



## 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. 12

11. Juni 1951

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Das Ergebnis der Betriebs-  
rätewahlen 1951

(ITF) Das endgültige Ergebnis der am 5. und 6. April 1951 auf der Deutschen Bundesbahn durchgeführten Betriebsrätewahlen

liegt nun vor. Da die früher (siehe Pressebericht Nr. 10 vom 14. Mai 1951) veröffentlichten Zahlen einige leichte Abänderungen erfahren, geben wir nachstehend die nun feststehende Verteilung der Mandate:

|                                                      |         |
|------------------------------------------------------|---------|
| Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands            | 87,32 % |
| Gewerkschaft Deutscher Bundesbeamten und<br>Anwärter | 6,42 %  |
| Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer               | 1,51 %  |
| Unorganisierte                                       | 4,75 %  |

Diese Zahlen, aus denen der überwältigende Erfolg der bei der I.T.F. angeschlossenen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hervorgeht, zeigen eindeutig, dass die auf die Zerstörung der gewerkschaftlichen Einheit der deutschen Eisenbahner abzielenden Elemente eine vernichtende Niederlage erlitten haben.

U S A

Beilegung eines zwei Jahre  
alten Lohnstreits

(ITF) Der seit zwei Jahren andauernde Lohnstreit zwischen den Gewerkschaften des fahrenden Zugspersonals und den amerikani-

schen Eisenbahngesellschaften hat nun eine Lösung gefunden.

Die getroffene Vereinbarung stützt sich auf eine provisorische Regelung, die von den vier beteiligten Gewerkschaften im Dezember letzten Jahres erzielt und später von zwei unter ihnen - Gewerkschaft der Lokführer und -heizer, Gewerkschaft des Zugspersonals - abgelehnt wurde (siehe Pressebericht Nr. 1 und 2, 1951). Ausführliche Angaben über die Vereinbarung liegen noch nicht vor, jedoch steht fest, dass folgende Hauptbestimmungen getroffen wurden:

- a) Eine Lohnerhöhung von 33 % für Rangierarbeiter;
- b) Eine Lohnerhöhung von 18½% für fahrendes Personal;

- c) Rangierarbeiter erhalten die Wahl zwischen einer Sechs- und Siebentagewoche (diese Bestimmung ist am Jahresende erneut zu prüfen; in diesem Zeitpunkt ist auch die 40-Stundenwoche einzuführen);
- d) Vierteljährliche Lohnanpassungen, beginnend am 1. April 1951 und gestützt auf den Lebenshaltungskosten-Index des Arbeitsstatistischen Amtes (1 Punkt gleich 1 Cent die Stunde). Grundlage ist der Indexstand von 178.
- e) Ein dreijähriger Verzicht auf Veränderung der Lohn- und Dienstbestimmungen.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Wilder Streik im Strassen-Güterverkehr

(ITF) Am 28. Mai 1951 brach unter den Kraftfahrern der britischen staatlichen Strassenverkehrsbedriebe ein wilder Streik aus. Zwei

Tage später umfasste der Streik rund 13.500 Kraftfahrer aus einer Gesamtzahl von 40.000. Die Ursache der Arbeitseinstellung lag in einem geplanten Ausbau des bisher nur beschränkt angewandten Systems der Verwendung von Strassenpatrouillen zur Hilfeleistung an die Fahrer und zu ihrer Ueberwachung. Die Streikenden vermuteten, die Patrouillen würden ihnen nachspionieren und sie wegen geringfügiger Verstösse anzeigen. Der britische Arbeitsminister griff ein, worauf der Streik am 31. Mai abgebrochen wurde. Die Gewerkschaft wird nun die Frage der Einführung von Strassenpatrouillen mit den Mitgliedern und der Verwaltung des staatlichen Strassenverkehrs besprechen. Inzwischen werden keine weiteren Patrouillen eingesetzt.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

DEUTSCHLAND

Neue Lohnvereinbarung für das Rheinschiffahrtspersonal

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat für die Arbeitnehmer der Rheinschiffahrt eine

neue Lohnvereinbarung abgeschlossen, die rückwirkend ab 1. April 1951 folgende Gehalts- und Lohnerhöhungen festsetzt:

|                                                                                                        |     | <u>Grundgehalt:</u> |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------|------------|
|                                                                                                        |     | <u>alt</u>          | <u>neu</u> |
| Kapitäne auf Schleppern,<br>1. Maschinisten und<br>Alleinmaschinisten                                  | I   | 315,--              | 378,--     |
|                                                                                                        | II  | 328,50              | 394,--     |
|                                                                                                        | III | 341,--              | 409,--     |
| Kapitäne auf Güterbooten und<br>Schiffsführer auf Motorkuttern<br>bis 300 t Tragfähigkeit              | I   | 302,50              | 363,--     |
|                                                                                                        | II  | 315,--              | 378,--     |
|                                                                                                        | III | 322,--              | 387,--     |
| Schiffsführer auf Motorkuttern bis<br>300 t und Kähnen einschl. Kran-<br>und Flettschlepper über 500 t | I   | 277,--              | 333,--     |
|                                                                                                        | II  | 290,--              | 348,--     |
|                                                                                                        | III | 296,--              | 355,--     |

|                                                             |     | <u>Grundgehalt:</u> |            |
|-------------------------------------------------------------|-----|---------------------|------------|
|                                                             |     | <u>alt</u>          | <u>neu</u> |
| Schiffsführer auf Kähnen, Kran- und Flettschiffen bis 500 t | I   | 251,--              | 301,--     |
|                                                             | II  | 264,--              | 317,--     |
| Tragfähigkeit                                               | III | 270,--              | 324,--     |

|                                                                                             |  | <u>Grundlohn:</u> |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------|------------|
|                                                                                             |  | <u>alt</u>        | <u>neu</u> |
| 1. Steuerleute und 2. Maschinisten                                                          |  |                   |            |
| 1. - 3. Berufsjahr . . . . .                                                                |  | 57,--             | 70,--      |
| ab 4. Berufsjahr . . . . .                                                                  |  | 60,--             | 73,50      |
| Rudergänger, Menageleute Matrosen mit Patent, 3. Maschinisten bezw. Oberheizer. .           |  | 54,--             | 66,30      |
| Matrosen mit mehr als 3 Berufsjahren . . .                                                  |  | 48,--             | 59,--      |
| Matrosen mit weniger als 3 Berufsjahren . .                                                 |  | 45,--             | 55,50      |
| Matrosen auf Güter- und Hafenbooten, Kran- und Flettschiffen und Motorbootsführer . . . . . |  | 50,--             | 61,50      |
| Heizer mit mehr als 3 Monaten Berufstätigkeit . . . . .                                     |  | 53,--             | 65,--      |
| Heizer mit weniger als 3 Monaten Berufstätigkeit . . . . .                                  |  | 48,--             | 59,--      |
| Schiffsjungen 1. Jahr . . . . .                                                             |  | 25,--             | 30,--      |
| 2. Jahr . . . . .                                                                           |  | 30,--             | 35,--      |
| 3. Jahr . . . . .                                                                           |  | 35,--             | 40,--      |

Zu den Grundgehältern kommt für die Gehaltsempfänger für die Ableistung von Mehrarbeit eine 12prozentige Pauschale, und ausserdem bleibt für alle die 10prozentige Verheiratetenzulage bestehen.

HAFENARBEITER

AUSTRALIEN

Auswirkungen des Hafentarbeiterstreiks in Neuseeland

(ITF) Der unter kommunistischer Leitung stehende australische Hafentarbeiterverband (der beinahe gleichzeitig mit der Hafentarbeitergewerkschaft von Neuseeland im

Februar dieses Jahres die Leistung von Ueberzeitarbeit untersagte) hat mit einer Aktion zur Unterstützung der streikenden neuseeländischen Hafentarbeiter begonnen. Am 23. Mai beschlossen die Hafentarbeiter in Melbourne, alle neuseeländischen Schiffe zu bestreiken. Die Regierung ordnete daraufhin eine Durchsuchung der Büros der von den Kommunisten geführten Hafentarbeiter- und Seemannsgewerkschaft in Melbourne und Sydney an und gab Instruktionen für die Verwendung von Truppen beim Laden und Löschen von neuseeländischen Schiffen. Die gerichtliche Verfolgung kommunistischer Gewerkschaftsfunktionäre führte lediglich im Hafen von Brisbane zu einer beschränkten Arbeitsniederlegung.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Ceylon ratifiziert drei I.A.O. - Uebereinkommen

(ITF) Ceylon hat die Ratifizierung folgender drei Uebereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation bekanntgegeben:

- Nr. 8 : Entschädigung bei Arbeitslosigkeit  
(Schiffbruch) 1920;
- Nr. 15 : Mindestalter (Trimmer und Heizer) 1921;
- Nr. 16 : Ärztliche Untersuchung von Jugendlichen  
(See) 1921.

16. Tagung des Paritätischen  
Seefahrtsausschusses  
der I.A.O.

(ITF) Die 16. Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses der I.A.O. fand vom 22. bis 24. Mai 1951 in Genf statt. Die Arbeit-

nehmergruppe setzte sich wie folgt zusammen:  
W. CASSIERS (Belgien), E. EHLERS (Frankreich), P. de VRIES (Holland), M. PETROULIS (Griechenland), RAJE (Indien), I. HAUGEN (Norwegen), A. ALI (Pakistan), A. SOERIE (Schweden), D.S. TENNANT und T. YATES (Grossbritannien), J. HAWK (U.S.A.) und O. BECU (Belgien). Zwei stellvertretende Mitglieder, T. LAURSEN (Dänemark) und N. WALLARI (Finnland), sowie 10 technische Berater aus Belgien, Deutschland, Griechenland, Grossbritannien, Holland und Norwegen waren ebenfalls anwesend. T. YATES wurde zum Vorsitzenden, O. BECU, der auch die I.T.F. vertrat, zum Sekretär und Wortführer der Seeleutegruppe gewählt.

Die beiden Gruppen, Reeder und Seeleute, protestierten einmütig und mit Nachdruck gegen das Verhalten der argentinischen Regierung, die dem Generalsekretär des argentinischen Seeleuteverbandes (ein I.T.F.-Mitglied), der zur Teilnahme an der Tagung der J.M.C. als Seeleute-Ersatzmitglied eingeladen worden war, die Ausreise untersagt hatte.

Drei der besprochenen Fragen waren für die Seeleute von besonderem Interesse:

Ein Vorschlag auf Abhaltung einer regionalen Konferenz für die asiatischen Seeleute,

Schritte zur Einschränkung des besorgniserregenden Wettbewerbskampfes im Verkehr auf der Nord- und Ostsee, und

die Frage der Durchführung des wichtigsten Uebereinkommens von Seattle, des Uebereinkommens über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung.

Bei der ersten besprochenen Frage, der Regionalkonferenz für die asiatischen Seeleute, erklärten die Reeder, es seien weitere Vorarbeiten erforderlich, bevor eine solche Konferenz mit einiger Aussicht auf Erfolg abgehalten werden könne. Die Seeleute wiesen darauf hin, dass es eine Reihe dringender Probleme gebe - darunter an erster Stelle die Missbräuche bei der Anwerbung asiatischer Seeleute - über die genügend Material vorliege, und die einen mehr als ausreichenden Grund darstellten, um die geplante Regionalkonferenz ohne weiteren Verzug abzuhalten.

Schliesslich einigte man sich auf eine Entschliessung - wobei sich nur der indische Reederdelegierte der Stimme enthielt - welche die I.A.O. auffordert, an Ort und Stelle weitere Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen der asiatischen Seeleute durchzuführen, wonach eine möglichst früh im Jahre 1952 abzuhaltende Konferenz der J.M.C. beschliessen wird, ob eine solche Regionalkonferenz stattfinden soll. Die Untersuchung wird sich vornehmlich mit Rekrutierungs- und Anwerbungsmethoden, Wohlfahrtseinrichtungen in asiatischen Häfen und den Arbeitsbedingungen in der Küstenschifffahrt asiatischer Länder befassen.

Bei den Problemen des Nord- und Ostseeraumes, der erneut zum Schauplatz eines Seeleute und Schifffahrt schädigenden Frachtkrieges zu werden droht, vertraten die Seeleute die Ansicht, dass die Unterschiede in den Beschäftigungsverhältnissen der Seeleute der verschiedenen Länder dringend eines Ausgleichs bedürfen und dass im Nord- und Ostseeraum eine einheitliche Frachtenpolitik herrschen sollte. Diese Ziele lassen sich nach ihrer Meinung nur durch ein Vorgehen auf regionaler Ebene verwirklichen. Die Reeder stimmten mit den Seeleuten für eine Entschliessung, welche die Frage einem aus fünf Mitgliedern jeder Seite bestehenden Unterausschuss zur Besprechung überwies. Dieser Beschluss ist ein bestimmter Schritt in der Richtung auf eine Konferenz, die sich bemühen wird, die Arbeitsbedingungen der Seeleute auf eine regionale Grundlage zu stellen und damit zu verhindern, dass jede Gruppe gegen alle andern ausgespielt wird.

Das Uebereinkommen von Seattle über Houern, Arbeitszeit und Bemannung wird von der I.T.F. als das Fundament der internationalen Struktur betrachtet, die sie in den seit dem Krieg verflorenen Jahren in die Arbeitsbedingungen der Seeleute einzuführen versuchte. Da dieses Uebereinkommen, neben acht weiteren, auf der Seefahrtskonferenz von Seattle im Juni 1946 von einer beträchtlichen Mehrheit, die auch die Stimmen der wichtigsten Seefahrtsländer umfasste, angenommen wurde, sind die Seeleute sehr enttäuscht über die Nichtdurchführung des Uebereinkommens; denn ohne dieses bleiben ihre Arbeitsbedingungen auf einer unsicheren Grundlage.

Seit 1946 haben sich jedoch Umstände eingestellt - man denke an die Ungewissheit der Währungsfrage - die einigen Regierungen die Einhaltung ihres in Seattle abgegebenen Versprechens praktisch unmöglich machen. Um die Ratifizierung zu erleichtern, machten die Seeleute den Vorschlag, dass das Uebereinkommen in Teilen ratifizierbar sein sollte, damit der Teil des Uebereinkommens, der eine internationale Regelung der Arbeitszeit der Seeleute zum Ziele hat, in Kraft gesetzt werden kann, ohne die mit der gänzlichen Durchführung verbundene Verzögerung zu erleiden. Die Reeder weigerten sich jedoch, darauf einzutreten. Die Seeleute werden nun andere Mittel und Wege suchen, um eine Lösung herbeizuführen.

Bei dem Bericht des Direktors erwähnten die Seeleute die Lage der Welthandelsflotten und betonten die Notwendigkeit einer internationalen Schifffahrtspolitik, um ein Gleichgewicht zwischen Frachtraum-Angebot und -Nachfrage aufrecht zu erhalten, ein Problem, zu dessen Lösung die I.T.F. bereits 1944 Vorschläge machte.

Die I.A.O. wurde weiterhin ersucht, ihre Arbeit für die Seefischer fortzusetzen. Ein Sachverständigenausschuss soll gebildet werden, und eine Konferenz soll sich mit ihren Problemen befassen.

Die J.M.C. nahm einstimmig eine Entschliessung über geflüchtete Seeleute an, welche den Verwaltungsrat des I.A.A. auffordert, die Regierungen auf dieses Problem aufmerksam zu machen und sie zu bitten, jede mögliche Massnahme zu treffen, um die Lage dieser Flüchtlinge zu erleichtern. Die Entschliessung ersucht auch die I.T.F., bei der Erleichterung des Schicksals geflüchteter Seeleute mitzuwirken.

Schwedische Gewerkschaften erzielen Vereinbarung für Panamaschiff

(ITF) Am 15. Mai 1951 lief die "FILADELFOS", ein unter der Panamaflagge fahrendes Schiff, in den Hafen von Göteborg ein. Abgesandte des schwedischen Seeleuterverbandes

besuchten es und stellten fest, dass ein Kollektivvertrag für die

Arbeitsbedingungen der Besatzung fehlte. Die Seemannsgewerkschaft ersuchte daraufhin den schwedischen Transportarbeiterverband, das Schiff mit einem Embargo zu belegen und forderte gleichzeitig die unorganisierten Besatzungsmitglieder auf, der besonderen Seeleute-sektion der I.T.F. beizutreten. Die Vertretung des Schiffseigen-tümers, die Firma N.J. Pateras Sons, Ltd., London, wurde aufge-fordert, eine Vereinbarung über die Arbeitsbedingungen einzu-gehen. Rasch wurde eine Verständigung erzielt, wonach am 18. Mai die Unterzeichnung der Vereinbarung durch den Agenten der Reederei und die im Namen der I.T.F. handelnde schwedische Seemannsgewerk-schaft erfolgte. Das Embargo wurde alsdann unverzüglich aufgehoben.

Folgende Monatsheuern wurden vereinbart:

|                                  | £.  | s.  | d. |
|----------------------------------|-----|-----|----|
| Elektriker . . . . .             | 35. | 18. | 0  |
| Bootsmann . . . . .              | 35. | 10. | 0  |
| Zimmermann . . . . .             | 34. | 2.  | 0  |
| Donkeymann . . . . .             | 34. | 2.  | 0  |
| Schmierer . . . . .              | 33. | 8.  | 0  |
| Heizer . . . . .                 | 33. | 2.  | 0  |
| Vollmatrose *) . . . . .         | 33. | 2.  | 0  |
| Leichtmatrose **) . . . . .      | 22. | 2.  | 0  |
| Trimmer . . . . .                | 20. | 0.  | 0  |
| Decksjunge . . . . .             | 14. | 8.  | 0  |
| Maschinenraum-Lehrling . . . . . | 14. | 8.  | 0  |
| Steward . . . . .                | 66. | 4.  | 0  |
| Hilfssteward . . . . .           | 15. | 2.  | 0  |
| 1. Koch ***) . . . . .           | 42. | 0.  | 0  |
| 2. Koch . . . . .                | 33. | 2.  | 0  |
| Messraum-Junge . . . . .         | 15. | 2.  | 0  |

\*) 36 Monate Decksdienst ist Bedingung

\*\*) 24 Monate Decksdienst ist Bedingung

\*\*\*) Zuzüglich £10 für Bäckerei.

Die Dienstalterszulage für alle Mannschaftsangehörigen, deren Heuer mindestens derjenigen eines Vollmatrosen entspricht, beträgt £2.1.0 nach zwei Jahren, £2.15.0 nach fünf Jahren und £4.2.0 nach zehn Jahren. Alle Mannschaftsangehörigen haben Anspruch auf eine Zulage von £12 im Monat während das Schiff sich auf einer Reise nach oder von einem Hafen in den U.S.A. befindet. Die Arbeitszeit beträgt 8 Stunden im Tag und 48 Stunden in der Woche in der Decks- und Maschinenraumabteilung, 9 Stunden im Tag auf See in der Ver-pflegungsabteilung.

Die schwedische Seemannsgewerkschaft und der schwedische Transport-arbeiterverband erklären, dass das auf die "FILADELFOS" angewandte Verfahren bei künftigen Aktionen gegen Schiffe, die normalen An-forderungen nicht genügen, als Muster dienen soll. Die schwedischen Hafentarbeiter werden jedes unter der Flagge Panamas oder irgend eines anderen Landes stehende Schiff, auf dem die Verhältnisse an inter-nationale Normen nicht heranreichen, bei Eintreffen in einem schwedischen Hafen boykottieren. Der Boykott wird aufgehoben, sobald die schwedische Seemannsgewerkschaft sich davon überzeugt hat, dass die Arbeitsbedingungen der Besatzung in einem gültig abgeschlossenen und tatsächlich angewandten Kollektivvertrag festgelegt sind. Fehlt ein solcher Kollektivvertrag, so wird das Schiff aufgehalten, bis eine Vereinbarung erzielt ist.

Bei der Untersuchung der "FILADELFOS" durch die schwedischen Schifffahrtsbehörden stellte es sich heraus, dass die Winden und andere Geräte unsicher waren und auch dass der allgemeine Zustand des Schiffes sehr zu wünschen übrig liess. Das schwedische Inspektorat teilte dem panamaischen Konsul mit, dass das Schiff den Hafen erst verlassen dürfe, wenn eine Reihe bestimmter Reparaturen ausgeführt seien. Der panamaische Konsul nahm daraufhin selber eine Besichtigung des Schiffes vor und nahm das Klassifikations-Zertifikat mit sich. Dem Kapitän teilte er mit, dass das Zertifikat erst wieder ausgehändigt werde, wenn die schwedischen Behörden sich überzeugt hätten, dass das Schiff sich in einem fahrtüchtigen Zustand befindet.

IND IEN

Arbeitsämter für indische Seeleute

(ITF) In Bombay und Kalkutta sollen demnächst mit Regierungspersonal besetzte Arbeitsämter für Seeleute eröffnet werden. Alle arbeitssuchenden

Seeleute werden auf eine Liste gesetzt; ihre Anheuerung erfolgt in der Reihenfolge ihrer Eintragung und je nach den von der Reederei geforderten Fähigkeiten. Man hofft, auf diese Weise Bestechungen und Korruption - bisher ein Charakterzug des Anheuerungsverfahrens - auszuschalten.

U S A

Neue Urlaubsvereinbarung für die Mitglieder der S.I.U.

(ITF) Die Seafarers' International Union, eine bei der I.T.F. angeschlossene nordamerikanische Seemannsgewerkschaft, hat mit der Mehrzahl der Dampfergesellschaften, mit

denen ihr Distriktsverband für die Atlantik- und Golfküste Verträge besitzt, eine Vereinbarung unterzeichnet, die den Seeleuten einen bezahlten Urlaub von zwei Wochen je 12 Monaten Seedienst garantiert. Die Reeder zahlen für jedes Besatzungsmitglied einen täglichen Beitrag an eine zentrale Kasse. Von dieser erhält der Seemann seine Urlaubsheuer, die zu der Zahl der Arbeitstage im Laufe der vorausgegangenen 12 Monate in einem direkten Verhältnis steht. Unter dieser neuen Regelung erhält der Seemann ein Urlaubsgeld ohne Rücksicht auf die Länge der Beschäftigung bei dem einzelnen Reeder. Bisher waren sechs Monate ununterbrochene Beschäftigung bei demselben Reeder erforderlich, bevor ein Anspruch auf bezahlten Urlaub entstand.

Mit der Einzahlung der "für die vereinbarten Urlaubsheuern ausreichenden" Beiträge wurde am 1. Juni 1951 begonnen.