



## PRESSEBERICHT

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

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

Nr. 4

25. Februar 1951

### I. T. F.

#### Tagung der Sektion Binnenschifffahrt der I.T.F.

(ITF) Am 21. und 22. Februar 1952 fand in Hamburg eine Tagung der Sektion Binnenschifffahrt der I.T.F. statt, an der 18 Vertreter der an der Rheinschifffahrt interessierten

Gewerkschaften (aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Holland und der Schweiz) sowie der Generalsekretär der I.T.F. teilnahmen.

Die Tagung befasste sich vor allem mit den beiden internationalen Abkommen über die Sozialversicherung bzw. die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer, die vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeitet und 1950 von einer Regierungskonferenz in endgültiger Form festgelegt wurden.

Während das Abkommen über Sozialversicherung von Deutschland, Frankreich und der Schweiz ratifiziert worden ist, und seine Ratifizierung durch Holland unmittelbar bevorsteht, liegt erst eine einzige Ratifizierung des Abkommens über die Arbeitsbedingungen vor, und zwar durch Deutschland, das das Abkommen im Dezember 1951 ratifiziert hat. Das Abkommen ist insofern von überragender Bedeutung für die Rheinschifffahrt und eine Regelung der Verhältnisse auf diesem wichtigsten Strom Europas, als es die Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder, sowie die **wesentlichsten** der übrigen Arbeitsbedingungen international einheitlich regelt. Die anwesenden Gewerkschaftsvertreter gaben in folgender Entschliessung ihrem Missfallen über die Verzögerung der Ratifizierung dieses Abkommens Ausdruck:

"Die am 21./22. Februar 1952 in Hamburg versammelten Vertreter der an der Rheinschifffahrt beteiligten Gewerkschaften der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) stellen mit grossem Bedauern fest, dass das im Juli 1950 durch die Regierungsvertreter der Rheinuferstaaten und Belgiens abgeschlossene internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer mit Ausnahme Deutschlands noch von keinem Land ratifiziert worden ist.

Angesichts der ausserordentlich grossen Bedeutung, welche die in der Rheinschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer dem Abkommen vor allem hinsichtlich der noch ausstehenden Regelung der Arbeitszeitverhältnisse beimesen, werden die beteiligten Gewerkschaften aufgefordert, mit allem Nachdruck bei ihren Regierungen vorstellig zu werden, um die baldige Ratifizierung des

Abkommens zu bewirken; sie werden ersucht, an die anlässlich des I.T.F.-Kongresses im Juli 1952 stattfindende Binnenschiffertagung Bericht über die von ihnen unternommenen Schritte zu erstatten, damit diese Tagung in voller Kenntnis der Sachlage die ihr angebracht erscheinenden Massnahmen beschliessen kann."

Erster Gewerkschaftstag  
der OTV in Hamburg

(ITF) Die deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr führte vom 18. bis 22. Februar 1952 in Hamburg ihren

Ersten Gewerkschaftstag durch. Der mit fast 400 Delegierten aus allen Teilen des Bundesgebietes angefüllte, festlich geschmückte Versammlungssaal bot ein eindrucksvolles und geschlossenes Bild. Dieselbe Geschlossenheit kam auch im Verlaufe der Tagung zum Ausdruck, die zur Hauptsache der Gewinnung eines Ueberblicks nach drei Jahren harter Gewerkschaftsarbeit gewidmet war. Wie gross die seit dem Vereinigungs-Verbandstag 1949 erzielten Erfolge waren, ging aus dem Geschäftsbericht für die Jahre 1949 bis 1951 hervor, der in drei gedruckten Bänden vorlag, von denen zwei ausschliesslich die in der Berichtszeit erzielten kollektivvertraglichen Vereinbarungen aufführten.

Bei der Eröffnung am Nachmittag des 18. Februar trat die internationale Verbundenheit der deutschen Gewerkschaftler besonders in den Vordergrund, als der Vorsitzende der OTV, Adolph Kummernuss, über 60 Gäste aus den Ländern der freien Welt willkommen heissen durfte. Omer Becu, der Generalsekretär der I.T.F., überbrachte als erster Redner für die ausländischen Gäste die Grüsse der sechs Millionen in der I.T.F. zusammengeschlossenen Transportarbeiter der freien Welt. Er unterstrich besonders den Wert des Wiederaufbaues der freien und unabhängigen Gewerkschaften in Deutschland und erklärte, dass diese die beste Garantie für die soziale Sicherheit und den Fortschritt seien. Im Kampf um die Erhaltung der demokratischen Lebensweise seien die Transportarbeiter berufen, eine grosse Rolle zu spielen. Die Kommunisten hätten versucht, durch politische Streiks und unter Anwendung von Terror und Gewalt die Transportarbeiter unter den eisernen Absatz des Kominform zu bringen. Die Transportarbeiter hätten sich jedoch nicht täuschen lassen, weil sie wüssten, dass der Stalinismus das Ende der Demokratie bedeutet.

Der Beginn der eigentlichen Tagung stand im Zeichen der Ausführungen des Vorsitzenden der Gewerkschaft OTV, A. Kummernuss, zum Geschäftsbericht. Dieser nahm Stellung zu den politischen und sozialen Spannungen in der Bundesrepublik. Er würdigte die hervorragende internationale Zusammenarbeit mit dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, den Internationalen Berufssekretariaten und den nationalen Gewerkschaften der freien Welt. Die Bestrebungen zur Schaffung eines besonderen Treuedienstgesetzes lehte er ab. Ferner wandte er sich gegen den steigenden Einfluss der Juristen bei den Instanzen der Arbeitsgerichtsbarkeit und verlangte nachdrücklich die Errichtung eines Bundesgerichtshofes. Zur Ueberwindung des politischen "ohne mich"-Standpunktes der deutschen Jugend müssten die Gewerkschaften zum Sammelpunkt der Jugendlichen werden.

Nach der Behandlung der üblichen Tagesordnungspunkte zur internen Organisierung der Gewerkschaft wurden Referate angehört und behandelt, die sich mit der Tarifpolitik der OTV, dem Beamten- und Besoldungsrecht und dem Problem des Mitbestimmungsrechtes befassten. Zum Mitbestimmungsrecht stellte die Tagung ausdrücklich fest, dass im öffentlichen Dienst grundsätzlich keine andere Regelung in Frage kommt als für die übrigen Teile des Wirtschaftslebens, d.h., dass die volle Mitsprache der Arbeitnehmer in allen betrieblichen Belangen gewährleistet sein muss.

Obschon politische Fragen nicht zur Diskussion standen, sah sich die Tagung veranlasst, zu dem im Augenblick brennendsten Problem in der Deutschen Bundesrepublik Stellung zu nehmen, nämlich zu der Frage eines deutschen Wehrbeitrages. Dies geschah, obgleich vorher ein von der kleinen kommunistischen Minderheit ausgehender Geschäftsordnungsantrag auf Besprechung der Frage der Remilitarisierung mit Entrüstung abgelehnt worden war; denn bei den deutschen Gewerkschaften herrscht die eine grosse Befürchtung, die A. Kummernuss in folgenden Worten zusammenfasste: "Es geht nicht an, dass Hitlers Generale, die vor dem Gefreiten auf den Knien gerutscht sind, wieder die Peiniger der deutschen Jugend werden".

Die Wahlen, die einstimmig oder mit überwältigender Mehrheit erfolgten, stellten einen eindrucklichen Beweis für das Vertrauen der Mitglieder in die seit drei Jahren tätige Gewerkschaftsleitung dar. Unter den Wiedergewählten - um nur diejenigen aufzuführen, mit denen die I.T.F. einen besonders engen Kontakt hat - befinden sich: Adolph Kummernuss, Vorsitzender; Georg Huber, Vorsitzender; Karl Oesterle, Mitglied des Geschäftsführenden Vorstandes; Henry Hildebrand, Leiter der Hauptfachabteilung VI (Schiffahrt und Häfen) und Johann Steldinger, Leiter der Hauptfachabteilung VII (Transport und Verkehr).

Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, die mit ihren 800.000 Mitgliedern eine der grössten Gewerkschaften der Welt ist, hat durch ihren Ersten Gewerkschaftstag die Stärkung erfahren, die es ihr gestatten wird, im Laufe der nächsten drei Jahre sich noch mehr als bisher für die Verbesserung der materiellen und geistigen Lage ihrer Mitglieder einzusetzen.

#### EISENBAHNER

##### FRANKREICH

##### Personalvorschläge lohnem sich

(ITF) Ein kürzlicher Bericht zeigt, dass die französischen Staatsbahnen (S.N.C.F.) den Vorschlägen des Personals hohen Wert beimessen. Im

Laufe des Jahres 1950 wurden 873 Vorschläge eingereicht, gegenüber 851 Vorschlägen in 1949 und 1.072 in 1948, das ein Rekordjahr war. Aus der Gesamtzahl der 1950 eingereichten Vorschläge wurden 341 mit Preisen ausgezeichnet. In der Mehrzahl gingen sie von den technischen Abteilungen aus.

Die Beispiele der erfolgreichen Vorschläge des Jahres 1950 schliessen ein: eine Vorrichtung zur Erleichterung der Prüfung der Kuppelungen zwischen Lokomotive und Tender, eine Vorrichtung, welche die Verwendung einer hydraulischen Presse zur Herstellung der Karosseriplatten offener Drehgestellwagen gestattet, ein Gerät zur Feststellung von Schäden im Telefonsystem, sowie eine neue Methode der graphischen Fahrplandarstellung.

##### GROSSBRITANNIEN

##### N.U.R. nimmt Lohnangebot für Werkstättenarbeiter an

(ITF) Eine ernste Meinungsverschiedenheit hat sich zwischen dem bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Landesverband der Eisen-

bahner (N.U.R.) und der Konföderation der Werft- und Metallarbeitergewerkschaften über die Frage entwickelt, ob das Angebot der britischen Eisenbahnverwaltung auf Erhöhung der Werkstättenarbeiterlöhne um 8% angenommen werden soll oder nicht.

Die Konföderation besteht darauf, dass die den Werkstättenarbeitern zu gewährende Erhöhung derjenigen entsprechen muss, welche die Metallarbeiter ausserhalb des Eisenbahnbetriebs erhalten haben. Der Mitgliedsverband der I.T.F., der die Mehrzahl der an der

Forderung beteiligten Eisenbahner vertritt, ist der Auffassung, dass mindestens 95 % der Werkstättenarbeiter wünschen, dass das Angebot angenommen und durchgeführt wird. Infolgedessen hat der Vorstand der N.U.R. den Generalsekretär beauftragt, die Eisenbahnverwaltung, den Arbeitsminister und die Konföderation der Werft- und Metallarbeitergewerkschaften von der Zustimmung der Gewerkschaft zu der geplanten Erhöhung, die rückwirkend auf den 3. September 1951 in Kraft treten soll, in Kenntnis zu setzen.

Gleichzeitig wurde der Generalsekretär beauftragt, der Ueberweisung der Forderung an ein Schiedsgericht nicht zuzustimmen. Die Gewerkschaft glaubt zu wissen, dass die grosse Mehrzahl der Werkstättenarbeiter gegen diesen Schritt eingestellt ist, der wahrscheinlich zu einem Verlust des rückwirkenden Effekts der Erhöhung führen würde. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Vertreter der Eisenbahnverwaltung erklärt haben, dass sie im Falle der Unterbreitung der Forderung an ein Schiedsgericht nicht bereit sind, einem Auftrag an das Schiedsgericht zuzustimmen, der den 3. September 1951 als Datum des Inkrafttretens der noch zu bestimmenden Erhöhung erwähnen würde.

Die "Railway Review", das offizielle Organ der N.U.R., erklärt, dass die Konföderation der Werft- und Metallarbeitergewerkschaften eine ungehörlich grosse Vertretung im paritätischen Ausschuss für den Werkstättenbetrieb besitzt. Die N.U.R. vertrete dreimal so viele Werkstättenarbeiter wie die Konföderation, weshalb diese ihren Standpunkt der N.U.R. nicht aufzwingen dürfe. Die Einführung der ausserhalb des Eisenbahnbetriebs geltenden Löhne und Arbeitsbedingungen würde andere von den Werkstättenarbeitern gewonnene Konzessionen in Gefahr bringen.

#### IRISCHER FREISTAAT

##### Gehaltserhöhung für Aufsichtspersonal

(ITF) Auf einer in der ersten Februarwoche in Dublin durchgeführten Tagung empfahl der irländische paritätische Industrieausschuss

rückwirkend ab 1. Oktober 1951 eine Erhöhung der Gehälter des bei "Coras Iompair Eireann" (dem irländischen staatlichen Verkehrsunternehmen) beschäftigten Eisenbahnaufsichtspersonals um 7½ %. Die bei der I.T.F. angeschlossene "Transport Salaried Staffs' Association" (Vereinigung der Gehaltsempfänger im Verkehr) hatte den Ausschuss ersucht, eine Erhöhung von 20 % zu empfehlen.

Die T.S.S.A. hatte ausserdem gefordert, dass die Arbeitszeit des Büropersonals in Dublin, Cork, Limerick und Waterford auf 39 Stunden pro Woche verkürzt wird, soweit dies nicht bereits geschehen ist. Auf Vorschlag des Vorsitzenden des Ausschusses wurde die Besprechung dieser Angelegenheit vertagt, damit sie in direkten Verhandlungen zwischen "Coras Iompair Eireann" und der T.S.S.A. geregelt werden kann.

#### JAPAN

##### Gewerkschaft fordert Schlichtung der Lohnforderung

(ITF) Der bei der I.T.F. angeschlossene Verband der Privatbahnergewerkschaften hat das Zentralamt für Arbeitsbeziehungen ersucht, in dem Lohnstreit mit der Vereinigung

der Privatbahngesellschaften einzugreifen.

Unser japanischer Mitgliedsverband hatte am 15. Januar 1952 die Forderung erhoben, dass der jetzige Monatsgrundlohn von 9.875 Yen (\$1 = 360 Yen zum offiziellen Kurs) rückwirkend ab 1. Januar 1952 auf 14.500 Yen erhöht werden soll. Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften hatten jedoch zu keinem Ergebnis geführt.

PAKISTAN

Streikdrohung in Ostpakistan

(ITF) Der Zentralausschuss der Liga der Eisenbahner Ostpakistans in Chittagong hat beschlossen, die Mitglieder gegen Ende März zu einem

Streik aufzurufen, sofern den gewerkschaftlichen Forderungen nach Revision der Lohnskalen, Bereitstellung von Unterkünften für das Personal und kostenloser Volksschulbildung für Eisenbahnerkinder nicht stattgegeben wird.

VEREINIGTE STAATEN

Dringlichkeitsausschuss empfiehlt Anwendung des Gewerkschaftszwangs

(ITF) Nach einer Meldung aus New York hat der präsidentielle Dringlichkeitsausschuss, der mit der Untersuchung der Auseinandersetzung zwischen 17 Gewerkschaften des nicht-

fahrenden Personals und rund 400 Eisenbahngesellschaften beauftragt ist, am 14. Februar die Empfehlung erlassen, dass die Eisenbahnverwaltungen der gewerkschaftlichen Forderung auf Einschluss einer Gewerkschaftszwangsklausel in die Verträge zustimmen sollen. Wenn die Bahnen der Empfehlung des Ausschusses zustimmen, erwächst für rund 200.000 unorganisierte amerikanische Eisenbahner die Verpflichtung, einer der Gewerkschaften ihres Berufes oder Dienstgrades beizutreten.

Der Entscheid des Ausschusses krönt die unablässigen Bemühungen, welche die Gewerkschaften des nichtfahrenden Personals unternommen haben, seitdem der Kongress der Vereinigten Staaten zu Anfang des vergangenen Jahres den Gewerkschaftszwang als rechtlich zulässig erklärt hatte.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

VEREINIGTE STAATEN

Lohnstreik der Fernfahrer

(ITF) Ein Lohnstreik, an dem 20.000 Fernfahrer in 15 Staaten des amerikanischen Südens und Mittel-

westens beteiligt sind, soll seinem Ende entgegensehen, nachdem der bei der I.T.F. angeschlossene amerikanische Kraftfahrerverband (International Brotherhood of Teamsters) mit der Mehrzahl der Strassentransportgesellschaften eine vorläufige Vereinbarung abgeschlossen hat. Die Arbeitsniederlegung begann am 31. Januar 1952.

Die erzielte vorläufige Vereinbarung sieht eine sofortige Erhöhung des Stundenlohnsatzes von \$1.60 auf \$1.79 vor, sowie zwei weitere Erhöhungen von je 7½ Cent, die 1953 bzw. 1954 gewährt werden. Auch das Meilengeld wird erhöht, und zwar jetzt um einen halben Cent und 1953 und 1954 um je einen Viertel Cent.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Rheinschiffahrtsabkommen von Frankreich ratifiziert

(ITF) Am 11. Februar 1952 ratifizierte die französische Nationalversammlung diskussionslos das internationale Abkommen über die Sozial-

versicherung der Rheinschiffer, das im Juli 1950 in Paris von Vertretern der Deutschen Bundesrepublik, Belgiens, der Niederlande, Frankreichs und der Schweiz unterzeichnet worden war.

Das internationale Abkommen, das auf rund 45.000 in der Rheinschiffahrt beschäftigte Arbeitnehmer verschiedener Nationalitäten Anwendung finden wird, gilt für alle in einem Dienstverhältnis stehenden Besatzungsmitglieder der gewerbsmässig in der Rheinschiff-

fahrt eingesetzten Fahrzeuge, soweit sie Bürger eines andern vertragschliessenden oder in der Rheinzentalkommission vertretenen Landes sind.

BELGIEN

Lohnerhöhung für Verladearbeiter

(ITF) Auf einer am 30. Januar 1952 durchgeführten Sitzung des belgischen paritätischen Landesausschusses für das verladende Gewerbe wurde

eine Vereinbarung über eine neue Regelung der Löhne der von den verladenden Betrieben an Binnenwasserstrassen beschäftigten Arbeitnehmer erzielt. Nachstehend führen wir die Hauptpunkte der neuen Bestimmungen auf, die ab 5. Februar 1952 für ein Jahr in Kraft stehen:

- a) Die auf Grund eines Erlasses vom 22. August 1951 gezahlte Ausgleichszulage wird in den neuen Mindeststundenlohnsatz eingebaut, der nun auf 25 belg. Fr. festgesetzt ist. (1 £l = 140 belg. Fr.)
- b) Ein täglicher Mindestlohn in Höhe des neuen Mindeststundenlohns multipliziert mit der auf 4 bzw. 8 aufgerundeten Zahl der tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden ist garantiert. Diese Garantie gilt für unvermeidliche Zeiten der Untätigkeit, Wartezeiten und die für Abschlussarbeiten beim Be- oder Entladen von Schiffen gebrauchte Zeit.
- c) Der neue Mindeststundensatz und die am 4. April 1951 geltenden Lohnsätze sind an den vom Wirtschaftsministerium veröffentlichten amtlichen Index der Einzelhandelspreise gebunden. Für den Zweck der Berechnung der Lebenskostenerhöhung wird der Abschnitt des Indexes zwischen 350 und 389,9 Punkten zur Grundlage genommen. Jede Erhöhung um 9,9 Punkte bewirkt eine Lohnerhöhung von 2½ %, die auf die nächsten 25 Centimes aufgerundet wird.

Der paritätische Landesausschuss wird vor dem 5. November 1952 zusammentreten, um zu prüfen, ob eine Revision dieser Bestimmungen erforderlich ist. Fällt der Index der Einzelhandelspreise unter 350, so erfolgt unverzüglich eine Revision der gleitenden Lohnskala.

FRANKREICH

Lohnerhöhung

(ITF) Anlässlich einer am 1. Februar 1952 abgehaltenen Tagung von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerver-

tretern wurden die Löhne und Dienstalterszulagen der französischen Binnenschiffer ab 10. Februar um 10 % erhöht. Die übrigen Prämien und Zulagen erfuhren eine Erhöhung um 5 %. Der garantierte Mindestmonatslohn bleibt allerdings weiterhin auf 20.040 Fr. (1 £l = 980 Fr.) für Schlepperbesatzungen (ausgenommen in Rouen) und Güterbootspersonal festgesetzt, und auf 19.260 Fr. für die Schlepperbesatzungen im Hafen von Rouen. Der Mindeststundensatz für Ueberzeitarbeit beträgt wie früher 141 Fr. am Tage und 176,25 Fr. in der Nacht.

Folgendes sind Beispiele der neuen Lohnsätze:

I. S c h l e p p e r

a) Hafen von Rouen und Unterlauf der Seine

	<u>Monats-</u> <u>lohn</u>	<u>Ueberstundensatz</u> <u>Tag</u>	<u>Nacht</u>
Kapitän und Maschinist	21.525	157.50	196,90
Hilfsmaschinist	18.500	141.--	176.25
Leitender Heizer	18.465	141.--	176.25
Heizer	17.825	141.--	176.25
Vollmatrose	17.685	141.--	176.25
Matrose	17.160	141.--	176.25

b) Pariser Becken, untere Seine bis Rouen

	<u>Monats-</u> <u>lohn</u>	<u>Ueberstundensatz</u> <u>Tag</u>	<u>Nacht</u>
Kapitän und Maschinist auf Schleppern über 425 PS	26.735	188.10	235.10
Kapitän und Maschinist auf Schleppern von 425 PS und weniger	24.775	174.30	217.90
Hilfsmaschinist	21.500	151.25	189.05
Leitender Heizer	21.300	149.85	187.30
Heizer	20.655	145.30	181.65
Vollmatrose	20.515	144.30	180.40
Matrose	19.860	141.--	176.25

II. Güterboote

a) Motorschiffe in der Kanalfahrt

Kapitän	20.565	144.70	180.90
verheirateter Matrose	17.090	141.--	176.25
unverheirateter Matrose	17.090	141.--	176.25

b) Motorschiffe auf der Seine

Kapitän und Maschinist (Schleppbetrieb)	21.815	153.45	191.80
Kapitän und Maschinist	20.565	144.70	180.90
Vollmatrose	18.055	141.--	176.25
Matrose	17.435	141.--	176.25

c) Schleppkähne

Kapitän	19.310	141.--	176.25
Schiffsführer auf Leichter unter 450 to	19.470	141.--	176.25
Schiffsführer auf Leichter von 450 - 750 to	19.690	141.--	176.25
Schiffsführer auf Leichter von 750 - 1050 to	19.960	141.--	176.25
Schiffsführer auf Leichter über 1050 to	20.220	142.30	177.90
verheirateter Matrose	17.090	141.--	176.25
unverheirateter Matrose	17.090	141.--	176.25

DEUTSCHLAND

Nachtfahrt auf  
Kanälen verboten

(ITF) Der Informationsdienst der bei der I.T.F. angeschlossenen deutschen Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr teilt mit:

Obwohl nach geltenden schiffahrtspolizeilichen Anordnungen die Nachtfahrt auf den Binnenwasserstrassen nur in dringenden Fällen gestattet ist, hatte die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Münster zunächst versuchsweise und später ganz allgemein die Nachtfahrt im Bereich des westdeutschen Kanalgebietes eingeführt. Sehr bald stellten sich Unzuträglichkeiten für die Binnenschiffahrt heraus, unter denen vor allem auch die Besatzungen zu leiden hatten.

Nach wiederholten Verhandlungen zwischen Vertretern der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, des Bundesministeriums für Verkehr, der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Münster und des

Schiffahrtsverbandes für das westdeutsche Kanalgebiet wurde am 30.1.1952 in Dortmund eine Vereinbarung getroffen, wonach die Nachtfahrt im westdeutschen Kanalgebiet unverzüglich spätestens bis 15. Februar 1952 einzustellen ist. Entgegenstehende Anordnungen werden aufgehoben. Ausnahmen sind nur im Sinne des Par. 17 der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung gestattet. Hierbei ist in erster Linie an den Transport leichtverderblicher Güter und an Anschlussfahrten für Seedampfer gedacht.

Im Bereich der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals treten wegen seiner technischen Unzulänglichkeit bei Verkehrsspitzen in der Regel Schwierigkeiten auf. Es wurde eine Kommission gebildet, die bei auftretenden Verkehrsstockungen Vorsorge für einen zügigen Verkehr trifft.

### HAFENARBEITER

#### FINNLAND

##### Bessere Löhne und Arbeitsbedingungen gefordert

(ITF) Die Hafendarbeitersektion der bei der I.T.F. angeschlossenen Finnischen Arbeitergewerkschaft teilt mit, dass sie ihren Tarifvertrag mit den Hafendarbeitern gekündigt hat. Er war bis zum 31. Dezember 1952 befristet.

Unter den von unserem finnischen Mitgliedsverband geforderten Verbesserungen befindet sich die Herabsetzung der Arbeitswoche auf 45 Stunden durch Verkürzung der Arbeitszeit an Sonnabenden um 1½ Stunden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese neue Regelung in zwei finnischen Häfen bereits verwirklicht ist.

Die Finnische Arbeitergewerkschaft fordert ausserdem höhere Akkordsätze für den Umschlag gewisser Arten von Gütern, sowie eine vierzehntägige Kündigungsschutzfrist für ständige Hafendarbeiter.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Lohnforderungen der Leichterbesatzungen abgelehnt

(ITF) Die britische Gewerkschaft der Leichter- und Schlepperbesatzungen gab am 11. Februar bekannt, dass das Arbeitsschiedsgericht die im Namen von rund 4.500 Leichter- und Schlepperarbeitern erhobene Forderung nach einer Lohnerhöhung von 1s.6d. pro Tag in der Form von "contingency money" (Sonderzulage für berufliches Können) abgelehnt hat. Das Schiedsgericht hat gleichzeitig empfohlen, dass die gewerkschaftliche Forderung nach Gewährung einer einheitlichen Zulage von 3s.4d. pro Tag an die 2.500 an den Kais beschäftigten Leichterarbeiter den Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und den Leichterkapitänen bilden soll. Sofern die Forderung im Laufe von zwei Monaten nicht beigelegt wird, können sich die beiden Parteien erneut an das Schiedsgericht wenden.

Der Entscheid des Schiedsgerichtes entspricht damit demjenigen, den ein Untersuchungsausschuss des Arbeitsministeriums am 11. Oktober 1951 fällte. Damals hatte die Gewerkschaft der Leichterbesatzungen die Empfehlungen des Ausschusses abgelehnt und ihre Mitglieder angewiesen, die Leistung von Ueberzeit zu verweigern und "nach Vorschrift" zu arbeiten. Der Ueberzeitbann wurde am 6. Dezember 1951 aufgehoben, nachdem die beiden Parteien sich auf die Ueberweisung des Streitfalls an das Schiedsgericht geeinigt hatten.



SEELEUTE

DEUTSCHLAND

Beschäftigung deutscher Seeleute auf ausländischen Schiffen

(ITF) Das westdeutsche Bundesministerium für Wirtschaft hat vor kurzem neue Bestimmungen für deutsche Seeleute beim Anheuern auf ausländischen Seeschiffen erlassen.

Diese schreiben vor:

"...

2.) Verträge über Dienstleistungen deutscher Seeleute auf ausländischen Seeschiffen sind genehmigungsfrei zulässig, wenn

- 1) der Seemann nach dem dafür geltenden Recht ordnungsmässig angemustert worden ist;
- 2) der Seemann vor Beginn der Dienstleistung mit dem Arbeitgeber unmittelbar oder durch Vermittlung des Agenten des Arbeitgebers oder des Kapitäns des Seeschiffes einen schriftlichen Heuervertrag abgeschlossen hat, der die folgenden Angaben enthält:
  - a) die Dauer des Heuervertrages,
  - b) den Annahme- und Entlassungshafen,
  - c) die Art der Beschäftigung des Seemanns,
  - d) die Bezeichnung der Tarifvorschriften, die auf das Heuverhältnis Anwendung finden,
  - e) die Höhe der monatlichen Heuer, sonstige Leistungen des Arbeitgebers,
  - f) die Verpflichtung des Arbeitgebers, jederzeit auf Wunsch des Seemanns einen Teil seiner Nettovergütung in das Bundesgebiet zu überweisen,
  - g) die Verpflichtung des Arbeitgebers zur Uebernahme der Kosten für eine angemessene Rückbeförderung des Seemanns nach einem Seehafen des Bundesgebietes einschl. eines angemessenen Taschengeldes für die Dauer des Landaufenthaltes und der Rückreise in den Fällen, in denen die Beendigung des Heuverhältnisses nicht von dem Seemann verschuldet ist,
  - h) Bestimmungen über die soziale Sicherheit des Seemanns. Soweit eine Versicherung bei der deutschen Seebertugsgenossenschaft oder einer vergleichbaren ausländischen Versicherungsanstalt durch den Arbeitgeber nicht in Betracht kommt, ist der Arbeitgeber selbst in dem Heuervertrag zu den entsprechenden Leistungen zu verpflichten.
  - i) eine Bestimmung, dass der Heuervertrag Bestandteil der Musterrolle ist,
  - k) die Heimatanschrift des Seemanns und Anschrift des deutschen Agenten des Arbeitgebers, wenn ein solcher vorhanden ist.

3.) Deutsche Seeleute, die auf ausländischen Seeschiffen angeheuert haben, sind berechtigt, über die im Rahmen des Heuervertrages anfallenden Devisen für Ausgaben zur Deckung ihrer persönlichen Bedürfnisse ausserhalb des Bundesgebietes zu verfügen, ohne dass es hierzu einer besonderen devisenrechtlichen Genehmigung bedarf. Diese Berechtigung erlischt mit der Abmusterung oder in den Fällen Ziffer 2, Abs. 2, Buchstabe g, bei Beendigung der im Anschluss an die Abmusterung durchgeführten ordnungsmässigen Heimreise.

JAPAN

Mangel an berufserfahrenen Seeleuten

(ITF) Es wird berichtet, dass die japanischen Reeder Schwierigkeiten haben, Seeleute in ausreichender Zahl zur Besatzung ihrer Schiffe zu finden. In den ersten Nachkriegsjahren besaß Japan sozusagen keine Handelsflotte, und Seeschiffe für die Auslandsfahrt fehlten überhaupt. Dadurch wurden manche der älteren Seeleute gezwungen, eine Beschäftigung an Land zu suchen, wodurch sie der Handelsmarine verloren gingen.

In den letzten zwei Jahren hat die japanische Auslandsflotte jedoch eine sehr rasche Entwicklung durchgemacht, und die Zahl der jetzt verfügbaren ausgebildeten Seeleute reicht an die Erfordernisse bei weitem nicht heran. Gegenwärtig gibt es nur eine einzige Seemannsschule, und obschon an Schülern kein Mangel herrscht, bringt diese Ausbildung an sich noch keine erfahrenen Seeleute hervor. Einige Jahre werden wahrscheinlich verstreichen, bevor die japanische Handelsflotte eines ununterbrochenen Zustroms von geeignetem Personal für Decks- und Maschinenraumabteilung versichert ist.

KANADA

S.I.U. fordert 40-Stundenwoche

(ITF) Der kanadische Unterverband der bei der I.T.F. angeschlossenen "Seafarers' International Union" (S.I.U.) setzt sich mit allem Nachdruck für die Verwirklichung der 40-Stundenwoche für alle kanadischen Seeleute ein und fordert ausserdem für alle Abteilungen und Dienstgrade eine Erhöhung der Monatssteuer um \$50.

In den gegenwärtigen Verhandlungen mit den Reedern kann der kanadische Unterverband, der bereits in sechs Verträgen die 40-Stundenwoche verwirklicht hat, auf die erfolgreiche Anwendung der kürzeren Arbeitswoche an der Ost- und Westküste der U.S.A. auf Grund von Verträgen hinweisen, welche die S.I.U. und deren Unterverband für die Westküste, die "Sailors' Union of the Pacific" gewonnen haben.

Der Kanadische Gewerkschaftsbund und die A.F.L. haben dem kanadischen Unterverband der S.I.U. ihre volle Unterstützung im Kampf um die Durchsetzung der Forderungen zugesagt, die in der Schifffahrt der U.S.A. bereits verwirklicht sind.

Der Vorsitzende des kanadischen Unterverbandes der S.I.U. weist darauf hin, dass die Verhältnisse in der kanadischen Schifffahrt sich über alle Massen verbessert haben, seit die S.I.U. an die Stelle des jetzt vollends erloschenen Kanadischen Seeleuterverbandes getreten ist. Das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Schifffahrt ist in Kanada wie auch im Ausland wieder hergestellt, und die chaotischen Verhältnisse aus der Zeit der Herrschaft des Kanadischen Seeleuterverbandes über die kanadischen Seeleute sind behoben.

HOCHSEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag für die Besatzungen deutscher Hochseefischereifahrzeuge

(ITF) Die bei der I.T.F. angeschlossene deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr gibt bekannt, dass sie am 31. Januar 1952 mit dem Verband der Hochseefischereien einen neuen Tarifvertrag für Hochseefischer abgeschlossen hat. Der neue Vertrag ist gültig vom 1. Februar 1952 bis 31. Dezember 1952. Wird er nicht unter Einhaltung der dreimonatigen Frist auf letzteren Zeitpunkt gekündigt, bleibt er für weitere 12 Monate in Kraft.

Nachstehend die wichtigsten Veränderungen im Vergleich mit dem Tarifvertrag vom 21. November 1949:

Die Kündigungsfrist für Schiffsoffiziere (Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten, Funker), die mindestens ein halbes Jahr bei der gleichen Reederei beschäftigt gewesen sind, wird von vier auf sechs Wochen verlängert. Wird der Angestellte während dieser Kündigungsfrist an Land beschäftigt, erhält er Heuer und Kostgeld seines Dienstgrades. Kapitäne erhalten eine Umschaufrist (Freizeit) von vier Wochen und eine tägliche Entschädigung auf der Grundlage einer Monatsheuer von DM 600,-- zuzüglich Kostgeld.

Der Anspruch auf 5 Ltr. Tran pro Besatzungsmitglied bei Reisen, auf denen ausreichend Tran gewonnen wird, wurde aufgehoben; ausserdem haben die Besatzungsmitglieder nur noch das Recht, für jede Reise 1/8 Fass Heringe zu salzen, anstatt 1/4 Fass wie früher.

Während der üblichen Auftriegezeit sind die Besatzungsmitglieder, soweit die Betriebsverhältnisse es zulassen, an Bord der Schiffe oder in den Landbetrieben zu beschäftigen, wobei folgende monatliche Vergütungen, errechnet auf einer Grundlage von 200 Arbeitsstunden, zu zahlen sind:

I. Maschinist	DM 369,50
II. Maschinist	DM 336,50
I. Steuermann	DM 353,50
II. Steuermann	DM 320,50
Steuermann ohne Patent	DM 302,50
Heizer	DM 302,50
Koch	DM 302,50
Netzmacher	DM 302,50
Funker	DM 307,50
Matrose	DM 297,50
Trimmer	DM 277,50
Leichtmatrose, Kochsmaat	DM 222,50
Junge und Kochsjunge	DM 200,50

Der Urlaub bleibt auf 12 Tage im Jahr für die ersten vier Jahre der Betriebszugehörigkeit festgesetzt und steigt nach je weiteren vier Jahren um einen Tag bis zu einer Höchstdauer von 18 Tagen. Die Urlaubsvergütung wurde um DM 1,-- pro Tag erhöht und beträgt jetzt:

Kapitän	DM 20,--	brutto
I. Steuermann	DM 14,50	"
II. Steuermann	DM 13,50	"
I. Maschinist	DM 14,50	"
II. Maschinist	DM 13,50	"
Bestmann	DM 13,--	"
Netzmacher, Koch, Funker	DM 12,50	"
Heizer, Matrose	DM 12,--	"
Leichtmatrose, Kochsmaat	DM 7,--	"
Trimmer	DM 8,50	"
Junge und Kochsjunge	DM 5,--	"

- - - - -