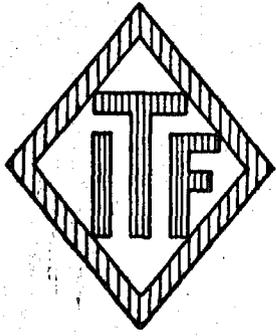


# INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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. 13

26. Juni 1950

### I.T.F.

#### Zweijährlicher Kongress der I.T.F. in Stuttgart.

(ITF) Der 21. Kongress der ITF wird vom 21. bis 29. Juli 1950 im Kursaal Stuttgart - Bad Cannstadt, Deutschland, stattfinden.

Einzelheiten darüber können der letzten Nummer des Presseberichtes entnommen werden.

#### DEUTSCHLAND

#### Anschluss der Berliner Eisenbahner an die GdED.

(ITF) Am 19. Mai 1950 tagte in Frankfurt/Main der Beirat der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands unter Anwesenheit

von zwei Vertretern der Gewerkschaft der Eisenbahner Grossberlins. Beide Organisationen sind der I.T.F. angeschlossen. Die Beratungen führten zu einer endgültigen Verschmelzungsvereinbarung.

Die Verschmelzungsvereinbarung tritt am 1. Juli 1950 in Kraft. Grossberlin wird damit zu einem Bezirk der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands.

### BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE.

#### AUSTRALIEN

#### Die Eisenbahner in Melbourne lassen kommunistische Streikaufrufung unbeachtet.

(ITF) Ein eintägiger Streik, der auf den 5. Juni vom Bezirksvorstand des Staates Viktorien des Australischen

Eisenbahnerverbandes zum Protest gegen die Gesetzesvorlage über die Auflösung der Kommunistischen Partei angesetzt worden war,

wurde von der grossen Mehrheit der Eisen- und Strassenbahner nicht befolgt.

Eine Massenversammlung der Strassenbahner wies mit überwältigender Mehrheit den Antrag des kommunistischen Sekretärs der Strassenbahnergewerkschaft auf Teilnahme an dem eintägigen Streik ab.

Der Vorstand des Australischen Eisenbahnverbandes für Neu-Südwaales hat beim Schlichtungsgericht Schritte eingeleitet, um den Vorstand in Viktoria seines Amtes zu entheben.

#### FRANKREICH

In Cherbourg ist die vierte Waffenschiffsladung gelöscht werden.

(ITF) Am 12. Juni traf im Hafen von Cherbourg das amerikanische Schiff "American Miller" ein mit einer Ladung

von Kriegsmaterial an Bord, das unter dem Atlantikpakt an Frankreich geliefert wird.

Eine von den französischen Kommunisten organisierte Protestversammlung war nur von 10 Personen besucht. Das Schiff wurde ohne jede Störung entladen.

Die Gewerkschaftsfunktionäre der Force Ouvrière sind der Ansicht, dass dieses neuerliche Versagen der Kommunisten, das Entladen von Atlantikpaktsendungen zu verhindern, ein deutliches Licht auf den schwindenden Einfluss der kommunistischen Gewerkschaften in den Häfen, insbesondere in denen Nordfrankreichs wirft.

Flugblatt der Force Ouvrière bezeichnet die kommunistische Hafearbeitspolitik als verbrecherisch.

(ITF) Der französische Hafenarbeiterverband (Force Ouvrière) der der ITF angeschlossen ist, hat als Antwort auf die wiederholten kommunistischen Versuche

zur Störung der Arbeit in den französischen Häfen vor kurzem ein Flugblatt drucken lassen, um die Hafearbeiter ganz Frankreich über die wahren Hintergründe der Kampagne aufzuklären. Zunächst soll das Flugblatt unter den Hafearbeitern des französischen Mutterlandes zur Verteilung gelangen; doch wird auch seine Verwendung in Algerien in Betracht gezogen.

Das Flugblatt erklärt, es sei lächerlich, wenn die Kommunisten erklären, dass sie der Sache des Friedens einen Dienst leisten, wenn sie versuchen, das Entladen von Kriegsmaterial, das auf Grund des Atlantikpaktes geliefert wird, oder das Laden von Waffen für Indochina zu behindern. Die Tatsache, dass nahezu jede Industrie Frankreichs nötigenfalls als "Kriegsindustrie" bezeichnet werden könnte, zeigt den Widersinn der Behauptung. Falls die Kommunisten an der Erhaltung des Friedens wirklich interessiert sind, dann ist das einzige, was sie vernünftigerweise tun sollten, alle Arbeiter in Wirtschaftszweigen, die irgendwie in den Dienst der Kriegsproduktion gestellt werden können, zur Unterstützung der Hafearbeiter durch Sympathiestreiks aufzufordern.

Wie jedoch Force Ouvrière darauf hinweist, ist dies ganz gewiss nicht der wahre Grund der kommunistischen Kampagne. Die Hafendarbeiter sind von den kommunistischen Agitatoren besonders ausgewählt worden, weil diese glaubten, dass die Hafendarbeiter diejenige Arbeitergruppe ist, die am leichtesten für kommunistische politische Ziele missbraucht werden kann. Das einzige Interesse, dass die kommunistischen Gewerkschaftsführer an den französischen Hafendarbeitern haben, ist das, dass sie in der Lage zu sein wünschen, in ihren Zeitungen schreiben zu können: "Schaut, die Hafendarbeiter dieses oder jenes Hafens streiken. Streikt ebenfalls. Folgt ihrem Beispiel!"

Das Hauptergebnis der kommunistischen Kampagne war bisher, dass viele französische Hafendarbeiter feiern müssen, weil Schiffe, die normalerweise französische Häfen anlaufen würden, anderswo hingsandt wurden. Die Auswirkungen des kommunistischen Fiaskos werden von den Hafendarbeitern und ihren Familien getragen.

Es kann nicht einmal gesagt werden, dass die Kampagne irgend einen Erfolg erzielt hat; denn sogar in Häfen, in welchen die Kommunisten einigen Einfluss haben, sind die Hafendarbeiter weiterhin in grösserer Zahl zur Arbeit erschienen. Arbeitsniederlegungen, die sich tatsächlich ereignet haben, können bestenfalls als Teilstreiks bezeichnet werden.

Das Flugblatt schliesst mit der Feststellung, dass den Agitatoren lange genug erlaubt worden ist, ihre verbrecherische Politik fortzusetzen. Für die Hafendarbeiter ist nun die Zeit gekommen, um zu erklären: "Wir sind auf alle Fälle für den Frieden. Lasst uns deshalb in Frieden arbeiten!"

## NIEDERLANDE

Zwei weitere Waffensendungen in Rotterdam gelöscht.

(ITF) Am 29. Mai trafen zwei amerikanische Schiffe, die "Robin Goodfellow" und die

"Southland" im Hafen von Rotterdam ein mit Flugzeugteilen und Lastkraftwagen an Bord, die im Rahmen des Atlantikpaktcs geliefert wurden.

Beide Schiffe wurden in normaler Weise entladen. Nur eine kleine Zahl von Kommunisten versuchte, die Hafendarbeiter am Löschen der Frachten zu behindern, jedoch ohne Erfolg.

Gewerkschaftsfunktionäre in Rotterdam sind der Auffassung, dass der Misserfolg dieses letzten kommunistischen Versuches, das Entladen von Waffensendungen für die Niederlande zu behindern, lediglich den Glauben bestärkt, dass die Kommunisten in den holländischen Häfen wenig oder gar keinen Einfluss haben.

## EISENBAHNER

### FRANKREICH

Lohnstreit bei den französischen Staatsbahnen tritt in eine kritische Phase ein.

(ITF) Seit dem Jahresanfang haben die drei französischen Eisenbahnergewerkschaften, die in einem gemeinsamen Ausschuss

zusammenarbeiten (Eisenbahnerverband Force Ouvrière, christl. Eisenbahnergewerkschaft und Beamtenverband) die Anpassung der Eisenbahnerlöhne an die erhöhten Lebenshaltungskosten gefordert. Die Lebenshaltungskosten in Frankreich sind seit September 1948, d.h. seit der letzten

Anpassung der Löhne, um 24% gestiegen.

Die Eisenbahnergewerkschaften befürworten überdies eine Überprüfung des ganzen Lohngefüges im Sinne einer Anpassung an die Verhältnisse in den anderen Staatsbetrieben.

Verhandlungen in dieser Sache begannen im Februar 1950. Im März wurde angekündigt, dass, unter Vorbehalt einer endgültigen Regelung, eine Überbrückungshilfe rückwirkend ab 1. Januar gezahlt würde. Weitere Verhandlungen über einen Vorschlag der Regierung auf Gewährung einer 5%igen Lohn-erhöhung und einer 3%igen Leistungsprämie finden in einem besonderen paritätischen Ausschuss statt.

Am 20. Mai machte der Verwaltungsrat der französischen Staatsbahnen im Auftrage der Regierung eine Ankündigung, mit der alle bereits abgegebenen Versprechungen widerrufen wurden. Die bereits ausgezahlte Überbrückungshilfe und eine unbedeutende Konzession in bezug auf die Wohnzulage wurden beibehalten. Weitere Lohnerhöhungen wurden von der Entwicklung der finanziellen Lage der Eisenbahn abhängig gemacht.

Die Ankündigung erfolgte ohne vorherige Beratung mit Personalvertretern. Aus Protest gegen diese willkürliche Aktion haben die drei zusammenarbeitenden Eisenbahnergewerkschaften beschlossen, ihre Vertreter aus verschiedenen Organisationen im Verkehrswesen zurückzuziehen und zwar aus dem Obersten Verkehrsrat, dem Verwaltungsrat der französischen Staatsbahnen, den nationalen, regionalen und lokalen gemeinsamen Verhandlungs- und Wohlfahrtsausschüssen, den verschiedenen Unterausschüssen obiger Organe, den paritätischen Disziplinar-ausschüssen usw.

Sie haben ihre Mitglieder aufgefordert, nicht mehr als ihre Pflicht zu tun. Überdies sind die drei Gewerkschaften dabei, Delegierten-Tagungen einzuberufen, auf welchen das weitere Vorgehen gegen die personalfreundliche Haltung der Behörden und die einseitig erfolgte Ablehnung der Lohnforderungen beschlossen werden soll. Nach den letzten Berichten wird "Arbeiten nach Vorschrift" erwo-gen.

#### SCHWEIZ

Der Schweizerische Eisenbahnerverband und die Personalpolitik der SBB.

(ITF) In einer Eingabe des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes an die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

wird über die Personalpolitik der Schweizerischen Bundesbahnen folgendes angeführt:

Als der Eisenbahnerverband im Jahre 1920 einer Rationalisierung der Bundesbahnen zugestimmt habe, sei dies unter der Voraussetzung geschehen, dass solche Massnahmen nicht auf Kosten des Personals durchgeführt würden. Die tatsächlich eingeführten Massnahmen hätten aber zur Hauptsache darin bestanden, dass dem einzelnen Bediensteten mehr Arbeit und grössere Verantwortung aufgebürdet worden sei.

Die Rationalisierungs- und Sparmassnahmen kamen bald in einer Senkung des Personalbestandes zum Ausdruck, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht:

Jahr	Hilfskräfte		Zusammen:
	Bahneigenes ständiges Personal	bahneigene bahnfremde	
1920	39.410 <sup>x)</sup>	-	37.683
1930	34.305	-	34.305
1936	28.642	1.119	29.761
1938	27.631	1.695	29.326
1939	27.328	2.024	29.352
1940	27.488	2.893	30.381
1941	27.950	3.935	31.885
1942	28.915	3.982	32.933
1943	29.503	682	33.699
1944	30.011	1.859	35.016
1945	30.676	2.320	36.065
1946	31.975	2.524	37.322
1947	33.689	2.604	38.933
1948	35.273	2.477	38.852
1949	35.791	1.854	38.288

x) Höchststand Juli 1920 - 40.228

In den dreissiger Jahren, so führt die Eingabe weiter aus, würde die Rekrutierung von neuem Personal praktisch eingestellt. Zu Beginn des zweiten Weltkrieges war der Personalbestand auf 27.328 bahneigene Kräfte und 2.000 Unternehmerarbeiter gesunken. Die Bundesbahnen waren damals von allen Personalreserven vollständig entblösst. In dieser Situation traten sie in den zweiten Weltkrieg ein. Dass die Behörden sich über die ernste Lage in bezug auf den Personalstand der Bundesbahnen im klaren waren, ist daraus ersichtlich, dass der Bundesrat gleich nach Ausbruch des Krieges das Arbeitszeitgesetz ausser kraft setzte, während das Fabrikgesetz, das in Industrie und Gewerbe dieselbe Funktion ausübt wie das Arbeitszeitgesetz auf den Eisenbahnen, während der ganzen Dauer des Krieges in seiner Anwendung nie eingeschränkt wurde.

Die gewaltige Zunahme des Verkehrs während der Kriegszeit ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Jahr	Beförderte Reisende	Beförderte Gütertonnen	Zugkilo- meter:
1936	106,9	12,8	43,6
1938	113,3	13,9	46,7
1939	119,1	17,1	46,2
1940	124,5	20,2	48,0
1941	143,4	23,3	50,0
1942	158,8	22,4	46,0
1943	177,0	20,6	45,0
1944	189,6	18,2	46,0
1945	204,9	13,3	49,1
1946	206,4	16,9	54,0
1947	213,0	18,2	57,6
1948	207,7	18,5	59,7
1949	202,7	16,0	60,3

Der Personenverkehr hat sich demnach von 1936 bis 1945 genau verdoppelt. Auch im Güterverkehr trat eine grössere Zunahme ein, die nach dem Kriege infolge der wieder einsetzenden Konkurrenz des Strassenverkehrs eine Einbusse erlitten hat.

Die Arbeitsleistung des Personals ist seit der Vorkriegszeit, und vor allem seit den Zwanzigerjahren, bedeutend gestiegen. Das Personal hat sich den Anforderungen gewachsen gezeigt, wie aus der Zahl der geleisteten Zugkilometer hervorgeht, die seit 1936 um rund 40% zugenommen hat und weiterhin im Ansteigen begriffen ist.

Seitdem im Güterverkehr eine rückläufige Bewegung eingetreten ist, sind erneute Personalreduktionen vorgenommen worden. Der Eisenbahnerverband erklärt in diesem Zusammenhang, dass er sich vernünftigen Massnahmen nicht widersetzen werde, sofern die Bundesbahnen ihrem Personal gegenüber die Rücksicht zeigten, die nach heutigen Auffassungen jeder Arbeitgeber seinen Arbeitern schuldig ist.

U S A

Bemannung dieselektrischer Lokomotiven.

(ITF) Der kürzliche Streik der Lokomotivheizergewerkschaft (Brotherhood of Locomotive

Firemen & Enginemen) wurde durch folgende Vereinbarungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Gewerkschaft über die Bemannung dieselektrischer Lokomotiven beigelegt:

- 1.) Auf allen neuen Rangier-Diesellokomotiven mit einer Belastung von weniger als 44 to auf angetriebenen Rädern, die nach dem 1. Juni 1950 in Dienst gestellt werden, wird neben dem Lok-Führer ein Heizer beschäftigt. Auf allen Rangier-Diesellokomotiven, auf denen bereits Heizer gefahren werden, wird dies weiterhin so bleiben.
- 2.) Die Forderung, auf rund 150 leichten Diesellokomotiven, die gegenwärtig von verschiedenen Gesellschaften im Rangierdienst mit nur einem Lok-Führer verwendet werden, einen Heizer zu fahren, wird einem Schiedsgericht unterbreitet.
- 3.) Die Eisenbahngesellschaften werden die Bestimmung erlassen, dass im Schnellzugdienst mit dieselektrischen Lokomotiven der Heizer sich ständig auf dem Führerstand aufhalten muss. Der Heizer ist auf der Fahrt nicht verpflichtet, sich in den Motorenraum zu begeben, um das Arbeiten der Motoren zu überwachen.
- 4.) Triebwagen werden als Lokomotiven betrachtet, falls sie eine Last von mehr als 44 to auf angetriebenen Rädern aufweisen ohne Rücksicht darauf, ob sie einzeln oder gekuppelt verwendet werden. In letzterem Falle muss neben dem Lok-Führer ein Heizer mitfahren.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

USA

Vereinbarung über "Arbeitsfrieden" im Newyorker Strassentransportgewerbe.

(ITF) Der Vorsitzende des Ausschusses der Arbeitgeber gab am 25. Mai bekannt, dass zwischen der Newyorker Ortsgruppe der International Brotherhood

of Teamsters (der AFL und der ITF angeschlossen) und 1.800 Transportfirmen, die sich im Güterverkehr mit Neu-England, dem Süden und dem Mittelwesten der USA betätigen, eine Vereinbarung über einen vierjährigen Arbeitsfrieden getroffen worden ist.

Die Vereinbarung verspricht "Arbeitsfrieden im Strassentransportgewerbe und Befreiung von lähmenden Streiks" bis zum 31. August 1954. Das hervorstechendste Merkmal der Vereinbarung sind die Bestimmungen über die Beilegung von Streitfällen auf dem Schlichtungswege. Vorgesehen ist überdies die Wiederaufnahme der Verhandlungen über Löhne, Arbeitszeit und Sozialleistungen am 31.8.1950 bzw. am 31.8.1952. Besprechungen über diese Angelegenheiten sollen sofort eröffnet werden. Falls in deren Verlauf keine Übereinstimmung erzielt wird, sind die Parteien verpflichtet, den Schiedsspruch eines Schiedsrichters als bindend anzuerkennen, der vom Bürgermeister von Newyork aus einer von den Parteien unterbreiteten Liste ausgewählt wird.

Das Vermittlungsverfahren zur Beilegung von Streikfällen im Rahmen der Vereinbarung wird von einem Schiedsrichter überwacht, der vom Arbeitssekretär der Vereinigten Staaten ernannt wird.

HAFENARBEITER.

DEUTSCHLAND

Das Hamburger Garantie-lohnabkommen.

(ITF) Das Garantielohnabkommen, das im Hamburger Hafen am 2. Juni in Kraft getreten ist, bezweckt, durch die Sicherung des Lohn-

einkommens der Hafeneinzelbetriebsarbeiter und der mit der Hafenarbeit vertrauten und bewährten Gesamthafenarbeiter diese "in ein engeres Verhältnis zum Hafen zu bringen und die Arbeitsleistung zu steigern". Vertragspartner sind: Die Arbeitsgemeinschaft Hamburger Hafen-Fachvereine einerseits und die Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr (ein I.T.F.-Mitglied) andererseits. Die Hauptbestimmungen lauten:

- "1. Sämtliche im Besitze einer Arbeitskarte der Gesamthafenbetriebs - GmbH befindlichen Hafenarbeiter haben für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zu einem Hafeneinzelbetrieb oder zur Gesamthafenbetriebs-GmbH Anspruch auf eine Gesamtmindesteinnahme, und zwar:

- a): Hafeneinzelbetriebsarbeiter gegen ihren Betrieb in Höhe von 6 Schichtlöhnen ihrer Lohnstufe je Woche. Der Betrieb kann 4 Lohnwochen einer fortlaufenden Lohnperiode zusammenfassen, muss aber wöchentlich den Lohn

für mindestens 6 Schichten auszahlen. In den letzten beiden Lohnwochen einer Lohnperiode dürfen nicht mehr als wöchentlich 2 Schichten abgefeiert und nicht mehr als 2 Schichten aufgeholt werden.

Hafeneinzelbetriebsarbeiter in den Hafenschiffahrtsbetrie-  
ben gegen ihren Betrieb in Höhe von 5 Schichtlöhnen ihrer  
ihrer Lohnstufe je Woche. Der Betrieb kann 4 Lohnwochen  
einer fortlaufenden Lohnperiode zusammenfassen, muss aber  
wöchentlich den Lohn für mindestens 5 Schichten auszahlen.  
In den letzten beiden Lohnwochen einer Lohnperiode dürfen  
nicht mehr als wöchentlich 2 Schichten abgefeiert und nicht  
mehr als 2 Schichten aufgeholt werden.

b. Gesamthafenarbeiter gegen die Gesamthafenbetriebs-GmbH in  
Höhe von 5 Schichtlöhnen ihrer Lohnstufe je Woche.

2. Als Schichtlohn im Sinne dieser Vereinbarung gilt der Lohn der I. Werktagsschicht.
3. Das Mindesteinkommen für die Akkordarbeiter beträgt DM 51,25, für die Bunkerarbeiter DM 56,40 je Woche.
4. Alle Hafendarbeiter sind verpflichtet, sich an den 6 Werktagen zur Arbeit zur Verfügung zu stellen und 1. bzw. 2. bzw. 3. Schicht zu arbeiten. Die Gesamthafenbetriebs-GmbH ist berechtigt, Gesamthafenarbeiter, welche zur Einteilung bestellt worden sind und keine Arbeit zugeteilt erhalten haben, auf andere Einteilungszeiten zu bestellen. Für den mit dem zweimaligen Erscheinen (Ausgucken) am gleichen Tage verbundenen Zeitaufwand erhalten die Gesamthafenarbeiter eine Entschädigung in Höhe von 2 Stundenlöhnen der I. Werktagsschicht ihrer Berufsgruppe; das Fahrgeld hierfür wird mit 40 Pfg. abgegolten. Soweit für die Hafendarbeiter keine Beschäftigungsmöglichkeit als Hafendarbeiter besteht, ist Ausweicarbeit inner- und ausserhalb des Hafens Hamburg zu leisten. Um eine nachträgliche Vermittlung zu ermöglichen, müssen die nicht eingeteilten Arbeiter bis 8 Uhr in den Einteilungsstellen verbleiben. Ab 7.30 Uhr erfolgt die Erteilung der Stempel.
5. Hafendarbeiter, die ihrer Meldepflicht nicht nachkommen, eine Arbeit, für die sie eingeteilt worden sind, verweigern oder nicht aufnehmen, oder sonst gegen das Abkommen verstossen, erhalten nur die in der betreffenden Lohnwoche tatsächlich gearbeiteten Schichten bezahlt."

#### GROSSBRITANNIEN

Ende des Streiks der  
Londoner Leichterbe-  
satzungen.

(ITF) Nach einwöchiger Dauer ging am 5. Juni ein Streik der Leichter- und Schlepperbesatzungen im Londoner

Hafen zu Ende, nachdem eine Versammlung von 300 Gewerkschaftsmitgliedern die Rückkehr zur Arbeit beschlossen hatte.

Der Streik, der von der Gewerkschaftsleitung nicht anerkannt wurde, war ein Protest gegen die Entlassung von 91 Leichterarbeitern durch das Londoner Hafendarbeitsamt. Die Entlassungen erfolgten wegen der Teilnahme dieser Arbeiter an einem inoffiziellen Streik, der aus Protest gegen die Suspendierung von 14 Arbeitskollegen ausgelöst worden war.

Der Ausschuss, dem die Registrierung der Hafendarbeiter untersteht, empfing am Vormittag des 5. Juni eine Delegation der streikenden Arbeiter und erklärte sich bereit, die entlassenen Arbeiter wieder einzustellen unter der Bedingung, dass sie sich verpflichten, in Zukunft die Bestimmungen der Hafendarbeitsordnung einzuhalten. Dieses Versprechen wurde abgegeben, worauf der inoffizielle Streikausschuss die Rückkehr zur Arbeit empfahl.

### SEELEUTE

Panama-Aktion der I.T.F.  
O. Becu über den Boykott  
der I.T.F.

(ITF) Der amtierende Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Omer Becu, führte in seiner

Ansprache vor der Jahresversammlung des Britischen Landesverbandes der Seeleute in London am 8. Juni u.a. folgendes aus:

Die I.T.F. hat gegen Schiffe unter panamaischer und anderer Flagge, auf denen die Verhältnisse anerkannten Normen nicht genügen, einen Boykott verhängt. Millionen von BRT sind auf die Register von Staaten übertragen worden, die in Schiffsangelegenheiten keine Erfahrung besitzen. In solchen Staaten fehlt eine Seefahrtsgesetzgebung oft weitgehend oder vollständig. Eine angemessene Sozialversicherung für die Seeleute ist oft unbekannt. Panama, das 600 000 Einwohner hat, steht vielleicht an dritter Stelle unter den seefahrtstreibenden Nationen. Seine Handelsflotte hat sich in den Jahren 1946 und 1947 mehr als verdoppelt.

Auf einer ganzen Reihe solcher Schiffe herrschen erschreckende Lebens- und Arbeitsverhältnisse. Die Sicherheitsvorkehrungen seien ungenügend. Niedrige Heuern, schlechte Arbeitsbedingungen, ungenügende Bemannung, lange Arbeitszeiten, schlechte Unterkunft und unzureichende Sozialversicherungsbestimmungen sind an der Tagesordnung. Ein Schiff, das aus Neuyork kommend in Antwerpen einlief, musste vor zwei Monaten auf dem offenen Markt verkauft werden, um die Auszahlung der Seeleuteheuern zu ermöglichen. Das Schiff wurde für wenig mehr als £ 500 zur Verschrottung aufgekauft.

Die Reeder solcher Schiffe machen den echten Reedern "auf dem Rücken der Seeleute" Konkurrenz. Die Seeleutesektion der I.T.F. hat mit Unterstützung der Hafendarbeitersektion beschlossen, diesen Zuständen ein Ende zu bereiten.

"Wir haben einen Boykott erklärt und wir werden auf die einzelnen Schiffe Jagd machen. Wir werden sie von den Weltmeeren wegfeigen .... Wir müssen in diesem Kampf gemeinsam siegen oder gemeinsam untergehen .... Wir werden die Seeleute auf diesen Schiffen organisieren."

Die Reeder finden in Indien willige Arbeitskräfte. Zehntausende von Seeleuten, die mit wenig zufrieden sind, warten auf eine Anstellung. Auch hier muss Ordnung geschaffen werden. Die I.T.F. hat daher dem Vorschlag des Internationalen Arbeitsamtes auf Abhaltung von Besprechungen über die Veranstaltung einer Asiatischen Seeleutekonferenz zugestimmt.

Russische Schiffe betätigen sich im Verkehr zwischen Gdynia (Danzig) und Schweden zu Frachtsätzen, die 50% unter denjenigen liegen, die schwedische Reeder fordern müssen. Falls solche Verhältnisse andauern, dann wird den Seeleuten die Erhaltung ihres Lebensniveaus nicht möglich sein.

Der Verwaltungsrat des IAA bespricht den Bericht über die Schifffahrt Panamas.

(ITF) Die 112. Tagung des Verwaltungsrates des IAA, die in Genf stattfand, besprach u.a. den Bericht des Unter-

suchungsausschusses, der vom IAA mit der Prüfung der Verhältnisse an Bord panamischer Schiffe beauftragt worden war. Der Bericht war dem Verwaltungsrat bereits anlässlich dessen letzter Tagung im März laufenden Jahres vorgelegt worden. Die Besprechung der Frage war jedoch verschoben worden, um der Regierung Panamas die Möglichkeit zu geben, ihre Bemerkungen zu unterbreiten. Der Bericht wurde am 15. Juni veröffentlicht. Die Regierung Panamas hat dem Verwaltungsrat des IAA unterdessen ihre Bemerkungen unterbreitet, die von letzterem geprüft worden sind.

USA

Das Recht zur Aufstellung von Streikposten gewährleistet.

(ITF) Ein Beamter des Landesamtes für Arbeitsbeziehungen (Labor Relations Board) empfahl kürz-

lich die Ablehnung der Klage einer Trockendockgesellschaft gegen die Sailors (Seeleute) Union of the Pacific (der ITF angeschlossen). Die Gesellschaft hatte das Taft-Hartley-Gesetz gegen die Umstellung eines Panamaschiffes mit Streikposten angerufen, die erfolgte, nachdem sich die Reederei geweigert hatte, für die "Phopho" einen Tarifvertrag abzuschliessen.

Das Taft-Hartley-Gesetz untersagt alle "Aktionen zweiter Stufe" (secondary boycott), d.h. alle Aktionen, die nicht direkt aus einem Arbeitskonflikt hervorgehen oder die von einer Drittpartei durchgeführt werden. Demnach sind vor allem Sympthiestreiks usw. untersagt. In obigem Fall hatte die Trockendockgesellschaft ihre Klage auf diese Bestimmung gestützt, indem sie geltend machte, die Seeleutegewerkschaft verhindere ihre Arbeiter am Betreten der Arbeitsstätte, obwohl sie in den Streit nicht verwickelt sei.

## ARGENTINIEN

### Der Streik der argentinischen Seeleute.

(ITF) Das Sekretariat der ITF hat vom Argentinischen Kartell der Seeleutegewerkschaften einen dringenden Appell um Hilfelei-

stung in einem Kampf auf Leben und Tod erhalten, den das Kartell gegen die Argentinische Regierung zu führen gezwungen ist.

Es scheint, dass in Argentinien eine strenge Pressezensur in Bezug auf diesen Konflikt ausgeübt wird, über den die Welt- presse bisher nichts berichtet hat. Die ITF hat jedoch erfahren, dass seit dem 18. Mai in Argentinien ein Streik der Seeleute vor sich geht, der sich auf die gesamte See- und Binnenschifffahrt sowie die Hafenbetriebe ausgedehnt hat. In den letzten Berichten wird gemeldet, dass 70 Streikende, darunter vier Gewerkschaftsfunktionäre, verhaftet worden sind.

Die I.T.F. hat Schritte unternommen, um die einzige freie Gewerkschaftsorganisation, die in Argentinien noch übrig geblieben ist, zu unterstützen und hat am 6. Juni eine Pressemeldung veröffentlicht, um die Weltöffentlichkeit über die Hintergründe des Konfliktes aufzuklären.

## DEUTSCHLAND

### Deutsche Seeleute wiederum zum Dienst auf ausländischen Fahrzeugen zugelassen.

(ITF) Auf Grund einer Entscheidung des Combined Travel Board der Alliierten Hohen Kommission in Bremen sind die deutschen

Seeleute wiederum zum Dienst auf ausländischen Handelsflotten zugelassen. Sie können aber nur auf Schiffen anheuern, die sich in deutschen Häfen befinden.

Um eine solche Anstellung antreten zu können, muss sich der deutsche Seemann im Besitz eines deutschen Seefahrtsbuches befinden, das entweder vom Combined Travel Board in Hamburg oder Bremen oder aber von den britischen Schifffahrtsbehörden abgestempelt worden ist.

## SCHWEDEN

### Die Anwendung des Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens auf See in Schweden.

(ITF) Das neue internationale Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens auf See, das kürzlich vom Schwedischen

Reichstag angenommen wurde, und am 1. Januar 1951 in Kraft treten wird, bringt für die schwedischen Reeder im allgemeinen nur geringe Mehrkosten mit sich. Fahrzeuge von 500 bis 1 000 BRT müssen allerdings mit Funkanlagen ausgerüstet werden.

## SEEFISCHER

## GROSSBRITANNIEN

### Vorschläge der britischen Gewerkschaften zur Lösung von Fischereiproblemen.

(ITF) Auf einer Tagung der Seefischersektion des britischen Transportarbeiterverbandes, die Ende Mai in Grimsby

stattfand, legte der Landessekretär der Seefischersektion verschiedene Wege der zur Lösung der gegenwärtigen Schwierigkeiten

der britischen Seefischerei. Er schlug u.a. vor: Ein gänzlich Verbot der Importe ausländischer Fische, die Einführung von Mindestpreisen und die Verbesserung der Qualität der Anlandungen.

Er befürwortete auch die Registrierung aller Fischer, um zu verhindern, dass die Fischer von einem Hafen zum anderen hinüberwecheln und die ansässigen Fischer arbeitslos machen. Eine ähnliche Regelung besteht in Grossbritannien bereits für die Hafentarbeiter.

Die Frage über Bemannungsvorschriften für Fischereifahrzeuge wurde vom Redner dahingehend beantwortet, dass die Gewerkschaften seit längerer Zeit mit den Reedern darüber verhandelt habe. Die Frage sei einem Schiedsgericht unterbreitet worden.

### PERSONAL DER ZIVILEN LUFTFAHRT

500 kc/s-Gerät auf Ozeanflügen wesentlich.

(ITF) Auf der Tagung des Sektionsausschusses der Sektion der ITF für zivile Luftfahrt, die im April 1950 in Antwerpen stattfand,

wurde ein Unterausschuss mit dem Studium des Problems der Verwendung des 500 kc/s-Geräts beauftragt. Dieser Unterausschuss tagte am 8. und 9. Juni in London unter dem Vorsitz des Vertreters des Amerikanischen Flugzeugführerverbandes (American Air Line Pilots Association), Stanley Doepke. Es wurde einstimmig beschlossen, dem Kongress der I.T.F., der im Juli in Stuttgart stattfinden wird, folgende Entschliessung zur Genehmigung zu unterbreiten:

Der Kongress der I.T.F. hat die erhältlichen Auskünfte über die Verwendung des 500 kc/s-Geräts in Notlagen eingehend geprüft. Er hat davon Kenntnis genommen, dass gewisse Fluggesellschaften dieses Gerät abgeschrieben haben und andere im Begriffe sind, dasselbe zu tun.

Der Kongress ist äusserst beunruhigt über diese Entwicklung, die nach seiner Auffassung eine weitgehende Beeinträchtigung der Sicherheit bedeutet. Er ist überzeugt, dass die Mitführung des 500 kc/s-Geräts, das zur Übermittlung und zum Empfang von Meldungen auf 500 kc/s- stets gebrauchsbereit ist, auf allen Überseerouten wesentlich ist. Um aus den Funkanlagen den grösstmöglichen Vorteil ziehen zu können, muss das Gerät durch einen besonders dazu ausgebildeten Funker bedient werden.

Der Kongress beschliesst, diese Auffassungen der I.C.A.O. zur Kenntnis zu bringen, und auf nationalem und/oder internationalem Gebiet die Schritte zu unternehmen, die nötig sind, um dafür zu sorgen, dass die einzelstaatlichen Gesetze die Mitführung des 500 kc/s-Geräts im Sinne dieser Entschliessung vorschreiben.

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### INTERNATIONAL

Bildung eines Internationalen Verbandes der Eisenbahn-Gesundheitsdienste.

(ITF) Ein Internationaler Verband der Eisenbahn-Gesundheitsdienste (U.I.M.C. der Eisenbahnverwaltungen

des Internationalen Eisenbahnerverbandes (U.I.C.) ist mit Sitz in Brüssel gebildet worden. Der Verband befasst sich mit der Anknüpfung und Pflege von Beziehungen, welche den

Fortschritt der Medizin in ihrer Anwendung auf alle Zweige des Eisenbahnbetriebes zum Ziele haben. Zu diesem Zwecke wird der Verband vor allem Kongresse veranstalten, eine Schrift herausgeben und Beziehungen zwischen Eisenbahnärzten zum Zwecke der Auskunftbeschaffung fördern.

Der Beitritt zum U.I.M.C. steht allen Eisenbahnverwaltungen offen, die die Satzungen des Verbandes einzuhalten gewillt sind. Gegenwärtig hat der U.I.M.C. 12 Mitglieder: Belgien, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei und Türkei.

Der erste Kongress der U.I.M.C. wird vom 9. bis 11. November 1950 in Brüssel stattfinden. Er wird sich mit der Bekämpfung der Tuberkulose, ihrer Diagnose und Verhütung befassen. Der Mitgliederbeitrag in der U.I.M.C. ist auf 100 Goldfranken je 50.000 ständige Arbeitskräfte festgesetzt.

#### IRLAND

Verstaatlichung des Verkehrs-  
wesens vollzogen.

(ITF) Sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel der Republik Irland wurden am 1. Juni 1950

vom Staat übernommen.

Die Eisenbahn (Great Northern Railway), die die Republik mit den sechs Grafschaften Nordirlands verbindet, wird von der Verstaatlichungsmassnahme nicht betroffen.

Allerdings wird die Einsetzung eines Amtes zur Beaufsichtigung des Betriebes dieser Eisenbahn auf dem Gebiete der Republik erfolgen.

-----