sie eine beträchtliche Erhöhung der Besoldungen. Nach langwierigen Verhandlungen wurde schliesslich ein Einvernehmen erzielt. Im vergangenen Jahre wurde das revidierte Beamtengesetz von der Bundesversammlung angenommen.

Die schweizerische Verfassung bestimmt, dass vom Parlament angenommene Gesetze der Volksabstimmung unterbreitet werden müssen, falls ein entsprechendes Begehren mit den Unterschriften von 30.000 stimmberechtigten Bürgern eingereicht wird.

Im Falle des Beamtengesetzes wurde von diesem Recht Gebrauch gemacht. Reaktionäre Kreise, die jederzeit bereit sind, die Wirtschafts- und Sozialpolitik der Regierung zu bekämpfen, fanden in diesem Gesetz ein willkommenes Angriffsziel. Es gelang ihnen, die benötigte Anzahl Unterschriften zusammenzutragen, worauf das Gesetz der Volksabstimmung unterbreitet wurde. 987.579 schweizer Bürger oder 70% aller Stimmberechtigten beteiligten sich an der Abstimmung. Davon stimmten 545.868 für die Annahme des Gesetzes, 441.711 für dessen Verwerfung. Die annehmende Mehrheit betrug somit 104.157 Stimmen.

Die Eisenbahner, wie auch das übrige Bundespersonal, zeigten sich natürlich über das Ergebnis sehr erfreut. Der Abstimmungskampf war lang und bitter gewesen und hatte auf beiden Seiten grosse Summen verschlungen. Alle beteiligten Gewerkschaften hatten von ihren Mitgliedern einen Sonderbeitrag zur Finanzierung des Abstimmungskampfes erhoben. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund half ihnen, die Öffentlichkeit gebührend aufzuklären. Die schweizerische Arbeiterschaft war sich bewusst, dass sich der Kampf nicht lediglich um die Arbeitsbedingungen der Bundesbeamten drehte, sondern darüber hinaus um die Stellung der gesamten arbeitenden Bevölkerung. Eine Niederlage der Beamten hätte das Signal zu einem allgemeinen Angriff auf die Löhne in Industrie und Gewerbe gegeben.

Das schweizerische Kapital hat im Laufe der letzten 30 Jahre nicht weniger als drei Grossangriffe auf die Beamten unternommen. 1920 wurde die Einführung des Achtstundentages in den Staatsbetrieben bekämpft. Dieser Angriff wurde mit 369.000 Ja-Stimmen gegen 271.000 Nein-Stimmen abgeschlagen. Als dieselben Kreise im Jahre 1933 versuchten, Regierung und Parlament zu einer Herabsetzung der Besoldungen des Bundespersonals zu zwingen, wurden sie mit 504.000 gegen 409.000 Stimmen wiederum abgewiesen.

Die wachsende Stimmenbeteiligung zeigt, dass das Interesse der schweizerischen Öffentlichkeit an den Arbeitsverhältnissen der Beamten sehr rege ist. Als grösste Gruppe des Bundespersonals waren die Eisenbahner im letzten Abstimmungskampf den Angriffen besonders ausgesetzt.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U.S.A.

Beitragspflichtige und nichtbeitragspflichtige Pensionsordnungen.

(ITF) Während viele amerikanische Gewerkschaften die Einführung von Pensionskassen anstreben, an die nur der Arbeitgeber Beiträge leistet,

nehmen die 1150 Angestellten einer Autobusgesellschaft in Chicago eine andere Haltung ein. Ihre Gewerkschaft, die der AFL - Gewerkschaft der Strassenbahner und Autobusleute angeschlossen ist, strebt die Umwandlung der seit etlichen Jahren bestehenden, nicht beitragspflichtigen Pensionsordnung in eine bessere und freizügigere, von den Arbeitnehmern kontrollierte Pensionsordnung an, in deren Rahmen die Arbeiter ebenfalls Beiträge leisten.

Die Gewerkschaft hat vor kurzem einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der den Stundenlohnsatz von 850 Autobuschauffeuren um 10 Cent auf \$ 1.65 erhöht. Ferner sieht der neue Vertrag nach 15 Jahren Betriebszugehörigkeit einen Jahresurlaub von drei Wochen vor. Für das aushilfsweise beschäftigte Personal wird die Wochenlohngarantie eingeführt. Die Frage der Pensionen wird im Kollektivvertrag nicht geregelt, doch wird bestimmt, dass sie einem Schiedsgericht unterbreitet werden muss, falls innerhalb von 90 Tagen keine Einigung erzielt wird.

Vor acht Jahren hatte die Gesellschaft eingewilligt, an alle Arbeiter im Alter von 65 Jahren und darüber, die dem Betrieb mindestens 20 Jahre angehört haben, eine monatliche Pension von \$ 30 zu zahlen. Fünf Jahre später wurde dieser Betrag auf \$ 60 erhöht, wobei die Gesellschaft weiterhin allein die Kosten trug. Die Gewerkschaft fordert nun die Einführung einer beitragspflichtigen Pensionsordnung, die bei der Pensionierung im Alter von 65 Jahren die Auszahlung einer monatlichen Pension von mindestens \$ 75 gestattet. Die Berechnung der Pensionen hätte aufgrund des Durchschnittslohnes und der Zahl der Dienstjahre zu erfolgen.

Die Gewerkschaft schlägt vor, dass im ersten Jahr nach der Einführung der neuen Pensionsordnung jeder Arbeiter einen Beitrag von 2% seines Lohnes leisten soll, der Arbeitgeber einen solchen von 3%. Im zweiten Jahr würden die Beitragsleistungen 2% resp. 4% betragen, und vom dritten Jahre an 2 1/2% resp. 5%.

Ein Sprecher der Gewerkschaft bezeichnete beitragspflichtige, von den Gewerkschaften vereinbarte Pensionen als eine stabilere Einrichtung als beitragsfreie Pensionen. Jene werden von den Gewerkschaften kontrolliert und sind nicht vom guten Willen des Arbeitgebers abhängig. Natürlich sind die Pensionen auch grösser, wenn der Arbeiter seinen Teil dazu beiträgt.

Die Einstellung der amerikanischen Gewerkschaften zu den zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbarten Pensionen ist keineswegs einheitlich. Der Leiter der Sozialversicherungsabteilung der American Federation of Labor hat kürzlich den Wert von vereinbarten Pensionen öffentlich in Zweifel gezogen, obschon er zugeben musste, dass sie eine Lücke ausfüllen. In den Vereinigten Staaten gibt es keine bundesstaatliche Altersversicherung. In der Meinung des Sprechers sind vereinbarte Pensionsordnungen allzusehr von Zufallsfaktoren abhängig. Drei Dinge seien nötig, bevor eine solche Pensionsordnung zustandekommen könne: Ständigkeit des Arbeitsverhältnisses, starke Stellung der Gewerkschaft, und ein Betrieb, der die Kosten tragen kann. Die A.F. of L. setzt sich für eine umfassende Altersversicherung als Ergänzung der bundesstaatlichen Sozialversicherungsgesetzgebung ein.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

NIEDERLANDE

Lohnerhöhungen noch ausstehend.

(ITF) Die Empfehlung der niederländischen Regierung auf Gewährung einer allgemeinen Lohnerhöhung von 5 v.H. ist in der Rhein- und Ka-

nalschiffahrt noch nicht durchgeführt worden.

Die Reeder haben sich bereit erklärt, die Lohnerhöhung unter der Bedingung zu gewähren, dass die Leistung des einzelnen Arbeiters ansteigt. Diese Bedingung, so wird behauptet, bilde einen wesentlichen Bestandteil der Empfehlung der Regierung.

Die Gewerkschaften halten daran fest, dass die Erklärung der Regierung über die Hebung der Produktivität sich lediglich auf die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftszweige bezieht und nicht auf die Leistung des einzelnen Arbeiters je Schicht.

Der Streik ist einem Schiedsgericht unterbreitet worden.

HAFENARBEITER

NIEDERLANDE

Lohnerhöhungen

(ITF) In den holländischen Häfen ist gemäss einer Empfehlung der Regierung eine allgemeine Lohn-

erhöhung von 5 v.H. vereinbart worden. Der neue Wochenlohn, der nun auch die Sonderzulage von einem Gulden pro Woche einschliesst, die im November 1949 erstmals gewährt wurde, ist am 1. Januar 1950 in Kraft getreten.

U.S.A.

Heuerbüros ungesetzlich?

(ITF) Ein Untersuchungsbeamter des bundesstaatlichen Amtes für Arbeitsbeziehungen hat die Heuerstellen des

C.I.O.-Hafenarbeiterverbandes als ungesetzlich erklärt, obwohl Gewerkschaft und Arbeitgeber ihre Beibehaltung befürworten.

Der Untersuchungsbeamte erklärte, die Heuerstellen ständen an sich mit dem Taft-Hartley-Gesetz nicht in Widerspruch, doch würden die Hafendarbeiter, die nicht Mitglied der Gewerkschaft sind, benachteiligt.

Die Gewerkschaft wird voraussichtlich beim Landesamt für Arbeitsbeziehungen Einspruch erheben und allenfalls beim Obersten Verwaltungsgerichtshof Berufung einlegen.

Die Ungesetzlichkeitserklärung ist nicht ohne Vorläufer. Vor Jahresfrist sind die vom Seeleuteverband des C.I.O. an den grossen Seen betriebenen Heuerstellen ebenfalls als ungesetzlich erklärt worden. Der Entscheid wurde vom Landesamt für Arbeitsbeziehungen und später von einem Verwaltungsgericht bestätigt.

Die Gewerkschaften suchen nun Unterstützung im Kongreß. Ein Sonderausschuss des Senats ist gegenwärtig dabei, die Verhältnisse zu studieren.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Verhältnisse in der Schifffahrt Panamas; Untersuchungsbericht der Internationalen Arbeitsorganisation.

(ITF) Dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes wurde anfangs Januar auf seiner Tagung in Mysore (Indien) der Bericht des Ausschusses unterbreitet, der mit der Untersuchung der Arbeits-

verhältnisse in der Schifffahrt Panamas beauftragt worden war. Die Untersuchungsergebnisse sind eine glänzende Rechtfertigung der Behauptung der Internationalen Transportarbeiterföderation, die bereits vor Jahresfrist mit einem Boykott panamischer Schiffe gedroht hatte. U.a. wird festgestellt, dass es unter der Flagge Panamas möglich ist, internationale Normen inbezug auf Sicherheit und Arbeitsbedingungen zu unterschreiten. Die direkten Verhandlungen mit Regierung und Reedern Panamas haben bisher wegen Verzögerungen, die auf politische Veränderungen in Panama zurückzuführen sind, noch zu keinem greifbaren Ergebnis geführt.

Der Bericht des Ausschusses stützt sich auf direkte Beobachtungen an Bord panamischer Schiffe, auf die Prüfung statistischer und anderer Auskünfte, sowie auf ein eingehendes Studium der Gesetzgebung Panamas.

Im Laufe mehrerer Monate besuchten die Mitglieder des Ausschusses und von diesen beauftragte Sachverständige 30 unter panamischer Flagge fahrende Schiffe in Häfen Grossbritanniens, Belgiens, Frankreichs, Italiens, Ägyptens und der Vereinigten Staaten. Die Grösse dieser Schiffe schwankte zwischen 770 BRT. und 22.300 BRT. Alle Schiffsarten, wie Fahrgastschiffe, Passagierfrachtdampfer, Frachtdampfer und Tankschiffe waren darunter vertreten. 20 oder volle zwei Drittel dieser Schiffe sind zwischen 1881 und 1919 gebaut worden, vier in der Zwischenkriegszeit und die restlichen sechs in den Jahren nach 1942. Die Behauptung der I.T.F., dass ein beträchtlicher Teil der Schiffe unter panamischer Flagge veraltet ist, wird dadurch bestätigt.

Im Laufe der Untersuchungen nahm der Ausschuss Einblick in zwei Listen mit zusammen etwa 740 auf dem panamischen Register eingetragenen Schiffen. Der Gesamtschiffsraum wurde mit rund 3.225.000 BRT berechnet. Aus der einen Liste, die 644 Schiffe aufführte, ging hervor, dass die Fahrzeuge 384 verschiedenen Reedereien gehören. Die Mehrzahl dieser Reedereien, nämlich 293 haben nur ein Schiff in Panama registriert; 51 Reedereien besitzen lediglich zwei und nur vier Reedereien mehr als 10 Schiffe unter panamischer Flagge. Von nahezu 100 Schiffen konnte der frühere Besitzer nicht ermittelt werden. Von 446 Schiffen liess sich das Baujahr in Lloyds Register nachprüfen.

Davon sind 23 vor 1900, 201 vor 1921, 69 zwischen 1921 und 1930 und 25 zwischen 1931 und 1940 gebaut worden. Der Bau der restlichen 127 fällt in die Zeit zwischen 1941 und 1945.

Eine ganze Reihe von Schiffen aus dem Register Panamas entsprechen nicht oder nicht mehr den Klassifikationsnormen des Lloyd'schen Registrierungsvereins. Als Gründe dafür sind zu nennen: Wegen unzulänglicher Ausrüstung nicht aufgenommen, Streichung aus dem Register wegen nachgewiesener Mängel oder weil Besichtigungen gemäss den Vereinsstatuten nicht vorgenommen oder Gebühren nicht bezahlt wurden.

Die Stellung Panamas in bezug auf seine Schifffahrt wird im Bericht als seltsam und aussergewöhnlich bezeichnet. Die Mehrzahl der Schiffe sind nie zur Registrierung nach Panama gefahren und laufen normalerweise keine Häfen in diesem Lande an. Dem Hafeninspektorat oder irgend einer anderen Behörde in Panama ist es somit unmöglich, die Fahrzeuge bei ihrer Registrierung oder später in regelmässigen Zeitabständen zu besichtigen; ebenso unmöglich ist es, die Arbeitsverhältnisse an Bord zu prüfen oder sich zu vergewissern, dass die einschlägige panamische Gesetzgebung eingehalten wird. Die meisten Reeder, die in Panama eingetragene Schiffe besitzen, leben im Ausland und sind in Panama lediglich durch einen Agenten vertreten. Unter diesen Umständen ist es für die Regierung Panamas schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, die Reeder zur Einhaltung der Gesetze zu zwingen. Die einzige Möglichkeit dazu scheint die Drohung zu sein, die Schiffe aus dem Register zu streichen. Nahezu die gesamte Verantwortung dafür, dass die Vorschriften beachtet werden, obliegt dem panamischen Konsulardienst. Die Zahl der panamischen Berufskonsule ist jedoch klein. In den meisten Häfen ist Panama lediglich durch einen Honorarkonsul vertreten.

In den Schlussfolgerungen beantwortet der Untersuchungsausschuss folgende Fragen: 1. Entspricht die Gesetzgebung Panamas anerkannten internationalen Normen? 2. Ist ihre Einhaltung gewährleistet? 3. Inwieweit sind die Behauptungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation begründet?

Was die Seefahrtsgesetzgebung anbetrifft, so stellt der Ausschuss fest, dass lediglich Bruchstücke einer solchen vorliegen, die überdies zum Teil einander widersprechen. Die allgemeine Arbeitsgesetzgebung lässt sich auf die Schifffahrt infolge ihres besonderen Charakters nicht anwenden. Es ist nicht geklärt, ob die Sozialversicherung auch auf ausländische Seeleute Anwendung finden muss; in Wirklichkeit sind diese davon ausgeschlossen. Ausführungsbestimmungen zu den internationalen Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens zur See und die Höchstbelastung der Schiffe sind nie erlassen worden. Vorschriften über die Unterkunft der Seeleute an Bord, Mindestbemanning, Arbeits- und Überzeit, Verpflegung, Fähigkeitszeugnisse für Schiffsköche und Einsichtnahme in die Arbeitsverhältnisse auf Schiffen fehlen vollständig. Der Seemann hat keine Rechtsmittel, um die Bezahlung rückständiger Heuern zu erzwingen. Wer die Kosten bei einer allfälligen Heimschaffung zu tragen hat, ist ebenfalls nirgends festgelegt. Die Gesetzgebung gewährleistet nur teilweise die Durchführung der Vorschriften der internationalen Übereinkommen über den Heuervertrag der Seeleute und die Haftpflicht der Reeder.

In bezug auf die Durchführung der Gesetzesvorschriften weist der Ausschuss darauf hin, dass der Konsulardienst Panamas nicht genügend ausgebaut und erfahren ist, um deren Einhaltung zu gewährleisten.

Reeder und Kapitäne sind vielfach nicht im Bilde über die panamische Gesetzgebung und deren Anwendung auf die Seeleute der panamischen Handelsflotte. Heuern und Arbeitsbedingungen schwanken beträchtlich bei den einzelnen Schiffen und liegen in verschiedenen Fällen weit unter den international anerkannten Normen. Die Sozialgesetzgebung gelangt auf die Besatzungen panamischer Schiffe nicht zur Anwendung. Manchmal ist es den Seeleuten nur schwer möglich, die ihnen aufgrund der Haftpflicht des Reeders zustehende Entschädigung zu erlangen. Einige Schiffe genügen den Sicherheitsvorschriften internationaler, von Panama ratifizierter Übereinkommen nicht. Auf verschiedenen Schiffen ist die Unterkunft der Seeleute sehr schlecht.

Was die von der I.T.F. vorgebrachten Anschuldigungen betrifft, so stellte der Ausschuss fest, dass Panama sozusagen keine Gesetze oder Vorschriften über die Sicherheit des Lebens zur See besitzt. Auch trifft es zu, dass es unter der Flagge Panamas möglich ist, Sicherheitsnormen zu missachten. Die Gesetzgebung Panamas ist, soweit sie die Seeleute betrifft, lückenhaft. Zwar stützen sich viele der gültigen Bestimmungen auf fortschrittliche Grundsätze, doch müssen sie ergänzt und besser verankert werden. Gegenwärtig besteht unter der Gesetzgebung Panamas tatsächlich die Möglichkeit, soziale Normen zu unterschreiten, und die Besichtigungen ergaben in einer Reihe von Fällen, dass die Arbeitsbedingungen sehr schlecht waren.

Der Ausschuss empfiehlt die Erlassung zusätzlicher Gesetzesvorschriften im Sinne der Bestimmungen der Seefahrts-Arbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisationen, die -- nebenbei erwähnt -- auf die Initiative der I.T.F. zurückgehen, sowie die Zusammenfassung aller einschlägigen Gesetzesvorschriften in einem umfassenden Seemannsgesetz. Der empfohlene Ausbau der Gesetzgebung betrifft die Garantierung der Heuern, die Haftpflicht des Reeders und die Sozialversicherung, einschliesslich der Entschädigung im Falle der Beendigung des Heuervertrages. Weiter empfiehlt der Ausschuss, dass Panama den internationalen Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens zur See und die Höchstbelastung der Schiffe beitreten und ein zentrales Schiffsamt einsetzen soll, das für alle einschlägigen Fragen zuständig ist.

Das erwähnte Gesetz sollte sich im Besitze aller Reeder und Kapitäne befinden und auf allen Schiffen mitgeführt werden. Dabei sollte es in einer Sprache abgefasst sein, die der Kapitän versteht. Es wird empfohlen, den panamischen Konsulardienst auszubauen. Mit einer oder mehreren der anerkannten Schiffsklassifizierungsgesellschaften sollten regelmässige Schiffsbesichtigungen vereinbart werden. Diese müssten sich auf alle Einzelheiten erstrecken, die mit der Sicherheit und dem Schiffsbetrieb zusammenhängen, sowie auf die Unterkunft der Seeleute an Bord, die anhand der Normen des 1949 revidierten internationalen Übereinkommens über die Unterkunft der Seeleute an Bord zu beurteilen wäre. Reeder und Kapitäne sollten unter Strafandrohung (einschliesslich Streichung vom Register) verpflichtet werden ihre Schiffe den vorgeschriebenen Besichtigungen zu unterziehen. Weitere vorgeschlagene Massnahmen betreffen ein rasches und wenig kostspieliges Verfahren zur Beilegung von Streitfällen, die sich aus der Haftpflicht des Reeders ergeben, die Nachprüfung der in anderen Ländern ausgestellten Offizierspatente vor der Ausstellung oder Erneuerung des entsprechenden panamischen Patentes und die Einführung eines für alle Schiffe unter panamischer Flagge gültigen Kollektivvertrages, der von der I.T.F. und den Reedern mit Schiffen unter

panamischer Flagge gemeinsam auszuarbeiten wäre.

SKANDINAVIEN

Konferenz über die Revision
des skandinavischen Seemanns-
rechtes.

(ITF) Vom 14. bis 20. November 1949 fand in Rättvik (Schweden) eine Konferenz statt, auf der die Revision des Seeleuterechtes besprochen wurde. Anwesend

waren Vertreter der Seeleute, Reeder und Regierungen der vier skandinavischen Länder. Die Konferenz war vorbereitender Natur. Beschlüsse wurden nicht gefasst, doch zeigte sich eine weitgehende Übereinstimmung der Auffassungen.

Was das Mindestalter beim Eintritt in die Handelsmarine betrifft, so waren die anwesenden Seeleutevertreter in der Mehrheit dafür, die Altersgrenze auf 16 Jahre festzusetzen. Das in den skandinavischen Ländern gegenwärtig übliche Eintrittsalter ist 15 Jahre. Weiter wurde vorgeschlagen, das Mindestalter der Schiffsheizer auf 20 Jahre hinaufzusetzen; die Schiffsoffiziere erachteten jedoch ein Mindestalter von 19 Jahren als genügend. Die finnische Delegation unterbreitete den Vorschlag, Frauen vom Dienst auf Seefrachtern auszuschliessen. In der Aussprache nahmen die Vertreter aus den anderen Ländern jedoch gegen eine unterschiedliche Behandlung der Frauen Stellung. Übereinstimmung herrschte darüber, dass ein Seemann, der in einem ausländischen Hafen wegen Erkrankung abgeheuert wird, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 70 eine einmalige Abfindungssumme erhalten soll, die der vollen Heuer, jedoch ohne Zulagen, für mindestens 12 Wochen entspricht. Der Vorschlag der Seeleutevertreter, diese Bestimmung auch auf Seeleute anzuwenden, die in einem Heimathafen wegen Erkrankung abgeheuert werden, wurde von den Reedern abgelehnt. Die Seefahrtsgesetzgebung der skandinavischen Länder gewährt freie ärztliche Behandlung während 6 Wochen in Heimathäfen und 12 Wochen in Auslandshäfen; an der Konferenz wurden Vorschläge unterbreitet, die darauf abzielten, diese Zeitdauer auf 6 bis 12 bzw. 12 bis 24 Wochen zu verlängern. Obwohl in dieser Frage keine Übereinstimmung erzielt wurde, sind Verbesserungen zu erwarten. Die Konferenzteilnehmer waren sich jedoch einig darüber, dass auch bei Schwangerschaft und im Falle von Geschlechtskrankheiten freie ärztliche Behandlung gewährt werden soll.

In der Aussprache über die Gesetze, die sich mit der Disziplin an Bord befassen, erklärten die Seeleutevertreter, das Recht des Kapitäns, Verstösse gegen die Disziplin zu beurteilen und zu bestrafen, stehe mit den Auffassungen moderner Rechtspflege in Widerspruch. Die Beurteilung der Verstösse sollte durch einen Ausschuss vorgenommen werden, dem der Kapitän und je ein Vertreter der Offiziere und der Mannschaft angehören.

Unter den gegenwärtigen Gesetzen ist es dem Kapitän möglich, willkürliche Entlassungen vorzunehmen. Die Schuld des Seemanns braucht nicht bewiesen zu sein. Auch hier wird Abhilfe gefordert.

NORWEGEN

Abwertungszulage für
Schiffsoffiziere.

(ITF) Die norwegischen Seeleute, die auf Schiffen in der Amerikafahrt Dienst tun, erhalten auf-

grund eines Schiedsspruches eine besondere Abwertungszulage (s. Pressebericht Nr. 23/24 vom 27. Dezember 1949.)

Die Schiffsoffiziere erhalten nun dieselbe Zulage wie Vollmatrosen, nämlich 200 Kronen anstatt 120 Kronen wie vorher.

Voraussichtliche Erhöhung
der Zahl der Seeleute.

(ITF) Nach einem Bericht in der norwegischen Zeitung "Arbeidsmarkedet" (Der Arbeitsmarkt) wird ein Anwachsen der Zahl der Seeleute

in der norwegischen Handelsflotte erwartet, falls diese sich weiterhin im gegenwärtigen Tempo entwickelt. Die benötigten Seeleute werden voraussichtlich nicht auf dem norwegischen Arbeitsmarkt gefunden werden können, weshalb die Anheuerung von weiteren Ausländern in Betracht gezogen wird. Am 30. Juni 1949 wurde die Zahl der ausländischen Seeleute mit 5000 bis 6000 angegeben.

U.S.A.

Neufestsetzung der
Löhne der Leichterkapitäne.

(ITF) Am 27. Dezember 1949 wurde der Abschluss eines neuen Kollektivvertrages zwischen den Leichter- gesellschaften des Neuyorker Hafens

und der Gewerkschaft der Leichterkapitäne bekanntgegeben. Diese sind der International Longshoremen's Association (A.F. of L.) angeschlossen.

Der neue Vertrag erhöht die Entlohnung für Nachtwachen um \$ 2.00. Die Gesellschaften verpflichten sich, den Bestimmungen des Unfallgesetzes des Staates Neuyork nachzukommen und an einen Wohlfahrtsfonds Beiträge zu leisten. Diese Beiträge betragen: 4 Cent die Stunde für alle Normalarbeitszeit, 6 Cent die Stunde für geleistete Überzeit (die mit einem Zuschlag von 50 v.H. zum Normallohnsatz entlohnt wird) und 10 Cent die Stunde bei Nachtwachen.

Die Bestimmungen des Wohlfahrtsfonds sind noch nicht festgelegt, doch wird er vermutlich durch Treuhänder verwaltet werden, die von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu bestimmen sind.

SEEFISCHER

CEYLON

Reorganisierung der Seefischerei
auf genossenschaftlicher Grundlage.

(ITF) Eine Ankündigung der Regierung Ceylons, dass die Seefischerei auf genossenschaftlicher Grundlage reorganisiert werden soll, hat

zu einem Wiederaufleben der Fischereigenossenschaften geführt, die in letzter Zeit ein kümmerliches Dasein gefristet haben. Eine Konferenz in Colombo hat sich mit Mitteln und Wegen zur Reorganisierung der genossenschaftlichen Fischereibetriebe befasst.