



## PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE  
OLD TOWN  
CLAPHAM  
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch  
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 12

14. April 1949

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### INTERNATIONAL

#### Die amerikanischen Reeder der I.M.C.O. abgeneigt

Einwände gegen die Teilnahme der Vereinigten Staaten in der Beratenden Schiffahrtsorganisation (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, I.M.C.O.) unterbreitet. Der Haupteinwand besteht darin, dass die Ideologen einiger teilnehmenden Länder dem System des freien Unternehmertums, das in der amerikanischen Schiffahrt angewendet wird, fremd sind. Es wird deshalb gefürchtet, dass sich aus einem weltumfassenden Schiffahrtsprogramm der I.M.C.O. Nachteile für die amerikanischen Schiffahrtsinteressen ergeben werden, und dass die freie Tätigkeit der amerikanischen Reedereien durch die Tatsache gefährdet werden wird, dass so viele Länder Arbeiterregierungen haben; die Beratende Organisation wird überdies nach der Meinung des Landesverbandes gar keinen beratenden Charakter haben.

(ITF) Der Landesverband der amerikanischen Reeder hat der Seeschiffahrtskommission der U.S.A. seine

#### Weltschiffsbau in 1948

Nach Lloyd's Register wurden in 1948 in allen Ländern mit Ausnahme Deutschlands und Japans 872 Schiffe von insgesamt 2'309'743 BRT vom Stapel gelassen, d.h. 207'122 BRT mehr als in 1947. Grossbritannien baute 342 Schiffe oder 1'176'346 BRT, d.h. 50,9 % des Welttotals. In 1947 stand sein Anteil auf 56,7 %, in 1938 auf 34,0 %. Die zweitgrösste Produktion ist diejenige Schwedens, nämlich 245'896 BRT; dann folgen die Niederlande mit 142'485 BRT, Frankreich mit 138'260 BRT, U.S.A. mit 126'418 BRT, Italien mit 111,555 BRT und Kanada mit 102,321 BRT. Die stärkste Aufwärtsentwicklung hat Italien zu verzeichnen, das 49'308 BRT mehr baute als im Vorjahre.

(ITF) Nach Lloyd's Register wurden in 1948 in allen Ländern mit Aus-

#### E.C.A.-Frachten

Der neueste Bericht der Marshallplanverwaltung zeigt, dass bis 31. Januar 33,7 % der E.C.A.-Frachten in U.S.A.-Schiffen und 66,3 % in ausländischen Schiffen befördert wurden.

(ITF) Der neueste Bericht der Marshallplanverwaltung zeigt, dass

## AUSTRALIEN

### Politische Opposition gegen den Schiffsfahrtsplan der Regierung

(ITF) Die Liberale-Partei und die Landespartei Australiens bekämpfen mit vereinten Kräften das Gesetz der australischen

Regierung, das diese ermächtigen soll, eine staatliche Reederei zu gründen. Der Gesetzentwurf wurde nun dem Parlament, das in Canberra tagt, vorgelegt, doch sind die beiden Oppositionsparteien entschlossen, dem Kampf grösseren Widerhall zu geben.

Beide Parteien betrachten das Gesetz als einen Schritt in der Richtung auf die schliessliche Nationalisierung der Schifffahrt durch das staatliche Schiffbauamt.

Seit seiner Einsetzung während des Krieges hat dieses Amt 21 Handelsschiffe gebaut. Aus diesen und anderen, nun im Bau befindlichen Schiffen, soll die Flotte der neuen Reederei aufgebaut werden.

## BULGARIEN

### Bulgarischer Fünfjahresplan: Verstaatlichung des gesamten Strassenverkehrswesens

(ITF) Als der bulgarische Verkehrsminister in den ersten Monaten über den Ausbau des Verkehrswesens im Rahmen des Fünf-

jahresplanes sprach, erklärte er, dass die privaten Transportunternehmungen vollständig durch staatliche Unternehmungen ersetzt werden sollen. Die staatlichen Unternehmungen werden rückständigen Gebieten wie Pirin, Rhodope, Stranja und Dobrudscha besondere Aufmerksamkeit schenken.

## DEUTSCHLAND

### Koordinationsabkommen zwischen Schiene und Strasse i.d. Bizone

(ITF) Um dem Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse in der Bizone ein Ende zu setzen, schloss die Reichsbahn-Hauptverwaltung

der Bizone und das Kraftwagen-Güterverkehrsgewerbe ein Koordinationsabkommen ab. Danach verzichteten die Eisenbahnen auf jede Bevorzugung auch werden sie sich enthalten, in monopolistischer Weise den Einsatz von bahneigenen Lastwagen für Gütertransporte auszudehnen. Das Nahverkehrsgewerbe hat sich ebenfalls zur Zusammenarbeit auf der Grundlage des Abkommens bereit erklärt. Die Gütertransporte werden zwischen den beiden Verkehrsmitteln auf die wirtschaftlichste Weise verteilt werden. Der Zubringerdienst wird den Schienenverkehr ergänzen.

Das Abkommen legt auch die Beziehung zwischen den beiden Verkehrsmitteln fest was Frachtsätze anbetrifft, sowie feste Regeln für den Strassengütertransport. Gleichzeitig werden die Transportunternehmungen aufgeführt, die ermächtigt sind, mit den Eisenbahnen Frachtabkommen abzuschliessen.

### E.R.P.-Darlehen für die deutsche Staatsbahn der Bizone

(ITF) Im Januar ersuchten die Militärgouverneure der Bizone die Verwalter des Marshallplans

der Reichsbahn zu Wiederaufbauzwecken ein Darlehen von 200 Millionen D-Mark zu gewähren. Dieses Ersuchen wurde in Übereinstimmung mit der Empfehlung des anglo-amerikanischen Kontrollamtes in seinem Bericht über die Reichsbahnfinanzen gestellt. Überdies betonte das Kontrollamt, dass Schritte unternommen werden sollen, um die sofortige Bezahlung der von den Ländern der Reichsbahn geschuldeten Frachtkosten, die sich aus der Besetzung ergeben, zu veranlassen.

Die Strassenbahnen werden aus dem Londoner Strassenbild verschwinden.

(ITF) Die Londoner Verkehrsverwaltung hat beschlossen, die bestehenden Strassenbahnen aufzugeben und sie auf

37 Linien durch Busse zu ersetzen.

Der Übergang wird bei den heutigen Preisen voraussichtlich 10 Millionen £ kosten. Rund 1'000 Busse mit Dieselantrieb und 56 Sitzplätzen werden nötig sein, um die 800 noch im Dienst stehenden Tramwagen, die 69 bis 74 Sitze aufweisen, zu ersetzen. Das Hauptproblem besteht im Bau neuer Schuppen; einige der Tramschuppen werden zu diesem Zweck umgebaut werden. Der Londoner Strassenbahnbetrieb arbeitete mit einem Jahresverlust von etwa einer Million £.

Wiederaufbau der japanischen Handelsflotte und Schiffsbauindustrie

(ITF) Nach der "Far Eastern Economic Review" wird Japan die Erlaubnis erhalten, seine Handelsflotte wieder auf-

zubauen, obschon dies von den Besatzungsbehörden noch nicht offiziell bestätigt wurde.

Die Zeitung führt aus, dass Japan die Erlaubnis erhalten wird, jährlich 400'000 BRT für seine eigenen Zwecke zu bauen, dazu eine nicht näher umschriebene Tonnage für die Ausfuhr.

Bis heute wurden 15 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 172'150 BRT vom Ausland in Auftrag gegeben, nämlich von der U.S.A., den Philippinen, Frankreich, Norwegen und Dänemark. Der Gesamtwert dieser Aufträge wird auf rund 8,5 Millionen £ geschätzt.

Andere Nachrichten besagen, dass die staatliche japanische Schifffahrtskommission Einzelheiten über das diesjährige Schiffbauprogramm veröffentlicht hat, das sechs Tankschiffe der 10'000 BRT-Klasse und zwei der 3'000 BRT-Klasse, drei Frachtschiffe von je 7'000 BRT, 14 von 5'000 BRT und 12 von 3'700 BRT umfassen soll. Insgesamt umfassen die geplanten Schiffsbauten 71 Schiffe mit 234'000 BRT.

Am 1. September 1939 besass Japan eine Handelsflotte von wenig mehr als 5 Millionen BRT.

## NIEDERLANDE

Verkehrswesen zweitwichtigster Erwerbszweig Hollands

(ITF) Holland hat eine Untersuchung der Quellen seines Nationaleinkommens nach Wirtschaftszweigen vorgenommen. Der Anteil

des Verkehrswesens macht nicht weniger als 1,2 Milliarden Gulden aus, d.h. nahezu 10 1/2 % des gesamten Nationaleinkommens von 11,4 Milliarden Gulden. Das Verkehrswesen wird in dieser Hinsicht nur vom Handel übertroffen; es übertrifft seinerseits die Landwirtschaft, eine so wichtige Einkommensquelle des Agrarstaates Holland, um 92 Mill. Gulden.

## TSCHECHOSLOWAKEI

Fünfjahresplan für das Verkehrswesen der Slowakei

(ITF) Die Auslagen des slowakischen Verkehrswesens unter dem Fünfjahresplan werden auf 13 Milliarden Kronen (40 Kronen =

£ 1) veranschlagt. Das Bauprogramm umfasst u.a. den Ausbau der Strecke zwischen Kosice und Bohumin zur doppelspurigen Linie und die Elektrifizierung der Strecke zwischen Zilina und Spißska Nova Ves.

Seit dem 1. Januar 1949 haben in der Slowakei die Arbeiterzüge den Vorrang vor Expresszügen, da festgestellt wurde, dass Verspätungen von Arbeiterzügen grosse Verluste verursachen.

Streiflichter aus dem Strassenverkehrs-  
wesen der U.S.A.

(ITF) Die folgenden Angaben über das Verkehrswesen in den Vereinigten Staaten, die im Londoner "Economist" veröffentlicht wurden, verdanken wir der Freundlichkeit des amerikanischen Redaktionspersonals dieser Zeitung.

licht wurden, verdanken wir der Freundlichkeit des amerikanischen Redaktionspersonals dieser Zeitung.

Nahezu jeder zweite Einwohner der U.S.A. besitzt einen Führerausweis. Amerikanische Arbeiter fahren in ihrem "Land der Entfernungen" oft täglich 70 Meilen (mehr als 110 km zur Arbeit). Der Index der Amerikanischen Lastwagenbesitzervereinigung über beförderte Gütermengen, der sich auf einer durchschnittlichen monatlichen Gütermenge aufbaut stand für 1948 auf 230, was einen absoluten Rekord darstellt (der Durchschnitt aller Monate der drei Jahre 1938 bis 1940 wurde als 100 angesetzt). Mehr als neun Millionen Personen - einer aus sieben Erwerbstätigen - sind mit der Herstellung, dem Verkauf, der Wartung und dem Betrieb von Motorfahrzeugen beschäftigt. Bei einer Jahresproduktion von fünf Millionen Kraftwagen werden die landwirtschaftlichen Erzeugnisse von 1 Mill. ha für Farben, Schmierstoffe, Sitzdecken usw. gebraucht. Die Zahl der tödlichen Strassenunfälle im Jahre 1948 war rund 31'000, doch muss dabei berücksichtigt werden, dass gegenwärtig nicht weniger als 40 Millionen Kraftfahrzeuge im Gebrauch stehen, d.h. mehr als eines auf 4 Einwohner. Die Gesamtzahl der in 1948 zurückgelegten Strassenmeilen betrug schätzungsweise 400 Milliarden (650 Milliarden km) oder mehr als 4000 mal die Entfernung zwischen Sonne und Erde.

Mechanische Defekte als Ursache  
von Strassenverkehrsunfällen  
in den Vereinigten Staaten

(ITF) Für das Jahr 1946 und 1947 machten die Strassentransportunternehmer der Ver. Staaten über Unfälle, die Defekten oder dem Versagen verschiedener Teile

der ihrer Kraftfahrzeuge zuzuschreiben sind, folgende Angaben:

	1946	1947
Anzahl	1,198	1,382
Anteil an der Gesamtzahl der Strassenunfälle	8	7,4
Anzahl der getöteten Personen	78	77
Anzahl der verletzten "	1,252	1,193
Eigentumsschäden	\$ 1.798.152	\$ 3.000.000 x)

Ein grosser Teil der Unfälle war dem Versagen der Bremsen zuzuschreiben, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht:

	1946	1947
Gesamtzahl der Unfälle infolge Versagens der Bremsen	373	436
Versagen der Bremsen von Lastwagen wovon wegen	306	---
fehlerhafter Montierung der Bremsbacken	62	80
Bruch der Rohrleitung	32	62
Versagen der Bremsventile	26	---
Versagen der Bremsbacken	18	---
schadhaften Leitungen	15	---

x) 4 Dollars = £ 1.

Unfälle wegen Versagens anderer Fahrzeugteile:

	<u>1946</u>	<u>1947</u>
Reifendefekte	161	163
Motordefekte	135	153
Kupplungsdefekte	83	114
Defekte der Steuervorrichtung	79	89
Beleuchtungsdefekte	60	60
Defekte der Räder u. ihrer Nebenteile	56	91
Defekte der Federn und ihrer Nebenteile	--	54
Defekte von Achsen und Differentialgetrieben	--	35

Die hauptsächlichsten Motordefekte waren 34 Fälle von Zündungsdefekten in 1946 und 46 solcher Fälle in 1947; Defekte der Ölpumpe 21. resp. 18 Fälle; Überhitzung 24 resp. 16 Fälle.

Das Nussgelenk war die Hauptursache von Unfällen wegen Versagens der Steuervorrichtung; ihre Zahl belief sich auf 23 aus 79 Unfällen in 1946 und auf 33 aus 89 in 1947. Der Bericht über das Jahr 1947 führt weitere 7 Fälle von Defekten der Kardangelenke, 7 der Gehänge und 9 des Getriebes auf.

Der Bericht über das Jahr 1946 erwähnt unter 160 Reifendefekten, die Unfälle verursachten, 105 geplatzte Reifen und 17 Durchlöcherungen. Im Durchschnitt versagten Naturgummireifen nach 32'200 Meilen und Reifen aus synthetischem Gummi (Buna) nach 20'300 Meilen.

Der Bericht über das Jahr 1947 enthält über andere Unfallursachen folgende Angaben:

Von 91 Raddefekten löste sich in 50 Fällen das Rad oder die Radfelge, in 14 brach die Spindel und in 16 lag die Ursache in den Kugellagern. Der häufigste Beleuchtungsdefekt war Kurzschluss (37 von 60 Fällen). Von 54 Ölleitungsdefekten befand sich in 13 Fällen Schmutz oder Wasser in der Leitung, 16 Röhren brachen und 12 waren undicht.

Der Bericht über das Jahr 1946 führt aus, dass die Zahl der Unfälle von Kraftfahrzeugen infolge mechanischer Defekte oder Versagens von Bestandteilen ansteigt, doch nicht so rasch wie die Zahl der Unfälle von Kraftfahrzeugen im allgemeinen, und dass sie mehr Eigentumsschaden verursachen als andere Unfälle von Kraftfahrzeugen.

U.S.S.R.

Das Verkehrswesen der Sowjetunion  
am Ende der staatlichen Zuschüsse

(ITF) Nach uns zugegangenen Berichten soll die Wirtschaft der Sowjetunion hinfert nach neuen Methoden betrieben werden.

Das Jahr begann mit der äusserst bedeutsamen Entscheidung, die Wirtschaft auf die Grundlage der Selbstdeckung der Kosten zu stellen. Dies bedeutet, dass Industrie und Verkehr ohne Staatsgelder werden auskommen müssen.

Die Frage wird in der russischen Zeitschrift "Wirtschaftsprobleme" vom Wirtschaftssachverständigen P. Vladimirof in einer Weise besprochen, die erkennen lässt, dass in der Wirtschaftspolitik der Sowjetunion eine Entscheidung gefallen ist, die eine vollständige Abkehr vom Bisherigen bedeutet. Staatszuschüsse erwiesen sich als "ein

Hemmschuh der weiteren Entwicklung der Wirtschaft des Landes". Es habe sich gezeigt, dass das System der staatlichen Zuschüsse den Grundsatz der Kostenberechnung verletze - den Grundgedanken einer Wirtschaft, die ihre eigenen Kosten deckt und sich damit selbst erhält.

Der Entzug der staatlichen Zuwendungen wird als eine Massnahme zur Erreichung des Zieles der Sowjetregierung dargestellt, Kosten und Preise herabzusetzen und zwischen ihnen ein festes Verhältnis einzurichten. Der Schreiber schloss seine Ausführungen mit der Feststellung ab, dass die Abschaffung der finanziellen Beihilfe und die Einführung der Kostenberechnung die Betriebsgewinne der staatlichen Betriebe vergrössern werde und "einen genaueren Ausdruck der Ausgaben je Produkteinheit" ergeben werde. Er gab der Ansicht von Partei und Regierung Ausdruck, in kürzester Zeit "Methoden der Planung und Berechnung der Produktionskosten einzuführen, die der wirtschaftlichen und politischen Aufgabe entsprechen, ein hohes Tempo von Produktion und Kapitalakkumulation zu sichern".

Nach unserer Meinung bleibt noch zu sehen übrig, wie in einer geplanten Wirtschaft ein auf der Grundlage der Selbsterhaltung betriebenes Verkehrswesen fähig sein wird, seine überragende Bedeutung als entscheidender Faktor in ebenderselben Planung zu erfüllen.

Neue Lokomotive auf den russischen Eisenbahnen

(ITF) Eine neue elektrische Diesellokomotive von 2'000 PS für gemischten Verkehr wurde auf der Linie Moskau-Charkow eingesetzt. In Ver-

suchsfahrten auf der Strecke Osnova-Gotno der Südbahn zog sie eine Last von 2'200 Tonnen auf einer Steigung, während der schwerste Typ der Dampflokomotiven, die gegenwärtig auf dieser Linie eingesetzt werden, höchstens 1500 Tonnen befördern kann.

Auch wurde ein neuer Typ einer Güterzugs-Dampflokomotive gebaut, der mehr als 3'000 PS entwickeln soll. Die Lokomotive ist mit einer automatischen Befeuersanlage und anderen modernen Vorrichtungen ausgestattet; ihre Zugkraft beträgt auf flachen Strecken 3'500 Tonnen.

EISENBAHNER

FRANKREICH

Arbeitsunfälle auf den französischen Bahnen

(ITF) Folgende Aufstellung zeigt einen Rückgang der Unfälle von Eisenbahnpersonal seit 1945:

	<u>1938</u>	<u>1945</u>	<u>1946</u>	<u>1947</u>
Tödliche Unfälle				
je 1'000 Mann	-	0,55	0,60	0,53
je Million Arbeitsstunden	0,27	0,23	0,26	0,23
Unfälle jeder Art				
je 1000 Mann	70,6	123	112,1	109,5
je Million Arbeitsstunden	36,1	52	48,1	47



## ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESSEN

### GROSSBRITANNIEN

#### Längere Urlaube für Arbeiter im Strassenverkehrswesen

portgewerbe aus dem Jahre 1949. Für Fahrer, die an sechs Wochentagen arbeiten, wurde der jährliche Urlaub von neun auf zwölf Tage (d.h. auf zwei Wochen) erhöht, für Fahrer, die an fünf Wochentagen arbeiten, von acht auf zehn Tage. Auf Verlangen des Arbeiters und unter Zustimmung des Arbeitgebers kann ein Urlaub, der die Dauer einer normalen Arbeitswoche übersteigt, in zwei oder drei Abschnitten genommen werden, von denen mindestens einer nicht kürzer sein darf als eine normale Arbeitswoche.

Ein Vorschlag des Lohnamtes, der nun dem Arbeitsminister vorgelegt wurde enthält eine Liste von Ortschaften, die für den Zweck der Lohnberechnung von der zweiten auf die erste Stufe versetzt werden sollen. Wird dem Vorschlag Folge gegeben, so werden vier Lohnerlasse in Kraft stehen.

(ITF) Die britischen Lastwagenführer kommen in den Genuss der Bestimmungen einer neuen Verordnung des Lohnamtes für das Strassentrans-

### HAFENARBEITER

### AUSTRALIEN

#### Längere Jahresurlaube für die australischen Hafendarbeiter

nicht entsprochen; sie beschloss, bei den bisherigen 14 Tagen zu bleiben. Ein Erlass, der am 1. Juni 1948 in Kraft getreten ist, lockert jedoch die Bedingungen, die Anrecht auf Urlaubstage geben, sodass jetzt viel mehr Hafendarbeiter als zuvor den vollen Urlaub von 14 Tagen genießen. Seit diesem Zeitpunkt wird für je 26 volle und teilweise Arbeits- oder Bereitschaftstage ein Urlaubstag gutgeschrieben. Die Urlaubszahlung kann höchstens den Lohn von 88 Arbeitsstunden zu gewöhnlichem Satze ausmachen.

(ITF) Der Forderung des Hafendarbeiterverbandes Australiens auf einen Jahresurlaub von drei Wochen wurde von der Hafenindustriekommission

### GROSSBRITANNIEN

#### Zahl der Arbeitslosen unter den Londoner Hafendararbeitern

(7,9 %) eingeschriebene Londoner Hafendarbeiter ohne Beschäftigung waren, in 1947 889 (3,7 %) und in 1948 2.417 (8,6 %).

(ITF) Aus einer Antwort des Arbeitsministers auf eine im Unterhaus gestellte Frage geht hervor, dass in 1946 im Monatsdurchschnitt 2.304

### GUATEMALA

#### Ende des Hafendarbeiterstreiks in Puerto Barrios

chen Rückgang der Verschiffungen entlassen worden waren (siehe Pressebericht Nr. 9 vom 23.3.) ging in der ersten Märzwoche zu Ende. Ein Abkommen wurde unter Aufsicht der Regierung abgeschlossen, das einen Mindestlohn und bessere Arbeitsbedingungen festlegt.

(ITF) Der Hafendarbeiterstreik in Puerto Barrios gegen die United Fruit Company, der ausbrach, nachdem 500 Hafendarbeiter wegen einem angeblichen

## SEELEUTE

### FINNLAND

Die finnischen Reeder gewahren unter Druck eine 10%ige Erhöhung der Heuern

(ITF) Der finnische Seeleuteverband, der für seine Mitglieder eine Heuererhöhung von 20% gefordert hatte (siehe Pressebericht Nr.9 vom 23.3.) hat ein

Vermittlungsvorschlag von 10% zugestimmt, in den die Reeder nur unter starkem Druck einwilligten.

Ursprünglich hatten die Reeder jede Erhöhung rundweg abgelehnt, da die Frachtsätze gefallen seien, und da die finnischen Reeder doppelt so hohe Kapitalzinsen bezahlen müssten als in anderen Ländern. Auch wurde angeführt, die Heuern der finnischen Seeleute seien nur wenig niedriger als diejenigen auf britischen oder dänischen Schiffen, und die jährlichen bezahlten Urlaube seien länger als in irgendeiner anderen Handelsflotte. Der finnische Seeleuteverband hielt dem entgegen, dass die finnischen Heuern nicht mit denjenigen Grossbritanniens verglichen werden können, da die Lebenskosten in Finnland viel höher seien. Damit erreichten die Verhandlungen den toten Punkt und ein Streik wurde provisorisch auf den 1. Februar festgesetzt. In der Zwischenzeit hatte die Regierung sich jedoch der Sache angenommen und einen Vermittler eingesetzt, der einen Vermittlungsvorschlag von einer Heuererhöhung von 10% machte. Dieser Vorschlag wurde vom Seeleuteverband angenommen, von den Reedern jedoch abgelehnt, die nur zu einer Erhöhung von 5% bereit waren, sodass einmal mehr die Verhandlungen im Verlaufe verliefen.

Am 28. Januar erliess die Regierung einen ernsten Appell an die Reeder, in die Erhöhung von 10% einzuwilligen, was diese am 30. Januar schließlich taten. Der angedrohte Streik wurde deshalb verschoben, um Gelegenheit zu geben, andere brennende Fragen zu lösen, wie die Frage der Arbeitszeiten.

Da die Reeder mit ihrer Zustimmung so lange zugewartet hatten, musste die Aufklärung der Verbandsmitglieder über die Verschiebung des Streiks dem finnischen Rundfunk anvertraut werden. Die Ansage wurde jedoch nicht in der Form einer offiziellen Erklärung des Verbandes durchgegeben, sondern als eine gewöhnliche Nachricht der finnischen Nachrichtenagentur. Viele Seeleute in ausländischen Häfen glaubten deshalb, die Mitteilung sei nicht echt, sodass in Argentinien, Afrika, Frankreich, Holland, Deutschland, Polen, Irland, Spanien, Schweden, Dänemark und Norwegen Schiffsmannschaften in den Ausstand traten. Einzig in Belgien und England wurde der Mitteilung Glauben geschenkt. Auf allen Schiffen wurde jedoch die Arbeitszeit wieder aufgenommen, nachdem der finnische Seeleuteverband den streikenden Besatzungen Telegramme zugesandt hatte, womit die finnischen Seeleute ihre grossartige gewerkschaftliche Disziplin bewiesen.

Ein Gesetz über die neuen Arbeitszeiten wurde nun dem finnischen Parlament vorgelegt; auch werden die Verhandlungen zwischen den beiden Parteien fortgesetzt.

### GROSSBRITANNIEN

Mangel an Maschinisten in der Handelsflotte

(ITF) Mangel an geprüften Maschinisten verursacht Schwierigkeiten bei der Besatzung von britischen Handelsschiffen. Abgesehen von einer allgemeinen Knappheit an Leuten, die hauptsächlich dem Krieg zuzuschreiben ist, wird die Lage dadurch verschlimmert, dass Reeder in Übersee Heuern anbieten, die gelegentlich das Doppelte oder Dreifache der britischen Heuern

heit an Leuten, die hauptsächlich dem Krieg zuzuschreiben ist, wird die Lage dadurch verschlimmert, dass Reeder in Übersee Heuern anbieten, die gelegentlich das Doppelte oder Dreifache der britischen Heuern



## JAPAN

### Lohnkonflikt in der japanischen Schifffahrt

die schwebende Lohnforderung "in einigen Tagen" zu behandeln, da die Zivile Schifffahrtskommission dafür zuständig sei. Er versprach jedoch, dass die Regierung ihr Bestes tun werde, "sobald als möglich" eine Lösung zu finden. Der Minister wurde von der Abordnung des Verbandes gewarnt, dass der Streitfall leicht zu einem Streik führen könnte. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Verband an die Ortsgruppen eine Streikwarnung ausgegeben hatte, da die Schifffahrtskommission die Forderung auf eine steuerfreie Monatsheuer von 9'550 Yen ab September 1948 mit einer Erhöhung auf 9'773 Yen ab Januar 1949 abgelehnt hatte.

Um seiner Forderung weiteren Nachdruck zu verleihen, wies der japanische Seeleuteverband seine Mitglieder an, ab 5. März die Leistung von Überzeit zu verweigern.

## U.S.A.

### Die amerikanischen Seeleute befürchten Arbeitslosigkeit

Die amerikanische Seeleuteverbände der Vereinigten Staaten berichten von einem Rückgang des Beschäftigungsgrades der Offiziere und Seeleute von 15 bis 30%. Eine unmittelbare Verbesserung der Lage kann nicht erwartet werden. Nach Angaben der "New York Times" gab es am 1. Januar in der amerikanischen Handelsflotte 1'570 Schiffe, verglichen mit 2'131 Schiffen ein Jahr zuvor. Dieser Rückgang machte 16'000 bis 20'000 Seeleute arbeitslos. Die "New York Times" fügt bei, dass die Lage sich zu verschlimmern droht. Fachleute sind der Ansicht, dass sich die Handelsflotte der U.S.A. schliesslich auf 1'100 bis 1'200 Schiffe festlegen wird.

### Nur amerikanische Seeleute auf mit Staatshilfe betriebenen Schiffen der U.S.A.

Am 1. März erlosch die Verfügung über zeitweilige Ausserkraftsetzung der Bestimmung des Handelsschifffahrtsgesetzes der Vereinigten Staaten aus dem Jahre 1936, welche die Anzahl der Ausländer an Bord subventionierter U.S.A.-Schiffe regelt. Das Gesetz verlangt nun wieder, dass alle U.S.A.-Schiffe, die mit staatlichen Zuschüssen betrieben werden, ausschliesslich mit Bürgern der Vereinigten Staaten bemannt werden; lediglich in der Verpflegungsabteilung werden 10% Ausländer zugelassen. Auf Schiffen hingegen, die keinerlei Staatszuschüsse erhalten, lässt das Gesetz weiterhin bis 25% Ausländer zu.

## HOCHSEEFISCHEREI

### Neue Fischerkrankheit, verursacht durch Seetang

(ITF) Es wird berichtet, dass eine besondere Art Seetang, die in grossen Mengen im Gebiete der Dogger Bank vorkommt für eine neue Krankheit unter den Fischern verantwortlich ist. Nach der britischen Ärztezeitschrift handelt es sich um den "Seekerbel", der auf Gesicht und Händen einen juckenden Ausschlag hervorruft. Obschon dieser Seetang in Massen wieder in die See geworfen wird, wurden Leute an Fischauktionen von der Krankheit befallen.