



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. 5

6. März 1950

Aus der I.T.F.

Tagung der Eisen- und Strassenbahnerverbände der Beneluxländer.

in den Niederlanden (Niederländischer Eisen- und Strassenbahnerverband), Belgien (Belgischer Landesverband der Strassenbahner, Kleinbahner und Autobusleute samt der Eisenbahnersektion des Landesverbandes Öffentlicher Angestellter) und Luxemburg (Landesverband Luxemburger Eisenbahner) statt.

(ITF) Am 11. und 12. Februar 1950 fand in Luxemburg eine Tagung der vier I.T.F.-Verbände der Eisenbahner, Strassenbahner und Auto-

Auf dieser Tagung wurde beschlossen, ein ständiges Büro zu errichten mit der Aufgabe, die betreffenden Verbände über Entwicklungen auf dem Gebiete der Sozialversicherung in den drei Ländern auf dem Laufenden zu halten. Überdies wurde ein Einvernehmen erzielt über die Wünschbarkeit einer Vertretung der Gewerkschaften an Besprechungen, die im Rahmen des Beneluxabkommens zwischen den Eisenbahnverwaltungen der drei Länder stattfinden.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

ITALIEN

Hafenarbeiter lehnen kommunistische Führung ab.

schliessung zu besprechen, die vom Sekretär des italienischen Hafenarbeiterverbandes, der dem kommunistischen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist, unterbreitet worden war. Die Entschliessung erklärte, die italienischen Hafenarbeiter seien entschlossen, das Löschen von

(ITF) Am 13. Februar 1950 veranstalteten die Genossenschaften der Hafenarbeiter Neapels eine Versammlung, um eine Ent-

Waffen und anderem Kriegsmaterial, das unter dem Atlantikpakt von der U.S.A. nach Italien gesandt wird, zu verweigern. Die Entschliessung wurde mit überwältigendem Mehr abgelehnt und ihr Verfasser aufgefordert, die Versammlung zu verlassen. Alsdann wurde eine andere Entschliessung angenommen, in der erklärt wird, dass alles Kriegsmaterial ohne Unterschied seiner Herkunft oder Bestimmung entladen wird.

Das gemeinsame Aktionskomitee der Hafentarbeiter und Seeleute, das unter der Leitung des Freien Italienischen Gewerkschaftsbundes und des italienischen Gewerkschaftsbundes (die beiden Landeszentren, die in Kürze verschmolzen werden sollen) steht, hat beschlossen, unter den Hafentarbeitern in allen italienischen Häfen eine Abstimmung durchzuführen über die Frage der Kriegsmateriallieferungen unter dem Atlantikpakt. Die ersten Reaktionen auf diesen Beschluss lassen voraussehen, dass die übergrosse Mehrzahl der Hafentarbeiter im ganzen Lande die Führung der Kommunisten ablehnen wird. In Neapel wurde eine Eingabe an die Hafenbehörden, mit Kriegsmaterial beladene Schiffe nicht abzuweisen, innerhalb weniger Stunden von mehr als tausend Hafentarbeitern aus einer Gesamtzahl von 1850 Mann unterzeichnet. In Bari, Taranto, Brindisi, Molfetta, Gallipoli und Barletta, wo die Abstimmung bereits vor dem Beschluss des Aktionskomitees durchgeführt wurde, stimmte die grosse Mehrheit der Hafentarbeiter für Arbeit im Zusammenhang mit Waffen und Munition. Ein bedeutsamer Schritt wurde in Bari unternommen, wo 263 von 310 Hafentarbeitern eine Erklärung an die Hafenbehörden unterzeichneten, in der sie sich anerbieten, Arbeit im Zusammenhang mit Kriegsmaterial auszuführen und ersuchen, die Beschäftigung bekannter Kommunisten (d.h. derjenigen, welche die Erklärung nicht mitunterzeichnet haben) aus Sicherheitsgründen zu vermeiden.

NIEDERLANDE

Hafentarbeiter handeln in Übereinstimmung mit dem Parlament.

(ITF) Auch in den Niederlanden sind Schritte gegen die Drohung kommunistischer Sabotagetätigkeit unternommen worden. Auf einer Tagung von Gewerkschaftsfunktionären und

Vertrauensleuten aus den holländischen Häfen von Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht und Vlaardingen, die unter Leitung des Holländischen Transportarbeiterverbandes am 11. Februar 1950 im Haag stattfand, wurde folgende Entschliessung angenommen:

"Nach Anhören eines Berichtes über die am 23. und 24. Januar 1950 unter der Leitung der I.T.F. in London abgehaltene Tagung, und nach Kenntnisnahme der auf dieser Tagung angenommenen Entschliessung gibt die Konferenz ihrer lebhaften Zustimmung zu ihren Ergebnissen Ausdruck.

Nach Besprechung der irreführenden Berichte, herausgegeben von unter kommunistischer Leitung stehenden, in Amsterdam geheim und statutenwidrig gebildeten "Hafen-Friedenskomitees" weist die Konferenz mit Entrüstung die Behauptung zurück, dass die Hafentarbeiter das Löschen von Waffenlieferungen verweigern.

Sie stellt fest, dass das auf vollkommen demokratische Weise bestellte Parlament mit überwältigender Mehrheit beschlossen hat, dem Atlantikpakt beizutreten.

Sie erachtet es als zur demokratischen holländischen Regierungsform im Widerspruch stehend, die Ausführung dieses Beschlusses zu verhindern durch die Weigerung, Waffenlieferungen zu löschen.

Sie ruft die Hafendarbeiter auf, energisch Stellung zu nehmen gegen den Befehl Moskaus, auf dem Wege über diese "Friedenskomitees" die Ausführung des Parlamentsbeschlusses zu verhindern, und

Warnt alle Arbeiter der Hafendarbeiterbetriebe vor den unter falscher Flagge segelnden "Friedenskomitees."

NORWEGEN

Norwegische Transport-
arbeitergewerkschaften
abwehrbereit.

(ITF) In einem Interview mit "Arbeiderbladet", dem offiziellen Organ der norwegischen Arbeiterpartei, erklärte der Präsident des Norwegischen Transportarbei-

terverbandes in bezug auf die kommunistischen Umtriebe in westeuropäischen Häfen: "Falls die Kommunisten versuchen sollten, die Waffenhilfe an Norwegen zu sabotieren, so werden wir unsere Leute anweisen, mit den Löscharbeiten fortzufahren. Das Problem stellt sich im Augenblick kaum, doch wird der Verband wilde Arbeitsniederlegungen nicht dulden."

Ein Leitartikel in derselben Zeitung, der sich mit der Entschliessung des Aktionskomitees der I.T.F. *) befasst, die auf kommunistische Sabotageumtriebe in westeuropäischen Häfen aufmerksam macht, schliesst mit der Feststellung: "Wir glauben nicht, dass die Kommunisten in Norwegen mit solchen Umtrieben Erfolg haben werden, doch werden wir auf unserer Hut sein."

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

45-Stundenwoche verhindert
Arbeitslosigkeit

(ITF) Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn haben ein Abkommen abgeschlossen,

wonach die Gewerkschaft in eine Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 45 Stunden unter entsprechender Verkürzung der Löhne einwilligt, während die Verwaltung sich verpflichtet, während der Gültigkeitsdauer

*) Der volle Wortlaut der Entschliessung wird in der März-Aprilnummer der INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERZEITUNG veröffentlicht.

des Abkommens keine Entlassungen vorzunehmen. Die Vereinbarung betrifft etwa 300.000 im Wochenlohn beschäftigte Eisenbahner aus einer Gesamtzahl von 480.000 Köpfen.

Diese Vereinbarung ist ein Kompromiss, aufgezwungen durch die schwierige finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn. Die Verwaltung beabsichtigte, 20.000 Eisenbahner zu entlassen. Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit in Westdeutschland widersetzte sich die Gewerkschaft diesem Personalabbau. Nach langwierigen Verhandlungen gelang es ihr, die Annahme ihres Vorschlages auf Beibehaltung der Eisenbahner unter gleichzeitiger Verkürzung der Arbeitswoche und des Wochenlohnes um den Lohn für drei Stunden zu erreichen. Es wird erwartet, dass das Beispiel der Eisenbahnen in anderen Wirtschaftszweigen Nachahmung finden wird.

Personalvertreterwahlen
bei der Deutschen Bundesbahn.

(ITF) Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hat uns über die Bezirkspersonalvertretungswahlen vom ver-

gangenen November folgenden Bericht zugestellt:

Auf Grund einer Vereinbarung (siehe Beilage zum Pressebericht Nr. 1 vom 9. Januar 1950), die dem Personal ein beachtliches Mitwirkungsrecht gewährleistet, haben am 10. und 11. November 1949 die Wahlen für die Bezirkspersonalvertretungen stattgefunden. Sie wurden nach den Grundsätzen der Verhältniswahl durchgeführt. Zur Einreichung von Wahlvorschlägen waren nur die Eisenbahnergewerkschaften berechtigt. Der Wahlkampf wurde recht heftig geführt. Die dem Deutschen Beamtenbund angeschlossenen Organisationen (Gewerkschaft der Lokomotivführer und Gewerkschaftsverband der Bundesbahnbeamten und -anwärter) scheuten sich nicht, mit sehr anfechtbaren Argumenten zu arbeiten. Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und ihre leitenden Männer wurden von einem wahren Trommelfeuer überschüttet. Verleumdungen und demagogische Entstellungen standen im Vordergrund dieses Ringens um die Stimmen der Eisenbahner.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein Mitgliedsverband der I.T.F.) hat den Kampf durchaus sachlich geführt. Die demagogische Kampfweise ihrer Gegner haben ihr zwar Verluste zugefügt, aber ihre organisatorische Überlegenheit und Schlagkraft nicht beeinträchtigen können. Die Wahl hat darüber hinaus den Vorteil gehabt, dass bisher nicht erkannte schwache Punkte im Organisationsaufbau sichtbar geworden sind, deren Beseitigung nunmehr in Angriff genommen werden kann.

Die immer noch vorhandene Mentalität der deutschen Eisenbahnbeamten, die ein bedauerliches Merkmal des deutschen Beamten überhaupt ist, dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, dass den Beamtenbündlern ein bescheidener Erfolg beschieden war, der jedoch, wie nachstehendes Ergebnis beweist, durchaus nicht tragisch zu nehmen ist.

Wahlberechtigt waren 456.365. An der Wahl haben sich beteiligt: 388.590 (85%), Arbeiter und Beamte. Ungültige Stimmen wurden 16.826 (4,4%) abgegeben. Von den 371.764 gültigen Stimmen erhielt die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands 283.912 (78,4%). Der Rest von 87.912 (23,6%) Stimmen entfiel auf die Beamtenbündler, die in den Bezirken teils mit gemeinsamen, teils mit getrennten Listen (Gewerkschaft der Lokführer und Gewerkschaftsverband der Bundesbahnbeamten) aufmarschierten. Von den insgesamt

zu vergebenden 260 Mandaten erhielt die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands 205. Auf die Gemeinschaftslisten entfielen 31, auf den Gewerkschaftsverband 18 und auf die Gewerkschaft der Lokführer 6 Mandate. Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hat in allen Bezirken die absolute Mehrheit und damit die Geschäftsführung fest in der Hand.

Von den 260 Mitgliedern der Bezirkspersonalvertretungen wurde am 19.12.1949 die sich aus 30 Mitgliedern zusammensetzende Hauptpersonalvertretung gewählt. Für die Liste der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands wurden 205 Stimmen, für die gegnerische Liste 54 Stimmen abgegeben, sodass auf die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands 24 und auf die Beamtenbündler 6 Mandate entfallen.

Damit ist der Wahlkampf mit 4:1 für die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands entschieden. Wie sich das Wahlergebnis im organisatorischer Beziehung auswirken wird, ist zur Zeit noch nicht feststellbar. Zunächst kann gesagt werden, dass der Mitgliederbestand der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands nach wie vor stabil ist und nennenswerte Änderungen kaum zu verzeichnen sind. Aus dieser Tatsache muss gefolgert werden, dass der Beamtenbund in erster Linie seine Stimmen aus dem Heer der nichtorganisierten Beamten bekommen hat.

ITALIEN

Eisenbahner- wohnungen

(ITF) Eisenbahner sind infolge dienstlicher Erfordernisse oft gezwungen, an abgelegenen und unbequemen

Orten Wohnsitz zu nehmen. Die Verwaltung der italienischen Staatsbahnen ist aus diesem Grunde, und um zur Verbesserung der Lebenshaltung ihres Personals beizutragen, bestrebt, im Rahmen der Möglichkeiten Wohnungen bereitzustellen.

Die italienischen Eisenbahnen stehen in dieser Hinsicht unter den europäischen Eisenbahnen mit an erster Stelle. Die Vorkriegszahl von 51.000 Wohnungen wird bereits wieder um 4.000 überflügelt, ob schon im Kriege 21.000 Wohnungen oder 42% der Zerstörung anheim gefallen sind.

Die Zuteilung der Wohnungen wird von besonderen Kommissionen vorgenommen, in denen auch das Personal vertreten ist.

STRASSENTRANSPORTARBEITER UND STRASSENBAHNER

DEUTSCHLAND

Strassenbahner verhindern die Wiedereinstellung eines früheren Nazis.

(ITF) Im Jahre 1945 wurde ein gewisser Greve, kaufmännischer Direktor der Vestischen Strassenbahngesellschaft (Ruhrge-

biet) und Obersturmführer der SA, durch die Militärregierung auf Grund der Denazifizierungsgesetze fristlos entlassen. Bis zum 2. Dezember 1949 wurde seine Stelle nicht mehr besetzt; die Arbeiten wurden von der kaufmännischen Buchhaltung und Finanzabteilung weitergeführt.

Auf Anfrage der Betriebsvertretung wegen einer eventuellen Neueinstellung von Greve erklärte die Verwaltung, dass daran nicht gedacht sei. Am 29. August 1949 jedoch wurde ganz überraschend in der Aufsichtsrats-Sitzung die Frage der Wiedereinstellung von Greve aufgeworfen.

Am Tage darauf wurde in einer Betriebsrätevollversammlung der Beschluss des Aufsichtsrates abgelehnt. In einer späteren Aufsichtsratssitzung und einer Vollversammlung der Betriebsräte wurde die Frage der Wiedereinstellung von Greve nochmals behandelt und von der Vollversammlung der Betriebsräte unter Zustimmung der Gewerkschaften erneut abgelehnt.

Am 21. Dezember jedoch beschloss der Aufsichtsrat ohne längere Debatte, Greve aufzufordern, am 22. Dezember seinen Dienst als kaufmännischer Direktor aufzunehmen. Am gleichen Tage nahm eine Betriebsräte-Vollversammlung zu der Angelegenheit erneut Stellung. Bezeichnend war, dass der Aufsichtsrat die Streikdrohung der Strassenbahner als "Theaterdonner" bezeichnete, also nicht ernst nahm.

Von dieser Sachlage ausgehend, wurde beschlossen, wegen der Wiedereinstellung von Greve in den Streik zu treten. Die Gewerkschaft (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr) erklärte sich bereit, den Streik zu finanzieren. Der Streik begann am 22. Dezember vormittags vollkommen diszipliniert. Die Streikleitung berief vier Grossversammlungen auf den verschiedenen Bahnhöfen ein. Im Ausstand waren 1500 Strassenbahner.

Der Streik sollte jedoch nicht lange dauern. Angesichts der Entschlossenheit der Strassenbahner sah sich der Verwaltungsrat zur Kapitulation gezwungen, und erklärte sich am 23. Dezember bereit, die Einstellung Greves zurückzuziehen und die Streiktage zu bezahlen. Die Streikleitung beschloss daraufhin, den Streik abubrechen, da zusätzlich erklärt wurde, dass zwei Betriebsräte, die als Delegierte im Aufsichtsrat ohne Sitz und Stimme vertreten sind, auf Beschluss der Gesellschaftsversammlung mit Sitz und Stimme zugelassen werden sollen. Dieses Versprechen wurde erfüllt.

Das Organ "Öffentlicher Dienst" der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr erklärt dazu: "Der Ablauf des Streiks und sein Erfolg haben gezeigt, dass man Massnahmen unserer Organisation, die gegebenenfalls notwendig werden sollten, nicht mit Theaterdonner verwechseln darf. Die Arbeitnehmerschaft steht seit Monaten im Kampf um das Mitbestimmungsrecht. Sie ist nicht geneigt, die ihr zufallende Verantwortung in der Personalfrage sich nehmen zu lassen."

U.S.A.

Bessere Arbeitsbedingungen
für Neuyorker Taxichauffeure.

(ITF) Im Neuyorker Stadtrat soll in Kürze eine Erhöhung der Taxifahrpreise beschlossen werden. Diese Erhöhung folgt auf den Ab-

schluss eines Vertrages zwischen den Taxigesellschaften, denen rund 6 200 oder 91% der Taxis Neuyorks gehören, und der Gewerkschaft der Taxichauffeure.

Der Vertrag, der vom Amt für Arbeitsbeziehungen der Stadt Neuyork ausgearbeitet wurde, garantiert den fest angestellten Chauffeuren

die Fünftagewoche, den provisorisch angestellten Arbeit an drei Tagen. Ersterer erhalten eine Kommission von mindestens 44%, letztere eine solche von mindestens 42 1/2%. Die Einführung erhöhter Fahrpreise wird für die Chauffeure eine Erhöhung des Wochenverdienstes um etwa \$ 7 bedeuten.

Fest angestellte Chauffeure erhalten nun auch einen bezahlten Jahresurlaub von mindestens einer Woche. Bisher hatten mehr als die Hälfte dieser Chauffeure überhaupt keinen Jahresurlaub, die anderen lediglich einen solchen von wenigen Tagen.

HAFENARBEITER

AUSTRALIEN

Arbeitszeit und Löhne.

gangene Jahr folgende Angaben gemacht:

Die 24.000 Hafentarbeiter Australiens arbeiteten im Durchschnitt 33,2 Stunden in der Woche, zu einem durchschnittlichen Wochenlohn von £ 10.0.9 (britisch £ 8.0.7). Im vorhergehenden Jahr betrug die wöchentliche Arbeitszeit 33 Stunden und der durchschnittliche Wochenlohn £ 8.8.9 (£ 6.15.0) Hafentarbeit ist Gelegenheitsarbeit, woraus sich erklärt, dass die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit unter der Normalarbeitszeit von 40 Stunden liegt. Regenwetter und Streiks bewirken ebenfalls ein Absinken der durchschnittlichen Arbeitszeit.

(ITF) In einem Bericht des australischen Hafentarbeitsamtes werden für das am 30. Juni 1949 zu Ende ge-

BELGIEN

Untersuchungsausschuss studiert Forderungen der Antwerpener Hafentarbeiter.

beiterorganisationen im Hafen von Antwerpen angehören. Der Ausschuss hat zur Aufgabe das Studium der Forderungen, die von den Hafentarbeitern im Laufe der letzten Monate erhoben worden sind.

(ITF) Das belgische Arbeits- und Sozialversicherungs-Ministerium hat kürzlich einen Untersuchungsausschuss eingesetzt, dem Vertreter der Arbeitgeber- wie auch der Ar-

GROSSBRITANNIEN

Arbeiterwohlfahrt.

die Tätigkeit des Wohlfahrtsausschusses des Britischen Hafentarbeitsamtes:

Mit der Eröffnung von ärztlichen Betreuungsstellen in Southampton, Newport, Dundee und Leith besitzt Grossbritannien nun insgesamt 18 solcher Betreuungsstellen. Der Zeitgewinn im Vergleich mit dem Besuch aussenliegender Spitäler ist bedeutend. Arbeitsausfälle infolge

(ITF) Einem Artikel im offiziellen Organ des Britischen Transportarbeiterverbandes "Record" entnehmen wir folgende Angaben über

kleinerer Verletzungen kommen ebenfalls seltener vor, da solche Verletzungen nicht mehr vernachlässigt werden.

Im Laufe der ersten neun Monate des Jahres 1949 wurden insgesamt 130.000 Patienten behandelt, wovon 56.500 registrierte Hafentarbeiter und 73.500 andere Hafenbenützer (Angestellte der Hafenbehörden, Eisenbahner, Werftarbeiter), die nun zur Hauptsache eingewilligt haben, Benutzerbeiträge zu leisten.

Ein Untersuchungsbericht über bestehende Kantinen, sanitäre Einrichtungen, Waschgelegenheiten, Trinkwasserversorgung und Kleiderdicknungsräume wird gegenwärtig vom Arbeitsministerium studiert.

Dank der Bemühungen der Transportarbeitergewerkschaft und der Wohlfahrtsbeamten des Hafentarnamtes sind in den meisten Häfen freiwillige Unterstützungskassen gegründet worden. In einigen Häfen erstrecken sich die Leistungen dieser Kassen neben Kranken- und Unfallunterstützung auch auf Hinterbliebenenfürsorge und Ruhestandsversorgung. Die Beitragsleistungen schwanken zwischen 4 Pence und 1 Shilling in der Woche. In Liverpool z.B. hat die Unterstützungskasse mehr als neuntausend Mitglieder und einen vollamtlichen Sekretär.

Das Hafentarnamt widmet seine Aufmerksamkeit auch der Schutzkleidung der Hafentarnarbeiter und ihrer persönlichen Arbeitsausrüstung.

In einigen Häfen sind für die Hafentarnarbeiter, die zwischen den Arbeitsaufrufen nicht nach Hause zurückkehren können, Aufenthaltsräume eingerichtet worden.

SEELEUTE

BELGIEN

Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen bevorstehend.

(ITF) Die belgische Regierung hat kürzlich eine Kommission mit der Prüfung der belgischen Gesetzgebung im Lichte

der Seattle-Arbeitsübereinkommen beauftragt. Die Kommission hat nun in bezug auf vier Übereinkommen ihre Arbeit abgeschlossen und Änderungs- und Zusatzanträge zu den bestehenden Gesetzen ausgearbeitet, die dem Parlament unterbreitet worden sind.

Übereinkommen Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung der Seeleute bedarf zu seiner Ratifizierung keiner Gesetzesänderungen, wohl aber Übereinkommen Nr. 68 über die Verpflegung der Besatzungen an Bord, dessen Bestimmungen über Fähigkeitszeugnisse und die Förderung eines angemessenen Verpflegungsdienstes durch Aufklärung über Ernährungsfragen und Kochkunst in den belgischen Gesetzen noch nicht verankert sind. In bezug auf Übereinkommen Nr. 69 über Fähigkeitszeugnisse für Schiffsköche werden von der Kommission einige Verbesserungen der gesetzlichen Vorschriften vorgeschlagen. In bezug auf das Übereinkommen Nr. 74 über das Fähigkeitszeugnis für Vollmatrosen ergeben sich Schwierigkeiten daraus, dass das Übereinkommen eine Mindestfahrzeit von 36 Monaten in der Deckabteilung vorschreibt eine Bedingung, der die Lehrprogramme der Seeleuteschulen in Antwerpen und Ostende gegenwärtig nicht Rechnung tragen.

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag

(ITF) Am 17. Januar 1950 wurde nach längeren Verhandlungen ein neuer Tarifvertrag für die

deutsche Seeschifffahrt abgeschlossen. Vertragspartner sind der Verband Deutscher Reeder, Hamburg, und der Verband deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, einerseits und die Seeleutegewerkschaften andererseits, worunter als Hauptgruppe die I.T.F.-Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Stuttgart, Fachgruppe Seeschifffahrt. Der Tarifvertrag einschliesslich der Heuertafeln trat mit Wirkung ab 1. Januar 1950 in Kraft.

Der neue Tarifvertrag bringt im Vergleich zu der bisherigen Tarifordnung von 1934 eine wesentliche Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen der Besatzungen:

- 1) Die Grenze des Zweiwachensystems in mittlerer und kleiner Fahrt wird für die Deckabteilung von 2 600 BRT auf 1 600 BRT, für die Maschinenraumabteilung von 2 000 bzw. 1600 BRT auf 1 600 bzw 1 000 BRT herabgesetzt.
- 2) Schiffsoffiziere werden nun bereits nach 6 Monaten fest angestellt; bisher betrug die Frist 12 Monate.
- 3) Mehrarbeit der Schiffsoffiziere und Schiffssingeniieurs-Assistenten wird entweder durch Zahlung einer feststehenden, nach der Wachenzahl abgestuften Pauschale oder durch Bezahlung der Einzelüberstunden abgegolten.
- 4) Der Anfangsurlaub wird von 6 auf 12 Werktage erhöht. Zur Urlaubsvergütung tritt die Pauschale, bzw. die durchschnittliche Überstundenentschädigung hinzu.
- 5) Soweit möglich, soll die Unterbringung in Zweimannkammern, bei Schiffsoffizieren in Einzelkammern erfolgen.

Für die Besatzungen der Seeschiffe gelten folgende Heuersätze:

I. Schiffsoffiziere

| | Grosse Fahrt | Grossbri- tannien- fahrt | Nord-u. Ostsee- fahrt | Seeschif- fe v. 50 - 400 BRT |
|--|-----------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| I. Offizier | DM 410,-- | 398,-- | 335,-- | 272,-- |
| II. Offizier | DM 341,-- | 323,-- | 260,-- | 226,-- |
| I. Ingenieur | DM 605,-- | 571,-- | 450,-- | 335,-- |
| II. Ingenieur | DM 410,-- | 398,-- | 335,-- | 260,-- |
| Alleinoffizier | | | | 335,-- |
| Alleiningenieur | | | | 341,-- |
| Funker I. Klasse (nach 6 Dienstjahren) | | | | 340,-- |

II. Deckspersonal

| | |
|--|--------|
| 1. Bootsmann, 1. Zimmermann | 203,-- |
| 2. Bootsmann, 2. Zimmermann, Segelmacher | |
| Steurer (Quartiermeister) | 185,-- |
| Vollmatrosen | 180,-- |
| Leichtmatrosen | 73,-- |

III. Maschinenpersonal

| | |
|--|-----------|
| Maschinenunteroffiziere, Oberheizer, Schmierer, Hilfskesselwärter | DM 197,-- |
| Heizer | DM 191,-- |
| Trimmer | DM 162,-- |

IV. Verpflegungs-
u. Bedienungspersonal.

a) allgemein

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Köche | DM 203,-- |
| I. Stewards (nach 8 Dienstjahren) | DM 191,-- |

b) Fahrgastfahrt

| | <u>Je nach Dienstjahren</u> | |
|--------------------------|-----------------------------|------------|
| Oberstewards I. Klasse | DM 242,-- | bis 300,-- |
| " " II. " | DM 215,-- | " 240,-- |
| 1. Stewards | DM 168,-- | " 197,-- |
| 1. Anrichtekoch | DM 208,-- | " 260,-- |
| Oberkoch | DM 427,-- | " 571,-- |
| 1. Koch | DM 283,-- | " 352,-- |
| 2. Koch und Alleinkoch | DM 214,-- | " 260,-- |
| Proviantlagermeister | DM 231,-- | " 266,-- |
| 1. Schlachter, 1. Bäcker | DM 174,-- | " 203,-- |
| 1. Konditor | DM 214,-- | " 260,-- |

Die Überstundensätze der Mannschaft sind um durchschnittlich etwa 10% erhöht worden. Im Urlaub und falls nicht an Bord gekocht wird, gelangt ein Verpflegungsgeld von DM 3.20 zur Auszahlung.

Die Neufestsetzung der Heuern wirkt sich besonders stark bei den Besatzungen der Schiffe aus, die zum Verband Deutscher Küstenschiffer gehören.

Für Bergungsschlepper und Bergungsfahrzeuge, Schiffe des Seebädersdienstes, Fähr- und Förderschiffe, sowie Motorsegler und Motorschiffe des Küstenschiffverbandes wurden Sonderbestimmungen vereinbart, die trotz Rücksichtnahme auf besondere Verhältnisse den Bestimmungen des Haupttarifs weitgehend angeglichen sind.

Mit dem neuen Tarifvertrag, der an die Stelle des Zwischenabkommens vom 30.6.1949 tritt, besitzen die deutschen Seeleute wiederum eine feste Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse.

INDONESIEN

Benachteiligung der ein-
geborenen Seeleute.

(ITF) Nach einer Erklärung des Präsidenten des Indonesischen Seeleuterverbandes sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der ein-

geborenen Seeleute bei der K.P.M. (einer niederländischen Reederei) alle anders als befriedigend.

Die Monatsheuer der Trimmer und Vollmatrosen beträgt lediglich 15 Gulden (etwa £ 1.9.0). Familienzulagen werden nicht gewährt. Um ihr Leben fristen zu können, sind die Familien der Seeleute gezwungen, einer Arbeit nachzugehen.

Holländisches Personal der Gesellschaft ist besser entlohnt und bezieht Familien- und andere Zulagen, sowie besondere Rationen. Die eingeborenen Seeleute erhalten auch keine Kleidungsentschädigung, sondern müssen ihre Arbeitskleider aus den Heuern bezahlen.

NIEDERLANDE

Durchführung der allgemeinen Lohnerhöhung.

(ITF) Die Durchführung der Empfehlung der niederländischen Regierung auf Gewährung einer allgemeinen Lohnerhöhung von 5%

ist nun auch in der holländischen Schifffahrt vereinbart worden.

Schwierigkeiten ergaben sich daraus, dass die Empfehlung sich lediglich auf Arbeiter über 23 Jahre bezieht, während bei den Seeleuten und ihren Heuern keine Unterscheidung nach dem Alter vorgenommen wird. Das staatliche Schlichtungsamt erklärte sich jedoch mit der Anwendung der Empfehlung auf alle Besatzungsmitglieder einverstanden, mit Ausnahme der Ränge, wo eine Unterscheidung leicht möglich ist. Die monatliche Teuerungszulage von 4.50 Gulden wird in die Heuern eingebaut. Für einige der wichtigsten Dienstgrade betragen die neuen Heuern:

| | | |
|-------------|-----------|--------|
| Bootsmann | 224 - 254 | Gulden |
| Vollmatrose | 209 - 232 | " |
| Donkeymann | 220 - 249 | " |
| Heizer | 215 - 237 | " |

£ 1 gleich 10.64 Gulden.

SCHWEDEN

Errichtung von Arbeitsämtern im Ausland angeregt.

(ITF) Ein schwedischer Untersuchungsausschuss hat Vorschläge unterbreitet über die Reorganisation der Hilfeleistung an

schwedische Seeleute im Falle der Arbeitslosigkeit im Ausland.

Vorgeschlagen ist die Schaffung einer besonderen Abteilung beim Aussenministerium; die Leitung würde drei Beamten obliegen, von denen je einer vom Aussenministerium, dem Landesarbeitsamt und der staatlichen Arbeitslosenkasse der Seeleute ernannt würde.

In gewissen ausländischen Häfen sollen nach diesen Vorschlägen besondere Beamte stationiert werden, die sich der arbeitslosen Seeleute annehmen. Diese Arbeitsämter für Seeleute würden sich mit Stellenvermittlung befassen und Verzeichnisse über offene Stellen führen. Die Tätigkeit dieser über die ganze Welt verteilten Arbeitsämter würde durch eine Zentralstelle in Göteborg koordiniert.

Die Schwierigkeit lag bisher darin, dass arbeitslose Seeleute, selbst wenn sie bei einer gewerkschaftlichen Arbeitslosenkasse versichert sind - was auf die grosse Mehrzahl zutrifft - im Auslande keine Unterstützungen beziehen können, da dies durch ein staatliches Arbeitsamt zu geschehen hat. Die neuen Vorschläge würden diese Schwierigkeit beheben.

Arbeitslose Seeleute würden sich den Vorschlägen gemäss zum nächstgelegenen Hafen begeben, wo sich ein Arbeitsamt befindet. Hier würden sie gewerkschaftliche oder staatliche Unterstützung beziehen. Wegen der höheren Lebenskosten in ausländischen Häfen würde die bestehende Überseezulage zur Auszahlung gelangen. Schliesslich könnten die Seeleute auch Vorschüsse beziehen, die grundsätzlich rückerstattungspflichtig wären, obwohl diese Bestimmung in Härtefällen umgangen werden könnte, sowie ein Reisegeld, wenn sie zur Aufnahme einer Arbeit nach einem anderen Hafen gesandt werden.

Da der Bezug von Arbeitslosenunterstützungen im Auslande bisher nicht möglich ist, erhalten die arbeitslosen Seeleute eine Notunterstützung. In Neuyork z.B. bezogen sie vor der Abwertung eine tägliche Unterstützung von 6 Kronen, wozu ein Zuschlag von Kr. 3.35 und eine Überseezulage von Kr. 3.25 hinzutraten, falls die Verhältnisse dies erforderten. Der Höchstbetrag der Unterstützung belief sich somit auf Kr. 12.60. Diese Unterstützung ist infolge von Wechselkurs- und Preisveränderungen ungenügend geworden.

USA

Streik als Antwort auf Verbot gewerkschaftlicher Heuerbüros?

(ITF) Funktionäre der Seeleutegewerkschaften der Vereinigten Staaten haben erklärt, die Weigerung des Obersten Gerichtshofes, das Verbot

gewerkschaftlicher Heuerstellen aufzuheben, könnte möglicherweise zu einer vollständigen Lahmlegung der amerikanischen Schifffahrt führen. Diese Drohung folgte auf die Bestätigung des Entscheides eines Appellationsgerichtes, das die Arbeitsweise der Heuerstellen an den grossen Seen eine Verletzung des Taft-Hartley-Gesetzes darstellt, durch den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten.

Vertreter beider amerikanischer Gewerkschaftsbünde (AFL und CIO) betrachten einen allgemeinen Streik als durchaus möglich, sofern der Kongress nicht Massnahmen trifft, um die Heuerstellen gesetzlich zu verankern. Entsprechende Gesetzesvorlagen sind dem Repräsentantenhaus und Senat unterbreitet worden.

Arbeitskonflikte in Schlepperbetrieben.

(ITF) Im Laufe der letzten zwei Monate haben sich in zwei grossen amerikanischen Häfen, nämlich in Baltimore und Neuyork, bei den Schlep-

perbetrieben Arbeitskonflikte ereignet.

Im Hafen von Baltimore traten die Schlepperkapitäne und -maschinisten am 4. Januar in den Ausstand, nachdem ihre Forderungen auf Einführung der 44-Stundenwoche und eine Lohnerhöhung von 10 Cent die Stunde abgewiesen worden waren. Die Arbeitswoche beträgt zwischen 48 und 60 Stunden, der Stundenlohnsatz \$ 1.52. In anderen Häfen ist die Arbeitszeit kürzer und die Entlohnung eher etwas besser.

Die Vereinigung der Schlepperbesitzer hat einige unbedeutende Gegenvorschläge gemacht, die von der Gewerkschaft abgelehnt wurden; auf die beiden Hauptforderungen ist sie nicht eingetreten. Die Leitung des Hafentarbeiterverbandes (International Longshoremen's Association; A.F.L.), dem die Streikenden angeschlossen sind, hat erklärt, der Streik werde fortgesetzt, bis den Forderungen der Leute stattgegeben wird.

Im Hafen von Neuyork dreht sich der Streit zwischen den Schlepper-
gesellschaften und der Ortsgruppe desselben Verbandes um gewerkschaft-
liche Forderungen inbezug auf Bemannungsvorschriften und Ruhestands-
renten. Die Forderungen lauten auf Einführung einheitlicher Bemannungs-
vorschriften, die für alle Gesellschaften gelten, die dieselbe Arbeit
ausführen, sowie auf einen Beitrag der Arbeitgeber an eine Pensions-
kasse von etwa $\$$ 2 je Arbeiter und Woche.

Die Gesellschaften widersetzen sich den gewerkschaftlichen Forderungen
inbezug auf Bemannungsvorschriften mit der Begründung, dass sie
nicht imstande seien, die Mehrkosten zu tragen. Andererseits haben sie
sich anboten, einen Beitrag in der Höhe von $\$$ 1 je Arbeiter und
Woche (berechnet auf der Grundlage eines Beitrages von 2 1/2 Cent die
Stunde bei einer 40-Stundenwoche) an die Pensionskasse zu leisten.
Die Hafendarbeiter derselben Gewerkschaft besitzen eine Pensionskasse,
an welche die Arbeitgeber pro Arbeiter einen Beitrag von 5 Cent die
Stunde leisten.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Rückkehr zur freien
Wahl des Transithafens.

(ITF) Ein neues Abkommen über den
Anteil der belgischen, holländischen
und deutschen Nordseehäfen am deut-
schen Transitverkehr ist in Frank-
furt abgeschlossen worden. Demnach

herrscht nun wieder in der Wahl des Transithafen völlige Freiheit.

DEUTSCHLAND

Beachtliche Ergebnisse der
Deutschen Bundesbahn.

(ITF) Die Betriebsleistung der Deut-
schen Bundesbahn im Jahre 1949 ist
umso beachtenswerter, als der Be-
trieb immer noch durch Kriegszer-

störungen behindert wurde. Die erzielten Fortschritte ergeben sich aus
folgenden Zahlen (1936 gleich 100%):

| | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| | % | % | % | % |
| Zugkilometer | 45,7 | 54,1 | 70,0 | 88,9 |
| Achskilometer der Reisezüge | 58,1 | 67,9 | 85,1 | 100,4 |
| Tägliche Laufleistung einer Dampflokomotive | 83,0 | 90,1 | 98,8 | 109,4 |
| Bestand an betriebsfähigen Dampflokomotiven | 67,3 | 72,1 | 88,1 | 87,7 |
| Lokomotivkohlenverbrauch je 1000 Lokomotivkilometer | 172,0 | 169,1 | 146,5 | 126,1 |
| Bestand an betriebsfähigen Reisezugwagen | 53,9 | 70,4 | 65,3 | 66,0 |
| Zahl der betriebsfähigen Güterwagen | 75,1 | 73,5 | 77,4 | 73,7 |
| Güterwagenumlaufzeit | 206,6 | 171,1 | 133,3 | 106,6 |
| Wagenachskilometer pro Kopf des Gesamtpersonals | 50,3 | 52,4 | 58,8 | 75,0 |

Die Zahl der beförderten Personen je Zug stieg von durchschnittlich 80 im Jahre 1936 auf 430 in der ersten Hälfte des Jahres 1948 (vor der Währungsreform), und fiel alsdann auf 170 in der zweiten Hälfte des Jahres 1948 und weiter auf 135 im Jahre 1949.

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass abgesehen von einer eindrucklichen Leistungssteigerung des Personals, die tägliche Laufleistung der Dampflokomotiven und die Wagenachskilometer der Reisezüge die Vorkriegszahlen bereits überschritten haben.
