



## 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. 8

17. April 1950

### I.T.F.

#### Beschluss der Seeleute über den panamischen Schifffahrts- Skandal bevorstehend.

(ITF) Seit der Kongress der I.T.F. im Juli 1948 in Oslo beschloss, einen internationalen Boykott panamischer und ähnlicher Schiffe auszulösen, hat

sich das Sekretariat der I.T.F. aufs Äusserste bemüht, eine befriedigende Lösung der Streitfrage zu finden, ohne zum Boykott greifen zu müssen. Im August 1949 hatte die I.T.F. guten Grund, über die Aussichten einer solchen Lösung optimistisch zu sein. Die Regierung Panamas hatte die Initiative ergriffen, um Seeleute und Reeder zusammenzuführen, damit diese über eine Beilegung verhandelten. Die gemeinsame Konferenz der I.T.F.-Sektion der Hafentarbeiter und Seeleute, die zu jener Zeit in Rotterdam tagte, um die Lage zu prüfen, beschloss infolgedessen, den Boykott zu verschieben.

Die Regierung Panamas hatte sich verpflichtet, Besprechungen zwischen den Seeleuten der I.T.F. und den betreffenden Reedern zu veranstalten, die unter ihrer Leitung spätestens am 5. Dezember 1949 hätten in Genf beginnen sollen. Dies war der zweite, höchst versprechende Versuch der Regierung Panamas, eine Beilegung des Streitfalles zu erleichtern.

Die I.T.F., in Anerkennung der Tatsache, dass die politischen Schwierigkeiten, die sich in der Zwischenzeit in Panama eingestellt hatten und die die Einberufung der gemeinsamen Konferenz verzögern mussten, wartete auf weitere Schritte der Regierung Panamas. Da solche Schritte zu unterbleiben schienen, forderte die I.T.F. die Regierung Panamas auf, ein neues Konferenzdatum festzusetzen.

Fortschritte schienen jedoch auszubleiben, und was schlimmer war, die ursprünglichen guten Absichten der Regierung Panamas schienen des Inhalts zu entbehren. Nicht nur war es ihr unmöglich, ein Datum vorzuschlagen, sondern sie war auch nicht imstande, die Teilnahme der Reeder an einer Konferenz zu garantieren.

Die I.T.F. war sich zwar in ihren Beziehungen mit der Regierung Panamas einer gewissen Unbeständigkeit bewusst, doch hatte sie noch am 20. Februar eine bestimmte Zusicherung erhalten, in der geeignete Massnahmen versprochen wurden, um die Einhaltung der gewünschten Normen für die Verhältnisse an Bord der Schiffe zu gewährleisten.

Die I.T.F. ist der Auffassung, dass die Regierung Panamas zur Genüge Gelegenheit gehabt hat zu zeigen, ob sie fähig ist, das in erster Linie sozialpolitische Problem zu lösen, das aus der Verwendung der Flagge ihres Landes durch ausländische Reeder entstanden ist. Sie ist zum Schlusse gekommen, dass es keinen Zweck hat, sich länger auf die Vermittlung dieser Regierung zu verlassen.

Der Streitfall muss nun auf rein gewerkschaftlicher Grundlage gelöst werden. Die Seeleute haben sich erneut mit Mitteln und Wegen zu befassen, ihren Protest gegen den Missbrauch der panamischen und anderer Flaggen durch Reedereien wirksam zu machen. Dies wird auf einer Konferenz der Seeleutesektion der I.T.F. geschehen, die am 17. April in Amsterdam zusammentreten und voraussichtlich bestimmte Beschlüsse über diese Angelegenheit fassen wird.

#### GRIECHENLAND

##### Neunter Kongress der panhellenischen Eisenbahner-Föderation.

(ITF) Am 20. November 1949 hielt die panhellenische Eisenbahner-Föderation (ein I.T.F.-Mitglied), dem 7 Eisen-

bahnergewerkschaften angehören, seinen 9. Kongress ab. Der Kongress nahm eine Erklärung von Grundsätzen an, in der erklärt wird, der Verband werde in völliger Unabhängigkeit von der Regierung, den politischen Parteien und den Arbeitgebern handeln; was seine internen Angelegenheiten anbetreffe, so bekenne er sich zu den Grundsätzen des freien, demokratischen Gewerkschaftswesens.

Die vom Kongress aufgestellten Hauptforderungen betreffen die Anpassung der Löhne an die Lebenshaltungskosten, die Anwendung des Achtsturentages auf alle Zweige des Eisenbahndienstes und die Revision der Personalordnung. Die gegenwärtig in Kraft stehende Personalordnung stammt aus dem Jahre 1917. Die Föderation vertritt den Standpunkt, sie sollte an die modernen Auffassungen über Rechte und Pflichten von Arbeitgeber und Arbeiter angepasst werden, wie auch den technischen Entwicklungen, die sich auf Entlohnung und Arbeitszeit auswirken, und den sozialen Fortschritten, die im Laufe der letzten dreissig Jahre in anderen Ländern erzielt worden sind, mit dem Hauptgewicht auf der Frage des bezahlten Jahresurlaubes.

In der Aussprache über den Zustand der Staatsbahnen verlangten die Delegierten die Beschleunigung der Wiederaufbauarbeit und die Zuteilung eines grösseren Anteils an den E.R.P.-Krediten für diesen Zweck. Die griechischen Eisenbahner forderten auch eine angemessene Berücksichtigung neuzeitlicher Auffassungen über Hygiene und Komfort beim Neubau von Eisenbahnanlagen und -gebäulichkeiten.

Der Kongreß forderte auch, dass alle die Eisenbahn betreffenden Gesetze und Vorschriften durch einen dreiteiligen Ausschuss ausgearbeitet werden, dem Vertreter der Regierung, der Eisenbahnverwaltungen und der Eisenbahner angehören. Das Problem der Koordination der Verkehrsträger soll durch die Anwendung der von der Eisenbahnersektion der I.T.F. angenommenen Grundsätze gelöst werden.

Die griechischen Eisenbahner fordern das Recht, bei der Verwaltung ihres Betriebes mitzuwirken. Zu diesem Zwecke fordern sie eine Vertretung in den Verwaltungsräten der Eisenbahnen. Überdies verlangen sie, dass Wohlfahrtseinrichtungen von Eisenbahnverwaltung und Personalvertretern gemeinsam verwaltet werden sollen. Die Eisenbahnen sollten veranlasst werden, in grösserem Maße als bisher den Bau von Wohnhäusern für die Eisenbahner zu subventionieren.

Die Delegierten gaben der grossen Besorgnis der Mehrzahl der Eisenbahner über die Zukunft ihrer Sozialversicherung und insbesondere der Pensionsordnung Ausdruck. Seit einigen Monaten wird von Regierung und Arbeitgebern eine Reform der Sozialversicherung besprochen, unter dem Vorwand, die Last der sozialen Einrichtungen müsse aus Gründen der Wirtschaftlichkeit erleichtert werden. Die Eisenbahnerföderation ist gewillt, bei einer Zusammenlegung der bei den verschiedenen Eisenbahnen bestehenden einzelnen Versicherungskassen und der Revidierung der entsprechenden Bestimmungen mitzuwirken, damit alle Eisenbahner angemessene Leistungen und Pensionen erhalten. Sie weigert sich jedoch, eine Herabsetzung der Arbeiter- oder Arbeitgeberbeiträge an die Versicherungskassen in Betracht zu ziehen. Der Kongress gab der Entschlossenheit der griechischen Eisenbahner Ausdruck, die Grundlage der gegenwärtigen Versicherungen, die ihren Wert während einer Zeitdauer von 50 Jahren bewiesen hat, zu verteidigen. Nötigenfalls werden sie zum Generalstreik greifen, um die Erhaltung dieser Einrichtungen in ihrer gegenwärtigen Form zu erzielen.

Schliesslich nahm der Kongress eine Entschliessung an, in der die griechischen Eisenbahner der I.T.F. ihre Treue bekunden und sie einladen, zu Ehren der Eisenbahner, die im Kampf für die Freiheit im zweiten Weltkrieg und im Bürgerkrieg ihr Leben gelassen haben, eine ihrer Tagungen in Griechenland abzuhalten.

## ITALIEN

Der Italienische Landesverband der Eisenbahner erklärt seine Unabhängigkeit.

(ITF) Nach seiner Gründung im Juli 1949 gehörte der Italienische Landesverband der Eisenbahner (ein I.T.F.-Mitglied)

dem Italienischen Gewerkschaftsbund (ein nichtkommunistischer Landesgewerkschaftsbund) an. Als jedoch innerhalb dieser Organisation eine Bewegung zugunsten der Verschmelzung mit dem Freien Italienischen Allgemeinen Gewerkschaftsbund (entstanden aus dem Bruch zwischen den Christlich-Demokraten und den kommunistischen Führern des Italienischen Allgemeinen Gewerkschaftsbundes) begann, war der Landesverband der Eisenbahner unter denen, die sich dem Plane widersetzen.

Ein Kongress des Italienischen Gewerkschaftsbundes, der im Januar 1950 stattfand, erklärte sich zugunsten einer solchen Verschmelzung, und später, auf einem gemeinsamen Kongreß der beiden freien Gewerkschaftsbünde, am 5. Januar 1950, wurde die Verschmelzung vollzogen.

Am 14. Januar protestierte der Landesverband der Eisenbahner gegen das vom Italienischen Gewerkschaftsbund bei der Einberufung des Kongresses befolgte Verfahren, sowie auch gegen dessen Zusammensetzung und die Art und Weise, in der die Verhandlungen geführt worden waren. Alsdann, am 2. Februar, wurde der Austritt des Landesverbandes der Eisenbahner aus dem Gewerkschaftsbund beschlossen.

Am 9. März fand in Rom ein Kongreß des Landesverbandes der Eisenbahner statt, auf dem eine Entschliessung angenommen wurde, welche den Beschluss des Landesvorstandes der Gewerkschaft, aus dem Italienischen Gewerkschaftsbund auszutreten, guthiess. In einer zweiten Entschliessung erklärte der Kongress die Unabhängigkeit der Gewerkschaft von sämtlichen Landesgewerkschaftszentren und forderte alle Eisenbahner auf, dem Landesverband der Eisenbahner beizutreten, "um der Vereinigung aller Eisenbahnergewerkschaften günstige Bedingungen zu schaffen."

Weiter beauftragte der Kongress den Landesvorstand mit der Aufgabe, die Initiative zu Besprechungen mit den anderen Eisenbahnergewerkschaften zu ergreifen, um eine wirklich demokratische Gewerkschaft zu bilden, die fähig ist, die zahlreichen Berufsprobleme der italienischen Eisenbahner befriedigend zu lösen.

Der Landesvorstand der Gewerkschaft ist überzeugt, dass dieser Beschluss die Zustimmung der grossen Mehrzahl der Eisenbahner finden wird, die, obwohl gegenwärtig nicht organisiert, die Hoffnung auf Errichtung einer starken und wirklich demokratischen Organisation nie aufgegeben haben.

### BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE.

#### BOLIVIEN

Bildung einer demokratischen Eisenbahnergewerkschaft.

(ITF) Gegen Ende des letzten Jahres trat eine Reihe von Mitgliedern der Ortsgruppe der

bolivianischen Eisenbahnergewerkschaft in der Stadt Sucre aus der Gewerkschaft aus, da sie sich mit der kommunistischen Gewerkschaftsleitung im Widerspruch befanden.

Es ist nun bekannt geworden, dass dieselbe Eisenbahnergruppe eine neue, nichtkommunistische Gewerkschaft gegründet hat, die sich Demokratische Gewerkschaft der Eisenbahner von Sucre nennt.

Die Bildung der neuen Gewerkschaft wird als erster Schritt auf dem Wege zur Demokratisierung der bolivianischen Gewerkschaftsbewegung betrachtet, die bis dahin zur Hauptsache kommunistisch war. Es wird gehofft, dass andere Arbeitergruppen dem Beispiel der Eisenbahner von Sucre folgen werden.

#### FRANKREICH

Die Force-Ouvrière-Seeleute-gewerkschaft klagt die Kommunisten der Sabotierung ihrer Lohnforderungen an.

(ITF) Am 1. Februar wurde die staatliche Lohnkontrolle in Frankreich aufgehoben. Bereits vor diesem Datum hatten die französischen Gewerkschaften

eine allgemeine Lohnforderung von 3.000 Francs im Monat erhoben. Nach dem 1. Februar wurde die Besprechung der Forderung in den Verhandlungsausschüssen, die sich um die Ausarbeitung von neuen Kollektivverträgen für die einzelnen Wirtschaftszweige bemühten, fortgesetzt.

Was die Handelsflotte anbetrifft, so streben die freien Gewerkschaften eine allgemeine Revision der Arbeitsbedingungen an, wünschen jedoch die Frage einer Lohnerhöhung sofort zu lösen. Da die Reeder sich dieser Forderung widersetzen, hat der Freie Französische Seeleuteverband (Force Ouvrière) vorgeschlagen, die Forderung unverzüglich einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

Der Verband hat eine Erklärung über die Lage herausgegeben, in der er die Kommunisten anklagt, gemeinsam mit den Reedern gegen die Interessen der Seeleute zu handeln. Die Erklärung führt aus:

Indem sie für die Seeleute eine monatliche Lohnzulage von 3.000 Francs fordert und vorschlägt, den Streitfall mit den Reedern einem Schiedsgericht zu unterbreiten, glaubt die Force-Ouvrière-Seeleutengewerkschaft im besten Interesse der Seeleute zu handeln.

Der Vorschlag wurde jedoch von den Kommunisten und dem Landesausschuss der französischen Reeder mit derselben Feindseligkeit aufgenommen.

Die Kommunisten, auf Befehl Moskaus, wollen nur einen Streik. Lohnerhöhungen, wie jede andere gewerkschaftliche Forderung, sind für sie bloss ein Vorwand zur Agitation. Ihr Ziel der moralischen, wirtschaftlichen und militärischen Desorganisierung Westeuropas ist allen bekannt. Man weiss, dass sich ihre Taktik nur voll entfalten kann in der fortgesetzten Unzufriedenheit, dem Elend und der Verwirrung der Arbeiterklasse.

Wir werden uns nie von den Kommunisten übertölpeln lassen und unter keinem Vorwand uns ihrem Feldzug zur Zersetzung der nationalen Kräfte anschliessen.

Die Reeder, wie auch ein grosser Teil der Arbeitgeberschaft überhaupt, sind nur an ihren unmittelbaren Gewinnen interessiert und weigern sich, den ernstesten Gefahren ins Angesicht zu sehen, die sie durch die systematische Ablehnung jeder Gelegenheit zur Verbesserung der sozialen Beziehungen heraufbeschwören. Sie versuchen, die Schwäche der Arbeiterklasse und die Unwirksamkeit der Streiks, die auf deren Mißbrauch durch die Kommunisten zurückzuführen ist, auszunützen. In vielen Fällen sind es die Arbeitgeber selber, die die Kraftprobe unter für die Arbeiterschaft ungünstigen Umständen herbeiwünschen und provozieren.

Seit mehr als einem Jahre haben wir uns anlässlich der Kollektivvertragsverhandlungen gezwungen gesehen, den taktischen Zusammenschluss zwischen Kommunisten und Reedern blosszustellen. Heute müssen wir wiederum darauf hinweisen, wie, unter falschem Anschein, das Vorgehen der einen und der andern sich zu einem gemeinsamen Zweck vereinigt: der Aufhebung der 1936 gewonnenen Vorteile.

Die Forderung nach einem monatlichen Lohnzuschlag kann nur eine vorläufige und unbefriedigende Lösung der durch die Kollektivverträge aufgeworfenen allgemeinen Probleme bringen. Der in allen Wirtschaftszweigen gleichzeitig geforderte Lohnzuschlag gehört zum überlebten System der staatlichen Lohnkontrolle und verkennt den Grundsatz freier Verhandlungen im einzelnen Wirtschaftszweig. Sie ruft unvermeidlich zu einer straffen Koalition der Arbeitgeberschaft, in der diese die besten Bedingungen zum Widerstand gegen den Vorstoß der Arbeiter finden.

Die Kommunisten, deren Ziel in der Agitation um jeden Preis besteht, erschöpfen die gewerkschaftlichen Kräfte der Seeleute in einer Vorforderung, gegen die die Reeder am besten gewappnet sind, da sie sich mit der ganzen Arbeitgeberschaft solidarisch fühlen.

Die Reeder können sich nichts besseres wünschen, als auf so wohl-  
ausgewähltem Boden einen Nervenkrieg zu führen, der am Vorabend  
der Eröffnung von Kollektivverhandlungen den Beweis der Verhand-  
lungsschwäche der Seeleute liefern wird.

Seit dem 27. Februar werden Besprechungen, von denen man weiss,  
dass sie direkt zu keinem Ziele führen werden, geführt, wie wenn  
der Reederausschuss den Kommunisten genügend Zeit einräumen wollte,  
um in aller Musse die Kraftprobe vorzubereiten, deren Ergebnis  
bereits feststeht.

Die Seeleute der Handelsmarine haben bewiesen, dass sie in ihrer  
grossen Mehrheit die Lage durchschauen, Das von seinen Urhebern  
rasch aufgegebenes Pseudo-Referendum zeigt, dass der Grundsatz der  
Force Ouvrière, Beilegung des Streitfalles mit friedlichen Mitteln,  
der des Berufsstandes selber ist. Die kollektivvertraglichen Ver-  
handlungen über Arbeitsbedingungen, die endgültige Regelung der  
Heuern inbegriffen, dürfen nicht durch eine Niederlage der Seeleute  
eingeleitet werden.

Die Force-Ouvrière-Seeleutegewerkschaft weigert sich, an der  
Komödie inhaltsleerer Besprechungen mit den Kommunisten teilzu-  
nehmen und hält ihre Forderung auf schiedsgerichtliche Beilegung  
von den Reedern aufrecht.

Indem sie diesen Vorschlag klar und eindeutig unterstützen, werden  
die Seeleute der Handelsflotte die öffentliche Meinung und die  
Regierung zwingen, die negative Haltung der Reeder zu verurteilen.

Durch die Wahrung ihrer Stärke werden sie uns helfen, für den Augen-  
blick das bestmögliche Ergebnis zu erzielen, ohne ihre nahe Zukunft  
zu gefährden.

### EISENBAHNER.

U.S.A.

Wie alt werden die amerika-  
nischen Eisenbahner?

(ITF) Das Eisenbahnpensionierungs-  
amt der Vereinigten Staaten macht  
folgende Angaben über die durch-  
schnittliche Lebenserwartung des

amerikanischen Eisenbahners:

Von 100 Eisenbahnern im Alter von ...

30 Jahren erreichen	69	das Alter von	65 Jahren
40 " "	71	" "	65 "
50 " "	76	" "	65 "
60 " "	88	" "	65 "

Ein Eisenbahner, der im Alter von 65 Jahren in den Ruhestand tritt,  
hat eine durchschnittliche Lebenserwartung von weiteren 13 Jahren.

Von 100 Eisenbahnern, die im Alter von 65 Jahren in den Ruhestand  
treten, erreichen ...

82 das Alter von	70 Jahren
40 " "	80 "
9 " "	90 "

Die Lebenserwartung der infolge Invalidität ausscheidenden Eisenbahner beträgt durchschnittlich:

<u>Alter bei eintretender Invalidität:</u>	<u>Lebenserwartung:</u>
40 Jahre	weitere 19 Jahre
50 "	" 14 "
60 "	" 10 1/2 "

Frauen besitzen nach dem Ausscheiden aus dem Eisenbahndienst folgende Lebenserwartung:

<u>Pensionierungsalter:</u>	<u>Lebenserwartung:</u>
60 Jahre	17 1/2 Jahre
65 "	14 "

Rationalisierung der Wagenuntersuchung.

(ITF) Auf zwei Verschiebebahnhöfen der amerikanischen Pazifikbahn, in Pocatello (Idaho)

und North Platte (Nebraska) sind am Ablaufberg neue Wagenprüfungs- vorrichtungen angebracht worden, die eine genaue Untersuchung der auffahrenden Wagen gestatten.

Die Vorrichtung besteht aus drei Gruben - eine in der Mitte und zwei auf den Aussenseiten des Gleises - und zwei ebenfalls zu beiden Seiten angebrachten Türmen. Von der zwischen den Schienen eingelassenen Grube kann die Unterseite der vorbeifahrenden Wagen geprüft werden. Die beiden seitlichen Gruben dienen der Prüfung der Räder und Wagenseiten, die Türme der Prüfung der Wagendächer, Laufbretter usw. 13 Scheinwerfer beleuchten die vorbeifahrenden Wagen aus allen Richtungen.

Die zwischen den Schienen liegende Grube ist zum Schutze des Wagenprüfers nach oben durch eine Haube aus geschweisstem Stahl mit zwei geneigten Fenstern aus splitterfreiem Glas abgeschlossen, die Ausblick nach beiden Richtungen gestatten. Der Wagenprüfer sitzt in einem Drehstuhl, dessen Höhe geregelt werden kann. In seiner Grube befinden sich zwei Nischen mit je zwei Scheinwerfern, die die Unterseite der Wagen voll beleuchten.

Die seitlichen Gruben besitzen ebenfalls Hauben aus Stahl und Glas, und sind mit drei splitterfreien, dem Gleis zugewendeten Scheinwerfer versehen. Zwei an den beiden Enden der Haube angebrachte Scheinwerfer beleuchten die Räder, das Untergestell und die Bremsen. Zwischen Seitengruben und Schienen ist ein geneigter, aufwärts gerichteter Spiegel angebracht, der die Beobachtungen von Wagenteilen gestattet, die sonst nur schwer zu untersuchen sind.

Die zu beiden Seiten des Gleises angebrachten Türme haben eine Grundfläche von 1,50 m zu 4,80 m und sind etwa 6 m hoch. In einer Höhe von etwa 4,50 m über den Schienen befindet sich auf der Seite des Geleises ein Fenster. Im Turm drin ist in einer Höhe von 3,30 m ein hölzerner Boden für den Wagenprüfer eingebaut. Zwei Scheinwerfer beleuchten die Dächer und Seiten der Wagen, während ein weiterer, an der Bergseite eines der beiden Türme angebrachter Scheinwerfer Licht zur Beschriftung der Wagen liefert.

Eine kurze Strecke unterhalb der Prüfungsvorrichtung ist zwischen den Schienen eine Warnvorrichtung angebracht, die jeden unter normale Lichtweite herabhängenden Gegenstand anzeigt. Durch Berührung mit der Warnvorrichtung werden in der zwischen den Schienen gelegenen Grube Licht und Tonsignale ausgelöst, die den Wagenprüfer zum Verlassen der Grube auffordern.

### ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

#### INDIEN

##### Lohnkonzessionen an die Arbeiter des Strassenverkehrs in Bombay.

(ITF) Ein Streit über Arbeitsbedingungen zwischen 2 000 Arbeitern der städtischen Verkehrsbetriebe in Bombay und der Betriebsleitung hat seinen Abschluss gefunden. Die neue Regelung gilt für alle Fahrer und Schaffner der städtischen Verkehrsbetriebe (etwa 10.000 Köpfe.)

Die Erhöhung der Löhne und Zulagen kostet jährlich 250.000 Rupien (£ 18.750).

Der Gründung eines Wohlfahrtsfonds wurde grundsätzlich zugestimmt. Die Einzelheiten bedürfen jedoch noch der Ausarbeitung.

Über die Forderung des Personals auf Verkürzung der Arbeitsschicht von 12 1/2 auf 8 Stunden wird noch verhandelt.

Über die Forderung des Personals auf Verkürzung der Arbeitsschicht von 12 1/2 auf 8 Stunden wird noch verhandelt.

#### SCHWEDEN

##### Tränengas gegen Taxiräuber

(ITF) Seit 1925 hat sich in Schweden eine beängstigende Zahl von Raubüberfällen auf Taxichauffeure ereignet, darunter elf Raubmorde. Die Verlockung, den ahnungslosen Taxichauffeur in einer dunklen Gasse vom Hintersitz aus zu überfallen und auszurauben, stellt nicht nur in Schweden eine Gefahr für den Berufsstand der Taxichauffeure dar. Behörden, Gewerkschaften und Einzelne bemühen sich seit langem, ein wirksames Mittel zur Verhinderung solcher Raubüberfälle zu finden. Dem Chauffeur den Rat zu geben, möglichst keine grossen Geldbeträge mit sich zu führen, nützt offenbar nicht viel; die elf Raubmorde haben den Übeltätern bloss 1000 Kronen eingebracht, also nicht einmal 100 Kronen je Mord. Auch die I.T.F. befasst sich gemäss einer Anregung des Schwedischen Transportarbeiterverbandes anlässlich der Internationalen Strassentransportarbeiterkonferenz vom Oktober 1949 mit dem Problem.

Gregor Lindgren, ein schwedischer Erfinder, hat nun einen Apparat gebaut, "Affectus" genannt, der eine wirksame Verteidigung gegen Überfälle auf den Taxichauffeur vom Wageninnern aus ermöglichen soll. Es handelt sich im Prinzip um eine eingebaute Gaspistole, die vom Chauffeur mittels eines Schaltbrettknopfes ausgelöst werden kann, sobald er in einem zweiten Rückspiegel, mit dem er das Wageninnere beobachten kann, feststellt, dass sein Fahrgast sich zum Überfall anschickt. Das ausströmende Gas setzt den Angreifer augenblicklich ausser Gefecht.

Gregor Lindgren, ein schwedischer Erfinder, hat nun einen Apparat gebaut, "Affectus" genannt, der eine wirksame Verteidigung gegen Überfälle auf den Taxichauffeur vom Wageninnern aus ermöglichen soll. Es handelt sich im Prinzip um eine eingebaute Gaspistole, die vom Chauffeur mittels eines Schaltbrettknopfes ausgelöst werden kann, sobald er in einem zweiten Rückspiegel, mit dem er das Wageninnere beobachten kann, feststellt, dass sein Fahrgast sich zum Überfall anschickt. Das ausströmende Gas setzt den Angreifer augenblicklich ausser Gefecht.

Die chemische Natur des verwendeten Gases wird geheimgehalten. Nach den Wirkungen zu schliessen, handelt es sich um eine Art Tränengas; das Gas übt einen starken Reiz auf die Tränendrüsen aus und löst in Hals und Nase ein Brennen aus. Einer einzigen Patrone entströmen

etwa 300 m<sup>3</sup> Gas, und wenn man bedenkt, dass der Raum, in dem der Angreifer sich befindet, etwa 3 m<sup>3</sup> fasst, so ist leicht ersichtlich, dass diesem auch das Aufreissen der Wagenfenster nichts nützt - falls er dazu überhaupt Zeit hat. Die Polizei herbeizurufen, ist darnach eine Kleinigkeit.

Der Einbau des Apparates kommt nur bei Wagen in Frage, die eine Trennungswand zwischen Führersitz und Innenraum besitzen, ansonst der Chauffeur der Wirkung des Gases ebenfalls erliegt.

Vielleicht kommt dem Apparat vor allem Bedeutung als Abschreckungsmittel zu, und damit wäre ja sein Zweck erfüllt.

### HAFENARBEITER

#### FRANKREICH

#### Hintergründe des kommunistischen Streiks vom 27. März.

(ITF) Der vierundzwanzigstündige Streik der französischen Hafenarbeiter vom 27. März hat in der Presse eine Darstellung gefunden,

die die bereits verwirrte gewerkschaftliche Lage in den Häfen Frankreichs und Algeriens noch unklarer gemacht hat. Es erscheint uns deshalb notwendig, im Nachstehenden eine kurze Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse zu geben:

Vor Monatsfrist wurden die Sekretäre der kommunistischen Hafentengewerkschaft in Marseilles an deren Sitz verhaftet. Der Grund der Verhaftung war folgender:

Seit dem 10. März hatte die Marseiller Hafentengewerkschaft einen Streikbefehl nach dem anderen herausgegeben. Trotz ihrer fieberhaften Tätigkeit blieb die Unterstützung der Hafenarbeiter weitgehend aus. 2 800 bis 3 600 Hafenarbeiter erschienen Tag für Tag regelmässig zur Arbeit.

Die bereits erwähnten Sekretäre waren über den Misserfolg ihrer Bemühungen aufgebracht. In ihrer Wut wussten sie nichts besseres zu tun, als in Gesellschaft anderer Kommunisten, darunter einer kommunistischen Senatorin, von den Fenstern ihres im ersten Stock gelegenen Büros an der Place de la Joliette die von der Arbeit zurückkehrenden Hafenarbeiter, die dort auf die Strassenbahn warteten, mit Holzstücken, Steinen und anderen Geschossen zu bewerfen.

Die Polizei schritt natürlich ein, und als der Steinregen auch auf sie herniederprasselte, verhaftete sie die Provokateure.

Einige Tage später erschien in der kommunistischen Presse in grosser Aufmachung die Nachricht, dass die Sekretäre der Marseiller Hafentengewerkschaft wegen ihrer Gewerkschaftstätigkeit verhaftet worden seien. Die Hafenarbeiter ganz Frankreichs wurden aufgerufen, in den Ausstand zu treten, um ihre Sympathie mit den Verhafteten zu bekunden.

Der wahre Grund der Verhaftungen wurde geflissentlich verschwiegen und der Aktion durch Bezugnahme auf die Lohnforderungen der Hafenarbeiter den Mantel der Echtheit umgehängt.

Am 27. März war die Streiklage in den hauptsächlich französischen Häfen folgende:

In Dünkirchen, Boulogne, Le Havre, Nantes und Rouen ruhte die Arbeit vollständig, obschon in Dünkirchen die Hafenarbeiter mit 819 zu 779 Stimmen den Streik abgelehnt hatten und am folgenden Tage Überzeit leisteten, um den erlittenen Lohnverlust wettzumachen.

In Bordeaux streikten die Hafenarbeiter des kommunistischen Gewerkschaftsbundes, während die der Force Ouvrière die Arbeit fortsetzten.

In Sète wurde das Löschen gemischter Güter eingestellt, Kohlenarbeiten jedoch fortgesetzt. In Marseille wurde trotz des dortigen starken Einflusses der Kommunisten nahezu normal gearbeitet. Die Zahl der zur Arbeit erscheinenden Hafenarbeiter hielt sich im Rahmen des Üblichen.

In Paris war die Lage nahezu, in Lille, Cherbourg, Caen, Bayonne und St.Malo vollständig normal.

In den Häfen von Algier und Oran stellte eine grosse Zahl ständiger Hafenarbeiter die Arbeit ein. Unständige Hafenarbeiter wurden an ihrer Stelle verwendet und jegliche Störung damit vermieden.

### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

I.A.A. sammelt Auskünfte über die Gesundheitspflege der Seeleute.

(ITF) Der Gemeinsame Ausschuss über die Gesundheitspflege der Seeleute, der sich aus Vertretern der Internationalen Ar-

beitsorganisation und der Weltgesundheitsorganisation zusammensetzt, hat auf seiner ersten Tagung vom 12. bis 14. Dezember 1949 in Genf eine Entschliessung angenommen, auf Grund derer das Internationale Arbeitsamt mit der Sammlung von Auskünften über folgende Punkte begonnen hat:

1. Vorschriften über Art und Inhalt der an Bord der Schiffe mitgeführten Instrumenten- und Medikamentenschränke.
2. Allfällige Vorschriften über die periodische Überprüfung des Inhalts solcher Schränke.
3. Allfällig dem Schrank beigegebene ärztliche Anweisungen.
4. Vorschriften über die radiotelegraphische Übermittlung ärztlicher Anweisungen an Schiffe auf See.
5. Falls Vorschriften nach Punkt 4 nicht vorhanden sind, ausführliche Angaben über bestehende Vorkehrungen zur Übermittlung solcher Anweisungen.

Die Weltgesundheitsorganisation wird auf Grund dieser Auskünfte Empfehlungen über Minimalnormen inbezug auf Inhalt, Instandhaltung und Nachprüfung der Schränke ausarbeiten, die einer zukünftigen Tagung des Gemeinsamen Ausschusses unterbreitet werden sollen. Ähnliche Schritte sollen vom Internationalen Arbeitsamt unternommen werden inbezug auf Vorschriften oder Vorkehrungen betreffend radiotelegraphische Bitten um ärztlichen Rat durch Schiffe auf See.

#### INDONESIEN

Die Offiziere der Handelsflotte wenden sich an die Regierung.

(ITF) Gegen Ende März wandte sich die Gewerkschaft der Offiziere der indonesischen Handelsflotte an den Arbeitsminister mit dem

Gesuch um Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse.

Das Gesuch der Gewerkschaft stützt sich auf die Forderungen der Internationalen Seeleute-Charta der I.T.F. und die gemäss Internationalem Arbeitsamt bestehende Notwendigkeit, die Arbeitsverhältnisse der asiatischen Seeleute zu verbessern.

Die Gewerkschaft fordert insbesondere, dass eine Reihe der in den Seattle-Übereinkommen festgelegten Normen in das Schifffahrtsabkommen aufgenommen werden soll, das zwischen der Regierung und den Reedereien vor dem Abschluss steht.

U.S.A.

Die amerikanischen Seeleutegewerkschaften verurteilen unlautere Flaggenwechsel.

(ITF) Auf einer Konferenz amerikanischer Seeleutegewerkschaften, die am 20. und 21. März in Washington stattfand, wurde folgende

Entschliessung über die Überschreibung amerikanischer Schiffe auf die Register Panamas, Liberias und Honduras angenommen:

"Die Konferenz der Vertreter von 170.000 in AFL-, CIO- und unabhängigen Gewerkschaften organisierten Seeleute hat mit grosser Beunruhigung davon Kenntnis genommen, dass die Praxis, amerikanischen Reedereien gehörende Schiffe auf die Register Panamas, Liberias und Honduras zu übertragen, an Umfang zunimmt.

Wir haben Regierungsorgane und Kongress darüber aufgeklärt, dass diese besorgniserregende Lage auf das Bemühen der Reeder zurückzuführen ist, Steuergesetze und Sicherheitsvorschriften der Vereinigten Staaten zu umgehen und die Heuern der amerikanischen Seeleute durch Schaffung verstärkter Arbeitslosigkeit herabzudrücken. Die Reeder hoffen, die amerikanischen Seeleutegewerkschaften zu zerschlagen durch Herabdrückung des durch sie gewonnenen Lebenshaltungsstandes der Seeleute.

Die Konferenz ist der bestimmten Auffassung, dass dieses brennende Problem nur gelöst werden kann, wenn alle amerikanischen Seeleutegewerkschaften im Verein mit der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung vorgehen, um so rasch als möglich Abhilfe zu schaffen.

Die Konferenz gibt ihrer Anerkennung der grossartigen Arbeit Ausdruck, die die I.T.F. in dieser Sache im Weltmasstab geleistet hat, und begrüsst die Abhaltung einer Seeleutekonferenz der I.T.F. im April in Amsterdam. Wir werden in jeder Weise bei der Ausarbeitung eines Programmes zur Ausschaltung der gewerkschaftsfeindlichen Machenschaften der Weltschiffahrtskreise durch die I.T.F.-Konferenz mitarbeiten."

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN.

#### INTERNATIONAL

Wiederaufleben der Konkurrenz zwischen Hamburg und Triest.

(ITF) Schifffahrts- und Industriekreise in Triest beklagen sich über die wachsende Konkurrenz, die ihrem

Hafen von Hamburg gemacht wird.

Vor dem Kriege war der Hafen Hamburgs einer der Hauptkonkurrenten Triests. Die Auflösung des österreichisch-ungarischen Kaiserreiches nach dem ersten Weltkriege hatte es Hamburg ermöglicht, einen grossen Teil des Verkehrs, der vordem über Triest abgewickelt wurde, an sich zu ziehen:

Auf einen ruinierenden Tarifkrieg folgte ein Abkommen über die Abgrenzung von Einflussphären. Nach der wirtschaftlichen Eroberung des Balkans in den Dreissigerjahren durch Deutschland stand dies jedoch nur noch auf dem Papier. Der Kampf um die Vorherrschaft ging ungeschwächt weiter.

Nach der Beendigung des zweiten Weltkrieges hatte Triest zunächst wenig Grund, sich zu beklagen. Die Verhältnisse verbesserten sich beträchtlich, sowohl was den Transitverkehr als auch die Schifffahrt anbetrifft. Diese äusseren Anzeichen eines Wohlstandes waren jedoch trügerisch. Das natürliche Hinterland des Hafens war hinter dem eisernen Vorhang verschwunden; der grösste Teil der Umschlagstätigkeit entfiel auf E.R.P.-Transporte und den Nachschub für die amerikanischen und britischen Truppen in der Freizone. Die Tschechoslowakei und Ungarn machten in immer grösserem Maße von der Donau als Zugangsstrasse zum Mittelmeer Gebrauch, während Jugoslawien seinen wohlausgebauten Hafen Fiume benützte.

Mit dem erneuten Wachstum der deutschen Konkurrenz sieht Triest sich der Rückkehr der Vorkriegsverhältnisse gegenüber. Der Neubau der deutschen Handelsflotte wird, so erwartet man, die Gefahr noch verschärfen. Vertreter der Triester Handelskammer sollen sich nach Rom begeben haben um die italienische Regierung um Beistand im Kampf um die Erhaltung der Lebensfähigkeit des Hafens zu ersuchen. Die Abordnung soll u.a. vorgeschlagen haben, für die Häfen von Triest, Venice, Genua, Livorno und Neapel Einheitstarife einzuführen.

In Triest werden fieberhafte Bemühungen unternommen, Umschlags- und Eisenbahnkosten zu senken.