



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. 3

6. Febr. 1950

I.T.F.

Tagung des Aktions- Komitees.

(ITF) Die I.T.F. hat am 25. Januar 1950 folgende Mitteilung an die Presse geleitet:

Das Aktionskomitee der Internationalen Transportarbeiterföderation hat am 23. und 24. Januar in London getagt. Es ist dies ein Ausschuss, der entsprechend einer Empfehlung der Internationalen Konferenz der Hafenarbeiter und Seeleute vom August 1949 in Rotterdam eingesetzt wurde, um die kommunistischen Bemühungen zur Untergrabung und Störung der Westeuropäischen Wirtschaft und zur Demoralisierung der freien Gewerkschaften in den betreffenden Ländern zu bekämpfen.

Der Ausschuss befasste sich an seiner zweitägigen Zusammenkunft u.a. mit den von den Kommunisten inspirierten Versuchen, in gewissen europäischen Häfen das Löschen von Lieferungen unter dem Atlantikpakt zu verhindern. In einer Entschliessung, die dem Exekutivkomitee der I.T.F. anlässlich dessen Tagung anfangs Februar zur Bestätigung unterbreitet werden wird, wird darauf hingewiesen, dass die Kommunisten einerseits die Verschiffung von Kriegsmaterial von Amerika nach Westeuropa in heuchlerischer Weise denunzieren, andererseits jedoch den Transport von Kriegsmaterial vom polnischen Hafen Gdynia (Danzig) nach Albanien, wo sie offenbar für einen allfälligen Angriff auf Jugoslawien aufgestapelt werden, aktiv gefördert haben.

Im Laufe der Besprechungen kamen Presseberichte zur Sprache, nach denen der Dänische Transportarbeiterverband beschlossen haben soll, die Löschung von Waffenschiffsladungen bei deren Ankunft im Hafen von Kopenhagen zu verweigern. Die Antwort auf eine telegrafische Anfrage des Aktionskomitees liess klar erkennen, dass diese Presseberichte sich auf die Erklärungen eines Kopenhagener Gewerkschaftsfunktionärs stützen, von denen sich der Dänische Transportarbeiterverband energisch distanziert. Die erwähnte Entschliessung des Aktionskomitees bekennt sich zu der Auffassung, dass der Atlantikpakt ein Instrument zur Ver-

teidigung der Demokratien ist, und fordert die der I.T.F. angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände auf, mit den Ver- schiffungen unter dem Atlantikpakt in der üblichen Weise zu ver- fahren. Berichte, wonach Hafentarbeiter in Cherbourg sich geweigert haben sollen, Waffenlieferungen zu löschen, wurden vom fran- zösischen Vertreter an der Londoner Tagung dementiert.

Der Ausschuss befasste sich alsdann mit der Frage des panamischen Flaggenwechsels. Angesichts der Tatsache, dass die Verhandlungen mit den panamischen Reedern trotz der Versicherungen, die der akkre- ditierte Vertreter der Regierung Panamas im August 1949 in Rotter- dam abgegeben hatte, nicht zustande gekommen sind, wurde be- schlossen, auf Ende Februar eine Sitzung des Boykottkomitees der I.T.F. einzuberufen, um sich mit der Angelegenheit erneut zu be- fassen.

Schliesslich arbeitete der Ausschuss Pläne aus zur Organisierung einer energischen und systematischen Kampagne, um der Störungs- tätigkeit der Kommunisten in den verschiedenen Ländern durch die Bildung von örtlichen, nationalen und regionalen Aktionskomitees entgegenzuwirken.

EISENBAHNER

FRANKREICH

Kommunistische Gewerk-
schaft verhindert Zu-
sammenarbeit.

(ITF) Angesichts von Angriffen auf die französischen Staats- bahnen und die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, und um letz-
tere gemeinsam zu verteidigen, hatte der französische (nichtkommuni-
stische) Eisenbahnerverband Force Ouvrière eine Aktionsgemeinschaft mit anderen Eisenbahnerverbänden, einschliesslich des unter kommunistischem Einfluss stehenden, gebildet. Seit ihrer Gründung hat diese Aktionsgemeinschaft in folgenden zwei Punkten Befriedigung erlangt:

- a) Beibehaltung der bisherigen Pensionsordnung für die aktiven Eisenbahner;
- b) Beibehaltung der bisherigen Sozialversicherung.

Der kommunistische Verband, weit davon entfernt, bei der Ausarbei- tung positiver Lösungen von Eisenbahnproblemen mitzuwirken, hat die Sache der Eisenbahner und der Staatsbahnen durch die Auslö- sung von politischen Streiks, wie desjenigen unter den Marseiller Eisenbahnern am 10. Januar, geschädigt, und dadurch der Reaktion in ihrer Kampagne gegen die Staatsbahnen eine Waffe in die Hand ge- spielt.

Angesichts des Verhaltens der Kommunisten haben die nichtkommuni- stischen Verbände beschlossen, den kommunistischen Eisenbahner- verband aus der Aktionsgemeinschaft auszuschliessen und am 10. Januar folgende Erklärung abgegeben:

"Die nichtkommunistischen Eisenbahnerverbände stellen auf einer Tagung am 10. Januar 1950 mit Bedauern fest, dass der kommunisti- sche Eisenbahnerverband durch einen Streik in Marseilles, der aus politischen Gründen ausgelöst wurde, sich aus eigenem Willen ausser- halb der Aktionsgemeinschaft aller Eisenbahner gestellt hat.

Sie beschliessen deshalb, die gemeinsame Aktion für die Verwirklichung nachstehender Ziele ohne die Mitwirkung des kommunistischen Verbandes fortzusetzen:

- Verteidigung der Eisenbahnen;
- Anerkennung der Rechte der Eisenbahner;
- Anpassung der Löhne der Eisenbahner.

Sie fordern alle Eisenbahner auf, ihre Tätigkeit zu unterstützen und sich der Teilnahme an nicht von der Aktionsgemeinschaft organisierten Aktionen zu enthalten."

Mitarbeit der Gewerkschaften bei der Reorganisierung der Staatsbahnen.

(ITF) Wie bereits in unserem Pressebericht Nr. 1 vom 9. Januar berichtet, kam es am 7. Dezember 1949 zwischen den Ge-

werkschaftsvertretern und anderen Mitgliedern des Verwaltungsrates der französischen Staatsbahnen zu einer Auseinandersetzung über ein vorgeschlagenes Sparprogramm. Einer der Vorschläge lautete auf sofortige Entlassung von 5 000 Hilfskräften, ein anderer auf Schließung von als unwirtschaftlich betrachteten Linien, was weitere Entlassungen und Härten mit sich gebracht hätte. Die Gewerkschaftsvertreter verliessen die Sitzung aus Protest.

Darauffolgende Besprechungen zwischen den Gewerkschaften und dem Verkehrsministerium haben zum Beschluss geführt, den nötigen Personalabbau durch Zwangspensionierung bei Erreichung der Altersgrenze zu erzielen. Das Pensionierungsalter ist 50 Jahre beim Lokomotiv- und Zugpersonal, 55 Jahre beim übrigen Personal. Lediglich Arbeiter und Angestellte mit Kindern, für deren Unterhalt sie aufkommen, dürfen länger im aktiven Eisenbahndienst verbleiben, und zwar um ein zusätzliches Jahr für das erste und je sechs weitere Monate für jedes weitere Kind.

Andere vorgeschlagene Sparmassnahmen sind zur Prüfung an eine paritätische Kommission überwiesen worden, die sich zusammensetzt aus dem Generaldirektor, zwei stellvertretenden Generaldirektoren und drei der Gewerkschaftsvertreter im Verwaltungsrat. Vorsitzender ist der Präsident des Verwaltungsrates. Dieser Ausschuss ist beauftragt worden, einen Plan zur Reorganisierung der französischen Staatsbahnen auszuarbeiten, der fertiggestellt sein soll, wenn der im Gesetz über den Staatshaushalt 1950 vorgesehene parlamentarische Ausschuss seine Arbeit aufnimmt.

GROSSBRITANNIEN

Der Jahresurlaub der neu-eintretenden, im Monatslohn beschäftigten Eisenbahner.

(ITF) Neueintretende, im Monatslohn beschäftigte Angestellte der Britischen Eisenbahnen - etwa ein Sechstel des gesamten Personals - erhalten einen

Jahresurlaub von einem Tag je Monat Dienst unter folgendem Vorbehalt:

- (I) Der Jahresurlaub wird erst nach mindestens drei Monaten ununterbrochenem Dienst gewährt.
- (II) Der Jahresurlaub kann erst nach zwölf Monaten ununterbrochenem Dienst ausserhalb der üblichen Urlaubszeit gewährt werden. Die übliche Urlaubszeit ist die Zeit vom 1. April bis und mit 30. September.

Kann einem neueintretenden Eisenbahner wegen den Erfordernissen des Dienstes der ihm zustehende Urlaub nicht in der üblichen Urlaubszeit gewährt werden, so geschieht dies nach der Urlaubszeit.

Entschädigung bei Ausfall von Sonntagstouren.

(ITF) Bisher betrug die Minimalfrist für die Bekanntgabe des Dienstausfalls an Sonntagen 4 Stunden für Zug- und Lokpersonal. Der Landesverband der Eisenbahner Grossbritanniens hat Verdoppelung dieser Frist gefordert und mit der Verwaltung folgende Vereinbarung geschlossen:

"Zugspersonal (Lokomotivführer, Heizer, Zugführer und Schaffner), das zum Dienst an Sonntagen eingeteilt ist und nicht benötigt wird, erhält eine Entschädigung, die dem Lohn von vier Stunden zum Sonntagslohnsatz entspricht, wenn die Bekanntgabe des Ausfalls einer Sonntagstour erst innerhalb der letzten acht Stunden vor Dienstantritt erfolgt. Ist diese Frist jedoch länger als acht Stunden, so wird keine Entschädigung gezahlt."

NIEDERLANDE

Fünfprozentige Lohnerhöhung

(ITF) Mit Wirkung ab 1. Februar sind die Frachttarife auf den Niederländischen Eisenbahnen

um 5% erhöht worden. Gleichzeitig hat die Eisenbahnverwaltung allen Angestellten im Alter von 23 Jahren und darüber eine fünfprozentige Lohnerhöhung ab 1. Januar gewährt. Über eine Lohnerhöhung für die Eisenbahner unter 23 Jahren wird gegenwärtig noch zwischen Verwaltung und Betriebsrat verhandelt.

SCHWEDEN

Eisenbahnerlöhne im Jahre 1950

(ITF) Löhne und Einkommen, die sich zur Kontrolle durch die Regierung eignen, sind in Schweden während

der letzten zwei Jahre unter einer Einkommensstabilisierungspolitik, die auf dem Verhandlungswege zwischen der Regierung, dem Schwedischen Gewerkschaftsbund und Wirtschaftsverbänden vereinbart wurde, stabilisiert worden.

Diese Vereinbarung wurde ermöglicht dank der Unterstützung der Wirtschafts- und Sozialpolitik der Regierung durch die Gewerkschaften. Verhandlungen, die im letzten Quartal vorigen Jahres stattfanden, haben zu einer Vereinbarung zwischen der Regierung und dem Schwedischen Gewerkschaftsbund über die Fortsetzung der Stabilisierungspolitik im laufenden Jahre geführt.

Am 12. und 13. Dezember 1949 befasste sich der Landesvorstand des Schwedischen Eisenbahnerverbandes mit der Lage und beschloss, die neue Vereinbarung zu unterstützen, sofern das Preisniveau auf seiner gegenwärtigen Höhe gehalten wird. Das Kartell der Beamtenverbände, dem der Eisenbahnerverband angehört, hat mit der Regierung verhandelt und diese hat eingewilligt, dass im Laufe des Jahres 1950 über Erhöhungen von Löhnen und Gehältern aus technischen Gründen verhandelt wird. Die sich daraus allenfalls ergebenden Mehrausgaben unterliegen der Genehmigung des Parlaments.

Die Verbände erwirkten überdies von der Regierung das Versprechen, dass bei einer allfälligen Änderung in der Politik der Einkommensstabilisierung der Tatsache gebührend Beachtung geschenkt wird, dass die Staatsangestellten den Einschränkungen der Stabilisierungspolitik länger unter-

worfen waren als andere Arbeitergruppen; d.h. falls dem allgemeinen Lohnniveau gestattet wird, anzusteigen, so werden die Staatsangestellten dafür entschädigt werden, dass sie als erste auf Lohnerhöhungen verzichtet haben, um der Regierung die Einführung ihrer Stabilisierungspolitik zu ermöglichen.

Entlöhnung von Nacht- und Sonntagsarbeit

(ITF) Im Verlaufe von Lohnverhandlungen im Jahre 1945 brachte der ständige gemeinsame Ausschuss der Gewerkschaften des schwedischen

Staatspersonals, deren bedeutendste der Schwedische Eisenbahnerverband ist, die Forderung nach Lohnzuschlägen für "beschwerliche" Arbeitszeit vor, d.h. Nachtarbeit, Arbeit an Samstagnachmittagen, an den Vorabenden öffentlicher Feiertage und an Sonn- und allgemeinen Feiertagen. Gefordert wurde ein Lohnzuschlag von 25%. Der staatliche Lohnausschuss war der Auffassung, dass diese Forderung eine grundsätzliche Frage aufwerfe, weshalb ihre Berechtigung und möglichen Folgen gründlich erwogen werden müssten. Die Gewerkschaften hielten in den folgenden Jahren ihre Forderung aufrecht und erreichten, dass schliesslich im Jahre 1948 ein besonderer Untersuchungsausschuss eingesetzt wurde.

Die Aufgabe des Ausschusses lag darin, den Begriff "beschwerliche" Arbeitszeit zu definieren und zu prüfen, in welchem Ausmasse Staatsangestellte solche Arbeit leisten, durch welche Vorkehrungen - technischer und organisatorischer Art - sie vermindert oder ausgeschaltet werden kann, was für eine Entschädigung angebracht ist und welches die wirtschaftlichen Folgen dieser Entschädigung wären. Auch ist es klar, dass das Problem nicht nur öffentliche Betriebe, sondern auch Privathandel und Industrie berührt.

Nach Untersuchungen in anderthalb Jahren scheint es nun, dass die Frage nicht getrennt von der Regelung der Arbeitszeit behandelt werden kann, mit der sich ein anderer Regierungsausschuss befasst, und dass viele Monate, wenn nicht sogar Jahre vergehen werden, bevor es möglich ist, das Problem und seine Lösung in ihrer Vielfalt genau zu bestimmen.

Der Landesvorstand des Schwedischen Eisenbahnerverbandes hat deshalb beschlossen, mit der Verwaltung der Staatsbahnen Verhandlungen aufzunehmen, um eine Übergangslösung auszuarbeiten für die Eisenbahner, die allmonatlich eine gewisse Anzahl Stunden Nachtdienst leisten. Er hofft, für diese Eisenbahnergruppen eine Herabsetzung der monatlichen Arbeitszeit zu erzielen.

STRASSENBAHNER

BELGIEN

Teilerfolg der belgischen Strassenbahner.

(ITF) Seit Ende November hat sich der belgische Verband der Strassenbahner, Kleinbahner und Autobusleute bemüht, die Jahres-

gratifikation, die von zwei Strassenbahngesellschaften bereits gewährt wird, für sämtliche Mitglieder zu erzielen.

Die Gewerkschaft stützt ihre Forderung auf die Tatsache, dass alle Strassenbahner dieselben Lebenshaltungskosten tragen, und dass sich deshalb eine unterschiedliche Behandlung der Angestellten der ein-

zelnen Gesellschaften nicht rechtfertigt. Überdies wird darauf hingewiesen, dass die Lebenshaltungskosten in Belgien im Laufe der letzten sechs Monate im allgemeinen stark gestiegen sind.

Obschon die christliche Gewerkschaft unter dem Vorwand, ihre Mitglieder hätten keine Gratifikation gefordert, die Unterstützung der Forderung ablehnt, wurden in verschiedenen Landesteilen, und zwar vor allem im Gebiet von Liège und im Industriegebiet von Hainault, Arbeiten-"nach-Vorschrift-Bewegungen" ausgelöst.

Angesichts der Möglichkeit weiterer Aktionen wandte sich die belgische Regierung an die Arbeitgeber mit dem Bemühen, den Konflikt beizulegen. Sie stiess dabei jedoch auf den Einwand, dass die Tarife erhöht werden müssten, falls der Forderung stattgegeben werde.

Die Arbeitgeber haben sich schliesslich bereit erklärt, den Strassenbahnern an Stelle der geforderten Gratifikation eine Summe von 400 belg. Franken (L 2.17.6), die ungefähr dem Lohn von drei Tagen entspricht, auszuzahlen, ein Angebot, das von der Gewerkschaft angenommen wurde, obschon es die Strassenbahner nicht ganz befriedigte. Auch wurde beschlossen, einen Ausschuss mit der Prüfung der Möglichkeit einer besonderen Gratifikation zum Jahresende zu beauftragen, die zur Deckung der besonderen Kosten dienen soll, die sich aus der Natur der Arbeit als Strassenbahner ergeben.

U.S.A.

Verbesserter Arbeitsvertrag in Indianapolis

(ITF) Die Arbeitsbedingungen von 1430 Angestellten der Strassenbahn von Indianapolis,

die einer Untergewerkschaft der Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees of America (Strassenbahner, Kleinbahner und Autobuspersonal) angehören, sind am 30. August 1949 durch Schiedsspruch neu festgelegt worden. Die Einsetzung des Schiedsgerichtes erfolgte aufgrund des Gesetzes des Staates Indiana über Arbeitskonflikte in öffentlichen Betrieben.

Der Schiedsspruch erhöhte die Stundenlohnsätze mit Wirkung ab 1. Mai 1949 um 6 Cent, womit der Höchstlohnsatz der 925 Strassenbahner, O-Bus (Trolleybus) - und Autobuschauffeure im Ein-Mann-Betrieb auf \$ 1.48 pro Stunde steigt.

Der Schiedsspruch brachte auch eine Verbesserung der Pensionsordnung, die den Gegenstand eines besonderen Vertrages mit dreijähriger Laufzeit bilden soll. Die frühere Pensionsordnung sah die Auszahlung einer monatlichen Pension an Angestellte im Alter von 65 Jahren und darüber vor. Bedingung war jedoch 15 Jahre Betriebszugehörigkeit. Unter der neuen Pensionsordnung beträgt das Ruhegehalt mindestens \$ 60 im Monat und steigt mit den Dienstjahren. Auf der Grundlage des Einkommens der letzten fünf Jahre in den hauptsächlichsten Lohngruppen, für die der Schiedsspruch gilt, erhält ein durchschnittlicher Angestellter

bei seiner Versetzung in den Ruhestand im Alter von 65 Jahren nach der neuen Berechnungsformel eine monatliche Pension von § 65. Ein Arbeiter, der nun im Alter von 28 Jahren in die Dienste der Gesellschaft tritt, wird bei seiner Pensionierung im Alter von 65 Jahren rund § 126 monatlich erhalten. Die Ruhestandsrente der bereits pensionierten Angestellten wurde um § 20 auf § 60 erhöht.

Die Invalidenrenten sind ebenfalls verbessert worden. Früher entstand ein Anspruch bei Arbeitsunfähigkeit infolge Berufskrankheit oder Betriebsunfall erst nach 10 Jahren, in allen anderen Fällen sogar erst nach 15 Jahren Betriebszugehörigkeit. Die monatliche Pension betrug alsdann § 40. Unter der neuen Ordnung entsteht der Anspruch in allen Fällen nach 10 Dienstjahren. Die Berechnung der Invalidenrente entspricht ungefähr derjenigen der Ruhestandsrente. Vor der Erreichung des 65. Altersjahres gelangt jedoch lediglich der halbe Rentenbetrag zur Auszahlung. Die Minimalrente ist auf § 30 festgesetzt.

Der Rentenfonds wird von der Gesellschaft und den Gewerkschaften gemeinsam verwaltet und von Treuhändern verwahrt, die die Gewähr leisten, dass Gelder lediglich für den vorgesehenen Zweck verwendet werden. Es besteht Beitragspflicht der Arbeitnehmer.

Soweit bekannt, handelt es sich um die erste Verbesserung von Alters- und Invalidenrenten, die durch Schiedsspruch gemäss einem einzelstaatlichen Gesetz über Arbeitskonflikte in öffentlichen Betrieben festgelegt wurde.

HAFENARBEITER

CEYLON

Arbeitsverhältnisse im Hafen von Colombo.

(ITF) Einem Bericht des Internationalen Arbeitsamtes über die Arbeitsverhältnisse in Ceylon entnehmen wir:

Der Hafen von Colombo, der viel zur wirtschaftlichen und kommerziellen Blüte der Insel Ceylon beigetragen hat, bietet 14 000 Arbeitern aller Gruppen, wie Hafendarbeitern, Leichter- und Schlepperbesatzungen usw. Beschäftigung. 1942 wurden die Arbeitsverhältnisse im Hafen geregelt, und diese Regelung steht mit nur kleinen Abänderungen immer noch in Kraft. Jeder Arbeitgeber ist verpflichtet, ein Register zu führen, in dem Angaben über alle von ihm beschäftigten Arbeiter enthalten sind. An Tagen, an denen keine Arbeit vorhanden ist, erhält jeder registrierte Arbeiter ein Bereitschaftsgeld von einer Rupie. Die Regierung unterhält eine "Reserve" von Arbeitern, die den Betrieben zugewiesen werden, die Arbeitskräfte benötigen und von diesen entlohnt werden.

Die Arbeiter der "Reserve" erhalten, wenn keine Arbeit vorhanden ist, ebenfalls ein Bereitschaftsgeld von einer Rupie, und zwar von der Regierung. Die Hafendarbeit betreiben die Kosten, die der Regierung aus der Unterhaltung der Reserve erwachsen. Die Beitragsleistung erfolgt jeden Monat im Verhältnis zur ungeschlagenen Gütermenge. Alle registrierten Arbeiter, die sich im Hafen zur Arbeit melden, erhalten ein kostenfreies Mittagessen, für das die

1-Rupie = 1 s. 6 d.

Hafenbetriebe bezahlen. Besondere Arbeitsbeamte befassen sich mit den Klagen der Hafendarbeiter und sind allgemein verantwortlich für ihre Wohlfahrt.

Seit Mai 1948 gibt es ein Lohnamt, das durch eine besondere Verfügung für alle Hafenbetriebe zuständig erklärt wurde.

Ein Zusatz zum Fabrikgesetz 1942 erklärt gewisse Sicherheitsvorschriften gültig für Hafenanlagen, Lagerhäuser und Schiffe. Die vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen beziehen sich auf Laden, Löschen, Bunkern und auf alle Maschinen und Vorrichtungen (einschliesslich Laufplanken und Leitern), die dabei zur Verwendung gelangen, sowie auf Reparatur, Neuausstattung, Anstreichen usw. von Schiffen im Hafen, jedoch nicht auf Arbeit, die von einem Kapitän oder seiner Mannschaft ausgeführt wird, noch auch auf Arbeit an Bord von Schiffen auf Versuchsfahrt.

Die Bestimmungen desselben Gesetzes bezüglich Arbeiterwohlfahrt und Schutz von Frauen und Jugendlichen gelten ebenfalls für die Hafenbetriebe. Im Laufe des Jahres 1946 wurde die Frage von Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter des Hafens von Colombo eingehend untersucht. Alsdann sind Speisesäle, Waschgelegenheiten und Kantinen, sowie Erholungseinrichtungen geschaffen worden. Der Bau von Wohnhäusern für die Hafendarbeiter ist ebenfalls in Aussicht genommen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Prüfung des Berichtes über die Schifffahrt Panamas auf den März verschoben.

(ITF) Der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation beschloss an seiner Tagung in Mysore, die Prüfung des Berichtes seines Untersuchungs-

ausschusses, der sich mit den Verhältnissen auf Schiffen unter panamischer Flagge befasst hat, bis zu seiner Tagung in Genf im März zu verschieben. Er hat veranlasst, dass der Bericht unterdessen der Regierung Panamas zugestellt wird.

Ein neuer panamischer Schiffsskandal.

(ITF) Nach einem Bericht in der Brüsseler Zeitung "Le Peuple" ist ein weiteres Beispiel skandalöser Ver-

hältnisse an Bord eines Schiffes unter panamischer Flagge ans Licht gekommen.

Das fragliche Schiff, die "Bunty", liegt schon seit mehreren Wochen im Antwerpener Hafen. Seine Besatzung, die sich aus rumänischen, britischen, kanadischen, deutschen und französischen Staatsangehörigen zusammensetzt, lebt unter primitivsten Verhältnissen. Während Wochen haben sie sich ausschliesslich von Bohnen ernährt, während ihre Heuern für sieben Wochen zwischen 500 und 700 Bfrs. betragen. In diesem Zusammenhang wird erwähnt, dass die Reederei, der das Fahrzeug gehört, sich anscheinend in finanziellen Schwierigkeiten befindet.

Ein Mitglied der Besatzung, ein Rumäne, musste wegen Erschöpfung ins Spital überführt werden, Schuhe besass er nicht. Die anderen wurden durch den Belgischen Transportarbeiterverband vom Schiff genommen und im Antwerpener Seemannsheim untergebracht.

Der Kapitän des Schiffes, ein Grieche, lebt an Bord mit seiner Frau unter viel besseren Verhältnissen als denen, in deren "Genuss" die Mannschaft stand.

Ein ähnlicher Fall war der des panamischen Schiffes "Capetan Lefteris". Auch damals hat der Belgische Transportarbeiterverband der Schiffsbesatzung finanziellen und moralischen Beistand geleistet.

Ratifizierung des internationalen Übereinkommens über die Sicherheit zur See verzögert.

(ITF) Das internationale Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens zur See wird voraussichtlich zum vorgesehenen Zeitpunkt (1. Januar 1951) nicht in Kraft

treten können. Das Übereinkommen, das in einer Konferenz in London vom 25. April bis 10. Juni 1948 ausgearbeitet und angenommen wurde, ist bisher noch nicht von der benötigten Anzahl Regierungen ratifiziert worden. Es wird jedoch erwartet, dass die Verzögerung sechs Monate nicht überschreiten wird.

Nach Artikel XI des Übereinkommens hätte dieses am 1. Januar 1951 in Kraft treten sollen "vorausgesetzt, dass bis spätestens 12 Monate vor diesem Zeitpunkt mindestens 15 Zustimmungserklärungen, einschliesslich derjenigen, die von 7 Ländern mit mindestens einer Million BRT hinterlegt werden."

Bis zum 1. Januar 1950 hat jedoch nur Grossbritannien die formelle Ratifizierung des Übereinkommens angekündigt. Seither hat auch Frankreich ratifiziert und die offizielle Zustimmungserklärung kann jederzeit beim Britischen Auswärtigen Amt eintreffen, wo die Ratifizierungsurkunden hinterlegt werden müssen. Der Senat der Vereinigten Staaten hat das Übereinkommen im Mai vergangenen Jahres einstimmig genehmigt, doch ist die formelle Ratifizierung durch die Regierung noch nicht vorgenommen worden. Die Verzögerung wird dem Umstand zugeschrieben, dass einige Widersprüche zwischen den offiziellen französischen und englischen Texten entdeckt worden sind. Diese berühren zwar den materiellen Inhalt nicht, doch hat die Regierung Grossbritanniens den Unterzeichnerstaaten eine Fehlerliste zugesandt und um die Erlaubnis gebeten, die Mängel beheben zu dürfen. Diese Angelegenheit wird wahrscheinlich bis Ende Februar erledigt sein, und es wird erwartet, dass die Vereinigten Staaten die Ratifizierung alsdann vornehmen werden.

Was die anderen Schifffahrtsländer anbetrifft, so wird angenommen, dass die skandinavischen Länder Mitte des Jahres in der Lage sein werden, das Übereinkommen ebenfalls zu ratifizieren. Dies trifft voraussichtlich auf einige Länder, deren Zustimmungserklärung erforderlich ist, ebenfalls zu.

NIEDERLANDE

Untersuchungsbericht über Seeleutepensionen.

(ITF) Die Ministerien für Schifffahrt, Sozialversicherung, Überseegebiete und Finanz haben im

März 1946 einen Ausschuss mit der Ausarbeitung von Gesetzesbestimmungen über die Pensionen der holländischen Seeleute beauftragt.

Der Ausschuss hat nun seine Arbeit abgeschlossen und seinen Bericht den betreffenden Ministerien am 28. Dezember 1949 vorgelegt.

INTERNATIONAL

Norwegische Hilfe für die Fischerei Pakistans.

(ITF) Die Regierung Pakistans hat Norwegen um technischen Beistand zum Ausbau der Seefischerei ersucht, worauf das Norwegische

Parlament die Entsendung einer Kommission von Fischereifachleuten nach Pakistan beschloss.

Die Kommission wird sich zusammensetzen aus einem Biologen, einem chemischen Ingenieur mit besonderen Fachkenntnissen auf dem Gebiete der Kühl Lagerung und Verpackung von Fisch, sowie einem Fischer, der mit modernen Fangmethoden vertraut ist. Diese Posten sollen in der norwegischen Tages- und Fachpresse zur Ausschreibung gelangen.

SÜDAFRIKANISCHE UNION

Verbesserter Kollektivvertrag.

(ITF) In einem Streit zwischen der Südafrikanischen Gewerkschaft der Seefischer und den Trawlerreedereien wurde durch

den Arbeitsminister ein Schlichtungsausschuss eingesetzt, unter dessen Vermittlung der Kollektivvertrag verbessert wurde.

Die Wochenheuern sind um 5 - 10 1/4 Schilling erhöht worden. Schiffsköche werden für Heuerzwecke je nach Anzahl der Besatzungsmitglieder in drei Gruppen eingeteilt. Ihre Wochenheuern liegen zwischen £ 4.2.6 und £ 5.10.3.

Die Ausgangszeit im Hafen wird um sechs Stunden in der Woche verlängert und der Karfreitag als bezahlter, öffentlicher Feiertag anerkannt.

Die Schutzkleidungszulage wurde für das Personal der Deckabteilung von 4 auf 5 Schilling, für das Maschinenraumpersonal von 1 1/2 auf 3 1/2 Schilling pro Woche erhöht. Die Köche, die bisher keine Schutzkleidungszulage bezogen haben, erhalten nun 2 Schilling die Woche.

Überdies haben die Reedereien der Einführung einer Krankenversicherung grundsätzlich zugestimmt. Die Einzelheiten bedürfen jedoch noch der Ausarbeitung.

Der verbesserte Kollektivvertrag trat am 22. November 1949 in Kraft.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

ARGENTINIEN

Ausländische Gesellschaften gewähren Lohnerhöhungen.

(ITF) Die Vertretungen ausländischer Luftfahrtgesellschaften in Argentinien haben kürzlich einer Erhöhung der Monatslöhne

ihres argentinischen Personals um 110 Pesos zugestimmt. Die Erhöhung trat rückwirkend auf den 1. Oktober 1949 in Kraft. Die Lohnverhältnisse werden gegenwärtig einer genauen Prüfung unterzogen.

1 Peso = \$ -.11

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Starkes Anwachsen der
Welttankerflotte seit 1939.

(ITF) Der Krieg hat ein starkes Anwachsen der Welttankerflotte bewirkt. Gegenwärtig gibt es insgesamt 1 955 Fahrzeuge

mit einem Ladevermögen von insgesamt rund 25 000 000 Tonnen und einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 13,2 Knoten. Das Ladevermögen ist seit September 1939 von 74%, seit dem Ende des zweiten Weltkrieges um 7% gestiegen. Die Verteilung des Fassungsvermögens auf die einzelnen Flaggen ist folgende: Vereinigte Staaten 38%, Britisches Weltreich 20,7%, Norwegen 12,3%, Panama 9,6%.

Insgesamt umfassen die Tankerflotten dieser vier Staaten mehr als 80% des Gesamtladevermögens. Sowohl Geschwindigkeit als auch Schiffsraum sind seit September 1939 beträchtlich angewachsen. Unter Berücksichtigung beider Faktoren ist die Leistungsfähigkeit per Fahrzeug 43,6% grösser als 1939.

GRIECHENLAND

140 Schiffe in griechischen
Häfen aufgelegt.

(ITF) Am 1. Dezember 1949 waren 140 Schiffe, darunter 14 Tanker, in griechischen Häfen aufgelegt.

86 Schiffe führten die griechische Flagge, der Rest diejenige Panamas, obwohl sie griechischen Reedereien gehören. Die aufgelegten Schiffe griechischer Flagge machen 28% der griechischen Handelsflotte aus.

NIEDERLANDE

Handelsflotte grösser
als vor dem Kriege.

(ITF) Am 1. Januar 1950 bestand die niederländische Handelsflotte aus 1 113 Schiffen mit 2 946 179

BRT gegenüber 1 129 Schiffen mit 2 853 961 BRT im September 1939.

Während die Zahl der Schiffe im Vergleich mit 1939 etwas gefallen ist, ist der Schiffsraum leicht angewachsen.

Die Schifffahrt der Vereinigten Staaten
von Indonesien

Vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges gab es in Indonesien wenig oder gar keine einheimische Seeschifffahrt. Der größte Teil des Liniendienstes zwischen Indonesien und der Aussenwelt wurde von holländischen Reedereien besorgt.

Unter der japanischen Herrschaft erhielt die einheimische Schifffahrt alsdann einigen Auftrieb, da die Besatzungsbehörden im Rahmen ihrer "Asien für die die Asiaten"-Politik die Ausbildung von Indonesiern für den Dienst zur See förderten. In verschiedenen Teilen des Landes wurden Seeleuteschulen eröffnet, die bald gut besucht waren. Gleichzeitig wurden in verschiedenen Häfen Werften errichtet, die Holzmotorschiffe bauten. Gegen Ende des Krieges in Asien wurden im Verkehr zwischen den Inseln und mit der malaisischen Halbinsel oft ganze Flotten dieser Schiffe eingesetzt. Ja, sie wagten sich sogar bis zu den Andamanen im Westen, den Philippinen und Hinterindien im Norden und den Salomoninseln im Osten.

Nach Kriegsende stand die Schifffahrt Indonesiens vor zahlreichen Schwierigkeiten. Sie besass lediglich ein paar Motorschiffe von 150 bis 300 Tonnen, jedoch weder mittelgroße noch große Dampfer oder Motorschiffe. Dieser Nachteil wurde teilweise wettgemacht durch die Begeisterung von Offizieren und Mannschaften, die holländische oder japanische Ausbildung besaßen und sich der Republik freiwillig zur Verfügung stellten. Neue Seemannsschulen wurden gegründet und die vordem unter japanischem Einfluss stehenden Schulen neu orientiert und reorganisiert. Die Werften setzten ihre Tätigkeit fort und bauten Dutzende von Holzschiffen für Kriegs- und Handelsflotte. Indonesische Kaufleute kauften mittelgroße Dampfer und rasche Motorschiffe, um sie im Handelsverkehr mit der Aussenwelt einzusetzen.

Als eine Inselgruppe, die auf Seeverbindungen angewiesen ist und dem Handelsverkehr zwischen Europa, Australien und dem fernen Osten, aber auch zwischen Amerika und Südostasien, als Brücke dient, muss Indonesien hinfort der Schifffahrt, sowohl im Verkehr zwischen den Inseln als auch mit dem Auslande, erhöhte Aufmerksamkeit schenken. Damit stellt sich die Frage nach der zukünftigen Schifffahrtspolitik Indonesiens. In Indonesien ist man der Ansicht, dass die Vergangenheit Warnung und Lehre zugleich enthält.

Den nationalen Schifffahrtsinteressen gebührt der Vorrang. Ausländische Schifffahrt sollte in indonesischen Gewässern nur zugelassen werden, wenn sie der einheimischen nicht schadet und ihre Entwicklung nicht hindert. Die Regierung sollte der landeseigenen Schifffahrt durch Subventionen und auf andere Weise unter die Arme greifen. Darüber hinaus sollte sie selber Schifffahrtslinien im In- und Auslandsverkehr betreiben. Dem Mangel an modernen Schiffen und geschultem Personal sollte so rasch als möglich abgeholfen werden. Ausländische Fachleute sollten zum Bau von großen, modernen Werften beigezogen werden. Bis sich die eigenen Werften in vollen Betrieb befinden, sollte die Regierung große, moderne Dampf- und Motorschiffe vom Ausland kaufen. Auch sollte Vorsorge getroffen werden, daß Leuten, die zur See zu gehen wünschen, die Möglichkeit gegeben wird, eine gründliche Ausbildung zu erhalten, entweder im Ausland auf Regierungskosten, oder aber in einer modernen Berufsschule in Indonesien.