



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Deutsche Ausgabe Nr. 9

30. April 1951

I. T. F.

Der Tod Ernest Bevins

(ITF) Am 14. April ist Ernest Bevin von uns gegangen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation betrauert einen ihrer grössten und treuesten Freunde. Sie wird sein Andenken lebendig erhalten.

Es ist weitgehend das Verdienst Ernest Bevins, dass die I.T.F. vor 32 Jahren, am 30. April 1919, in Amsterdam ihre Wiederauferstehung feierte. Damit griff er gleich vielen andern bestimmend in das Schicksal unserer Internationale ein. Er war auch weiterhin aktiv mit der I.T.F. verbunden, bis er im Mai 1940 infolge seiner Ernennung zum Arbeitsminister in der britischen Regierung aus dem Geschäftsführenden Ausschuss der I.T.F. zurücktreten musste.

Eine ausführliche Würdigung der Verdienste Ernest Bevins um die Transportarbeiter der Welt erscheint in der Mai-Juni-Nummer der Internationalen Transportarbeiter-Zeitung.

Japanischer Seeleute-
Veteran gestorben.

(ITF) Die I.T.F. hat mit Bedauern erfahren, dass am 16. Januar der frühere Vorsitzende des Japanischen Seeleuteverbandes, Kollege Mitsusuke Yonekubo, verstorben ist.

Im Herbst 1937 zwang die japanische Regierung den Seeleuteverband, aus der I.T.F. auszutreten. In einem persönlichen Schreiben drückte Yonekubo damals die Hoffnung aus, dass der japanische Seeleuteverband eines Tages erneut seinen Platz in der I.T.F. einnehmen werde. Es war ihm vergönnt, diesen Wunsch noch zu seinen Lebzeiten, im Dezember 1949, verwirklicht zu sehen.

Yonekubo war ein aufrechter Internationalist und Demokrat, der in seinem Lande hart gegen die Kriegstreiber ankämpfte und dafür auf schmerzliche Weise büssen musste.

Nach dem Krieg, im Jahre 1947, nahm Kollege Yonekubo erneut mit der I.T.F. Verbindung auf und schrieb: "Vor und auch während des Krieges wurde ich von der japanischen Militärregierung ständig verfolgt. Ich sah mich gezwungen, als Funktionär des japanischen Seeleuteverbandes und auch als Mitglied des Parlamentes zurückzutreten. Der Seeleuteverband wurde später aufgelöst."

Im Sommer desselben Jahres erfuhren wir, dass Kollege Yonekubo nach dem Sieg der Sozialdemokraten in den allgemeinen Wahlen vom April 1947 zum Arbeitsminister seines Landes ernannt worden war.

Yonekubo wohnte nach 1928 mehreren Internationalen Arbeitskonferenzen bei. Er vertrat die Arbeitnehmer im Verwaltungsrat des I.A.A. und auch im Paritätischen Seefahrtsausschuss. Von 1935 bis zum erzwungenen Austritt des japanischen Seeleuteverbandes aus der I.T.F. gehörte er dem Generalrat unserer Internationale an.

EISENBAHNER

U. S. A.

Lohnerhöhungen durch
Lohnstop-Politik auf-
halten

(ITF) Auf Grund einer am 1. März 1951 unterzeichneten Lohnvereinbarung unterstehen die Mitglieder von 15 amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften des nicht fahrenden

Personals einer gleitenden Skala, die ihnen für jeden Punkt, um den der offizielle Index der Verbraucherpreise den Stand von 178 überschreitet, einen Lohnzuschlag von 1 Cent die Stunde garantiert.

In der letzten Märzwoche hat nun das Arbeitsstatistische Amt bekanntgegeben, dass der Index am 15. Februar auf 184,2 Punkte angestiegen war, sich also um sechs Punkte erhöht hatte. Die erwähnte Lohnvereinbarung bestimmte, dass die Löhne am 1. April an den Indexstand vom 15. Februar anzupassen waren. Damit sind die nicht fahrenden Eisenbahner vertraglich zu einem Teuerungszuschlag von 6 Cent die Stunde berechtigt.

Die Durchführung dieser Lohnerhöhung bereitet allerdings einige Schwierigkeiten. Das Lohnstabilisierungsamt der Vereinigten Staaten hat nämlich vor kurzem bestimmt, dass die Löhne den Stand vom 15. Januar 1951 nur um höchstens 10 % überschreiten dürfen. (Man erinnert sich, dass die Einführung dieser Lohnstop-Politik eine Reihe von Gewerkschaftern zum Rücktritt aus den Verteidigungsämtern der U.S.A. veranlasste.)

Gestützt auf diesen Beschluss hat die Armee der Vereinigten Staaten - die seit der Beschlagnahme der Eisenbahnen durch die Regierung nominell für deren Betrieb verantwortlich ist - bekanntgegeben, dass keine Teuerungszuschläge an das nicht fahrende Personal zur Auszahlung gelangen, solange das Amt für Lohnstabilisierung keinen Entscheid getroffen hat.

Dieses Verfahren ist, wie es heisst, auf das gemeinsame Ersuchen des Verhandlungsvorsitzenden der 15 Eisenbahnergewerkschaften und der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen zurückzuführen.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Die Schweiz stimmt dem
internationalen Abkommen
über die Sozialversicherung
der Rheinschiffer zu

(ITF) Am 28. März 1951 hiess der schweizerische Nationalrat einstimmig den "Bundesbeschluss über die Genehmigung des internationalen Abkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer" gut. Der einzige

Artikel dieses Beschlusses lautet:

"Das am 29. Oktober 1950 im Internationalen Arbeitsamt in Genf von der Schweiz unterzeichnete internationale Abkommen vom 27. Juli 1950 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird genehmigt. Der Bundesrat wird ermächtigt, es zu ratifizieren. Der Bundesrat wird ermächtigt, die für die Anwendung des Abkommens notwendigen Vorschriften zu erlassen."

Es handelt sich um den ersten multilateralen Vertrag auf dem Gebiete der Sozialversicherung, an dem die Schweiz sich beteiligt. Nach seinem Inkrafttreten wird das Abkommen auf rund 30.000 Rheinschiffer, wovon 300 Schweizer, zur Anwendung gelangen, die auf 8.000 Fahrzeugen der Binnenschifffahrt beschäftigt sind.

Zur Ratifizierung des Abkommens durch die Schweiz ist noch die Zustimmung des Ständerates, der zweiten Kammer der gesetzgebenden Versammlung, erforderlich.

HAFENARBEITER

BELGIEN

Höhere Löhne infolge
gestiegener Lebens-
haltungskosten

(ITF) Mit dem Beginn der Vormittagsschicht am Sonntag, den 8. April, trat die zweite Erhöhung der belgischen Hafentarbeiterlöhne in Kraft, die im Laufe der

letzten Wochen gewährt worden ist,

Diese Erhöhung ist die direkte Folge einer Vereinbarung über die Verknüpfung der Löhne mit dem Index der Einzelhandelspreise, die am 9. Dezember im Paritätischen Landes-Hafentarbeitsausschuss erzielt wurde. Darin war eine Lohnerhöhung von 12 fr. im Tag bei der Erreichung eines Indexstandes von 405 vorgesehen, die fünf Tage nach Veröffentlichung der neuen Indexzahl in Kraft treten sollte.

Als am 3. April der neue Index bekanntgegeben wurde, stand dieser bereits beträchtlich über 405, nämlich auf 410,4.

Die gewährten Erhöhungen betragen 12 fr. für die Tagesschicht, 18 fr. für die Nachtschicht und 25 fr. für Sonntagsarbeit. Der neue Grundlohn (der dem Normallohn für eine Tagesschicht von 8.30 Uhr bis 16.00 Uhr entspricht) beträgt nun 215 fr. (£1 = 140 fr.). Dazu kommt ein "Reisegeld" von 14 fr. und eine Sonderzulage von 6 fr.

Eine weitere Anpassung an den Index findet erst statt, wenn dieser 424,9 Punkte erreicht.

ISRAEL

Die Hafentarbeiter von Haifa
fordern höhere Löhne

(ITF) Aus Israel wird berichtet, dass am 2. April rund 2.500 Hafentarbeiter zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen die Arbeit ver-

langsamten.

Nach späteren Meldungen wurde der normale Rhythmus der Arbeit zwei Tage später wieder aufgenommen, nachdem die Arbeitgeber sich grundsätzlich bereit erklärt hatten, den Forderungen zu entsprechen. Einzelheiten über die erzielte Regelung liegen noch nicht vor.

NEUSEELAND

Die Hafentarbeitergewerkschaft
wendet sich an die
Regierung

(ITF) Der Streik der neuseeländischen Hafentarbeiter trat in ein neues Stadium ein, als der Premierminister am 19. April im Rundfunk erklärte, die Hafentarbeitergewerk-

schaft habe sich an ihn gewandt und um die Beilegung des seit dem 18. Februar andauernden Streiks ersucht.

Nach den Worten des Premiers bedeutet dieser Schritt, dass die Gewerkschaft praktisch den sieben Punkten zustimmt, die die Regierung im März als die einzige Grundlage von Verhandlungen zur Beendigung des Streiks bezeichnet hatte. Die Gewerkschaft stolle jedoch die Bedingung, dass alle neuseeländischen Gewerkschaften, die seit dem Ausbruch des Streiks vom Register gestrichen wurden, erneut anzuerkennen sind. Die neuseeländische Hafenaarbeitergewerkschaft, die 10 Tage nach dem Beginn des Streiks durch die Regierung vom Register gestrichen wurde, wäre damit wieder als anerkannte Gewerkschaft zu registrieren. Der Premier erklärte dazu: "Mit der erneuten Anerkennung der Gewerkschaft würde die Lage von vor dem Streik völlig wiederhergestellt. Ihre Funktionäre würden dieselbe Machtstellung einnehmen wie vorher und die Häfen von ganz Neuseeland beherrschen. Wir hätten seit dem Streikbeginn keinerlei Fortschritt erzielt. Acht Wochen Standhaftigkeit würde in ebenso vielen Minuten zunichte gemacht."

Der Premierminister fügte hinzu, er betrachte die von der Gewerkschaft gestellte Bedingung der erneuten Registrierung nicht als unüberwindliches Hindernis auf dem Wege zu einer ehrenvollen Beilegung des Streiks. Die Regierung sei nach wie vor bereit, Besprechungen mit verantwortlichen, vertrauenswürdigen Hafenaarbeitervertretern aufzunehmen. Sie werde sich aber nicht von ihrer bisherigen Haltung abbringen lassen.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Kanada ratifiziert vier Seattle Übereinkommen

(ITF) Wie gemeldet wird, hat Kanada die vier folgenden, von der Seefahrtskonferenz in Seattle im Jahre 1946 angenommenen Ueber-

einkommen ratifiziert:

- Nr. 68: Uebereinkommen über die Verpflegung der Schiffsleute;
- Nr. 69: Uebereinkommen über den Fähigkeitsausweis für Schiffsköche;
- Nr. 73: Uebereinkommen über die ärztliche Untersuchung der Seeleute;
- Nr. 74: Uebereinkommen über den Fähigkeitsausweis für Vollmatrosen.

Letzteres Uebereinkommen, das von Frankreich und den Niederlanden bereits ratifiziert worden ist, wird am 14. Juli 1951 in Kraft treten. Artikel 6, Absatz 3 des Uebereinkommens schreibt nämlich vor: "Es tritt in Kraft 12 Monate nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung von zwei Ratifizierungen beim Internationalen Arbeitsamt."

Es handelt sich um das dritte Seefahrts-Uebereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation. Bereits in Kraft getreten sind: Nr. 56 über die Krankenversicherung (1936) und Nr. 58 über das Mindestalter auf See (revidiert), 1936.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Beschränkung der Flugzeit

(ITF) Am 23. März veröffentlichte das französische Ministerium für öffentliche Arbeiten, Verkehr und

Tourismus einen Erlass über die Durchführung des Gesetzes vom 21. Juni 1936 betreffend die Arbeitszeit des Flugpersonals von Luftverkehrsbetrieben.

Danach gilt als "Flugzeit" die Zeit zwischen dem Augenblick, in welchem das Flugzeug sich mit eigener Antriebskraft für den Abflug in Bewegung setzt, und dem völligen Stillstand nach Abschluss eines Fluges.

Es wird weiter vorgeschrieben, dass "bei den gegenwärtigen Betriebsbedingungen der dem Erlass unterstehenden Unternehmen ein Monatsdurchschnitt von 85 Flugstunden als der im Gesetz vom 21. Juni 1936 festgelegten effektiven Arbeitszeit entsprechend zu betrachten ist", und dass "unter Berücksichtigung des Jahresurlaubes, auf den das Flugpersonal Anspruch hat, die Flugstunden, gewisse zugelassene Ausnahmen vorbehalten, 255 Stunden im dreimonatlichen Zeitraum, 510 Stunden im sechsmonatlichen Zeitraum und 935 Stunden im Jahr nicht überschreiten dürfen".

Über Ruhezeiten schreibt der Erlass vor:

- a) Auf Langstrecken eingesetztes Flugpersonal erhält am Heimatflughafen eine Ruhezeit von mindestens vier aufeinanderfolgenden Tagen im Monat;
- b) Auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetztes Flugpersonal erhält am Heimatflughafen eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 36 aufeinanderfolgenden Stunden.

Artikel 5 des Erlasses, der sich mit der Beschränkung von aufeinanderfolgenden Flugstunden und von Flugstunden aufeinanderfolgender Flüge befasst, schreibt vor:

a) Einfache Besatzung

Aufeinanderfolgende Flugstunden im Zeitraum von 24 Stunden dürfen für Piloten 8 Stunden und für alle anderen Besatzungsmitglieder 10 Stunden nicht überschreiten. Diese Zeit kann um 4 bzw. 5 Stunden ausgedehnt werden, falls der Flug von einer oder mehreren Zwischenlandungen unterbrochen ist.

b) Doppelte Besatzungen

Die Flugzeiten der Piloten dürfen, mit oder ohne Zwischenlandungen, nicht überschreiten:

- 1.) 17 aufeinanderfolgende Stunden, falls keine ausreichende Mannschaftsunterkunft an Bord vorhanden ist;
- 2.) 22 aufeinanderfolgende Stunden, falls ausreichende Unterkunft vorhanden ist.

Für alle andern Besatzungsmitglieder liegt die Grenze bei 20 bzw. 25 Stunden.

Auf die erwähnten Flugzeiten muss eine Ruhezeit folgen, die mindestens doppelt so lang ist wie die Flugzeit seit der letzten Ruhezeit. In keinem Falle aber darf sie weniger als 8 Stunden betragen.

Nachsatz zur Meldung über den Streik der neuseeländischen Hafentarbeiter

Nach einer Reutersmeldung soll der Premierminister nach einer am 20. April abgehaltenen Kabinettsitzung ein letztes Ultimatum an die streikenden Hafentarbeiter gerichtet haben. Den Hafentarbeitern wurde eine Frist bis Mitternacht, 23. April, eingeräumt, um unter den von der Regierung festgelegten Bedingungen an die Arbeit zurückzukehren.