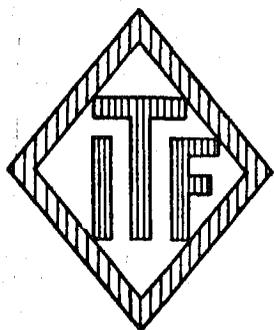


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 7

3. April 1950

I.T.F.

I.B.S. und I.B.F.G.

(ITF) Am 17. März fand in Brüssel eine gemeinsame Tagung des Koordinationskomitees der I.B.S.

(Internationale Berufssekretariate) und des Kleineren Ausschusses des I.B.F.G. (Internationaler Bund Freier Gewerkschaften) statt, an der Verfahren zu einer engen Zusammenarbeit zwischen den IBS und dem IBFG erörtert wurden, die diesen erlauben werden, als einzige freie Gewerkschaftsbewegung aufzutreten.

Das Koordinationskomitee der IBS erhält eine Vertretung in den leitenden und ausführenden Organen des IBFG, dieser eine solche im Koordinationskomitee der IBS. Die Zahl der Vertreter in den einzelnen Organen ist noch zu bestimmen.

Alle Berufssekretariate werden auf dem Kongress des IBFG in beratender Eigenschaft vertreten sein; der IBFG wird an den Kongressen der IBS teilnehmen. Die Frage des Umfangs der Delegationen ist noch nicht besprochen worden.

Der IBFG wird mit einzelnen IBS dann gemeinsam vorgehen, wenn es sich um Probleme handelt, die nur das einzelne IBS betreffen.

Ein ständiger, gemeinsamer Beratungsausschuss wird gebildet. Sein Zweck ist die Besprechung von Fragen der internationalen Gewerkschaftspolitik. Die Zusammensetzung des Ausschusses und sein Arbeitsauftrag werden später festgelegt.

Diese Vorschläge werden an einer Vollkonferenz der IBS zur Besprechung gelangen, die am 28. und 29. April 1950 in Amsterdam stattfinden wird.

Rheinschiffahrts-
manifest.

lande und der Schweiz haben sich erneut in einem Manifest an die Arbeiter der Rheinschiffahrt gewandt.

Das Manifest unterstreicht die Notwendigkeit, die Arbeitsverhältnisse auf den Schiffen der fünf Uferstaaten aneinander anzugleichen. Es weist darauf hin, dass schlechte Verhältnisse in einem Teile der Rheinschiffahrt die Errungenschaften der übrigen Arbeiter gefährden.

Unmittelbares Ziel ist die Verwirklichung des im Jahre 1946 von der I.T.F. aufgestellten Mindestprogramms für die Rheinschiffahrt. Zur Erreichung der angestrebten Ziele ist die organisatorische Erfassung aller Arbeiter der Rheinschiffahrt notwendig. Das Manifest fordert daher alle Gewerkschaftsmitglieder auf dem Rhein auf, bei der Gewinnung der noch Unorganisierten für die gewerkschaftlichen Ideale und Ziele mitzuwirken.

ITALIEN

Verschmelzung der freien
Hafenarbeiterverbände.

(ITF) Am 26. Februar 1950 haben zwei italienische Hafenarbeiterverbände auf einer Konferenz in Neapel beschlossen, sich zu einer einzigen Organisation zusammenzuschliessen. Die beiden Verbände gehörten zum Italienischen Gewerkschaftsbund (F.I.L.) und zum Freien Italienischen Allgemeinen Gewerkschaftsbund (L.C.G.I.L.), deren Verschmelzung Anfang Februar vollzogen wurde. Der neue Hafenarbeiterverband trägt den Namen Landesverband der Hafenarbeiter. Die Verschmelzung ist die Frucht der Arbeit des gemeinsamen Aktionskomitees der Hafenarbeiter und Seeleute, das vor etwa einem Jahr eingesetzt wurde.

In einer Entschliessung erklärt die Konferenz, der Zweck der neuen Organisation liege darin, alle der kommunistischen Disziplin nicht unterworfenen Hafenarbeiter zu organisieren und ihre rechtmässigen Interessen unter angemessener Rücksichtnahme auf die Interessen des Landes wahrzunehmen. In einer weiteren Entschliessung brachten die Delegierten die Entschlossenheit der freien Hafenarbeiter zum Ausdruck, den Interessen der Nation zu dienen und für Verteidigung und wirtschaftlichen Wiederaufbau des Landes bestimmte, unter Atlantikpakt und Marshallplan gelieferte Güter zu löschen.

Schliesslich beschloss die Konferenz den Beitritt der neuen Organisation zur I.T.F.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE.

Der I.B.F.G. unterstützt
die I.T.F.

(ITF) Der Kleinere Ausschuss des IBFG hat sich mit den Maßnahmen befasst, welche die ITF getroffen hat, um der Störung der Schifffahrt und insbesondere der Kriegsmaterialtransporte unter dem Atlantikpakt durch die Kommunisten entgegenzuwirken. Der IBFG unterstützt die Haltung der ITF in dieser Angelegenheit und billigt die Bildung von lokalen, nationalen und internationalen

Aktionskomitees zur Beobachtung und Bekämpfung kommunistischer Umtriebe. Der IBFG beabsichtigt, sich an der Aktion zu beteiligen. Vertreter des IBFG und der ITF werden in naher Zukunft zusammentreten, um Mittel und Wege zur Intensivierung der Aktion der ITF zu erwägen.

NIEDERLANDE

Blosstellung der Kommunisten.

(ITF) R. Laan, der Präsident des Niederländischen Transportarbeiterverbandes er-

klärte in einer Rundfunkansprache am 8. März:

" In letzter Zeit haben die Kommunisten versucht, die traditionelle Friedensliebe des holländischen Volkes für ihre Zwecke auszubeuten. Die Waffenhilfe der USA scheint ihnen vom Himmel gesandt. Da sie sich wohl bewusst sind, dass sie von politischen Vorstössen nichts gewinnen können, haben sie sich auf die Gewerkschaften konzentriert. Aber auch hier ist es ihnen nicht gelungen, Moskaus Instruktionen auszuführen und eine Verschmelzung des kommunistischen EVC und des NVV (Niederländischer Gewerkschaftsbund) herbeizuführen. Nachdem sie Tausende von angeekelten Mitgliedern einschliesslich ihrer Seeleutegewerkschaft verloren haben, machen sie nun eine letzte Anstrengung den EVC zu beleben, indem sie die Arbeiter irreführen und ihre Machenschaften unter dem Deckmantel der sogenannten "Friedenskomitees" verbergen, um Echtheit vorzutäuschen. Als Präsident des Transportarbeiterverbandes kann ich mit Bestimmtheit erklären, dass weder die Amsterdamer noch die Rotterdamer Hafendarbeiter das Löschen von Waffenladungen verweigert haben. Sie werden sich nicht von unverantwortlicher kommunistischer Propaganda zum Narren halten lassen, denn sie vermögen die Bedeutung des Atlantikpakt für die Bewahrung der Zivilisation, der Freiheit und des Friedens zu würdigen."

USA

Die Seeleutegewerkschaften schliessen sich dem Kampfe an.

(ITF) Am 20. März wurde auf einer Konferenz der amerikanischen Seeleutegewerkschaften (Seafarers'

International Union; National Maritime Union; National Organization of Masters, Mates and Pilots; National Marine Engineers' Beneficial Association; Marine Firemen's Association; American Radio Association; Radio Officers' Union) in Washington folgende Entschliessung angenommen:

"Wir, die Vertreter der 170 000 in AFL-, CIO- und unabhängigen Verbänden organisierten Seeleute haben die Lage der arbeitenden Bevölkerung Westeuropas hinsichtlich des wirtschaftlichen Wiederaufbaus ihrer Länder und der Verteidigung ihrer freien, demokratischen Regierungsformen gründlich erörtert.

Wir wissen aus persönlicher Erfahrung, dass unter dem Befehl der Kominform stehende kommunistische Partei- und Gewerkschaftsagenten bestrebt sind, durch Schaffung von Chaos und unter Anwendung von Gewalt in diesen Ländern Störungen hervorzurufen, um die Wirksamkeit von Marshallplan und Atlantikpakt zu vermindern.

Wir, die Seeleutevertreter, erklären deshalb unsere volle Unterstützung der am Marshallplan und Atlantikpakt beteiligten Länder, denn wir sind überzeugt, dass nur mit Hilfe dieser

Instrumente das demokratische Westeuropa wieder aufgebaut und befähigt werden kann, Freiheit und Demokratie zu wahren, wie wir sie hier in unserem Lande verstehen und geniessen.

Wir werden uns bestreben, der freien europäischen Gewerkschaftsbewegung in ihrem Kampf gegen die kommunistische Diktatur jede mögliche Hilfe angedeihen zu lassen und die aufgrund von Marshallplan und Atlantikpakt nach ihren Ländern verschifften Güter zu befördern.

Wir werden uns an die American Federation of Labor, den Congress of Industrial Organization und durch deren Vermittlung an den Internationalen Bund freier Gewerkschaften wenden zum Zwecke der Abhaltung einer Konferenz aller amerikanischen Transportarbeitergewerkschaften und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zum frühesten geeigneten Zeitpunkt in den Vereinigten Staaten, um Maßnahmen zur Bekämpfung der zersetzenden und umstürzlerischen Umtriebe der Kommunisten im Transportwesen in Europa und anderswo auszuarbeiten."

EISENBAHNER

FRANKREICH

Lohnerhöhungen

(ITF) Regierung und Parlament beschlossen im Februar, die Lohnkontrolle aufzuheben. Dieser

Beschluss war längst überfällig, da die Preiskontrolle vollständig versagt hatte.

Das Ende der Lohnkontrolle gab das Signal zu Kollektivvertragsverhandlungen in allen Wirtschaftszweigen. Die Verwaltungsräte der verstaatlichten Betriebe dem Beispiel der privaten Industrie folgend, widersetzten sich den Lohnforderungen der Gewerkschaften und wurden in ihrer unnachgiebigen Haltung vom Premierminister unterstützt. Verhandlungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den freien Eisenbahnergewerkschaften führten zu keinem nennenswerten Ergebnis für die niedrigeren Lohngruppen und nur zu einer bescheidenen Lohnerhöhung für die übrigen. Aber auch diese Zugeständnisse wurden von der Regierung nicht gemacht.

Daraufhin wandten sich die freien Eisenbahnergewerkschaften direkt an den Premierminister und liessen ihn wissen, dass sie diese stiefmütterliche Behandlung nicht weiter dulden würden. Unter dem Eindruck der Streike in der Metallindustrie und in der Befürchtung eines Übergreifens der Bewegung auf die Eisenbahnen gab der Premierminister nach und befugte die Eisenbahnverwaltung, die Verhandlungen mit den Gewerkschaften wieder aufzunehmen. Alsdann wurde vereinbart, die Löhne ab 1. Januar 1950 zu erhöhen. Da die Besprechung und Festlegung der Lohnsätze für jeden einzelnen Dienstgrad mehrere Wochen in Anspruch nimmt, wurde die Auszahlung eines Vorschusses vereinbart. Dieser beläuft sich auf 750 frs. monatlich für die Eisenbahnarbeiter der untersten Lohnklassen bis 2230 frs. monatlich für das Aufsichtspersonal der höchsten Lohnklasse. Der Vorschuss der ersten drei Monate des Jahres 1950 wurde am 15. März ausbezahlt.

GRIECHENLAND

Neue Bedrohung der Gewerkschaftsfreiheit

(ITF) Am 21. Dezember 1949 löste der Griechische Eisenbahnerverband, der der I.T.F. angeschlossen ist, einen vierundzwanzig-

stündigen Streik aus in Protest gegen eine Kürzung der Jahresgratifikation um 30 v.H. und die Nichteinhaltung des internationalen Übereinkommens über den Achtsturentag auf den griechischen Eisenbahnen.

Zu jenem Zeitpunkt stand die "Notstands"-Gesetzgebung, die beim Ausbruch des Bürgerkrieges erlassen worden war, immer noch in Kraft. Die Militärbehörden benützten diese Sachlage, um unverzüglich ein Gerichtsverfahren gegen die Führer der Gewerkschaft einzuleiten. Dieser Schritt hätte konsequenterweise zur Aburteilung der Verhafteten durch ein Kriegsgericht geführt. Die energische Einsprache der Gewerkschaft gegen diese Unterdrückung der Gewerkschaftsfreiheit, wie sie in demokratischen Ländern üblich ist, bewirkte das Versprechen, dass die Klage fallen gelassen würde.

Trotz dieses Erfolges muss in naher Zukunft eine neue und viel schwerwiegendere Bedrohung der Gewerkschaftsfreiheit in Griechenland befürchtet werden. Der Arbeitsminister der neuen griechischen Regierung befürwortet die Unterstellung der Gewerkschaften unter den Staat gepaart mit Zwangsmitgliedschaft. Es geht das Gerücht, dass er nun im Begriffe ist, ein Gesetz auszuarbeiten, das seine Auffassungen in die Tat umsetzen wird; es heisst, er bemühe sich, die Unterstützung gewisser Gewerkschaftsfunktionäre zu erhalten, deren Stellung er "sicherer", und vermutlich einträglicher, zu gestalten verspricht.

Die griechische Regierung kann versichert sein, dass ihr diesbezügliches Verhalten scharf beobachtet wird. In der freien, internationalen Gewerkschaftsbewegung haben gleichgeschaltete Gewerkschaften keinen Platz. Auch sollte in der Gemeinschaft der demokratischen Nationen kein Raum sein für Regierungen, die den Faschismus unter einem anderen Namen neu beleben oder weiterpflegen.

STRASSENTRANSPORTARBEITER

FRANKREICH

Zusammenbruch eines kommunistischen Streiks in den Pariser Verkehrsbetrieben.

(ITF) Am 1. Februar hob die französische Regierung die Lohnkontrolle auf und stellte die Verhandlungsfreiheit zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften wieder

her. Zu jenem Zeitpunkt herrschte bei den Arbeitern der Pariser Verkehrsbetriebe Unzufriedenheit über die Nichterfüllung zweier grösserer Forderungen, darunter Lohnforderungen. Die erste Quelle der Unzufriedenheit war die Personalordnung, in denen Rechte und Pflichten der Arbeiter und Angestellten aller Betriebe festgelegt sind. Die Personalordnung war zwar 1948 auf dem Verhandlungswege zwischen den Gewerkschaften und dem Verwaltungsrat der städtischen Verkehrsbetriebe festgelegt worden, doch wurde sie nicht von der Regierung bestätigt. Ferner betraf die Klage des Personals das Abkommen über Ruhestandsrenten, von dem befürchtet wurde, dass es dasselbe Schicksal erleiden werde. In Übereinstimmung mit dem Gesetz, das das Pariser öffentliche Verkehrsunternehmen schuf, wurden die beiden Vereinbarungen dem Finanz- und dem Transportminister zur

Genehmigung vorgelegt. Diese Genehmigung war jedoch bis dahin nicht erteilt worden, und die Regierung hatte versucht, eine Revision der Vereinbarungen zu erreichen, die ihr zu grosszügig erschienen.

Bereits im Januar hatten die freie (Force Ouvrière), katholische, unabhängige und kommunistische Gewerkschaft der Pariser Verkehrsarbeiter ein gemeinsames Aktionskomitee gebildet, um ihre Lohnforderungen zu vertreten und die beiden bereits erwähnten Klagen vorzutragen. In der letzten Januarwoche löste dieses Komitee sogenannte "Überraschungstreiks" aus, um einigen Druck zugunsten der Forderungen auszuüben. Diese Streiks dauerten gewöhnlich eine bis zwei Stunden.

Das einzige Ergebnis dieser Aktion war jedoch eine unbefriedigende Aussprache mit dem Verkehrsminister, der sich zehn Tage Bedenkzeit erbat. Die Gewerkschaften, die ein ungünstiges Resultat voraussahen, führten eine Streikabstimmung durch. 80% der Arbeiter stimmten für die Durchführung eines Streiks, falls ihren Hauptforderungen nicht entsprochen würde. Den Zeitpunkt dieses Streiks zu bestimmen, blieb dem Aktionskomitee überlassen. Jedenfalls war zuerst das Ergebnis der Besprechungen abzuwarten.

Das Komitee trat am 1. März zusammen und beschloss, dem Minister mitzuteilen, dass am 4. März eine weitere Zusammenkunft stattfinden werde, um die Antwort zu besprechen, die man von ihm erwartete. Auch wurde beschlossen, am 5. März Betriebsversammlungen abzuhalten, um die Arbeiter von den Schritten des Komitees und ihren Ergebnissen in Kenntnis zu setzen. Eine weitere Unterredung mit dem Minister fand am 4. März statt. Ergebnisse wurden jedoch nicht erzielt. Ein Streik am 6. März schien unvermeidlich.

Am 5. März wurde den Gewerkschaften mitgeteilt, dass auf den 8. März eine Sitzung des Verwaltungsrates der Pariser Verkehrsbetriebe anberaumt worden war, um "Lohnerhöhungen" zu besprechen. Andere Punkte waren nicht vorgesehen. Gleichzeitig wurde die Versicherung abgegeben, dass es sich nicht um ein Täuschungsmanöver handle, sondern um ernsthafte Bemühungen, den Forderungen des Personals entgegenzukommen. Mit Ausnahme der Kommunisten beschlossen daraufhin die Gewerkschaften, den Streik zu verschieben und die Besprechungen wieder aufzunehmen. Eine Betriebsversammlung, die am Sonntag, den 5. März stattfand, wurde von den Kommunisten, die um jeden Preis einen Streik zustande bringen wollten, in eine wüste Brüllerei verwandelt. Die Arbeiter wurden nicht gebührend über die letzten Ereignisse unterrichtet.

Die Verwirrung, die am Montagmorgen herrschte, begünstigte zunächst die kommunistischen Pläne, die Pariser Verkehrsbetriebe zum Stillstand zu bringen. Die nicht-kommunistischen Gewerkschaften griffen jedoch ein und appellierten an die Arbeiter, an der Arbeit zu verbleiben oder aber, falls sie in den Ausstand getreten waren, zur Arbeit zurückzukehren. Dem Appell war bereits am selben Tage voller Erfolg beschieden, und am Dienstagmorgen erschienen die Arbeiter mehrheitlich wiederum zur Arbeit.

Die nichtkommunistischen Gewerkschaften, angeführt von der freien (Force Ouvrière) Gewerkschaft führten am 7. und 8. März Verhandlungen mit den Ministern für Verkehr und Transport und dem Verwaltungsrat. Es gelang ihnen, die Genehmigung der Personalvorschriften wie auch der Pensionsordnung in ihrer unveränderten Fassung zu erzielen, und überdies eine beachtliche Lohnerhöhung von 1100 bis 3000 Francs im Monat, mit Wirkung ab 1. Januar 1950.

Dieser Erfolg bewirkte den vollständigen Zusammenbruch des kommunistischen Streiks am 9. März. Das kommunistische Streikkomitee gab sich jedoch erst am 11. März geschlagen, als es sich gezwungen sah, einen Streik abzublasen, der nie mehr als ein Teilstreik war und bereits zwei Tage vorher praktisch aufgehört hatte.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhung für die Arbeiter der Elbe-Tankerflotte.

(ITF) Kurz vor Jahresabschluss ist der Lohnvertrag zwischen den an der Elbe und Ne-

benflüssen ansässigen, der Elbe-Tankreeder-Vereinigung (britischen Zone) angeschlossenen Reeder einerseits und der I.T.F.-Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Fachgruppe Binnenschifffahrt, andererseits unter Erhöhung der Löhne und Gehälter um 5% ab 1. Januar 1950 erneuert worden.

Die neuen, nach Berufsjahren abgestuften Lohnsätze sind folgende:

Schiffsführer	monatlich	DM 336,--	bis	367,50	DM
Maschinist	wöchentlich	" 73,90	"	82,38	DM
Kahnschiffsführer	"	" 61,78	"	67,84	DM
Steuerleute	"	" 58,15	"	60,57	DM
Bootsleute	"	" 50,88	"	56,94	DM

Der Höchstlohn wird bei Schiffsführern, Maschinisten und Kahnschiffsführern nach 15 Berufsjahren erreicht, bei Steuerleuten und Bootsleuten nach 3 Berufsjahren.

HAFENARBEITER

INDONESIEN

Ausgedehnter Hafenarbeiterstreik.

(ITF) Am 2. Februar traten die 6000 Hafenarbeiter im Hafen von Semarang (Java) in den Ausstand.

Der Konflikt begann, als die Arbeiter der Semarang Steamship and Ferry Company das Angebot der Gesellschaft auf eine 50-prozentige Lohnerhöhung ablehnten und die Arbeit niederlegten. Diese Aktion war gefolgt von Sympathiestreiken der Arbeiterschaft der Rotterdam Lloyd Company, der Netherlands Steamship Company und der Royal Dutch Steam Packet Company.

Die Arbeiter der Semarang Steamship and Ferry Company fordern die Einführung des Achtstundentages anstelle des bisherigen Zwölfstundentages, doppelte Lohnsätze für Arbeit ausserhalb der normalen Arbeitszeit, dreifache Lohnsätze für Sonntagsarbeit und Lohnerhöhungen, die das Angebot der Gesellschaft um 50 bis 75% übersteigen.

Später ereigneten sich zwei weitere Arbeitsniederlegungen, und zwar in Macassar, wo 8000 Hafenarbeiter im Ausstand stehen, und in Tanjongprik. Der Streik in letzterem Hafen verhindert das Löschen von USA-Schiffen, die im Rahmen des Marshallplanes Reis nach Indonesien bringen. Die Hafenarbeiter fordern den Abschluss eines Manteltarifvertrages, doch weigern sich die Arbeitgeber, in Verhandlungen einzutreten, bevor der Streik nicht abgebrochen wird.

PORTUGAL

Die Arbeitszeit im Lissabonner Hafen.

(ITF) Ein Dekret der portugiesischen Regierung vom 6. Oktober 1949 setzt die Arbeitszeit der Lissabonner Hafentarbeiter auf

acht Stunden täglich fest. Der Arbeitstag beginnt um 8 Uhr morgens, wird zwischen 12 und 1 Uhr durch eine Mittagspause unterbrochen und endet um 5 Uhr.

Die Zahl der benötigten Hafentarbeiter wird Tag für Tag festgelegt, um die volle Ausnützung der Arbeitszeit zu gewährleisten.

Die Hafentarbeiter haben Punkt 8 Uhr an ihrem Arbeitsplatz zu erscheinen, oder aber an einer besonderen Versammlungsstelle, von wo aus sie zum Arbeitsplatz befördert werden.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Die panamische Regierung einer Beilegung des Schiff- fahrtsskandals nicht geneigt.

(ITF) Einem Reuterbericht aus Genf zufolge soll der Untersuchungsbericht des Internationalen Arbeitsamtes über die Verhält-

nisse in der Schifffahrt Panamas erst am 15. Juni veröffentlicht werden. Die Regierung Panamas hat bisher dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes noch keine Antwort auf den Bericht zugestellt. Es ist ihr nun eine Frist bis zum 1. Mai eingeräumt worden, um sich zu äussern, falls sie dies wünscht. Die Äusserungen der panamischen Regierungen werden gleichzeitig mit dem Untersuchungsbericht auf einer Tagung des Verwaltungsrates behandelt werden, die Ende Mai stattfinden wird.

Es scheint, dass die Regierung Panamas zu Verzögerungstaktiken greift. Damit wird die Verbesserung der Verhältnisse an Bord panamischer Schiffe (falls überhaupt die Absicht besteht) weiter hinausgeschoben. Die I.T.F. kennt das ausweichende Verhalten der Regierung Panamas (das vermutlich darauf zurückzuführen ist, dass es ihr nicht gelingen will, die panamischen Reeder an den Verhandlungstisch mit den Seeleuten zu bringen aus eigener Erfahrung. Dass das Internationale Arbeitsamt den nunmehr ziemlich durchsichtigen Manövern der Regierung Panamas so leicht nachgibt, hat in I.T.F.-Kreisen überrascht und befremdet.

Falls der Untersuchungsbericht die Feststellungen der I.T.F. über die Verhältnisse an Bord panamischer Schiffe bestätigt, so kann die I.T.F. keinen Sinn darin sehen, dass sein Inhalt der Öffentlichkeit vorläufig vorenthalten wird. Die Seeleute werden nicht untätig zusehen, wie mit hart erkämpften, und nun allgemein anerkannten, Lebens- und Arbeitsnormen Schindluder getrieben wird.

Die kommende Konferenz der Seeleutesektion der I.T.F., die vom 17.-19. April in Amsterdam stattfinden wird, wird sich mit den sogenannten Seefahrtsnationen, deren Flaggen unduldbaren Praktiken als Deckmantel dienen, gründlich befassen.

FINNLAND

Stillstand der Lohn- verhandlungen.

(ITF) Die finnischen Seeleutegewerkschaften eröffneten anfangs Dezember 1949 gemeinsam Lohnverhandlung

mit den Reedern.

Ende Dezember gab die Regierung ihre Absicht bekannt, eine allgemeine Lohnerhöhung von 7 1/2% anzuordnen und alsdann die staatliche Lohnkontrolle aufzuheben. Damit hörte die Berechnung des "Lohnregulierungsindex", der den Löhnen zugrunde gelegt wurde, auf. Die bis dahin gültigen Kollektivverträge der finnischen Seeleute waren alle auf diesem Index aufgebaut.

Die Seeleutegewerkschaften vertreten den Standpunkt, dass die Seeleute weiterhin mit einem wirtschaftlichen Index verbunden bleiben sollten. Sie fordern eine auf dem Index der Lebenshaltungskosten aufgebaute gleitende Heuerskala.

Die Verhältnisse werden weiterhin erschwert durch den Umstand, dass der "Lohnregulierungsindex", der im November auf 113,4 stand, bis Mitte Februar auf 116 angestiegen wäre, wäre er fortgeführt worden. Bei diesem Indexstand aber entsteht ein Anspruch auf Erhöhung der Seeleuteheuern um 10%. Dies ist die Forderung, welche die Seeleute nun stellen. Eine Verständigung ist bisher nicht erzielt worden.

JAPAN

Verweigerung von Überarbeit

(ITF) Auf Anordnung des Japanischen Seeleuteverbandes, der der I.T.F. angeschlossen ist, haben am 7. März mehrere re-

gionale Tagungen stattgefunden. Sie wurden veranstaltet zum Protest gegen den Versuch, bei Anlass des Übergangs vom Staats- zum Privatbetrieb der japanischen Handelsflotte Seeleute zu entlassen. Gleichzeitig fanden Versammlungen an Bord mehrerer Schiffe statt, und es wurde beschlossen, die Leistung von Überzeitarbeit zu verweigern. In den Häfen von Yokosuka, Yokohama und Kawasaki fand am 7. März ein zweistündiger Proteststreik statt, der sich auf 70 Schiffe erstreckte.

NIEDERLANDE

Protest der Seeleutegewerkschaften gegen die Verwendung panamischer Schiffe.

(ITF) Die holländischen Seeleutegewerkschaften haben ihrer Regierung einen Protest zugestellt, als sie von deren Absicht ver-

nahmen, zur Heimschaffung niederländischer Truppen aus Indonesien Schiffe unter panamischer Flagge zu verwenden. Der Protest weist auf die Aktion der I.T.F. gegen die Gefährdung internationaler Schifffahrtsnormen durch die panamische Flotte hin. Das Ergebnis dieses Protestes ist noch nicht bekannt, doch wird erklärt, die holländische Regierung werde andere als panamische Schiffe chartern.

SEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag in der Hochseefischerei

(ITF) In der deutschen Hochseefischerei steht seit dem 21. November 1949 ein neuer Kollektivver-

trag in Kraft, der die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Besatzungen beträchtlich verbessert hat. Vertragspartner sind die ITF-Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Verband der deutschen Hochseefischereien.

Die wesentlichsten Bestimmungen des neuen Vertrages lauten:

Einstellung und Entlassung: Die Einstellung der Besatzungen geschieht durch Vermittlung der paritätischen Heuerstellen. Kapitän und Schiffsoffiziere werden durch die Reederei eingestellt. Letztere sind aus einer beim Heuerbüro aufliegenden Liste zu entnehmen.

Die Kündigungsfrist beträgt beiderseits 48 Stunden; für Schiffsoffiziere, die mindestens ein halbes Jahr bei der gleichen Reederei beschäftigt gewesen sind, beträgt sie 4 Wochen. Erfolgt die Kündigung auf einer Reise, so wird sie erst mit Erreichung des nächsten deutschen Hafens wirksam. Einem Kapitän kann nur innerhalb 48 Stunden nach Ankunft des Schiffes im Hafen gekündigt werden.

Arbeitszeit, Freizeit, Liegezeit: Im Hafen und auf der Reede beträgt die Arbeitszeit einschliesslich der Wachen acht Stunden. Alle darüber hinaus geleistete Arbeit, desgleichen sämtliche Sonntagsarbeiten, gelten als Überzeit. Auf See ist während des Fischens der Besatzung innerhalb von 24 Stunden 6 Stunden Ruhe zu gewähren, davon mindestens drei Stunden zusammenhängend.

Für Jugendliche unter 18 Jahren mit Ausnahme der Vollgrade darf die Arbeitszeit auf dem Fangplatz zwölf Stunden, im übrigen 8 Stunden täglich nicht überschreiten. Nacharbeit ist für Jugendliche mit Ausnahme der Vollgrade überhaupt untersagt.

Die Freizeit nach jeder Reise beträgt 48 Stunden.

An Weihnachten, Ostern, Pfingsten, sowie am Neujahrstag und am 1. Mai dürfen Fischdampfer nicht auslaufen, desgleichen nicht am Vorabend dieser Feiertage nach 14 Uhr.

Entlohnung: Die Entlohnung setzt sich zur Hauptsache zusammen aus einer festen Heuer und einem Anteil am Netto-Fangerlös. Als Netto-Fangerlös gilt der in der Auktion erzielte Verkaufspreis nach Abzug der Auktions- und Löschgebühren. Kapitäne werden ausschliesslich durch einen Anteil am Fangerlös entlohnt.

Folgende Erlösanteile und Heuern werden gezahlt:

Kapitän	4 - 6 v.H.	
I. Steuermann	1,0 v.H. und	DM 216
II. Steuermann mit Patent	0,7 " " "	" 183
II. Steuermann ohne Patent	0,7 " " "	" 165
Netzmacher	0,6 " " "	" 165
Matrose	0,5 " " "	" 160
Leichtmatrose	0,1 " " "	" 85
Junge	- " " "	" 63
Koch	0,6 " " "	" 165
Kochsmaat	0,1 " " "	" 85
Kochsjunge	- " " "	" 63
I. Maschinist	1,0 " " "	" 232
II. Maschinist	0,7 " " "	" 199
Assistent	0,5 " " "	" 165
Heizer	0,5 " " "	" 165
Trimmer	0,1 " " "	" 140
Funker im ersten Jahr	0,4 " " "	" 170
Funker im zweiten Jahr	0,5 " " "	" 170
Funker im dritten Jahr	0,6 " " "	" 170

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

BELGIEN

Resultat der Personalvertretungswahlen bei der "Sabena".

(ITF) Kürzlich haben bei der belgischen Luftfahrtsgesellschaft SABENA wie in anderen Betrieben

Belgiens Personalvertretungswahlen stattgefunden.

Die Hauptaufgabe der Personalvertretungen liegt in der Verwaltung der Sozialinstitutionen des Betriebes und in der Prüfung, gemeinsam mit der Betriebsleitung, der inneren Organisation des Unternehmens, was Beschäftigungsverhältnisse, Entlassungen, Arbeitsvorschriften und Urlaubsbestimmungen anbetrifft. Die Mitglieder der Personalvertretungen haben das Recht, in das Geschäftsgebaren des Betriebes Einsicht zu nehmen.

Angestellte und Arbeiter wählen ihre Vertreter getrennt. Das Flugpersonal der SABENA wird zu den Angestellten gerechnet.

Von den fünf Sitzen der Angestellten bei der SABENA werden vier von den Kandidaten des Landesverbandes der Öffentlichen Angestellten eingenommen, der der I.T.F. angeschlossen ist. Die Arbeitersitze wurden alle von der Metallarbeitergewerkschaft gewonnen.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Verlagerung der Transitwege auf dem Balkan,

(ITF) Die politischen Verhältnisse auf dem Balkan haben ihre Auswirkungen auf den Ablauf des in-

ternationalen Güterverkehrs. Während der Verkehr Ungarns und der Tschechoslowakei mit der Türkei und den Levanteländern sich normalerweise über die jugoslawischen Häfen und vor allem Triest abwickelte, sind Bestrebungen im Gange, diesen Verkehr über die rumänischen Schwarzmeerhäfen umzuleiten.

Die Verwendung Konstantzas und anderer Schwarzmeerhäfen als Umschlaghäfen verlängert den Landweg beträchtlich, weshalb eine Herabsetzung der rumänischen Eisenbahnfrachten erwogen wird. Der billigere Donauweg ist nur in sehr beschränkter Masse verwendbar, da die Donau für ein gutes Stück ihres Laufes auf jugoslawisches Gebiet übertritt.

Die Umschlagskosten in den rumänischen Häfen sind im Vergleich mit anderen Seehäfen überhöht. Der Grund dafür liegt in der mangelnden Mechanisierung des Arbeitsprozesses.

Die Verlagerung der Transitroute in Südosteuropa ist ein Beispiel dafür, wie politische Verhältnisse die Abwicklung des Güteraustausches auf dem wirtschaftlichsten Verkehrswege verhindern können.

DEUTSCHLAND

Stand der deutschen Rheinflotte.

(ITF) Durch Krieg und Kriegsfolgerscheinungen ist die deutsche Rheinflotte auf die Hälfte ihres

Bestandes zusammengeschmolzen. Anfangs 1949 belief sich der verfügbare

Schiffsraum auf 1,3 Millionen Tonnen, verglichen mit 2,3 Millionen im Jahre 1939. Deutschlands Anteil an der Rheinflotte sank von über 50% auf 24%. Die Öffnung des Rheines für deutsche Fahrzeuge bis zu den Beneluxhäfen macht die behelfsweise Heranziehung der westdeutschen Kanalfлотten notwendig, deren Gesamttonnage rund 570 000 Tonnen beträgt.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Rheinflotte wird vor allem durch Überalterung behindert. Das Durchschnittsalter der Schiffe ist 30 Jahre. Erst 8% des Bestandes sind motorisiert, während z.B. die Schweiz 65% ihres Frachtraumes motorisiert hat. Die Bedeutung der Motorisierung ergibt sich darauf, dass sie die Umlaufgeschwindigkeit auf das Zwei- bis Dreifache erhöht.

Die Verkehrsverwaltung des Bundesgebietes hat einen Ausbauplan aufgestellt. Danach soll bis im Jahre 1953 die Gesamttonnage der Selbstfahrer und Kähne auf 3,3 Millionen Tonnen erhöht werden. Für die Schlepper ist eine Erhöhung der Schleppkraft auf 300 000 P.S. vorgesehen. Auch ist beabsichtigt, etwa 550 000 Tonnen kriegsbeschädigte Tonnage zu reparieren. Nach diesen Plänen soll der Vorkriegsstand um ein beträchtliches überschritten werden.

Um die deutsche Rheinflotte wieder auf den Vorkriegsstand zu bringen, ist ein Kapitalaufwand von 75 - 100 Millionen DM erforderlich.

Die italienischen Hafentarbeiter und die amerikanischen
Waffenlieferungen.

Von Alberto TASCA.

Die auf anfangs April erwartete Ankunft amerikanischer Waffenschiffsladungen hat einen intensiven Kampf zwischen den beiden grossen italienischen Gewerkschaftsbünden, dem (kommunistischen) Italienischen Gewerkschaftsbund und dem Freien Italienischen Gewerkschaftsbund ausgelöst.

Ein erstes Scharmützel hat sich in Frankreich bereits ereignet. Von Marseille, dem Sitz der kommunistischen Internationale der Hafentarbeiter und Seeleute, erging der Befehl an alle Hafentarbeiter Frankreichs, das Laden der nach Indochina bestimmten Waffen zu verweigern. Die erste derartige Weigerung ereignete sich im Januar in Cherbourg. Dann in Nizza: Die Krane waren noch nicht in Tätigkeit gesetzt worden, als schon durch die Strassen der Stadt Alarmsirenen heulten; Arbeiter aus allen Fabriken eilten zum Hafen und halfen den kommunistischen Hafentararbeitern, das zum Verladen bereitstehende Kriegsmaterial ins Meer zu werfen und die nichtkommunistischen Hafentararbeiter in die Flucht zu schlagen.

Einige Tage darauf begann der Führer der italienischen Hafentarbeitergewerkschaft, Marino de Stefano, eine Rundreise, auf der er die Häfen von La Spezia, Ancona, Livorno, und Genua besuchte, rief überall seine Leute zusammen und veranlasste die Annahme von Entschliessungen, die sich gegen das Löschen von Atlantikpakt-Kriegsmaterial wandten. Es wurde von Augenblick zu Augenblick erwartet, dass auch die anderen Häfen sich gegen diese Löscharbeiten erklären würden. Nach einem von der Kominform ausgedachten Plan sollten sich die Häfen Europas den Waffen des Atlantikpaktcs verschliessen.

Die Absicht, das Löschen der Waffen zu verhindern, schien den italienischen kommunistischen Führern leicht durchführbar dank der Form, in der die Hafentararbeiter organisiert sind. Diese sind zur Hauptsache entweder Mitglieder einer Hafentararbeiter-Genossenschaft oder sogenannte unständige Arbeiter. Die Genossenschaftsmitglieder haben das Recht, als erste bei den Hafentararbeiten eingesetzt zu werden. Die unständigen Arbeiter werden nur nach Maßgabe des Arbeitsvolumens beschäftigt. Es ist klar, dass die Genossenschaften die Lage beherrschen; die unständigen Hafentararbeiter zählen wenig, wenn sie auch zahlreich sind.

Die Genossenschaften stehen aber alle unter kommunistischer Leitung. Sie treten als Gesamtheit auf; sie sind Unternehmer und führen die Arbeit aus, und der Arbeitserlös wird unter die Mitglieder verteilt. Diese technisch-wirtschaftliche Einheit bedingt gewerkschaftliche Einheit: es ist nicht möglich, dass die Mitglieder einer solchen Genossenschaft, verschiedenen Gewerkschaften angehören. Sämtliche italienischen Hafentarbeitergenossenschaften sind vom (kommunistischen) Italienischen Hafentararbeiterverband abhängig. Kurz gesagt, die kommunistischen Führer können auf homogene, kompakte Arbeitergruppen zählen, die bereit sind, ihre Befehle auszuführen.

Überraschenderweise stellte sich das Unerwartete ein. Die Hafentarbeiter in Bari erklärten am 10. Februar, sie hätten gegen das Löschen des nach Italien verschifften Kriegsmaterials nichts einzuwenden. Kurz darauf gaben die Häfen von Molfetta, Manfredonia, Barletta, Taranto, Gallipoli und Palermo ähnliche Erklärungen ab. Um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten, organisierte Marino de Stefano am 12. Februar im Theater Mercadante zu Neapel eine Versammlung der Hafentarbeiter. Neapel ist unter allen süditalienischen Häfen bei weitem der wichtigste. De Stefano war sich der Bedeutung einer Erklärung der Hafentarbeiter Neapels, Löscharbeiten nicht zu verweigern, wohl bewusst. Für ihn bedeutete das die Gefährdung der Geschlossenheit des kommunistischen Blocks.

An der Versammlung nahmen etwa siebenhundert Hafentarbeiter teil, in deren Namen Stefano eine Goldmedaille im Werte von 50.000 Lire überreicht wurde. Nach einigen Huldigungen und dankenden und lobenden Ansprachen betrat ein Angestellter des Hafentarbeiterverbandes, D'Abundo, die Bühne und las eine Entschliessung vor, die erklärte, die Hafentarbeiter Neapels seien entschlossen, im Namen des Friedens das Löschen der Waffenlieferungen zu verweigern. Im Parkett erhoben nur wenige zustimmend den Arm, vom Balkon jedoch wurden Protestrufe und kaum als höflich zu beschreibende Ausdrücke laut. Die Gemüter erhitzten sich, die zum Löschen der Waffenlieferungen bereiten Hafentarbeiter gewannen die Oberhand und De Stefano wurde aus dem Theater verwiesen. Alsdann unterzeichneten nahezu alle Anwesenden eine Erklärung zugunsten der Löscharbeiten. Mit dem Übertritt Neapels ins Lager der zum Entladen der Waffen des Atlantikpakt bereiten Häfen kann der kommunistische Plan, den Waffenlieferungen in Italien die Zufuhr zu versperren, zum mindesten für den Augenblick als gescheitert betrachtet werden. Selbst wenn sich Genua, Livorno und La Spezia weigern sollten, wäre die Einfuhr der Waffen ins Land gesichert dank der Südhäfen, doch ist leicht möglich, dass auch die Häfen des Nordens ihre Einstellung ändern werden. Was wird geschehen, wenn die ersten Schiffe mit Kriegsmaterial an Bord in die süditalienischen Häfen einlaufen? Hätten die Hafentarbeiter geschlossen den Waffen des Atlantikpakt den Weg versperrt, so wären keine Zwietrachtsursachen zwischen Norden und Süden wirksam geworden. Mit dem Einlaufen des ersten Waffenschiffs werden alle Gegensätze auf einmal blossgelegt.

Die heute noch in unnachgiebiger Haltung verharrenden Hafentarbeiter Genuas, Livornos und La Spezias werden jedoch das Ausmass ihrer unnötigerweise erlittenen finanziellen Verluste zu berechnen beginnen, wenn sie sehen, dass die amerikanischen Waffen auf jeden Fall gelöscht werden.

So liegen die Dinge kurz vor der Ankunft der Schiffe. Der Umschwung in den Südhäfen ist dem geschickten Manövrieren der Freigewerkschafter zuzuschreiben. Da die gewerkschaftliche Einheit der Mitglieder der Genossenschaften nicht gebrochen werden kann, ist man dazu übergegangen, die Unterschriften der Genossenschaftsmitglieder zu sammeln, die, obgleich gemeinsam mit ihren Kollegen der kommunistischen Gewerkschaft angehörig, von der Notwendigkeit der Stärkung der Militärmacht Italiens überzeugt sind. Diese Aktion wurde und wird noch stets von Aktionskomitees durchgeführt, deren Mitglieder mit der kommunistischen Hafentarbeitergewerkschaft gebrochen haben.

In allen Häfen Süditaliens war dieser Aktion grosser Erfolg beschieden. Die Genossenschaften entgleiten der kommunistischen Oberleitung und die Lücken, die durch das Ausscheiden der Linientreuen entstehen, werden mit unständigen Hafentararbeitern gefüllt, die mehrheitlich dem freien Gewerkschaftsbund anhängen.

Die Ereignisse der nahen Zukunft können nicht mit voller Gewissheit vorausgesehen werden. Es mag wohl sein, dass sich ähnliche Dinge ereignen werden wie in Frankreich. Der Innenminister hat im Parlament erklärt, er mache sich über das Schicksal der amerikanischen Lieferungen keine Sorgen mehr; nur wenige Häfen leisteten den Kommunisten Gefolgschaft.

Die Möglichkeit sei jedoch nicht von der Hand zu weisen, dass die Kommunisten beabsichtigen, Gewaltstreiche durchzuführen, um die Massen zu beeinflussen und die Arbeiter in den Häfen für ihre Ziele zu gewinnen.

In den Kreisen der Freigewerkschafter ist man der Auffassung, dass die Kommunisten vorerst nichts unternehmen werden. Diese besitzen einen guten taktischen Spürsinn und wissen, dass man am besten den Angriff des Gegners sich erschöpfen lässt, bevor man zum Gegenangriff schreitet. Sie werden nicht versuchen, die Genossenschaften zurückzuerobern, die dem Minister der Handelsmarine durch Abordnungen kund getan haben, dass sie bereit sind, die Löscharbeiten durchzuführen. Falls die Kommunisten die Partei noch nicht aufgegeben haben, wird ihr wahrscheinlichster Schritt dem der Kommunisten in Nizza gleichen: Protestkundgebungen aller Arbeiter der Stadt, die vom ersten Schiff angelaufen wird, und Versuche, die Löscharbeiten mit Gewalt zu verhindern.

Falls die Lage sich nicht weiter verändert, wird das erste Schiff aller Wahrscheinlichkeit Neapel anlaufen.

(aus INCOM)
