



## 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. 6

20. März 1950

I.T.F.

### ITALIEN

Verschmelzung der beiden  
nichtkommunistischen See-  
leuteverbände.

(ITF) Nach dem anfangs Februar vom Kongress des Italienischen Gewerkschaftsbundes (F.I.L.) gefassten Beschluss zugunsten der Verschmelzung mit dem Freien

Italienischen Allgemeinen Gewerkschaftsbund (L.C.G.I.L.) hat nun auch dieser der Verschmelzung zugestimmt. Der Beschluss bedeutet u.a., dass auch die Mitgliedsverbände der beiden Landeszentralen verschmolzen werden, wo Doppelspurigkeit besteht.

Die italienischen Seeleuteverbände haben als erste die Verschmelzung durchgeführt.

Am 19. Februar hielten die Landesvorstände der beiden Landesgewerkschaften der Seeleute in Genua eine gemeinsame Tagung ab, an der sie ihre Absicht erklärten, im Interesse der Seeleute wie auch der Allgemeinheit alle ideologischen und politischen Differenzen zwischen sich zu überwinden.

Eine einstimmig angenommene Entschliessung gibt der Befriedigung über die herzliche Atmosphäre, in der die Besprechungen stattgefunden haben, Ausdruck und erklärt:

1. Die beiden Verbände hören als unabhängige Organisationen auf zu bestehen;
2. Ein neuer, einheitlicher Verband wird gegründet unter dem Namen Italienischer Seeleuteverband.

Die Entschliessung schliesst mit der Erklärung ab, es sei das Ziel des Seeleuteverbandes, "die demokratische Einheit der italienischen Seeleute wiederherzustellen und alle Seeleute, welche die Gewerkschaftsbewegung auf die unveräusserlichen Grundsätze der Freiheit und des sozialen Fortschritts stützen wollen, in einer einzigen Gewerkschaft zusammenzuschliessen."

Kapitän Umberto Romagnoli wurde zum Generalsekretär des neuen Verbandes gewählt.

## JAPAN

### Seeleuteverband veröffentlicht Aufklärungsbroschüre über die I.T.F.

(ITF) Der Japanische Seeleuteverband, der kürzlich nach langjähriger, erzwungener Abwesenheit der I.T.F. wieder beigetreten ist, hat zur Feier seiner Rückkehr eine Broschüre ver-

öffentlicht, betitelt "Die I.T.F.". Sie soll der Aufklärung der japanischen Transportarbeiter über Ziele, Ideale und Tätigkeit ihrer Berufsinternationale dienen. Die Broschüre, die die erste ausschliesslich der I.T.F. gewidmete Veröffentlichung in Japan sein soll, wurde von den Transportarbeitern mit Begeisterung aufgenommen, was die Notwendigkeit einer Reihe ähnlicher Schriften über Geschichte und Probleme der Gewerkschaften zeigt.

Einer der bemerkenswertesten Züge an der Broschüre ist zweifelsohne die Tatsache, dass sie überhaupt veröffentlicht werden konnte. Wie die Verfasser darauf hinweisen, stützt sie sich auf die mageren Informationsquellen, die in Japan zur Verfügung standen; der grösste Teil des Dokumentations- und geschichtlichen Materials, das der Verband in der Vorkriegszeit besass, ist der Zerstörung anheimgefallen.

Der Inhalt der Broschüre handelt nicht nur von Zweck und Ziel der I.T.F., sondern auch von Organisation und Aufbau, regionalen Sekretariaten und Büros, Statuten und Mitgliedsverbänden. Überdies enthält sie einen geschichtlichen Abriss der unter Führung der I.T.F. von den Transportarbeitern der Welt unternommenen internationalen Kampagnen und Aktionen.

Erwähnung verdient auch die Einbandgestaltung. Verwendet wurde nämlich die Titelseite der Oktobernummer 1931 des offiziellen Organs der I.T.F. Zur Hauptsache handelt es sich um eine Zeichnung mit dem Titel "Die Herren, die Diener sind", ausgeführt von einem alten Künstler und Freund der I.T.F., J. Waidinger, der, wie so mancher alte Freund der I.T.F., während der deutschen Besetzung spurlos verschwunden ist.

Wir beglückwünschen den Japanischen Seeleuteverband zu dem Unternehmungsggeist, den er mit der Herausgabe einer solchen Schrift unter ungünstigsten Bedingungen bewiesen hat und geben der Hoffnung Ausdruck, dass das gute Beispiel unserer japanischen Freunde bald Nachahmung durch andere Mitgliedsverbände finden möge. Wir wissen, dass die Saat nicht auf unfruchtbaren Boden fallen wird.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

BELGIEN

Transportarbeiter-  
verband entlarvt  
Kommunisten.

(ITF) Der Belgische Transportarbeiterverband hat mit der Herausgabe einer Aufklärungsschrift für die Hafendarbeiter begonnen. Die erste vierseitige Nummer ist im

Hafen von Antwerpen zur Verteilung gelangt. Das Blatt bezweckt, die belgischen Hafendarbeiter über die wahren Gründe hinter der kommunistischen Kampagne gegen das Löschen von Waffenlieferungen unter dem Atlantikpakt aufzuklären.

Der Transportarbeiterverband erklärt, dass die belgische kommunistische Partei wieder einmal versucht, die Hafendarbeiter in ein politisches Abenteuer zu stürzen und fährt fort: "Die Hafendarbeiter fragen sich vielleicht, welches die Gründe sind, die hinter dieser Kampagne stecken. Die Antwort ist leicht zu geben. Die Russen träumen von Weltherrschaft und wollen alle Völker der Welt der kommunistischen Diktatur unterwerfen. Die Kommunisten Westeuropas bekämpfen daher den Atlantikpakt, dessen Ziel darin liegt, den Ländern Westeuropas im Falle eines Angriffes von aussen wirtschaftliche und militärische Hilfe zu leisten. Der Atlantikpakt steht also den russischen Weltherrschaftsplänen im Wege. Der Belgische Transportarbeiterverband fordert aus diesen Gründen alle Hafendarbeiter auf, Waffenlieferungen aufgrund des Atlantikpakt zu löschen und damit Frieden, Demokratie und die Unabhängigkeit Westeuropas zu verteidigen."

ITALIEN

"Schlacht um die Häfen."

(ITF) Die antikommunistische Bewegung unter den italienischen Hafendararbeitern gewinnt an Stärke. Wie

wir bereits in unserem Pressebericht Nr. 5 vom 6. März berichteten, veranstalteten die Genossenschaften der Hafendarbeiter Neapels eine Versammlung zur Besprechung einer von der kommunistischen Hafendarbeitergewerkschaft unterbreiteten Entschliessung, welche die Hafendarbeiter aufforderte, das Löschen von Waffenlieferungen unter dem Atlantikpakt zu verweigern. Der kommunistische Sekretär wurde aufgefordert, die Versammlung zu verlassen, worauf diese eine Entschliessung annahm, welche die Hafenbehörden ersucht, mit Waffen beladene Schiffe zur Abfertigung anzunehmen, und sie des Beistandes der Hafendarbeiter bei der Durchführung der Arbeiten versichert. Eine ähnliche Bewegung nahm unter den Hafendarbeitern in Bari, Taranto, Brindisi, Molfetta und Gallipoli ihren Anfang.

Die Bewegung hat sich nun auch auf die Häfen von Palermo, Milazzo und Manfredonia ausgebreitet, wo Abstimmungen durchgeführt und von hunderten von Hafendarbeitern unterzeichnete Erklärungen zugunsten der Bearbeitung von Waffenladungen an die Behörden eingereicht worden sind.

Das gemeinsame Aktionskomitee der Seeleute und Hafendarbeiter richtet seine Anstrengungen nunmehr auf Norditalien und insbesondere auf das kommunistische Bollwerk Genua. Berichte lassen erkennen, dass die Mehrheit der Hafendarbeiter in Livorno und Venedig dieselbe Haltung einnimmt wie ihre Kollegen in Süditalien.

Eine Abordnung des Aktionskomitees hat beim Schifffahrtsminister vorgesprochen und ihn davon in Kenntnis gesetzt, dass es die Befragung aller Hafendarbeiter mittels geheimer Abstimmung über ihre Haltung in bezug auf das Löschen von Waffenlieferungen unter dem Atlantikpakt in die Wege geleitet hat. Der Minister erklärte im Parlament, er sei überzeugt, dass sich das Löschen der Kriegsmateriallieferungen ohne den Einsatz von Truppen durchführen lasse. In einigen Fällen dürfte es sich allerdings als nötig erweisen, Polizei zum Schutze der bei den Löscharbeiten verwendeten Hafendarbeiter und zur Verhinderung kommunistischer Sabotage an den Lieferungen einzusetzen.

## EISENBAHNER

### GRIECHENLAND

Eisenbahner und ihre Führer mit Kriegsgericht bedroht.

(ITF) Am 21. Dezember 1949 ordnete der Griechische Eisenbahnerverband einen landesumfassenden, vierundzwanzigstündigen Eisenbahner-Streik

an zum Protest gegen eine Verkürzung der üblicherweise an die Eisenbahner bezahlten Gratifikation zum Jahresende um 30%, sowie gegen die Weigerung der griechischen Regierung, Verhandlungen zu eröffnen über die Forderungen der Gewerkschaft auf eine Lohnerhöhung, die Verbesserung der Sozialversicherungsmassnahmen und die Anwendung des achtstündigen Arbeitstages auf alle Eisenbahner.

Die Streikparole wurde bis zum letzten Mann befolgt. Der Stillstand der griechischen Eisenbahnen war total.

Im Laufe des Tages wurde von den Militärgouverneuren Athens und Salonikis zum Kriegsrecht gegriffen. Führende Funktionäre und einige der Streikenden wurden verhaftet. Nach energischen Protesten des Eisenbahnerverbandes und des griechischen Gewerkschaftsbundes wurden die Verhafteten allerdings wieder freigelassen.

Trotz dieser Wendung der Ereignisse drohen die Militärbehörden, die Streikenden und ihre Führer vor Kriegsgericht zu stellen. Sie behaupten, die Eisenbahner unterstehen dem Erlass über Zwangsmobilisierung.

Die I.T.F. hält ein wachsames Auge auf die Vorgänge. Sollte die Drohung ausgeführt werden, so wird sie der griechischen Regierung zum Bewusstsein bringen, dass es mit der demokratischen Lebensweise unvereinbar ist, Kriegsgerichten zu erlauben, die Gewerkschaftsfreiheit mit Füßen zu treten.

### INDIEN

Besserstellung der Eisenbahner.

(ITF) Nach den Angaben in einer Schrift des indischen Ministeriums für Eisenbahnverkehr hat sich eine

bedeutende Besserstellung der indischen Eisenbahner vollzogen. Löhne und Zulagen sind erhöht, Arbeitsverhältnisse und Wohlfahrtseinrichtungen verbessert worden.

Das letztes Jahr vom Minister für Verkehr und Eisenbahnen abgegebene Versprechen "die Arbeiterschaft gerecht und freigebig zu behandeln" hat seine Erfüllung gefunden. Die Empfehlungen der zentralen Lohnkommission, die 1946 von der Regierung zur Untersuchung der Arbeitsbe-

bedingungen des Personals der Zentralregierung eingesetzt worden war, sind von der Regierung angenommen worden. Ungelernte Arbeiter und Arbeiter in derselben Lohngruppe, insgesamt nahezu 500 000 Mann, werden nun nach einheitlichen Normen entlohnt. Die Löhne der Lokomotivführer und -heizer sind ebenfalls vereinheitlicht worden, eine Maßnahme, die jährliche Mehrkosten von 1,5 Millionen £ verursacht.

Neben Teuerungszulagen und Preisermässigungen beim Kauf von Brotgetreide in besonderen, von den Eisenbahnen mit Unterstützung der Regierung betriebenen Läden, erhalten die Eisenbahner in 11 Städten einen Ergänzungsbetrag zur Teuerungszulage und in 58 Städten einen Wohnungsgeldzuschuss.

Den Eisenbahnern sämtlicher Dienstgrade wird nun derselbe Jahresurlaub gewährt.

Neue Vorschriften inbezug auf Arbeitszeit, Wochenruhe und Jahresurlaub machen jährliche Mehrausgaben in Höhe von £ 10 725 000 erforderlich.

Werkstättenarbeiter werden nicht mehr im Taglohn beschäftigt.

Verbesserungen sind auch erzielt worden auf dem Gebiete der Verbrauchsgenossenschaften, der Schulbildung der Eisenbahnerkinder, des Wohnungsbaus und des Gesundheitsdienstes.

Dem Bericht der indischen Eisenbahnverwaltung für das Betriebsjahr 1948/49 entnehmen wir:

Die Gesamtzahl des bei den Indischen Staatsbahnen beschäftigten Personals (ausschliesslich des bei Neubauten verwendeten, jedoch einschliesslich des unständigen Personals) stieg zwischen dem 31. März 1948 und 31. März 1949 von 900 497 auf 912 724 Köpfe. Die Gesamtlohnsomme einschliesslich der verschiedenen Zulagen belief sich bei den Eisenbahnen I. Klasse im Betriebsjahr 1948/49 auf £ 61 875 000 gegenüber £ 49 875 000 in 1947/48. Die Erhöhung ist zur Hauptsache auf die Besserstellung der Eisenbahner zurückzuführen. Auslagen für die Verbilligung von Brotgetreide stiegen von £ 20 250 000 auf £ 21 600 000. Zu Ende des Betriebsjahres 1948/49 belief sich die Zahl der von den indischen Staatsbahnen betriebenen Getreide-Ausgabestellen auf 589, die Zahl der Bezüger auf rund 613 000. Für Getreideverbilligung wurde 1948/49 pro Bezüger monatlich £ 1.16.5 aufgewendet.

Im Betriebsjahr 1948/49 gingen lediglich 0,2 % der Arbeitstage durch Arbeitsniederlegungen verloren. Dies ist der Bildung eines Verhandlungsorgans zur Beilegung von Streitigkeiten zuzuschreiben, in welchem Eisenbahnverwaltung und Eisenbahnergewerkschaften in gleicher Stärke vertreten sind.

## UNGARN

### Kommunistische Entlohnungsmethoden.

(ITF) Ein neuer Regierungserlass über die Besoldung der Eisenbahn- und Postangestellten wurde

im ungarischen Staatsanzeiger veröffentlicht.

Der neue Erlass ist ein Anschauungsbeispiel dafür, wie kommunistische Auffassungen über Arbeitsentlohnung in der Praxis angewendet werden.

Die Grundlage des neuen Systems ist dreifach: Dienstalter, Befähigung und geleistete Arbeit. Der Grundlohn von 30% stützt sich auf Dienstalter und Befähigung, die übrigen 70% werden nach Arbeitsart und-leistung bestimmt.

Für das neue System wird in Anspruch genommen, dass es sich für die Mehrzahl der Arbeiter und insbesondere für die Arbeiter der niedrigeren Lohnklassen vorteilhaft auswirke.

Das neue System wird als ein Segen für die Mehrheit der Arbeiter und insbesondere für die niedrigen Lohnklassen gepriesen. Vorsichtigerweise wird jedoch hinzugefügt, dass in Fällen, in denen der neue Lohn schlechter ist als der alte, der Verlust durch eine persönliche Zulage ausgeglichen werden soll. Es wird erklärt, dass die Eisenbahnarbeiter nun mit den Arbeitern in anderen Wirtschaftszweigen auf gleichem Fusse stehen.

Die I.T.F. ist ebenso sehr gegen diese kommunistische Ausbeutung der Arbeiter eingestellt wie gegen ähnliche kapitalistische Machenschaften.

## USA

40-Stundenwoche in  
weiteren Zweigen des  
Fahrdienstes gefordert.

(ITF) Die beiden amerikanischen Verbände der Zugführer und des Zugpersonals hatten am 15. März 1949 folgende Forderungen gestellt:

stellt:

1. Verkürzung der 48-Stundenwoche im Bahnhofdienst auf 40 Stunden ohne Herabsetzung der Löhne;
2. Einführung von abgestuften Löhnen je nach Grösse der Lokomotive im Zugdienst, ein System, das im Lokomotivdienst schon vor einigen Jahren eingeführt wurde.
3. Ein Tagegeld von mindestens \$ 5.-- bei auswärtigen Übernachtungen.
4. Eine tägliche Arbeitsleistung von 100 Meilen als Berechnungsgrundlage im Reisezugdienst auf Hauptlinien anstelle einer solchen von 150 Meilen. Das Zugpersonal würde damit dem Lokomotivpersonal gleichgestellt.

Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften begannen am 22. September und wurden nach 13 Wochen ergebnislos abgebrochen.

Alsdann befragten die beiden Gewerkschaften ihre Mitglieder auf dem Abstimmungswege über die Auslösung eines Streiks. 95,5% der Mitglieder stimmten dafür.

Der 27. Februar 1950 wurde als Datum des Streikbeginns festgesetzt. Der Präsident der Vereinigten Staaten ernannte jedoch einen Untersuchungsausschuss, womit gemäss den Bestimmungen des Eisenbahnarbeitsgesetzes der Streik verschoben ist bis mindestens 30 Tage nach der Berichterstattung des Ausschusses an den Präsidenten.

## STRASSENTTRANSPORTARBEITER

### FRANKREICH

Streik der Pariser  
Transportarbeiter.

(ITF) Nach dem Zusammenbruch der Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium traten in der Morgen-

frühe des 6. März mehr als 30000 Angestellte der Autobusbetriebe und Untergrundbahn in den Ausstand. Ihre Forderungen lauteten auf höhere Löhne, bessere Pensionen und eine monatliche Prämie.

Der Streik wurde von den drei Gewerkschaften (Kommunisten, Force Ouvrière und Katholiken) gemeinsam begonnen.

Er bewirkte eine fast vollständige Lahmlegung der Transportbetriebe. Die katholische Gewerkschaft und die Force Ouvrière nahmen am 9. März das Angebot einer fünfprozentigen Lohnerhöhung an und kehrten an die Arbeit zurück, gefolgt am 10. März von der kommunistischen Gewerkschaft.

Kräfteverhältnis der Beamten- und Angestellten-gewerkschaften der Pariser Verkehrsbetriebe.

(ITF) Am 14. und 30. Januar fanden die Wahlen der Beförderungskommissionen der Angestellten und Aufsichtsbeamten der Pariser städtischen Verkehrsbetriebe statt.

Es ergab sich folgende Stimmenverteilung:

Force Ouvrière	1 689	Stimmen
Kommunisten	1 187	"
Katholiken	363	"
Unabhängige Gewerkschaften	89	"
Enthaltungen	1 617	"

Bei einer Anzahl Sitzen musste ein zweiter Wahlgang durchgeführt werden. Das Ergebnis war:

Force Ouvrière	205	Stimmen
Kommunistisch-katholische Gemeinschaftslisten	286	"
Unabhängige	57	"

Mehr als 600 Stimmberechtigte enthielten sich der Stimmabgabe.

Die Sitze in den zahlreichen Beförderungskommissionen verteilen sich wie folgt:

Force Ouvrière	249	Stimmen
Übrige (einschl. etwa 140 kommunistische Sitze)	200	"

Die Kommunisten sind sehr disziplinierte Wähler. Ihre Stimmenzahl stellt daher ihre maximale Stärke dar, d.h. weniger als ein Viertel des Personals. Es ist ein ausgeprägter Rückgang des kommunistischen Einflusses festzustellen. Die freien Gewerkschaften (Force Ouvrière) sind jedoch enttäuscht durch die Gleichgültigkeit des Drittels der Wähler, der an der Wahl nicht teilgenommen und damit mitgeholfen hat, die Vertretung der Kommunisten in den Kommissionen zu erhöhen.

#### GROSSBRITANNIEN

Krankenunterstützungen für Londoner Verkehrsarbeiter abgelehnt.

(ITF) Eine Forderung der Londoner Autobusleute und Strassenbahner auf Einführung von Krankenunterstützungen (anstelle ihrer früheren Forderung auf eine Erhöhung des Wochenlohnes um 10 Shilling) ist

heren Forderung auf eine Erhöhung des Wochenlohnes um 10 Shilling) ist

von der Londoner Verkehrsverwaltung abgelehnt worden. Der Britische Transportarbeiterverband hat nun zu entscheiden, ob er die Förderung unterstützen will.

Die Vorschläge der Londoner Verkehrsarbeiter lauten auf volle Lohnzahlung während der ersten dreizehn Wochen der Krankheit und Zahlung des halben Lohnes während der nächsten dreizehn Wochen. Gegenwärtig wenden die Erkrankten sich an die staatliche Versicherung für das übliche Krankengeld von 26 Shilling pro Woche.

### HAFENARBEITER

#### DEUTSCHLAND

##### Lohnerhöhungen

(ITF) Nach der Kündigung des Lohntarifes für die Seehäfen durch die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein I.T.F.-Mitglied) haben die Regierungsvertreter der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein folgenden Schlichtungsvorschlag gemacht:

1. Der Grundlohn für die erste Schicht ist auf 10,25 DM festzusetzen.
2. Soweit Stundenlöhne gezahlt werden, betragen diese einen Achtel des Schichtlohnes.
3. Die bisherigen Zuschläge zum Schichtlohn bleiben unverändert. Auch die jetzt bestehenden Akkordsätze bleiben unverändert.
4. Die vorstehende Lohnregelung gilt ab 1. März 1950. Sie kann erstmalig zum 30. September 1950 mit einmonatiger Frist gekündigt werden.
5. Die Parteien haben sich bis zum 28. Februar über die Annahme des Vorschlages zu erklären.

Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat diesem Schlichtungsvorschlag zugestimmt, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass er den Lohn der deutschen Hafendarbeiter nicht in dem Masse erhöht, wie dies in Anbetracht des augenblicklichen Preisniveaus geschehen müsste.

### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

Ein weiterer "schwimmender Sarg" unter der Flagge Panamas.

(ITF) Am 15. Februar 1950 lief die "Filadelfos", ein griechisches Schiff unter panamischer Flagge, mit einer

Weizenladung aus Rumänien in den Hafen von Amsterdam ein.

Am folgenden Tage besuchten Vertreter der Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (holländischer Verband der Kapitäne und



Schiffsoffiziere) und der Unie van Zeelieden (holländischer Seeleuterverband), die beide der I.T.F. angeschlossen sind, dem Schiff einen Besuch ab, um eine Besichtigung vorzunehmen.

Die Besichtigung bestätigte die schlimmsten Befürchtungen. Die Gewerkschaftsvertreter befanden sich vor einem weiteren Beispiel der schrecklichen Zustände, die auf einigen Schiffen unter panamischer Flagge herrschen.

Das Fahrzeug von 7550 BRT war ursprünglich deutsch und wurde in Hamburg im Jahre 1914 gebaut. Es wechselte häufig die Flagge und landete schliesslich unter der panamischen.

Es scheint, dass die Offiziere der "Filadelfos", sämtlich Griechen und miteinander verwandt, zum Betrieb des Fahrzeuges eine Gesellschaft gegründet haben. Einer unter ihnen übernahm die Leitung und wurde den Gewerkschaftsvertretern als Besitzer des Schiffes vorgestellt.

Der Rest der Besatzung ist verschiedenster Staatszugehörigkeit: britischer, arabischer, ägyptischer und maltesischer. Zwei Deutsche wurden in Bombay unter falschen Namen angeheuert.

Die Deutschen, denen bei der Anstellung eine Monatsheuer von £ 10 versprochen wurde, erklärten, die Heuerzahlungen erfolgten sehr unregelmässig und seien von den Frachteinnahmen abhängig.

Die Quartierräume waren unbeschreiblich schmutzig und in erbärmlichem Zustande. Die Kojen enthielten nichts als Lumpen und waren durchwegs beschädigt. Die Heizungseinrichtungen waren durchaus ungenügend.

Lüftung war unmöglich; die Bullaugenfenster waren zerbrochen und blieben deshalb ständig zugeschraubt, was jedoch nicht vor dem Eindringen des Seewassers schützte.

Das Lebensrettungsgerät war in einem schrecklichen Zustand. Die Rettungsboote enthielten weder Proviant noch Trinkwasser. Auch waren sie nicht bedeckt. Eine oberflächliche Prüfung der Davits ergab den Eindruck, dass diese nicht funktionierten.

Am 17. Februar wurde dem Schiff ein weiterer Besuch abgestattet, diesmal in der Gesellschaft des panamischen Konsuls. Dieser bekräftigte die Behauptung des Besitzers, dass für das Schiff neun Monate früher in Frankreich von Lloyds ein Zeugnis ausgestellt worden war, und ging sogar so weit zu behaupten, dass er das Dokument mit eigenen Augen gesehen habe. Der Besitzer konnte es jedoch nicht vorweisen und erklärte dies damit, dass es bei Lloyds Agentur in Antwerpen hinterlegt worden sei. Spätere Nachfragen erwiesen diese Behauptung als unwahr.

Später wurde das Schiffahrts-Inspektorat in Amsterdam dazu bewegt, eine Besichtigung des Schiffes vorzunehmen, um festzustellen, ob es den internationalen Sicherheitsvorschriften genügt. Aufgrund dieser Besichtigung wurde das Schiff im Hafen zurückgehalten bis Reparaturen am Lebensrettungsgerät und an den Luken vorgenommen worden waren.

## NORWEGEN

Ratifizierung des internationalen Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens zur See bevorstehend.

(ITF) Dem norwegischen Parlament ist aufgrund von Empfehlungen der Seeleute- und Reederorganisationen ein

Antrag auf Ratifizierung des internationalen Übereinkommens über die

Sicherheit des Lebens zur See, 1948, unterbreitet worden.

Die norwegische Reedervereinigung führte in ihrer Erklärung aus, dass sie gegen die Ratifizierung des Übereinkommens durch Norwegen nichts einzuwenden habe. Wo jedoch norwegische Vorschriften strenger seien als die des Übereinkommens, sollten sie diesen angepasst werden. Die Vereinigung der norwegischen Kapitäne gab dem Wunsche Ausdruck, die norwegischen Vorschriften möchten den Vorschlag der norwegischen Delegation an der Konferenz, die das Übereinkommen annahm, auf Ausstattung der Tanker mit stählernen Rettungsbooten berücksichtigen.

Das Industrieministerium erklärte zu diesen Äußerungen, dass es sich der Verwässerung der norwegischen Vorschriften, die besser sind als die des Übereinkommens, widersetzt. Ausgenommen ist lediglich die Beförderung von Getreide. Die bestehenden Vorschriften, die aus dem Jahre 1903 stammen, sind auf moderne Dampfer und Motorschiffe angewendet unnötig streng. Es besteht die Absicht, sie dem Übereinkommen anzupassen. Was das Mitführen von stählernen Rettungsbooten auf Tankern anbelangt, so weist das Ministerium darauf hin, dass eine Zusatzbestimmung vom 7. Juni 1946 vorschreibt, dass Rettungsboote, die nach diesem Zeitpunkt auf Tankern angebracht werden, aus Stahl gebaut sein müssen.

## USA

### Ende des Konflikts bei den Schleppern des Newyorker Hafens.

(ITF) Der einige Monate alte Konflikt in den Schlepperbetrieben des Newyorker Hafens (siehe Pressebericht Nr. 5 vom

6. März) ist nun durch den Abschluss eines Vertrages mit einjähriger Laufzeit, die auf den 31. Januar in Kraft trat, beigelegt worden.

Die Forderung der Gewerkschaft der Schlepperbesetzungen auf Einführung einer aus Mitteln der Arbeitgeber bestrittenen Pensionskasse war von Erfolg gekrönt. Die Beitragsleistung der Arbeitgeber beträgt \$ 2 je Arbeiter und Woche. Die Kasse wird von einem Treuhänderausschuss verwaltet, dem drei Gewerkschaftsleute und drei von den Betrieben ernannte Vertreter angehören.

In der Frage der Dienstalteransprüche und Bemannungs Vorschriften kam es zu einem Kompromiss. Während der frühere Kollektivvertrag Dienstalteransprüche überhaupt nicht erwähnt, enthält der neue Vertrag die Bestimmung, dass bei vorübergehenden Entlassungen und Wiedereinstellungen die Dauer des Dienstverhältnisses "in Betracht gezogen" wird.

Was die Besatzung anbelangt, so forderte die Gewerkschaft Vorschriften, welche die Verwendung von mehr Personal nötig gemacht hätten. Der neue Vertrag sieht jedoch lediglich vor, dass bei Inbetriebnahme neuer Bootstypen die Besatzungsfrage auf dem Schlichtungswege gelöst wird.

Der Grundlohn wurde nicht verändert, obwohl die Gewerkschaft eine Erhöhung um 20% gefordert hatte.

## SEEFISCHER

### NIEDERLANDE

#### Was geschieht mit der Ijmuiden-Trawlerflotte?

(ITF) Nach der Kündigung der Kollektivverträge der Trawlerbesatzungen und der Fischent-

lader durch die Reeder der Ijmuiden-Trawlerflotte sind dem Niederländischen Transportarbeiterverband weiter keine Vorschläge über die

Abänderung dieser Verträge unterbreitet worden. Am 1. Februar 1950 entschlossen sich die Reeder, die Trawlerflotte aufzulegen, und begründeten diese Massnahme damit, dass sich ihr Betrieb nicht länger lohne.

Zwar ist das Auflegen der Ijmuiden-Trawlerflotte nicht auf einen Streit über Arbeitsbedingungen und Heuern zurückzuführen, doch haben die Reeder gegen Ende des letzten Jahres Vorschläge unterbreitet, die auf eine Verschlechterung hinausliefen. Die Gewerkschaft beantwortete diese Vorschläge mit der Forderung nach Eröffnung einer Untersuchung durch Regierungsfachleute im Hinblick auf eine allfällige Unterstützung der Trawlerfischerei durch den Staat.

Als die Reeder sich diesem Vorschlag widersetzten, erklärte sich die Gewerkschaft bereit, auf der Grundlage des früheren Kollektivvertrages Verhandlungen aufzunehmen; auch wurde der Rückzug der Reedervorschläge verlangt.

Über die weitere Entwicklung ist noch nichts bekannt.

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### INTERNATIONAL

Tagung des Arbeitsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission zum Strassenverkehrsübereinkommen.

(ITF) Der Arbeitsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission, der sich mit dem internationalen Strassenverkehrsübereinkommen befasst, tagte in Genf vom 13. bis

16. Februar. Vertreten waren die Regierungen folgender Länder: Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei und Vereinigte Staaten. Die Internationale Handelskammer, der Internationale Automobilklub und die Internationale Strassenverkehrsunion nahmen ebenfalls an den Besprechungen teil.

Die Delegierten waren der Auffassung, das Internationale Strassenverkehrsübereinkommen, das von den meisten ihrer Länder ratifiziert worden ist, lasse sich durch regionale Vereinbarungen ergänzen. Solche regionalen Abkommen würden eine grössere Einheitlichkeit der Strassenzeichen und -signale, Verkehrsvorschriften und Höchstabmessungen und -gewichte der auf "ausgewählten" europäischen Strassen zugelassenen Fahrzeuge gestatten. Die entsprechenden Vorarbeiten sind eingeleitet worden.

Das internationale Strassenverkehrsübereinkommen, das an der Weltstrassenverkehrskonferenz im August 1949 in Genf ausgearbeitet worden ist, ist bisher von den folgenden europäischen Regierungen ratifiziert worden: Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, (mit Vorbehalten), Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz und Tschechoslowakei.

Das Protokoll über Strassenzeichen und -signale, ein Anhang zum Übereinkommen, ist von folgenden Staaten ratifiziert worden: Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen (unter Vorbehalten), Österreich (unter Vorbehalten), Schweden (unter Vorbehalten), Schweiz und Tschechoslowakei.

BEILAGE ZUM PRESSEBERICHT Nr.6

vom 20. März 1950

STELLUNG UND AUFGABEN DER SOZIALAUSSCHÜSSE

DEUTSCHEN SCHIFFEN

Auf den deutschen Schiffen nimmt der Sozialausschuss dieselbe Stellung ein wie der Betriebsrat in der Fabrik oder bei der Eisenbahn. Er ist das Organ, das die Besatzung dem Kapitän und der Reederei gegenüber vertritt. Sein Aufgabenbereich erstreckt sich auf sämtliche Gebiete des Bordbetriebes, soweit es sich um soziale Fragen wie Unterbringung, Verpflegung, Arbeitsfrieden usw. handelt.

Zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Fachgruppe Seeschifffahrt, und dem Verband Deutscher Reeder besteht eine Vereinbarung über die Bildung von Sozialausschüssen an Bord deutscher Schiffe. Diese Vereinbarung stellt ausdrücklich fest, dass den Mitgliedern des Sozialausschusses aus ihrer Tätigkeit weder Vor- noch Nachteile erwachsen dürfen.

Die Bestellung des Sozialausschusses geschieht in geheimer Wahl. Bei Besatzungsstärke bis zu 12 Mann besteht er aus einem Vertreter, bei mehr als 12 Mann aus einem Schiffsoffizier und einem Vertreter der Mannschaft. Über die stattgefundene Wahl ist im Protokollbuch eine Eintragung vorzunehmen. Die Amtsdauer beträgt ein Jahr. Neuwahlen finden bei vollständigem Besatzungswechsel statt, Ergänzungswahlen nach Bedarf.

Über sämtliche Verhandlungen des Sozialausschusses wird selbstverständlich Protokoll geführt.

Mit der Reederei wird erst dann verhandelt, wenn sich mit dem Kapitän keine Einigung erzielen lässt. Kommt auch mit der Reederei keine Einigung zustande, so sind die vertragsschließenden Parteien zur endgültigen Entscheidung anzurufen.

In deutschen Häfen kann der Sozialausschuss einen Vertreter der Gewerkschaft beiziehen.

Die Vereinbarung über die Bildung von Sozialausschüssen steht seit dem 1. Juli 1948 in Kraft.