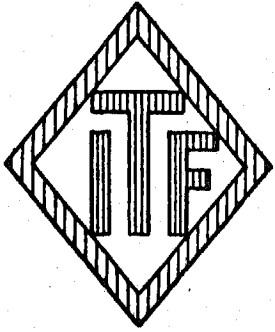


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 10

15. Mai 1950

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMWTRIEBE

Der Kampf um die Häfen;
das Löschen der Atlantik-
paktwaffen verläuft unge-
stört.

(ITF) Im Nachstehenden geben wir einen Überblick über die Lage in bezug auf das Löschen von Waffen des Atlantikpaktes in westeuropäischen Häfen (Stand vom 1.5.50):

BELGIEN

Antwerpen

Der Pressebericht der I.T.F. Nr. 9 vom 1.5.50 enthielt einen Bericht über kommunistische Versuche, die Hafendarbeiter Antwerpens an der Arbeitsaufnahme zu verhindern. Der normale Betrieb wurde am 28. April nach Beendigung eines kommunistischen Streiks wieder aufgenommen. (Siehe nachstehenden Bericht).

DÄNEMARK

Bisher sind noch keine Waffensendungen eingetroffen. Die erste Lieferung soll ungefähr am 6. Mai eintreffen. Schwierigkeiten werden nicht erwartet.

FRANKREICH

Cherbourg

Das erste amerikanische Schiff mit einer für Frankreich bestimmten Waffenladung wurde am 12. April ohne Zwischenfall gelöscht (Siehe Pressebericht Nr. 9 vom 1.5.50).

ITALIEN

Neapel

Keine Zwischenfälle wurden berichtet, als die erste Schiffsladung von Atlantikpaktwaffen am 11. April gelöscht wurde. Ein von den Kommunisten auf den folgenden Tag angesetzter Generalstreik fand wenig Unterstützung. Eine weitere Sendung von Kriegsmaterial, bestehend aus 200 Tonnen Geschützen und Tanks, wurde am 29. April gelöscht.

NIEDERLANDE

Bisher sind keine Waffenlieferungen eingetroffen. Sie sollen in naher Zukunft eintreffen. Die holländischen Gewerkschaften erwarten keinerlei Schwierigkeiten beim Löschen, da nirgends in den Niederlanden die Hafendarbeiter ablehnende Entschliessungen angenommen haben.

NORWEGEN

Oslo

Das amerikanische Schiff "Mormacdale" entlud 300 Tonnen von Kleinwaffen, die zur Verwendung durch die norwegische Armee bestimmt sind. Zwischenfälle werden nicht berichtet. (Siehe nachstehenden Bericht).

SCHWEDEN

Schweden ist nicht Mitglied des Atlantikpaktes und wird demgemäss keine Waffensendungen im Rahmen dieses Vertrages erhalten.

GROSSBRITANNIEN

Bisher sind in Grossbritannien noch keine Waffensendungen eingetroffen. Die Gewerkschaftsfunktionäre erklären, dass keine Arbeitsverweigerungen zu erwarten sind.

NORWEGEN

Erste Waffensendungen ohne Zwischenfall gelöscht.

(ITF) Wiederum haben die Kommunisten versagt. Am 20. April traf das erste amerikanische Schiff mit Waffen, die zur Verwendung durch die norwegische Armee bestimmt sind, im Hafen von Oslo ein.

Weigerungen, bei den Löscharbeiten mitzuwirken, kamen nicht vor. Abgesehen von einer kommunistischen Versammlung ausserhalb der Hafentore, an der etwa 30 Personen, worunter Frauen und Mitglieder der kommunistischen Jugendorganisation teilnahmen, fanden keine Zwischenfälle statt.

Dies war die dritte Niederlage der Kommunisten im Zeitraum von einer Woche.

EISENBÄHNER

U.S.A.

Drei-Mann-Betrieb
auf gekuppelten
Diesellokomotiven gefordert.

(ITF) Die Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen hat seit einiger Zeit die Beschäftigung eines zusätzlichen Heizers auf Diesellokomotiven im Streckendienst gefordert. Der Präsident der Gewerkschaft hat vor kurzem diese Forderung folgendermassen begründet:

" Bei der Verwendung von mehreren zusammengekuppelten Diesellokomotiven im Zugdienst, wobei zwei bis fünf Lokomotiven von zwei Mann an der Spitze des Zuges bedient werden, muss einer der beiden sich häufig vom Führerstand entfernen, um die Motoren zu kontrollieren. Ein solcher Zustand sollte im Interesse der Sicherheit des Personals und der Reisenden nicht geduldet werden. Die Beschäftigung eines zusätzlichen Heizers würde die ständige Anwesenheit von zwei Mann auf dem Führerstand während der Fahrt gewährleisten."

In einer Erklärung führt die Gewerkschaft aus: "Da alle friedlichen Methoden gemäss Eisenbahnarbeitsgesetz erschöpft waren, sah sich die Gewerkschaft gezwungen, eine Streikabstimmung durchzuführen. Die grosse Mehrheit unserer Mitglieder auf allen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten hat sich zugunsten eines Streiks ausgesprochen, falls eine zufriedenstellende Lösung der Streitfrage auf anderem Wege nicht erreicht werden kann."

Die Gewerkschaft fordert auch die Entlohnung der Heizer auf den grösseren elektrischen und ölbefeuerten Lokomotiven zu den im Dienst auf Dampflokomotiven bezahlten Lohnsätzen, sowie, dass auf allen Lokomotiven, ob im Zug- oder Bahnhofsdienst, neben dem Lokomotivführer mindestens ein Heizer beschäftigt werden muss.

Der Streik, der ursprünglich auf den 26. April angesetzt war, hat am 10. Mai um 6.00 Uhr früh begonnen, nachdem er auf Ersuchen der Regierung der Vereinigten Staaten um 14 Tage hinausgeschoben worden war.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

BELGIEN

Erfolgreiches Ende eines
Streiks der Taxichauffeure
Antwerpens.

(ITF) 318 Antwerpener Taxichauffeure, die sich seit dem 13. April im Ausstand befunden hatten, um ihren Forderungen, lautend auf einen garantierten Wochenlohn und einen grösseren Anteil an den Einnahmen, Nachdruck zu verleihen, beschlossen am Abend des 26. April zur Arbeit zurückzukehren, nachdem die Arbeitgeber beträchtliche Lohnverbesserungen angeboten hatten.

Der Streik war der Abschluss langer und fruchtloser Versuche des Belgischen Transportarbeiterverbandes, für die betreffenden Taxichauffeure Lohnsicherheit zu schaffen. Die Forderung der Gewerkschaft lautete, auf einen garantierten Mindestwochenlohn von 600 belg. fr.¹⁾ zuzüglich 10% der 1.000 francs übersteigenden Wocheneinnahmen.

1) \approx gleich 140 francs.

Die Taxibetriebe haben nun eingewilligt, einen Mindesttageslohn von 94 Franken zu zahlen und den Anteil an den Einnahmen beträchtlich zu erhöhen.

NIEDERLANDE

Die Arbeiter der holländischen Strassentransportbetriebe besprechen Arbeitsbedingungen.

(ITF) Auf dem kürzlichen Kongress der Niederländischen Strassen-transportarbeiter wurden eine Reihe von Forderungen in bezug auf

Löhne und Arbeitsbedingungen der holländischen Kraftfahrer aufgestellt.

Besondere Bestimmungen über die Löhne und Arbeitsbedingungen von Fahrern im internationalen Strassenverkehr wurden vorgeschlagen, wie auch die Aufnahme einer Bestimmung in das holländische Gesetz über Fahrzeiten, die vorschreiben würde, dass Lastkraftwagen und Autobusse im Fernverkehr (mehr als 300 km) mit zwei Fahrern besetzt sein müssen. Es wurde allerdings hinzugefügt, dass diese Frage auf internationaler Ebene geregelt werden sollte.

Eine Entschliessung wurde angenommen, die dem Bedauern darüber Ausdruck gibt, dass die Löhne der Arbeiter im Strassenverkehr wieder einmal auf die Höchstleistungswoche von 55 Stunden bezogen werden, und Missfallen äussert über den Verlauf der diesbezüglichen Verhandlungen.

Die Frage einheitlicher Löhne und Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrer im Dienste von privaten Strassentransportunternehmen wurde ebenfalls aufgeworfen und gefordert, dass die Kosten der Erneuerung von Führerschein, Fahrtenbuch und Reisepass ebenfalls vom Arbeitgeber getragen werden sollen. Die Frage wurde gestellt, weshalb der vorgeschlagene Mindestwochenlohn für Kraftfahrer in einer kleinen Stadt wie Haarlem 30.50 Gulden¹⁾, in Rotterdam, Amsterdam und im Haag jedoch 36 Gulden betragen soll.

Klagen wurden laut über die Arbeitszeit der Führer von Überlandautobussen während der Reisesaison. Ein Redner, der für die Abschaffung der Trinkgelder eintrat und die Forderung damit begründete, dass diese eines der grössten Hindernisse auf dem Wege zu guten Löhnen und Arbeitsbedingungen sei, erntete Beifall.

USA

Die Kraftfahrer Neuyorks lieben den Arbeitsfrieden.

(ITF) Der Vorstand der Neuyorker Ortsgruppe der INTER-NATIONAL BROTHERHOOD OF TEAMSTERS (Kraft-

fahrer; AFL) hat die Mitglieder wissen lassen, dass er beabsichtigt, mit 1.500 Privatbetrieben im Neuyorker Stadtgebiet ein langfristiges Antistreik-Abkommen zu schliessen. Das Abkommen würde die schiedsgerichtliche Beilegung aller Streitigkeiten betreffend Löhne, Arbeitszeiten und alle übrigen Arbeitsbedingungen vorsehen. Es wäre bis zum 1. September 1945 befristet.

Der Beschluss des Ortsgruppenvorstandes stützt sich auf eine Abstimmung unter den 10.000 Mitgliedern. Von den 3.809 abgegebenen Stimmen waren 956 ungültig, weil die betreffenden Mitglieder mit ihrer Beitragszahlung im Rückstand waren oder aus anderen, ähnlichen

1) £ gleich 10.65 Gulden.

Gründen. Von den gültigen Stimmen waren 1.526 für. 1.327 gegen den Arbeitsfrieden eingestellt.

Angesichts des knappen Abstimmungsergebnisses und des grossen Anteils der Nichtteilnehmer an der Abstimmung zögerten die Gewerkschaftsfunktionäre zunächst zum Abschluss des Antistreik-Abkommens zu schreiten. Später liessen sie sich allerdings überzeugen, dass das Abstimmungsergebnis dem Willen der Mehrheit der Mitglieder entsprach und dass sie damit den Auftrag erhalten hatten, mit den Verhandlungen über das Abkommen fortzufahren.

Die grösseren Gruppen der Strassentransportbetriebe werden empfohlen, dass ihre Mitglieder das Abkommen auf Versammlungen, die in naher Zukunft stattfinden sollen, bestätigen. Das Abkommen soll in einem der bisher unruhigsten Zweige des Neuyorker Wirtschaftslebens Streike ausschalten.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

FRANKREICH

Lohnerhöhungen bei den Arbeitern der französischen Binnenschifffahrt

(ITF) Den Arbeitern der französischen Binnenschifffahrt ist eine Lohnerhöhung von 5 % gewährt worden. Die schiedsgerichtliche Zu-

sprechung der Erhöhung, die rückwirkend auf den 1. April in Kraft tritt, erfolgte am 6. April. Die Lohnerhöhung wird auf den Grundlohn berechnet und bezieht sich damit nicht auf Fahrtzulagen.

HAFENARBEITER

BELGIEN

Ende des kommunistischen Hafendarbeiterstreiks in Antwerpen

(ITF) Ein von den Kommunisten veranstalteter Streik der Antwerpener Hafendarbeiter endete am 28. April mit der bedingungs-

losen Rückkehr der Streikenden.

Der Streik begann am 24. April, als eine kleine Zahl von entschlossenen und besonders ausgebildeten kommunistischen Hafendarbeiter unter Anwendung von Terror andere Hafendarbeiter am Antreten zur Arbeit verhinderten. Dies wurde den Kommunisten dadurch erleichtert, dass es im Hafen von Antwerpen nur ein einziges Registrationsbüro gibt. Dadurch, dass sie hier Unordnung schafften, war es ihnen möglich, den ganzen Hafen zu paralysieren.

Die Kommunisten tarnten den wahren Grund ihrer Streikaktion (der darin bestand, im Hafen Verhältnisse zu schaffen, die das Löschen von Atlantikpaktlieferungen verunmöglichen würden) damit, dass sie behaupteten, der Streik sei ausgelöst worden, um der Zufriedenheit der Hafendarbeiter über den Rückzug des Garantielohnes für die Hafendarbeiter, die im Jahre 1949 weniger als 10 Arbeitstage aufwiesen, Ausdruck zu geben.

Der Streik war von sofortigen Sicherheitsmassnahmen seitens der Regierung gefolgt. Die nichtkommunistischen Gewerkschaften gaben Erklärungen heraus, die die wahren Hintergründe des Streiks aufzeigten und ihre Mitglieder aufforderten, sich dem Streik nicht anzuschliessen.



Mehrere kommunistische Agitatoren wurden verhaftet, einschliesslich zweier Brüder, denen ein brutaler Angriff auf einen Delegierten der Vorarbeitergewerkschaft am ersten Streiktage zugeschrieben wird. Dem Opfer des Angriffs geht es nun dank seiner guten Konstitution etwas besser; alle Gefahr ist aber noch nicht behoben.

Anzeichen, dass der Streik im Begriffe war zusammenzubrechen, stellten sich ein am 28. April, als die Arbeiter in grosser Zahl zur Arbeit zurückkehrten. Normale Arbeit wurde bedingungslos am folgenden Tage wieder aufgenommen, ohne dass die Kommunisten irgendeines ihrer Ziele erreicht hätten.

FRANKREICH

Neuer Lohnvertrag

(ITF) In der schwierigen Frage der Löhne der französischen Hafentarbeiter ist Einverständnis erzielt worden. An Stelle des ursprünglichen Angebots der Arbeitgeber wurde eine Löhnerhöhung von 7% gewährt. Der Garantelohn der ständigen Hafentarbeiter wurde beträchtlich erhöht.

Der kommunistische Hafentarbeiterstreik in Marseille zusammengebrochen.

(ITF) Der Streik der kommunistischen Hafentarbeiter im französischen Hafen von Marseille ist am 19. April kläglich zusammengebrochen, ohne dass die kommunistischen Streikführer auf irgendeinen Erfolg hätten hinweisen können.

Der Streik, der 41 Tage dauerte, war von allem Anfang an nie mehr als ein Teilstreik. Der Hafenbetrieb war nie ernsthaft bedroht. Während der letzten Streiktage erschienen regelmässig etwa 4.000 Hafentarbeiter zur Arbeit.

In der letzten Woche vor dem Zusammenbruch des Streiks unternahmen kommunistische Gewerkschaftsfunktionäre fieberhafte Versuche, mit den Arbeitgebern zu einer Verständigung über die kommunistische Forderung auf Einführung einer neuen Arbeitsregelung zu gelangen. Alle ihre Bemühungen waren jedoch erfolglos, da die Arbeitgeber auf ihrer Erklärung beharrten, dass sie sich an die vom Hafendirektor festgesetzten neuen Arbeitsvorschriften halten würden.

GROSSBRITANNIEN

Bericht des Hafentarbeitsamtes.

(ITF) Das BRITISH NATIONAL DOCK LABOUR BOARD (Britisches Landeshafentarbeitsamt) hat vor kurzem einen Bericht über die von ihm verwaltete Hafentarbeitsordnung veröffentlicht, der die zweieinhalb Jahre, seit deren Einführung im Juni 1947, behandelt.

Der Bericht beginnt mit einer Übersicht über die Beschäftigungslage während der zweieinhalb behandelten Jahre, wonach der Grad der Beschäftigung - in Prozenten der ständigen, auf dem Register eingetragenen Hafentarbeiter ausgedrückt - von 73,3 % im Jahre 1948 auf 75,6% im Jahre 1949 angestiegen ist, während der Prozentsatz der Arbeiter, die sich erfolglos zur Arbeit meldeten, von 11,9 %

auf 9,5 % absank. Die Beschäftigungslage war durch das ganze Jahr 1948 ziemlich beständig und wies im folgenden Jahre sogar eine Aufwärtsbewegung auf.

Der Mangel an Vollbeschäftigung im Jahre 1948 - nahezu 12 % der Arbeiter wurden nicht eingesetzt - gab zu ernsthafter Besorgnis Anlass. Im Jahre 1949 stand der Anteil der unbeschäftigten Arbeiter auf 9,5 %, d.h. täglich rund 7.500 Arbeiter. Die Garantielohnkosten beliefen sich wöchentlich auf £ 19.400. Trotz dieses Überschusses an Arbeitskräften war das Amt oft nicht in der Lage, allen Anforderungen zu entsprechen, obschon Arbeiter täglich zwischen den Häfen ausgetauscht und in einigen Häfen nicht registrierte Arbeiter verwendet wurden.

Die durchschnittlichen Wochenverdienste waren in allen Quartalen des Jahres 1949 höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Vorjahres und zeigten eine stetige Aufwärtsbewegung im ganzen Zeitraum der zwei Jahre.

Das Amt erklärt, die Altersverteilung unter den Hafendarbeitern gebe zu Besorgnis Anlass. Infolge der geringen Zahl von Neueinstellungen vor 1947 war bei Beginn der neuen Ordnung das Durchschnittsalter der Hafendarbeiter 47 Jahre. Seither hat sich die Lage kaum verändert; das Durchschnittsalter ist gegenwärtig 47,1 Jahre. Der Prozentsatz der Arbeiter unter 40 Jahren ist von 30,1 % im Jahre 1948 auf 28,5 % im Jahre 1949 gefallen, während die Zahl der Arbeiter in den höheren Altersgruppen zugenommen hat. Diese Entwicklung muss umgekehrt werden, falls der Hafenbetrieb leistungsfähig sein soll.

Wilde Streiks bewirkten den Verlust von 441.858 Arbeitstagen in 1949 und 312.611 in 1948. Der Bericht befasst sich ausführlich mit den Gründen der drei wilden Streiks im Londoner Hafen, die sich vor dem 1. Mai ereignet hatten. Das Amt führt darüber aus:

"Gewisse, immer wiederkehrende Züge dieser Streiks müssen festgehalten werden. Es scheint sich um ein gemeinsames Muster zu handeln, drehe sich der Streikfall um Zinkoxyd (1948), die Entlassung von Arbeitsunfähigen (1949), oder kanadische Seeleute 1949, der Anlass ist nicht von Belang. In jedem Falle wird **an das Gefühl** des Hafendarbeiters appelliert, an seine Solidarität, seine Angst vor der Rückkehr des alten Systems der Gelegenheitsarbeit....

Die inoffiziellen Streikführer zeigten kein geringes Geschick bei der Ausnutzung dieser Gefühle. Dies war ihnen möglich, weil die Gewerkschaften sich von der Kampffreudigkeit der ersten Tage zur Verhandlungspraxis entwickelt haben und damit der Taktik des Draufgängertums einen Angriffspunkt bieten.

Es muss auch festgehalten werden, dass bei jedem Streik dieselbe Organisation unter den Leuten auftaucht. Nichts weist darauf hin, dass diese Organisation Streiks veranlasst oder heraufbeschwört. Ihre Führer scheinen mit der ursprünglichen Forderung betreffend Zinkoxyd nichts zu tun zu haben; sie waren mit Gewissheit nicht in die Entlassung der 32 Arbeitsunfähigen verwickelt, und sie haben auch nicht den Streik der kanadischen Seeleute gegen die kanadischen Reeder geplant.

Zwischen den Streiks besteht eine Rumpforgorganisation fort. Sobald passende Umstände vorliegen, tritt sie in Aktion. Dieselben Leute erscheinen als Streikführer; Beauftragte reisen nach anderen Häfen,

um im Hinblick auf eine Ausdehnung des Streiks "Beziehungen anzuknüpfen."

Das Amt schliesst seinen Bericht mit der Feststellung, dass "das Wirtschaftsleben der Nation dreimal innerhalb von zwei Jahren durch eine kleine Gruppe von Arbeitern in Frage gestellt" worden ist. "Dies ist ein unduldbarer Zustand, und es besteht keine Gewähr dafür, dass sich ähnliche Ereignisse in Zukunft nicht mehr abspielen werden." Wie von nachstehendem Bericht über den am 1. Mai zu Ende gegangenen Londoner Hafentarbeiterstreik gesehen werden kann, hat sich diese Auffassung nur allzu früh bewahrheitet.

Ende eines Londoner
Hafentarbeiterstreiks.

(ITF) In den letzten Wochen war die Lage im Londoner Hafen gekennzeichnet durch Arbeitsstreitigkeiten wie auch Konflikte

innerhalb der Gewerkschaften.

Der erste Streit betraf die Pläne einer britischen Reederei, Hafentarbeiter und Stauer fest anzustellen, und zwar auf der Grundlage der "üblichen Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter". Dieser Absicht widersetzte sich die NATIONAL AMALGAMATED STEVEDORES 'AND DOCKERS' UNION, die behauptete, die Beschäftigung von Hafentarbeitern durch Reedereien bedrohe die Berufseinheit der Londoner Hafentarbeiter und Stauer und werde zu einer Verschlechterung ihres Status und ihrer Arbeitsbedingungen führen. Der Streit wurde schliesslich auf Geheiss des Arbeitsministers einem Schiedsgericht unterbreitet.

Am 19. April wurde diese Arbeitsstreitigkeit von einer umfassenden Arbeitsniederlegung der Londoner Hafentarbeiter überschattet, die begann, nachdem drei Mitglieder der TRANSPORT AND GENERAL WORKERS' UNION aus ihrer Gewerkschaft ausgeschlossen worden waren, weil sie im letztjährigen wilden Streik zur Unterstützung der streikenden kanadischen Seeleute eine führende Rolle gespielt hatten. Der Ausschuss war im statutenmässigen, und damit von der Mitgliedschaft gebilligten Verfahren zustande gekommen.

Der Streik, der mit dem Ausmarsch von etwa 2000 Mann begann, breitete sich rasch aus, bis in seinem Höhepunkt mehr als 14.000 Hafentarbeiter betroffen waren. Die Britische Regierung griff bald ein, um eine grössere Störung des Hafenbetriebes zu vermeiden, und setzte Truppen ein, um vom Streik betroffene raschverderbliche Frachten zu löschen. Am 27. April erliess das NATIONAL DOCK LABOUR BOARD (Landeshafenamt), das für das Funktionieren der Garantielohnordnung verantwortlich ist, die Erklärung, dass Arbeiter, die bis zum 1. Mai nicht zur Arbeit zurückkehren, als entlassen gelten und der Vorteile der Hafentarbeits(Garantielohn-) - Ordnung verlustig gehen würden. Am folgenden Tage empfahlen die Vertreter der Arbeitergruppen im Hafen die Wiederaufnahme der Arbeit. Ihr Rat wurde am 29. April von 4.000 Mann befolgt. Auf Versammlungen, die am selben Tag stattfanden, wurde beschlossen, am 1. Mai geschlossen zur Arbeit zurückzukehren, was auch geschah.

Die Britische Regierung hat eine Untersuchung über die Ursachen und Hintergründe der wiederholten wilden Streiks im Hafen von London angeordnet.

SEELEUTE

ARGENTINIEN

Kampf um bessere Löhne und Arbeitsbedingungen. (ITF) Am 24. März löste der argentinische Seeleuteverband, der der I.T.F. angehört, einen 24-stündigen Streik aus, um seiner Forderung, lautend auf bessere Heuern und Arbeitsbedingungen für seine Mitglieder, Nachdruck zu verschaffen. Am 4. April begann im Hafen von Buenos Aires ein weiterer Streik, der 48 Stunden dauerte. Dieser führte zur völligen Stilllegung der argentinischen Schiffe im Hafen, während der gleichzeitige Streik der Hafentarbeiter die Schiffe ausländischer Flaggen festhielt. Trotz dieses Streikerfolges ist den Forderungen noch nicht stattgegeben worden.

Der argentinische Seeleuteverband hat nun den Reedern ein Ultimatum zugestellt, in welchem die Einsetzung paritätischer Kommissionen zum Studium der Lohn- und anderen Forderungen verlangt wird. Reeder, die dieser Forderung nicht zustimmen, werden als mit der Gewerkschaft im Konflikt stehend erklärt.

DEUTSCHLAND

Katastrophale Beschäftigungslage. (ITF) Vor dem Kriege waren in der deutschen Handelsschifffahrt 60.000 deutsche Seeleute beschäftigt. Heute beläuft sich ihre Zahl auf bloss 7500. 33.000 Seeleute sind arbeitslos; der Rest arbeitet in fremden Berufen. Im Besitze des "grossen Permit" befinden sich 11.000 Seeleute. Dieses Dokument gibt die Erlaubnis, ausländische Gewässer zu befahren, doch fahren aus der Gesamtzahl der 11.000 Seeleute nur rund 500 auf ausländischen- meist schwedischen- Schiffen.

Neben der schlechten Beschäftigungslage haben die deutschen Seeleute noch andern Grund zur Klage. Ihre Sozialversicherung ist aus Mangel an Einnahmen nicht mehr imstande, Renten im vorgesehenen Umfang auszurichten. Vom Rückgang der Beitragsleistungen kann man sich ein Bild machen, wenn man weiss, dass das Arbeitseinkommen der deutschen Seeleute, das vor dem Kriege rund 160 Millionen Reichsmark ausmachte, heute nur noch 32 Millionen Deutsche Mark beträgt.

Die Ursachen dieser Lage sind weitgehend bei den der deutschen Schifffahrt auferlegten Fahrt- und Schiffsbaubeschränkungen zu suchen.

USA

Der Verband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen gewinnt neuen Vertrag. (ITF) Eine längere Auseinandersetzung zwischen dem Landesverband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (ein I.T.F.-Mitglied) und den Reedern ging am 21. April zu Ende mit der Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages durch den Vorsitzenden des Reederausschusses und den Präsidenten der Gewerkschaft. Der vorherige Tarifvertrag war am 30. September 1949 abgelaufen, jedoch auf Veranlassung der Vermittlungsorgane wiederholt und zuletzt bis zum 22. April verlängert worden.

Der neue Tarifvertrag enthält eine Bestimmung, wonach Ersatz-Steuerleute in den Heimathäfen der Schiffe zur Hälfte von der Gewerkschaft, zur Hälfte von der Reederei ausgewählt werden. In allen übrigen Häfen wird die Auswahl von der Gewerkschaft allein getroffen. Bisher

besassen die Reeder das Recht, solche Leute allein auszuwählen.

Was die Frage des Dienstatlers anbetrifft, so haben sich die Reedervertreter einverstanden erklärt, dass Deckoffizieren, die arbeitslos werden infolge Auflegens des Schiffes, bei Neueinstellung der Vorrang eingeräumt wird, vorausgesetzt, dass sie während der Dauer ihrer Arbeitslosigkeit nicht bei einer anderen Reederei in Dienst getreten sind. Über die Einstellung von Deckoffizieren, die im Range unter dem ersten Steuermann stehen, wurde vereinbart, die bisherige Beschäftigungsklausel beizubehalten, die den Mitgliedern der Gewerkschaft den Vortritt bei Einstellungen gewährt und überdies vorschreibt, dass jeder einzelne Fall vor der Anstellung mit der Gewerkschaft überprüft wird.

Der neue Vertrag ist bis zum 30. September befristet. Neue Lohnverhandlungen können erst sechs Monate nach der Ratifizierung des Vertrages durch die Gewerkschaft eröffnet werden. Die beiden Parteien verfügen über eine Frist von 90 Tagen, in welcher sie eine Pensions- und Wohlfahrtsordnung ausarbeiten müssen.

Nach den Bestimmungen des neuen Vertrages erhalten die Deckoffiziere eine monatliche Kleidungszulage von \$ 7.50. Seeleute, die mit dem Flugzeug zum oder vom Schiff gebracht werden, sind für \$ 10.000 versichert.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Die I.M.C.O. noch nicht gebildet. (ITF) Im britischen Unterhaus hat der Verkehrsminister in Beantwortung einer an ihn gestellten Frage erklärt, dass das

internationale Übereinkommen über die Gründung der I.M.C.O. (Internationale Beratende Seefahrtsorganisation) bisher erst von drei Staaten ratifiziert worden ist, nämlich von Grossbritannien, den Niederlanden und Kanada.

Das internationale Übereinkommen wird erst wirksam nach seiner Ratifizierung durch 21 Staaten, von denen mindestens sieben eine Million BRT besitzen müssen.

DEUTSCHLAND

Unfälle auf der Deutschen Bundesbahn in 1949. (ITF) Im Jahre 1949 ereigneten sich auf der Deutschen Bundesbahn 2.700 Unglücksfälle gegenüber 3.401 im Jahre 1948, ein

Rückgang von 20,6 %. Die Betriebsleistung im Jahre 1949 war 27 % grösser als 1948. Auf 1.000.000 Zugkilometer kamen im Jahre 1949 7,77 Unglücksfälle gegenüber 12,43 im Vorjahre.

Entgleisungen und Zusammenstösse nahmen um 15,5 % ab, die Zahl der verunfallten Personen um 26,7 %, Betriebsunfälle um 21,7 %. Andererseits war eine Zunahme der Unglücksfälle an Bahnübergängen um 9,2 % festzustellen, was zur Hauptsache dem verstärkten Kraftfahrzeugverkehr zuzuschreiben ist.

SCHWEIZ

Robert Bratschi über
schweizerische Ver-
kehrsprobleme.

(ITF) In den letzten Nummern der "Gewerkschaftlichen Rundschau", der Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, ist ein interessanter Aufsatz aus der Feder des früheren Vizepräsidenten und gegenwärtigen amtierenden Präsidenten der I.T.F. erschienen, der schweizerische Verkehrsprobleme behandelt. Im Nachstehenden geben wir eine Zusammenfassung seiner Schlussfolgerungen, soweit sie von internationalem Interesse sind:

1. Die grosse Verstaatlichungsaktion, die um die Jahrhundertwende durchgeführt wurde, ist auf halbem Wege stehen geblieben. Der Bund hat die Bahnen verstaatlicht, die damals zufällig im Besitze der fünf grossen Eisenbahngesellschaften waren. Die übrigen, schon damals vorhanden gewesen oder später gebauten Bahnen wurden nicht verstaatlicht.
2. Dadurch wurden grosse Ungleichheiten geschaffen. Für einen Teil des Landes und seiner Bevölkerung hat der Bund gut ausgebaute Verkehrswege auf seine Kosten zur Verfügung gestellt, während der andere Teil diese Aufgabe selbst zu erfüllen hatte und die entsprechenden Lasten tragen muss. Einzelne Kantone werden durch diese Ungleichheit ganz besonders benachteiligt.
3. Die Forderung der benachteiligten Kantone und Landesteile nach Gleichbehandlung ist berechtigt und muss berücksichtigt werden. Der Einwand, dass dadurch dem Bund neue Lasten entstehen, darf kein Grund sein, die berechtigte Forderung abzulehnen.
4. Die Verstaatlichung weiterer Bahnen oder andere Massnahmen im Sinne des Entgegenkommens an die benachteiligten Kantone und Landesteile gehören in das Gebiet der Finanzpolitik und eines gerechten Finanzausgleichs. Der Bund nimmt dadurch den betroffenen Kantonen und Landesteilen Lasten ab, die er schon früher hätte übernehmen sollen.
5. Die wichtigste verkehrspolitische Aufgabe unseres Landes wird dadurch aber nicht gelöst, nämlich die organische Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel, wobei die zweckmässige Gestaltung des Verhältnisses zwischen Schiene und Strasse im Vordergrund steht.
6. Dieser Aufgabe ist im Interesse der zuverlässigen und zu angemessenen Gesamtkosten möglichen Bedienung, wie auch vom Standpunkt der Gestaltung der Arbeitsbedingungen der in der Verkehrswirtschaft tätigen Menschen, die ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Besonders sollte die Gesetzgebung darauf achten, die Grösse des Verkehrsapparates dem Umfang der zu lösenden Aufgabe anzupassen, um unnötige Leerläufe einerseits und ungenügende Verkehrsbedienung andererseits zu vermeiden."