



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. 10/11

2. Juni 1952

I. T. F.

Tagung des Sektions-
ausschusses der Seeleute

(ITF) Am 9. und 10. Mai fand in Genf eine Tagung des Ausschusses der Seeleutesektion der I.T.F. statt. Ihr Hauptzweck war die Fest-

legung der Haltung der Seeleute zu den Fragen, die in der darauffolgenden Woche im Paritätischen Seefahrtsausschuss (Joint Maritime Commission) der Internationalen Arbeitsorganisation zur Sprache gelangen sollten. Ein Bericht über letztere Tagung ist auf den Seiten 76-78 zu finden. Die Mehrzahl der Fragen, die vom Paritätischen Seefahrtsausschuss behandelt wurden - Seenahverkehr Nordwesteuropas, Seattle-Übereinkommen Nr. 93 (Heuern, Arbeitszeit und Besatzung), Heuerbüros für Seeleute, Betreuung der Seeleute in Häfen - wird auf der im Juli 1952 anlässlich des I.T.F.-Kongresses in Stockholm stattfindenden Seeleutekonferenz ebenfalls zur Besprechung gelangen.

Der Sektionsausschuss der Seeleute befasste sich eingehend mit der Politik der I.T.F. hinsichtlich der in Panama und ähnlichen Ländern eingetragenen Schiffe und arbeitete eine Reihe von Empfehlungen zur Unterbreitung an die Stockholmer Sektionskonferenz aus.

Die Nichtratifizierung des Übereinkommens über die Errichtung der zwischenstaatlichen beratenden Seefahrtsorganisation (IMCO) durch zahlreiche Regierungen wurde ebenfalls besprochen. In Seeleutekreisen ist man der Auffassung, dass das Bedürfnis für eine Behandlung der Schifffahrtsprobleme auf zwischenstaatlicher Ebene grösser ist denn je. Es ist zu bedauern, dass vier Jahre nach der Annahme des Übereinkommens immer noch wenig Aussicht auf sein Inkrafttreten vorhanden zu sein scheint. Der Sektionsausschuss verlangte die Besprechung dieser Angelegenheit im Paritätischen Seefahrtsausschuss und empfahl ihre eingehende Prüfung anlässlich der Stockholmer Sektionskonferenz.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung von 10 %
gefordert

(ITF) Am 9. Mai 1952 führten die drei bei der I.T.F. angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften - National Union of Railwaymen,

Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, Transport Salaried Staffs' Association - eine gemeinsame Tagung durch, um eine neue Lohnforderung für die 450.000 Arbeitnehmer der Britischen Bahnen zu besprechen.

Eine nach der Tagung herausgegebene Erklärung stellte fest, dass die Forderung nach einer allgemeinen Erhöhung der Eisenbahnerlöhne um 10 % der Eisenbahnverwaltung sowie den übrigen Exekutiven der Britischen Verkehrskommission unterbreitet werden soll, die Mitglieder der drei Gewerkschaften beschäftigen.

Gleichzeitig werden die drei Eisenbahnergewerkschaften die Entlohnung der Arbeitszeit zwischen 12.00 und 24.00 Uhr an Sonnabenden zum anderthalbfachen Lohnsatz fordern.

JAPAN

Privatbahner streiken für höhere Löhne

(ITF) Im Laufe des Monats April führte der japanische Verband der Privatbahner (ein I.T.F.-Mitglied) mehrere Streiks zur Unterstützung

von Lohnforderungen durch.

Am 18. April z.B. beteiligten sich 58 der 101 Gewerkschaften des Verbandes an einem 24-stündigen Streik gegen diejenigen Eisenbahnverwaltungen, die mit den örtlichen Gewerkschaftsorganisationen noch keine Verträge unterzeichnet hatten. Später, am 20. April, wurde gemeldet, dass die Verhandlungen im Gebiete von Kansai zum Stillstand gekommen waren, und dass von den 25 beteiligten Gewerkschaften 5 die Lohnverhandlungen abgebrochen hatten.

Ein zweiter Streik von 24-stündiger Dauer wurde am 23. April ausgerufen, 39 Unterverbände - bei 32 Eisenbahnen und 7 Omnibusbetrieben - nahmen daran teil. In Tokio dagegen erzielten vier der fünf grossen Privatbahnen eine Verständigung mit dem Personal und der Streik wurde bei allen, mit Ausnahme der Tobu-Eisenbahn, widerrufen. Die stärkste Auswirkung der Arbeitsniederlegung war im Kansai-Gebiet zu verzeichnen, wo alle wichtigen Gewerkschaften den Streik durchführten. Etwa fünf Millionen Reisende sollen in Mitleidenschaft gezogen worden sein.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnkonflikt endlich beigelegt

(ITF) Mit der am 22. Mai erfolgten Annahme der Vorschläge von Präsident Truman durch die drei amerikanischen Gewerkschaften des

fahrenden Personals ist eine Auseinandersetzung über Löhne und Arbeitsbedingungen zu Ende gegangen, die auf den März 1949 zurückging.

Die drei Gewerkschaften - Lokführer, Heizer und Putzer, Zugführer - gaben ihre Zustimmung zu den Vorschlägen bekannt, nachdem die Eisenbahngesellschaften in die neuen Löhne eingewilligt hatten. Die Lohnerhöhung beträgt im Zugsdienst 22½ Cent pro Stunde, wovon 10 Cent den Ausgleich der gestiegenen Lebenshaltungskosten darstellen. Im Bahnhofsdienst beträgt die Erhöhung 37 Cent pro Stunde.

Ein Teil der Erhöhungen wird ab Oktober 1950, der Rest ab 1. Januar 1951 gezahlt.

Man erwartet, dass die amerikanische Regierung die Beschlagnahme der Eisenbahnen, die im August 1950 zur Abwendung einer Streikdrohung erfolgte, nun rückgängig machen wird.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

NIEDERLANDE

Chaotische Verhältnisse
im Strassenverkehr

(ITF) Auf dem kürzlich in Utrecht durchgeführten zweijährlichen Kongress der Sektion Strassenverkehr des niederländischen

Transportarbeiterverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) wurde auf die chaotischen Verhältnisse im holländischen Strassenverkehr hingewiesen. Es wurde erklärt, dass die Lohnvorschriften und die Arbeitszeitgesetzgebung im Strassenverkehr missachtet werden und dass im Personenfernverkehr der Wettbewerb auf Kosten des Personals ausgetragen wird.

Die Sektion legte ihre Forderungen zur Behebung dieser Lage in drei Entschliessungen fest.

Die erste forderte die gesetzliche Einführung der 48-Stundenwoche für Schaffner, Schaffnerinnen, Werkmeister, Garagenarbeiter und Beifahrer, die z.Zt. noch keinen gesetzlichen Schutz hinsichtlich ihrer Arbeitszeit geniessen.

Die zweite forderte eine durchschnittliche Arbeitswoche von 48 Stunden für Kraftfahrer. Noch ist die Arbeitszeit für diese Personalgruppe auf 55 Stunden pro Woche festgesetzt.

Die dritte Entschliessung erklärt, dass die Anwendung der bestehenden Gesetzesvorschriften über die Arbeitszeit im Strassenverkehr viel zu wünschen übrig lässt, und schlägt eine bessere Kontrolle durch das verantwortliche Ministerium vor.

Der Kongress forderte ausserdem eine Urlaubszulage von 2 % für Strassentransportarbeiter.

BINNENSCHIFFER

INTERNATIONAL

Ratifizierung des
Sozialversicherungs-
abkommens durch die
Schweiz offiziell
vollzogen

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt meldet, dass die schweizerische Regierung dem Generaldirektor des I.A.A. am 5. April 1952 die Ratifikationsurkunde zu dem am 27. Juli 1950 in Paris abgeschlossenen Abkommen über die soziale

Sicherheit der Rheinschiffer überreicht hat. Es handelt sich um die erste Ratifizierung des Abkommens, die beim I.A.A. eingetragen wurde.

Die Deutsche Bundesrepublik hat ein Gesetz verabschiedet, mit dem sowohl das Abkommen über die soziale Sicherheit als auch dasjenige über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer ratifiziert wurde, die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden ist jedoch noch nicht erfolgt.

In Frankreich hat der Präsident der Republik seine Zustimmung zur Ratifizierung des Abkommens über die soziale Sicherheit erteilt. In den Niederlanden ist dasselbe Abkommen von der Zweiten Kammer genehmigt worden.

HAFENARBEITLER

BELGIEN

Die belgischen Hafen-
arbeiter besprechen
Sicherheit und Pensionen

(ITF) Unter den Fragen, die auf der am 18. Mai 1952 in Antwerpen abgehaltenen Konferenz der Hafenarbeitersektion des belgischen Transportarbeiterverbandes (ein

I.T.F.-Mitglied) besprochen wurden, befanden sich die Unzulänglichkeit der Sicherheitsvorkehrungen im Hafen sowie die Notwendigkeit, die Frage der Hafentarbeiterpensionen vordringlich zu behandeln.

Nach einer eingehenden Aussprache über den ersten Punkt nahm der Kongress folgende Entschliessung an:

"Die Hafentarbeitersektion des belgischen Transportarbeiterverbandes, versammelt in Antwerpen am 18. Mai 1952,

nach Anhören eines Berichtes über die Frage der Sicherheit und Gesundheit im Hafen von Antwerpen,

weist auf die wirklich unduldbaren Zustände hin, die in dieser Hinsicht existieren,

bedauert aufs Stärkste, dass die Genfer Konvention von 1932 über den Schutz der beim Laden und Löschen der Schiffe beschäftigten Arbeiter vom Parlament noch nicht ratifiziert worden ist,

drängt darauf, dass dies endlich geschieht,

bleibt der Meinung, dass die Gesetzgebung hinsichtlich der Sicherheit im Hafen trotz des Königlichen Dekrets vom 15. Mai 1951 einer gründlichen Revision bedarf,

stellt mit Bedauern fest, dass das Königliche Dekret vom 15. Mai 1951 ohne vorherige Befragung der Hafentarbeiterorganisationen aufgestellt und in Kraft gesetzt wurde,

bekannt sich zu der Auffassung, dass die Ausarbeitung solcher praktischer gesetzgeberischer Massnahmen auf dem Gebiete der Sicherheit nur unter tatkräftiger Mitwirkung der betreffenden Gewerkschaften möglich ist,

gibt dem Wunsch Ausdruck, dass die Kommission, die vor mehreren Jahren zu diesem Zweck gebildet wurde, sobald wie möglich die bestehende Sicherheitsgesetzgebung in ihrer Gesamtheit prüfen und revidieren möge,

gibt seiner Entrüstung Ausdruck über das Ausbleiben eines Ausschusses für Sicherheit und Gesundheit im Hafen,

ist davon überzeugt, dass die Tätigkeit eines derartigen Ausschusses viel zur Herabsetzung der Zahl der Arbeitsunfälle im Hafenbetrieb beitragen würde,

fordert von der Regierung, dass sie unverzüglich die Einsetzung des geforderten Ausschusses beschliesst."

Zu der Frage der Pensionen nahm der Kongress eine Entschliessung an, in der gefordert wird, dass das Parlament den vorliegenden Gesetzesentwurf vordringlich behandelt. Trotz der in diesem Entwurf enthaltenen Verbesserung der allgemeinen Pensionsregelung sei eine zusätzliche Pensionsordnung für die Hafentarbeiter erforderlich.

PAKISTAN

Streik in Karachi

(ITF) In der dritten Maiwoche wurden im Hafen von Karachi

19 Schiffe aufgehalten, als 4.000

Hafenarbeiter zur Unterstützung ihrer Forderungen in den Streik traten. Diese umfassen: höhere Löhne, kürzere Arbeitszeit, die Einführung von Prämien und die Registrierung der unständigen Hafenarbeiter.

Die Hafenarbeiter machen geltend, dass sechzehn schon vor zwei Jahren erhobene gewerkschaftliche Forderungen von den verantwortlichen Behörden immer noch nicht behandelt worden sind.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

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

(ITF) Der Paritätische Seefahrtsausschuss (Joint Maritime Commission) der I.A.O. führte vom 14. bis 17. Mai 1952 in Genf seine Siebzehnte Tagung durch. Auf der

Tagesordnung standen zwei Hauptpunkte, die beide die Einberufung von Konferenzen betrafen: einer regionalen Seefahrtskonferenz für Asien und einer Regionalkonferenz für den Seeverkehr Nordwesteuropas. Eine Reihe weiterer die Seeleute berührender Fragen wurde in der Aussprache über den Bericht des Generaldirektors der I.A.A. behandelt.

Regionale Seefahrtskonferenz für Asien

Eine I.A.O.-Mission hatte eine Voruntersuchung über gewisse die Seeleute Asiens berührende Probleme durchgeführt, nämlich über die Anheuerungsmethoden, die Betreuung der Seeleute in den Häfen und die Verhältnisse in der Küstenschifffahrt. Sowohl die Arbeitgeber- als auch die Arbeitnehmervertreter befürworteten die Abhaltung der vorgeschlagenen Regionalkonferenz unter der Voraussetzung, dass sie sich ausschliesslich mit im voraus festgelegten regionalen Problemen befasst. Es kam zu der Empfehlung, dass die Konferenz im Februar oder aber im Mai 1953 stattfinden und sich mit den Fragen der Anheuerungsmethoden und der Betreuung der Seeleute in den Häfen befassen soll. Die Wahl des Tagungsortes wurde dem Verwaltungsrat des I.A.A. überlassen. Man ersuchte ferner um eine Vertretung des Paritätischen Seefahrtsausschusses auf der Konferenz durch zwei Mitglieder jeder Gruppe.

Der Seeverkehr Nordwesteuropas

Die Frage des Seeverkehrs Nordwesteuropas war von einem auf der vorausgehenden Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses eingesetzten Unterausschuss geprüft worden. Die Seeleute schlugen die Einberufung einer dreigliedrigen, d.h. aus Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und Regierungsvertretern zusammengesetzten Regionalkonferenz oder doch wenigstens eines ebensolchen Unterausschusses des Paritätischen Seefahrtsausschusses zum Zwecke der Festlegung von Mindestarbeitsbedingungen für die Besatzungen der zwischen den Ländern Nordwesteuropas verkehrenden Schiffe vor. Vorläufig sei die Diskussion auf die Frage der Arbeitszeit zu beschränken. Im Unterausschuss hatten sich die Reeder der Abhaltung der vorgeschlagenen Konferenz u.a. mit der Begründung widersetzt, dass die Schifffahrt Nordwesteuropas nicht in Isolierung von derjenigen anderer Regionen behandelt werden könne,

und dass die Frage der Arbeitszeit von anderen Aspekten der Arbeitsbedingungen untrennbar sei. Obschon die Seeleutevertreter betonten, dass der Versuch unternommen werden sollte, die Seeleute gegen die Auswirkungen des in der Region sich abspielenden scharfen Wettbewerbs zu schützen, kam es im Paritätischen Seefahrtsausschuss wie schon im Unterausschuss nicht zu einer gegenseitigen Annäherung der Auffassungen, so dass keine Fortschritte erzielt werden konnten.

Im Bewusstsein, dass die wirtschaftlichen Aspekte des Problems eng mit dessen sozialen Aspekten verknüpft sind, schlugen die Seeleute ausserdem vor, dass der Verwaltungsrat des I.A.A. den Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen ersuchen sollte, die Schaffung von Organen zu erwägen, deren Aufgabe die Regulierung der Frachtsätze in der Region wäre. Diesem Vorschlag widersetzten sich die Reeder mit der Begründung, dass wirtschaftliche Fragen nicht zum Zuständigkeitsbereich der I.A.O. und damit auch nicht des Paritätischen Seefahrtsausschusses gehören. Auch in dieser Frage kam es deshalb zu keiner Verständigung.

Bericht des Generaldirektors

Im Zusammenhang mit diesem Tagesordnungspunkt wurde eine Reihe von Fragen aufgeworfen, die für die Seeleute von grosser Bedeutung sind.

Die Seeleutevertreter bezogen sich einmal mehr auf das Seattle-Uebereinkommen Nr. 93 (Heuern, Arbeitszeit und Bemannung) und auf ihren Vorschlag, das Uebereinkommen zur Erleichterung der Ratifizierung in zwei Teile zu teilen, von denen der eine die Heuern, der andere die Arbeitszeit und die Bemannung regeln würde. Sie forderten die Aufnahme dieser Frage in die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz des Jahres 1953. Die Reeder widersetzten sich diesem Vorgehen mit der Begründung, dass die Frage der Heuern nicht von derjenigen der Arbeitszeit gelöst werden könne. Sie könnten einer Behandlung dieses Punktes nur im Rahmen einer Totalrevision des Uebereinkommens zustimmen; auch seien sie gegen die Besprechung der Frage durch eine nichtmaritime Session der Internationalen Arbeitskonferenz eingestellt. Es kam daher auch in dieser Frage zu keiner Empfehlung des Paritätischen Seefahrtsausschusses.

Die Seeleutevertreter bezogen sich alsdann auf die zwischenstaatliche beratende Seefahrtsorganisation (IMCO) und die ihr zukommenden wichtigen Funktionen auf dem Gebiete der internationalen Zusammenarbeit bei der Untersuchung diskriminierender und unfairer Methoden, sowie auf dem Gebiete der Sicherheitsvorkehrungen an Bord der Schiffe. Die gegenwärtigen Tendenzen in der Schifffahrt machten es notwendiger denn je, den Versuch zur Herbeiführung internationaler Zusammenarbeit und Koordinierung zu unternehmen. Die Seeleutevertreter bedauerten, dass viele der Regierungen, die an der Konferenz der Vereinten Nationen teilnahmen, die vor vier Jahren das IMCO-Uebereinkommen annahm, dieses noch nicht ratifiziert haben. Sie legten deshalb eine Entschliessung vor, die die betreffenden Regierungen auffordert, das Uebereinkommen unverzüglich zu ratifizieren. Obschon die Absicht besteht, dass der Paritätische Seefahrtsausschuss und die IMCO auf sozialem Gebiet zusammenarbeiten sollen, waren die Reeder der Auffassung, dass der Paritätische Seefahrtsausschuss nicht zuständig ist, sich in dieser Sache zu äussern, und stimmten gegen die Entschliessung.

Bessere Fortschritte waren bei den übrigen behandelten Fragen zu verzeichnen. Die Reeder enthielten sich der Stimme zu einer Entschliessung über Fischerfragen, wodurch ein Beschluss des Paritätischen Seefahrtsausschusses zustande kam, der den Verwaltungsrat des I.A.A. aufforderte, die Bildung eines Sachverständigenausschusses für Fischerfragen zu beschleunigen und solche Fragen auf die Tagesordnung einer baldigen Session der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Die Reeder stimmten alsdann mit den Seeleuten für eine Entschliessung über die Betreuung der Seeleute in den Häfen. Diese forderte das I.A.A. auf, Auskünfte über die gegenwärtigen Verhältnisse auf diesem Gebiet zusammenzutragen. Die Regierungen wies sie auf ihre Verpflichtungen auf Grund der Empfehlungen der Internationalen Arbeitskonferenz von 1936 hin, die u.a. erklärten, dass die Finanzierung der Wohlfahrtseinrichtungen der Seeleute auf eine ständige und sichere Grundlage zu stellen ist und nicht ausschliesslich wohlthätigen Institutionen überlassen bleiben darf. Die Reeder stimmten auch einem Vorschlag der Seeleute zu, auf der nächsten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses die Frage der Heuerbüros zu besprechen. Die Seeleute streben eine Revision des Uebereinkommens Nr. 9 an, um dafür zu sorgen, dass die Seeleute nur auf dem Wege über anerkannte Vermittlungsstellen angeheuert werden.

Schliesslich kamen die beiden Gruppen des Paritätischen Seefahrtsausschusses überein, den Verwaltungsrat um die Erhöhung der Zahl der Mitglieder jeder Gruppe von zwölf auf fünfzehn zu ersuchen, um die Vertretung zusätzlicher Länder zu gestatten, die in der Schifffahrt eine wichtige Stellung erlangt haben. Der Verwaltungsrat wurde ausserdem ersucht, die Geschäftsordnung des Paritätischen Seefahrtsausschusses in der Weise abzuändern, dass die Gruppen diejenigen ihrer Mitglieder ersetzen können, die aus der Schifffahrt ausscheiden oder nicht mehr aktiv an der Arbeit des Ausschusses teilnehmen.

Im Verlauf der Tagung gab die Gruppe der Seeleute ihrer Befriedigung über die Anwesenheit des Kollegen J.C. Mason Ausdruck, des mutigen Führers der argentinischen Seeleute, dessen Organisation von der Regierung Perons gewaltsam übernommen wurde, worauf er aus Argentinien flüchten musste. Die vorhergehende Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses hatte eine Entschliessung angenommen, welche die Weigerung der argentinischen Regierung, Mason die Teilnahme zu gestatten, bedauerte, und es wurde nun berichtet, dass die I.A.O. keine Antwort auf die in dieser Sache an die argentinische Regierung gerichtete Mitteilung erhalten hatte.

Zum Tagungsschluss gab ein Wortführer der Seeleute der Enttäuschung dieser letzteren über die Tatsache Ausdruck, dass es dem Paritätischen Seefahrtsausschuss in so vielen wichtigen Fragen nicht gelungen war, zu konstruktiven Lösungen zu gelangen. Wenn keine Aenderung eintrete, müssten die Seeleute auf ihre Haltung bezüglich der Zusammensetzung des Paritätischen Seefahrtsausschusses zurückkommen und darum ersuchen, dass dem Ausschuss anstelle des bisherigen zweigliedrigen ein dreigliedriger Aufbau gegeben wird. Die übrigen, seit Kriegsende geschaffenen Industrieausschüsse besitzen diesen schon.

Kuba ratifiziert revidierte Seattle-Uebereinkommen

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt bekannt, dass Kuba am 29. April 1952 die drei folgenden Internationalen Arbeitsübereinkommen ratifiziert hat:

- Uebereinkommen Nr. 91 über den bezahlten Urlaub (revidiert), 1949;
- Uebereinkommen Nr. 92 über die Unterbringung an Bord (revidiert), 1949;
- Uebereinkommen Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung (revidiert), 1949.

BELGIEN

Unfallversicherung gefordert

(ITF) Eine die Seeleutesektion des belgischen Transportarbeiterverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) vertretende Delegation sprach kürzlich beim belgischen Verkehrsministerium vor, um die Frage besserer Pensionsvorkehrungen und einer Arbeitsunfallversicherung in der belgischen Schifffahrt aufzuwerfen.

Die Delegation protestierte dagegen, dass der Anwendungsbereich des am 15. Oktober 1951 verabschiedeten Arbeitsunfallversicherungsgesetzes noch nicht auf die Seeleute ausgedehnt worden ist.

Ein Vertreter des Verkehrsministeriums setzte die Delegierten davon in Kenntnis, dass Schritte unternommen würden zur Einführung eines neuen Pensionsgesetzes für Seeleute, das ähnliche Leistungen vorsehen werde wie für die Arbeitnehmer an Land. Er erklärte auch, dass die Frage einer Unfallentschädigung in wohlwollendem Sinne geprüft werden würde.

Bau eines neuen Seemanns- heims in Antwerpen

(ITF) Am 17. Mai 1952 wurde in Antwerpen in Anwesenheit von Vertretern der belgischen und der französischen Regierung, der Reeder und der Seeleutesektion des belgischen Transportarbeiterverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) der Grundstein zu einem neuen Seemannsheim gelegt.

Nach seiner Fertigstellung wird das neue Seemannsheim rund 120 Hotelzimmer aufweisen, die den nach Antwerpen kommenden Seeleuten zur Verfügung stehen werden, sowie ein Restaurant, einen Lesesaal, eine Konzerthalle, eine Turnhalle und ein Spielzimmer. Ein Café mit Bar und ein Kino, die beide der Öffentlichkeit zugänglich sein werden, sind ebenfalls vorgesehen.

DÄNEMARK

Gewerkschaft bespricht Arbeitslosigkeit mit den Reedern

(ITF) Das Problem der Arbeitslosigkeit unter den dänischen Seeleuten soll demnächst in Kopenhagen von einem Ausschuss besprochen werden dem Vertreter des dänischen Seeleuteverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) und der dänischen Reedervereinigung angehören.

Gegenwärtig erfasst die Arbeitslosigkeit rund ein Fünftel der Mitglieder der Gewerkschaft, die wöchentlich rund £26.000 an Arbeitslosenunterstützungen auszahlt. Es ist vorgeschlagen, die Notlage durch Beschränkung der Zahl der auszubildenden jungen Seeleute zu beheben.

KANADA

Grosse Gewinne für die
kanadischen Mitglieder
der S.I.U.

(ITF) Der Kanadische Unterverband der bei der I.T.F. angeschlossenen amerikanischen Gewerkschaft "Seafarers' International Union" (S.I.U.) meldet den erfolgreichen

Abschluss langer und schwieriger Verhandlungen im Namen seiner Mitglieder auf kanadischen Seefrachtern. Der vor kurzem unterzeichnete neue Vertrag enthält die höchsten Heuern, die den kanadischen Seeleuten bis heute gewährt worden sind. Die Erhöhungen betragen bis \$20 pro Monat. Dem Kanadischen Unterverband der S.I.U. ist es ausserdem gelungen, die Arbeitswoche zu verkürzen und verschiedene andere Verbesserungen vertraglich zu verankern.

Es handelt sich um den zweiten Erfolg der S.I.U. innerhalb weniger Wochen. Vor der Unterzeichnung des Vertrages für die Hochseeschifffahrt hatte die Gewerkschaft Verhandlungen mit den Reedereien der Grossen Seen zum Abschluss gebracht, deren Ergebnis eine Heuererhöhung für die Mitglieder der Gewerkschaft auf Fahrzeugen der Binnenschifffahrt um \$25 pro Monat war.

Nachstehend führen wir einige der Hauptpunkte des neuen, von zwölf kanadischen Reedereien unterzeichneten Vertrages auf:

Arbeitszeit

In der Decks- wie auch in der Maschinenraumabteilung beträgt die Arbeitszeit im Hafen an Werktagen 8 Stunden, die zwischen 08.00 und 17.00 Uhr liegen müssen. Alle ausserhalb dieser Zeit und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen geleisteten Arbeiten sind zum normalen Ueberstundensatz zu entschädigen.

Auf See gilt das Dreiwachensystem. Alle acht Stunden im einzelnen Kalendertag überschreitende Arbeitszeit ist zum üblichen Ueberstundensatz zu entschädigen, es sei denn, es handle sich um einen der im Vertrag aufgeführten Ausnahmefälle.

Nach 17.00 Uhr und vor 08.00 Uhr an Wochentagen, sowie nach 10.00 Uhr an Sonnabenden und Sonntagen, sind nur die zur sicheren Navigation erforderlichen Arbeiten zu leisten. Reinigungsarbeiten sind zwischen 06.00 und 08.00 Uhr zu verrichten und werden nicht mit einem Ueberstundenzuschlag entlohnt.

In der Verpflegungsabteilung darf der normale Arbeitstag auf See und im Hafen acht Stunden, über höchstens zwölf Stunden verteilt, nicht überschreiten. Arbeit an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen im Hafen wird zu den üblichen Ueberzeitsätzen entschädigt.

Entlöhnung

Die neuen Monatsheuern betragen:

| | |
|---------------------|----------|
| Bootsmann..... | \$215.00 |
| Zimmermann | 220.00 |
| Vollmatrose | 198.00 |
| Leichtmatrose | 172.50 |
| Decksjunge | 155.50 |
| Erster Koch | 235.00 |
| Zweiter Koch | 198.00 |

| | |
|-----------------------|----------|
| Zweiter Steward | \$198.00 |
| Messesteward | 181.00 |
| Messejunge | 155.50 |
| Küchenjunge | 155.50 |
| Junge | 155.50 |
| Donkeymann | 215.00 |
| Schmierer | 203.00 |
| Heizer | 198.00 |
| Trimmer | 188.50 |
| Putzer | 188.50 |

Ist die Mannschaft bei der Ausfahrt aus einem Hafen nicht vollständig, so werden die Heuern der fehlenden Besatzungsmitglieder unter den Angehörigen der betreffenden Abteilung aufgeteilt. Diese Bestimmung gilt allerdings nicht, wenn die Unterbemanning auf das Verschulden eines Besatzungsmitgliedes zurückzuführen ist.

Ueberzeit

Folgende Ueberzeitsätze sind vorgesehen:

| | |
|--|--------------------|
| Bootsmann, Zimmermann, Donkeymann, Erster Koch | 95 Cent pro Stunde |
| Vollmatrose, Schmierer, Heizer, Putzer, Trimmer, Zweiter Koch, Zweiter Steward, Messesteward | 85 Cent pro Stunde |
| Leichtmatrose, Decksjunge, Küchen- junge, Messejunge | 75 Cent pro Stunde |

Beträgt die geleistete Ueberzeit weniger als eine Stunde, so ist der Ueberstundenlohn für die volle Stunde zu zahlen. Uebersteigt sie eine Stunde, so ist der Ueberzeitlohn für jede volle oder angefangene halbe Stunde zu zahlen.

HOCHSEEFISCHER

NIEDERLANDE

Heringsdampfer liegen still

(ITF) Die Fahrzeuge der holländische Heringsflotte nehmen noch nicht an der diesjährigen Heringssaison teil. Der bei der I.T.F. angeschlossene

holländische Transportarbeiterverband, dem ihre Besatzungen angehören, hat seine Mitglieder aufgefordert, nicht für die neue Fangzeit anzuheuern, solange eine befriedigende Regelung verschiedener gewerkschaftlicher Forderungen **aussteht**.

Schon seit Februar 1952 verhandelt die Gewerkschaft vergeblich mit den Reedern. Der Transportarbeiterverband versucht, die Arbeitsverhältnisse der holländischen Seefischer, die immer noch unter Bedingungen arbeiten, die in andern Industrien längst als überholt gelten würden, grundlegend zu verbessern.

Die Arbeitszeit ist praktisch unbegrenzt; eine Entschädigung für Ueberstunden wird nicht gezahlt. Die Wohnverhältnisse an Bord der Dampfer sind schlecht und die Verpflegung reicht bei weitem nicht an diejenige in der Handelsflotte heran. Der Krankenurlaub ist auf 36 Wochen beschränkt gegenüber 52 Wochen in den andern Wirtschaftszweigen. Das gegenwärtige Lohnsystem ist deshalb nicht befriedigend, weil die Höhe der Löhne weitgehend

vom Fangergebnis abhängt. Ein garantierter Wochenlohn von 41 Gulden ist zwar vorgeschrieben, jedoch ist er unter den heutigen Verhältnissen viel zu niedrig und wird oft nicht ausgezahlt, wenn das Fangergebnis zu wünschen übrig lässt.

Eine der Hauptforderungen unseres holländischen Mitgliedsverbandes betrifft die Einführung einer festen Monatssteuer, zuzüglich eines Prozentanteiles am Erlös, damit die Fischer ein ausreichendes und regelmässiges Einkommen erhalten. Ein Urlaubsgeld von 2 % wird ebenfalls gefordert.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

BRASILILIEN

Gehaltserhöhungen

(ITF) Nach einem aus Rio de Janeiro eingegangenen Bericht hat das brasilianische Luftfahrts-

personal, das im vergangenen Dezember für höhere Löhne streikte, jetzt nach langwierigen Verhandlungen einen Schiedsspruch des Obersten Arbeitsgerichtes erwirkt, der die Monatsgehälter wie folgt erhöht:

| | | | |
|--------------------------------|---------|------|----------|
| Gehälter bis 2.000 Cruzeiros*) | | 35 % | Erhöhung |
| 2.001 bis 3.000 | " | 30 % | " |
| 3.001 bis 4.000 | " | 25 % | " |
| 4.001 bis 5.000 | " | 20 % | " |
| über 5.000 | " | 15 % | " |

Man wird sich erinnern, dass das Luftfahrtspersonal rückwirkend auf den 1. Juli 1951 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 15 % forderte. Eine Minderheit der brasilianischen Luftfahrtsgesellschaften - Aéro Geral Ltda., Loide Aéreo Nacional, Linhas Aéreas Paulistas - stimmte der Forderung zu. Die Weigerung der übrigen Gesellschaften führte zum Streik vom vergangenen Dezember und zur Ueberweisung des Streitfalls an das Oberste Arbeitsgericht.

*) 52.41 Cruzeiros = £1.

EIN WEITERES PANAMASCHIFF IN DIE ZANGE GENOMMEN

Die "Sailors' Union of the Pacific", der I.T.F.-Seeleuteverband an der Westküste der Vereinigten Staaten, meldet einen weiteren glänzenden Erfolg im Kampf gegen die gewissenlosen Reeder, die sich der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten als Deckmantel bedienen, um die Besatzungen ihrer Schiffe ausbeuten zu können.

Am 5. Mai 1952 sprach die Besatzung der "Makiki", eines früheren amerikanischen Frachters, der jetzt von einer italienischen Reederei unter panamaischer Flagge betrieben wird, bei der amerikanischen Gewerkschaft vor und ersuchte sie um Hilfe in einem Streik. Sie war in Italien angeheuert und nach Hamburg gesandt worden, wo sie ungefähr am 7. Dezember 1951 an Bord ging. Die Reise führte zunächst nach Italien, wo Salz mit Bestimmung Japan geladen wurde. Nach der Ausfahrt wurden die Seeleute von der Reederei davon in Kenntnis gesetzt, dass die Heuern erst ab 1. Januar 1952 gezahlt würden.

Nach Japan war San Franzisko der nächste Bestimmungshafen, wo wiederum eine Ladung Salz aufgenommen werden sollte. Als die Seeleute jedoch beim Einlaufen in den Hafen einen Heuervorschuss verlangten, stellte es sich heraus, dass die Reederei nicht gewillt war, auch nur die ihnen zustehenden geringen Heuern zu zahlen. Sie traten in den Streik.

Das Eingreifen der "Sailors' Union of the Pacific", die das Schiff mit Streikposten umstellte und die Einstellung sämtlicher Arbeiten an Bord veranlasste, zwang die Reederei bald zum Nachgeben. Ja, sie war sogar ob dieses Beweises internationaler Solidarität so sehr erschrocken, dass sie ihren Vertreter in San Franzisko anwies, widerstandslos in die Bedingungen der Gewerkschaft einzuwilligen. Das war am 14. Mai, und seit diesem Tage besitzt die Mannschaft der "Makiki" die besten Heuern und Arbeitsbedingungen, die je für eine europäische Besatzung auf Auslandsfahrt vereinbart worden sind.

Der abgeschlossene Vertrag gilt, solange die "Makiki" Häfen an der Westküste der U.S.A. anläuft, mindestens aber für sechs Monate. Nach seiner Beendigung muss die Reederei entweder das Schiff mit der Besatzung zum Abheuern nach Italien schicken, während welcher Zeit dieselben Heuern zu zahlen sind, oder aber die Besatzung ist auf Kosten der Reederei mit einem erstklassigen Beförderungsmittel heimzuschaffen.

Die Erhöhung der Monatsheuern ist aus folgender Aufstellung ersichtlich:

| | <u>Alt</u> | <u>Neu</u> | <u>Erhöhung</u> |
|---------------|------------|------------|-----------------|
| Kapitän | \$135.00 | \$600.00 | \$465.00 |
| 1. Maschinist | 125.00 | 500.00 | 375.00 |
| 1. Steuermann | 109.00 | 400.00 | 301.00 |
| 2. Steuermann | 96.00 | 350.00 | 254.00 |
| 3. Steuermann | 84.00 | 300.00 | 216.00 |
| Kadett | 53.00 | 150.00 | 97.00 |
| Heizer | 60.00 | 150.00 | 90.00 |

II

| | <u>Alt</u> | <u>Neu</u> | <u>Erhöhung</u> |
|--------------|------------|------------|-----------------|
| Funker | \$96.00 | \$300.00 | \$204.00 |
| Elektriker | 65.00 | 175.00 | 110.00 |
| Bootsmann | 70.00 | 175.00 | 105.00 |
| Zimmermann | 65.00 | 175.00 | 110.00 |
| Donkeymann | 70.00 | 175.00 | 105.00 |
| Vollmatrose | 60.00 | 150.00 | 90.00 |
| Decksjunge | 45.00 | 125.00 | 80.00 |
| Schmierer | 60.00 | 150.00 | 90.00 |
| 1. Koch | 65.00 | 200.00 | 135.00 |
| 2. Koch | 60.00 | 150.00 | 90.00 |
| Messesteward | 60.00 | 150.00 | 90.00 |

Der Ueberstundensatz, der auch für Arbeiten an Sonn- und Feiertagen zu zahlen ist, beträgt \$1.50 für Offiziere, \$1.25 für Mannschaftsangehörige.

Die Arbeitszeit ist im Hafen auf 8 Stunden im Tag und 40 Stunden in der Woche (Montag - Freitag) festgesetzt, auf See auf 44 Stunden pro Woche (Montag bis Sonnabend-mittag) für Bootsman, Zimmermann, Elektriker und Donkeymann bzw. 56 Stunden für das wachegehende Personal.

Der Gewinn für die Besatzung der "Makiki" beträgt Tausende von Dollar, besonders wenn man berücksichtigt, dass die Reederei die Heuerm vom Augenblick der Ankunft der Besatzung in Hamburg an zu den neuen Sätzen nachzahlen musste! Und bei Fahrten über den 180. Längengrad hinaus ist obendrein noch an alle Besatzungsmitglieder eine Zulage von \$2.50 pro Tag auszurichten.

Der Fall der "Makiki" ist ein neuer Beweis dafür, dass die Solidarität der I.T.F.-Gewerkschaften den Mitgliedern der Bruderverbände gegenüber die wertvollste Waffe ist, über die wir im Kampf gegen die unzulänglichen Verhältnisse auf Schiffen unter gewissen Flaggen verfügen.