



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Zur Beachtung:

Da vom 21. bis 29. Juli in Stuttgart ein Kongress der I.T.F. stattfindet, erscheint am 24. Juli kein Pressebericht. Eine Sondernummer wird während oder kurz nach dem Kongress veröffentlicht.

Deutsche Ausgabe Nr. 14/15

10. Juli 1950

I.T.F.

Streik der argentinischen Seeleute; I.T.F. boykottiert argentinische Schifffahrt.

(ITF) Als Beilage veröffentlichen wir eine Darstellung der Hintergründe und der Entwicklung des Kampfes der argentinischen Seeleute zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit.

Zwei I.T.F.-Tagungen der Seeleute.

(ITF) In der Zeit vom 3. bis 6. Juli fanden am Sitz der I.T.F. in London zwei Seeleute-Tagungen statt.

leute-Tagungen statt.

Bei der ersten handelte es sich um eine zweitägige Konferenz eines Unterausschusses, der von der letzten Konferenz der Seeleutesektion der I.T.F. (im April 1950 in Amsterdam) beauftragt wurde, im Zusammenhang mit dem Problem des scharfen Wettbewerbs im See-Nahverkehr und der Küstenschifffahrt, der zwischen den Ländern der Ostsee, Nordsee und des Armeikanals eingesetzt hat, eine gemeinsame internationale gewerkschaftliche Schifffahrtspolitik auszuarbeiten.

Der Unterausschuss, der sich aus Vertretern der hauptsächlichsten beteiligten Länder zusammensetzt, prüfte alle sozialen und wirtschaftlichen Aspekte des Problems vom kurzfristigen wie auch langfristigen Gesichtspunkt aus und fasste seine Schlussfolgerungen in einer Reihe von Vorschlägen zusammen, die der Vollkonferenz der Seeleutesektion unterbreitet werden sollen, die anlässlich des bevorstehenden Kongresses der I.T.F. stattfinden wird. Die Vollkonferenz der Seeleutesektion wird die internationale Politik der Seeleute in dieser wichtigen Frage einer weiteren Prüfung unterziehen und endgültig festlegen.

Die nächsten zwei Tage, der 5. und 6. Juli, waren einer Konferenz des Sektionsausschusses der Seeleute der I.T.F. gewidmet. Die drei Hauptpunkte der Tagesordnung lauteten:

- 1.) Der Konflikt in der argentinischen Schifffahrt;
- 2.) die Lage in Bezug auf die Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen;
- 3.) die Aktion gegen die den Normen nicht genügenden Schiffe unter Panama- und ähnlichen Flaggen.

In Bezug auf die erste Frage bekräftigte der Sektionsausschuss den Beschluss des Exekutivkomitees der I.T.F., dem Argentinischen Kartell der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften, dessen Mitglieder seit Mitte Mai streiken, jede mögliche Unterstützung angeben zu lassen. Der Streik richtet sich gegen die Versuche der argentinischen Regierung und des in ihrem Dienst stehenden Argentinischen Gewerkschaftsbundes, das Kartell zu zerschlagen. Die auf der Londoner Tagung vertretenen Seeleutegewerkschaften versicherten der argentinischen Gewerkschaft ihre volle Unterstützung. Auch an die Hafentarbeitergewerkschaften der I.T.F. wird appelliert im Rahmen des Möglichen Sympathieaktionen durchzuführen.

In Bezug auf die Frage der Seattle-Übereinkommen gab der Sektionsausschuss einmal mehr der Besorgnis der Seeleute über den langsamen Fortschritt der Ratifizierungen Ausdruck. Die Frage soll am bevorstehenden Kongress der I.T.F. erneut zur Sprache gelangen. Bei dieser Gelegenheit sollen Vorschläge zur Beschleunigung des Ratifizierungsvorganges vorgelegt werden.

Schliesslich nahm der Sektionsausschuss Kenntnis von einem Bericht des Sekretariats über die Vorbereitungen zur Durchführung des Beschlusses der Amsterdamer Konferenz der Seeleutesektion der I.T.F., die beschlossen hatte, an die Ausführung des Boykotts gegen die den anerkannten Normen nicht entsprechenden Schiffe unter panamaischer und ähnlicher Flagge zu schreiten. Indem die vertretenen Seeleutegewerkschaften den Bericht des Sekretariats genehmigten, bekräftigten sie ihre Entschlossenheit, die Aktion mit aller Energie durchzuführen.

Ausschluss des Finnischen
Transportarbeiterverbandes
aus der Skandinavischen
Transportarbeiterföderation
und aus der I.T.F.

(ITF) Die Skandinavische Transportarbeiterföderation beschloss auf ihrem Kongress in Bergen, den Finnischen Transportarbeiterverband auszuschliessen. Der Finnische Verband war bereits

vor einigen Monaten suspendiert worden.

Wie wir in unserem Pressebericht Nr. 11 vom 31. Mai 1950 bekanntgaben, beschloss das Exekutivkomitee der I.T.F. im Mai in Bern, dem Kongress der I.T.F. den Ausschluss des Finnischen Transportarbeiterverbandes zu empfehlen, der von Kommunisten geleitet wird und mit der "Berufsabteilung" des kommunistischen W.G.B. Beziehungen unterhält.

FINNLAND

Finnischer Seeleuteverband
bekannt sich zur I.T.F.

(ITF) In einem Artikel, betitelt "Internationalismus", der in der Juni-Nummer des offiziellen Organs des Finnischen Seeleuteverbandes

erschienen ist, bespricht der Generalsekretär N. Wälläri die vergangenen, gegenwärtigen und zukünftigen Beziehungen seiner Organisation zur I.T.F. unter besonderer Berücksichtigung der Lage, die infolge der Bildung von "Berufsabteilungen" im W.G.B. entstanden ist.

Kollege Wälläri schreibt: "Auf dem Gebiete der Schifffahrt nimmt die I.T.F. unzweifelhaft einen bedeutenden Platz ein. Sie war die Anführerin im internationalen Kampf um den Achtsturentag, den bezahlten Jahresurlaub und verbesserte soziale Lohn- und Arbeitsbedingungen im allgemeinen. Die I.T.F. arbeitet weiterhin für die Verbesserung der Lage der Seeleute, vor allem durch die Vermittlung der Internationalen Arbeitsorganisation, die für die Ausarbeitung internationaler Arbeitsübereinkommen verantwortlich ist. Ebenso wertvolle Arbeit wird von der I.T.F. in den anderen Zweigen des Verkehrs geleistet. Wo immer die Frage internationaler Beziehungen aufgeworfen wurde, erkannte der Finnische Seeleuteverband vorbehaltlos die grosse Bedeutung der I.T.F. für die Arbeiter im Transportwesen an und arbeitete immer mit ihr zusammen."

Mit Bezug auf eine kürzliche Verlautbarung des W.G.B. wonach der Finnische Seeleuteverband aufgefordert wurde, die Marseiller-Organisation der Seeleute und Hafentarbeiter beizutreten, erklärte Wälläri: "Jeder Versuch der S.A.K. (der Finnische Gewerkschaftsbund, der dem W.G.B. offiziell immer noch angeschlossen ist, ob schon er sich weigert, Beiträge zu entrichten), unsere Gewerkschaft zum Beitritt zu einer Organisation zu zwingen, deren offenes Ziel die Sabotierung der Arbeit der I.T.F. ist, wird den Austritt des Finnischen Seeleuteverbandes aus dem Gewerkschaftsbund zur Folge haben."

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

BELGIEN

17 Kommunisten in Antwerpen
der Gewalttätigkeit angeklagt.

(ITF) Am 28. Juni begann in Antwerpen der Prozess von 17 Kommunisten, die der Teilnahme an einem Versuch zur Ver-

hinderung der Arbeitsaufnahme durch Antwerpener Hafentarbeiter während des von den Kommunisten angezettelten Hafentarbeiterstreiks vom 24. bis 29. April angeklagt sind.

Ein Vertrauensmann des Belgischen Transportarbeiterverbandes erklärte beim Zeugenverhör, dass er, während er sich in der Nähe des zentralen Registrationsbüros aufgehalten habe, von mehreren Kommunisten, die versuchten, die Einteilungsstelle zu besetzen, angegriffen worden sei. Er erklärte weiter, viele andere Nichtkommunisten, die sich in der Nähe des Registrationsbüros aufhielten, seien ebenfalls von den kommunistischen Terroristen verprügelt worden.

FRANKREICH

Die Hafendarbeiter in La Rochelle-Ville und La Pallice verladen nach Indochina bestimmte Fracht.

(ITF) Der Frachter "Yang-Tse" traf in La Rochelle-Pallice ein, um eine gemischte Ladung für Indochina aufzunehmen.

In Übereinstimmung mit einem früheren Beschluss der Hafendarbeitergewerkschaft beschlossen die Hafendarbeiter mit 210 gegen 2 Stimmen, die Ladearbeiten durchzuführen.

E I S E N B A H N E R

GROSSBRITANNIEN

Die 44-Stundenwoche in der Praxis.

(ITF) Folgende Tabelle bezieht sich auf Personal im Zugförderungsdienst, das im Laufe von vierzehn Tagen elf achtstündige Arbeitsschichten

leistet (44 Stundenwoche), worauf ein Ruhetag zu folgen hat. Es geht daraus hervor, in welchem Masse der Personalstand einen effektiven Ruhetag nach der vierzehntägigen Arbeitsperiode gestattet.

	Lokführ. Heizer, Wartgs.- Pers.	Zug- führer	Stell- werk- wärter	Rangier- arbei- ter	Andere	total
effektiv für	91,865	20,894	17,245	13,566	37,186	180,756
%	97,8	81,1	76,0	74,7	79,8	87,3
nicht effektiv für	2.050	4,880	5,443	4,602	9,392	26,367
%	2,2	18,9	24,0	25,3	20,2	12,7
Total	93,915	25,774	22,688	18,168	46,578	207,123

=====

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Gewerkschaft unterstützt Lohnforderungen der Taxichauffeure von Charleroi.

(ITF) Die Taxichauffeure in der belgischen Stadt Charleroi stehen in einem Streik zur Unterstützung ihrer Forderung auf Einführung eines garantierten Mindest

wochenlohnes.

Der Landesvorstand des belgischen Transportarbeiterverbandes hat über den Streik folgende Entschliessung angenommen:

"Der Landesvorstand grüsst die Taxichauffeure von Charleroi, die um einen garantierten Mindestwochenlohn kämpfen. Er gibt seiner Bewunderung für die Entschlossenheit dieser Kameraden Ausdruck und versichert sie der vollen Unterstützung der Gewerkschaft, bis ihren Forderungen entsprochen ist."

GROSSBRITANNIEN

Ende eines Streiks der Taxichauffeure.

(ITF) Ein dreiwöchiger Streik der Londoner Taxichauffeure ging am 25. Juni zu Ende, nachdem in Ver-

handlungen zwischen der Vereinigung der Taxibesitzer und der Sektion "Taxis" des Britischen Transportarbeiterverbandes eine Kompromisslösung angenommen worden war, wonach der Anteil der Chauffeure an den Einnahmen von 33 1/3% auf 37 1/2% erhöht wird.

Der Streik verursachte die Stilllegung von rund 3.000 Londoner Taxis. Die Chauffeure hatten ursprünglich eine Erhöhung ihres Anteiles auf 40% gefordert.

JAPAN

Streik auf der Tokioer U-Bahn beigelegt.

(ITF) Ein Streik (der zweite im Laufe eines Monats), der von den Arbeitern der Tokioer Untergrundbahn für den 16. Juni geplant war, wurde wider-

rufen, nachdem der Beschluss des Streikkomitees, den Vorschlägen der Verwaltung zuzustimmen, durch Mehrheitsbeschluss bestätigt worden war.

Die Vorschläge lauteten auf:

- 1.) Beibehaltung des bisherigen Monatsgrundlohnes von 10.800 Yen (die Arbeiter hatten für April-Juni 11.350 Yen gefordert);

- 2.) Keine Nachzahlung der während des ersten Streiks verlorengegangenen Löhne;
- 3.) Ausrichtung einer Teuerungszulage von 10.500 Yen im Jahr (die Verwaltung hatte zunächst 10.320 Yen angeboten);
- 4.) Ausrichtung einer "vorläufigen" Monatszulage von 1.000 Yen. +)

U S A

Das Strassenbahn- und Autobus-Personal von Chikago erzielt Lohnerhöhungen.

(ITF) Zwischen der Verwaltung der Städtischen Verkehrsbetriebe von Chikago und der Ortsgruppe der Gewerkschaft des Strassen-

bahn- und Autobuspersonals wurde eine Erhöhung des Stundenlohnsatzes um 5 Cent vereinbart.

Die Lohnerhöhung, die am 1. Juni in Kraft trat, erhöht den Stundenlohnsatz für Autobuschauffeure und Wagenführer im Ein-Mann-Betrieb auf \$ 1.70. Es soll sich hierbei um den höchsten Stundenlohnsatz handeln, der in den Vereinigten Staaten für das betr. Personal gezahlt wird.

Der Vorsitzende der Städtischen Verkehrsbetriebe erklärte, die Zahlung höherer Löhne sei möglich, ohne eine Erhöhung der Fahrpreise vorzunehmen. Als die Gewerkschaften nämlich vor einem Jahr eine Lohnerhöhung erzielten, wurden zur Deckung der höheren Lohnkosten die Fahrpreise erhöht.

Diesmal forderte die Gewerkschaft ursprünglich eine Erhöhung des Stundenlohnsatzes um 15 Cent, indem sie darauf hinwies, dass ein grosser Teil des effektiven Lohnes durch den Übergang von der 48- zur 40-Stundenwoche verlorengegangen sei. Die Verkehrsverwaltung machte den Gegenvorschlag, die Löhne mit dem offiziellen Preisindex zu verknüpfen.

Die Einigung erfolgte ohne Streikdrohung und ohne Vermittlungsverfahren. Der protokollführende Sekretär der Gewerkschaft erklärte, die Gewerkschaft habe sich bemüht, den Verkehrsbetrieben nicht eine übermässige Last aufzubürden, gleichzeitig aber versucht, die bestmöglichen Vertragsbestimmungen für ihre Mitglieder zu erzielen.

Der neue Vertrag sieht auch fünf bezahlte öffentliche Feiertage vor. Arbeit an diesen Tagen wird zu anderthalbfachen Lohnsätzen entlohnt.

STRASSENTTRANSPORTARBEITER

DEUTSCHLAND

Gewerkschaftliche Unterstützungs-einrichtung für Verkehrsberufe.

(ITF) Eine Reihe von deutschen Gewerkschaften, darunter die Gewerkschaft Öffentliche Dienst-

ste, Transport und Verkehr, die der I.T.F. angeschlossen ist, haben

+) £ = 1.000 Yen

eine "Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe aller Wirtschaftszweige" geschaffen. Der Zweck besteht darin, die "gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer der Verkehrsberufe aller Wirtschaftszweige zum Schutz gegen Berufsgefahr und daraus hervorgehende finanzielle Schäden zusammenzuschließen."

Zur Erfüllung dieses Zweckes werden eingeführt: Inhaftierungsunterstützung, erweiterter Rechtsschutz, Schadensersatzleistungen in Notfällen und Sterbegeldunterstützung.

ARBEITLER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Konferenz der I.A.O. über Rheinschiffahrts-Abkommen.

(ITF) Der Verwaltungsrat des I.A.A. hat auf den 24. bis 29. Juli 1950 eine zwischenstaatliche Konferenz nach Paris einzuberufen, um sich mit

den beiden Abkommensentwürfen über die Sozialversicherung und die Arbeitsbedingungen der Arbeiter in der Rheinschiffahrt zu befassen. Die beiden Entwürfe wurden auf einer internationalen Konferenz ausgearbeitet, die Ende letzten Jahres in Genf stattfand.

SEELEUTE

PANAMA - AKTION DER I.T.F.

Panamabericht der Internationalen Arbeitsorganisation veröffentlicht.

(ITF) Der Bericht des Untersuchungsausschusses, der vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes zur Prüfung der Verhältnisse auf Panama-Schif

fen eingesetzt wurde, ist nun am 1. Juli (und nicht am 15. Juni, wie wir in unserer letzten Nummer berichteten) veröffentlicht worden. Die Einsetzung des Untersuchungsausschusses geht auf die Klagen der I.T.F. über Missbräuche in der Handelsschiffahrt Panamas zurück und erfolgte auf Ersuchen der Regierung Panamas.

Unsere Leser werden sich erinnern, dass wir, als die I.A.O. bekanntgab, die Veröffentlichung des Berichtes sei auf Ersuchen der Regierung Panamas bis zum 15. Juni hinausgeschoben worden, in unserem Pressebericht Nr. 7 vom 3. April erklärten, die I.T.F. könne keinen Sinn darin sehen, dass der Inhalt des Berichtes der Öffentlichkeit zunächst vorenthalten werde. Nachdem wir nun Gelegenheit gehabt haben, den Bericht zu lesen, sehen wir keinen Grund, unsere Einstellung zu ändern. Die Zeit, die unterdessen verstrichen ist, hat nur der Regierung Panamas dazu gedient, ihre Verzögerungsmanöver fortzusetzen.

Nachstehend führen wir die hauptsächlichsten Schlußfolgerungen des Ausschusses an. Sie lassen sich unter drei Überschriften zusammenfassen:

- a) Entspricht die Gesetzgebung Panamas anerkannten internationalen oder fortschrittlichen nationalen Normen?
- b) Ist ihre Einhaltung gewährleistet?
- c) Sind im Lichte der Untersuchungsergebnisse unter a) und b) die Behauptungen der I.T.F. begründet?

a) Die Gesetzgebung Panamas

Der Ausschuss stellt fest:

- 1.) Die Seefahrts-Gesetzgebung Panamas einschliesslich der Bestimmungen, die sich auf die Seeleute beziehen, ist zu zerstreut und scheint gelegentlich einander widersprechende Bestimmungen zu enthalten.
- 2.) Die Gesetzgebung muss solange als ungenügend betrachtet werden, als die Seeleute in gewisser Hinsicht beim Fehlen von Sonderbestimmungen den allgemeinen Abschnitten des allgemeinen Arbeitsgesetzes unterstehen, die sich in vielen Fällen auf die besonderen Verhältnisse im Seefahrtsberuf gar nicht anwenden lassen.
- 3.) Es ist nicht klar, ob die Sozialversicherungs-Gesetze auch für ausländische Seeleute gelten sollen. In der Praxis ist dies nicht der Fall.
- 4.) Es gibt keine Durchführungsbestimmungen zu den internationalen Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens auf See und die Höchstbelastung der Schiffe.
- 5.) Es gibt keine Vorschriften bezüglich Unterbringung der Mannschaft an Bord, Mindestbemanning, Arbeitszeit und Überzeitarbeit, Verpflegung, Fähigkeitsausweis für Schiffsköche und Überprüfung der Arbeitsverhältnisse der Seeleute.
- 6.) Der Seemann hat keine Möglichkeit, die Bezahlung ausstehender Heuern zu erzwingen.
- 7.) Es gibt keine Vorschrift über die Unterhaltung der Seeleute bei Heimschaffungen.
- 8.) Die Gesetzgebung entspricht nur teilweise den Anforderungen des Übereinkommens über den Heuervertrag der Seeleute und des Übereinkommens über die Haftung des Reeders.

b) Durchführung der gesetzlichen Vorschriften

Der Ausschuss stellt fest:

- 1.) Der Konsulardienst Panamas ist im Augenblick weder genügend ausgebaut noch hinreichend erfahren, um die Durchführung der Gesetze Panamas zu gewährleisten.
- 2.) Reeder und Kapitäne kennen oft nicht die Bestimmungen der panamischen Gesetze und ihre gesetzlichen Verpflichtungen den Seeleuten gegenüber.

- 3.) Die Heuern, wie auch die übrigen Anstellungsbedingungen auf panamaischen Schiffen, sind äusserst vielfältig und stehen in einer Reihe von Fällen internationalen oder guten nationalen Normen beträchtlich nach.
- 4.) Die Mannschaften mancher Panamaschiffe geniessen keinen Sozialversicherungsschutz und begegneten in einigen Fällen Schwierigkeiten bei der Verwirklichung ihrer Ansprüche im Rahmen der Vorschriften über die Verantwortung der Reeder.
- 5.) Auf einigen wenigen Schiffen genügen die Sicherheitsvorkehrungen den Normen internationaler Übereinkommen, die von Panama ratifiziert worden sind, nicht.
- 6.) Die Unterkunftsverhältnisse sind auf einer Reihe von Schiffen sehr schlecht.

c) Rechtfertigung der

von der I.T.F. erhobenen Anschuldigungen

Der Ausschuss weist ausdrücklich darauf hin, dass er keinen Versuch unternahm, die Beweggründe der Überführung von Schiffen auf das Register Panamas festzustellen. Abgesehen davon, dass dies praktisch unmöglich wäre, läuft die Behauptung der I.T.F. vielmehr darauf hinaus, dass die Überführung auf panamaische Register den Reeder in die Lage versetzt, Sicherheitsvorschriften und Arbeitsnormen zu umgehen. Was der Ausschuss herauszufinden hatte, war also, ob es tatsächlich möglich ist, den unter panamaischer Flagge fahrenden Mannschaften Sicherheits- und Beschäftigungsverhältnisse aufzuzwingen, die an anerkannte internationale oder fortgeschrittene nationale Normen nicht heranreichen. Der Ausschuss betont, dass die in Augenschein genommenen Schiffe nicht Schiffe waren, die die I.T.F. besonders verurteilt hatte; denn die I.T.F. versorgte den Ausschuss nicht mit einer Liste der Schiffe, die sie zu boykottieren beabsichtigte. Auch wurden die Schiffe nicht nach irgend einem Grundsatz ausgewählt; es handelte sich ganz einfach um die, die im Zeitpunkt, da der Ausschuss die verschiedenen Häfen besuchte, sich zufällig dort befanden. Bei der Untersuchung der einzelnen Behauptungen der I.T.F. hat der Ausschuss in Bezug auf a) das Alter der Schiffe unter panamaischer Flagge, b) die Umgehung von Sicherheitsvorschriften und c) die Umgehung von sozialen- und Arbeitsnormen folgendes festgestellt:

Alter der Schiffe:

Beim Beginn der Untersuchung waren ungefähr 47 % der Schiffe des panamaischen Registers, für die Auskünfte beschafft werden konnten rund 30 Jahre alt oder älter. Dieser Prozentsatz wurde durch die Schiffsbesichtigungen mehr als bestätigt. Die Behauptung der I.T.F. die panamaische Handelsflotte enthalte eine grosse Zahl von alten Schiffen, ist somit vollauf gerechtfertigt. Einige dieser Schiffe sind nach der Auffassung des Ausschusses veraltet.

Umgehung von Sicherheitsnormen:

Panama besitzt praktisch keine Gesetze oder Vorschriften über die Sicherheit des Lebens auf See; im Falle einiger Panamaschiffe ist eine Nachprüfung überfällig, andere sind ihrer Klassifizierung wegen Mängeln verlustig gegangen, und doch befinden sie sich weiterhin in Betrieb. Die Behauptung, es sei unter der panamaischen

Flagge möglich, Sicherheitsnormen zu umgehen, ist daher nicht unbegründet. Dass auf einem grossen Teil der besuchten Schiffe angemessene Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden sind, scheint zur Hauptsache dem Verantwortungssinn des Reeders und nicht der genauen Überwachung durch die panamaischen Behörden zuzuschreiben sein.

Umgehung von sozialen- und Arbeitsnormen

Das Seemannsrecht Panamas ist ungenügend. Zwar stützen sich viele der geltenden Bestimmungen auf fortschrittliche Grundsätze, doch müssen sie ergänzt und besser verankert werden. Die Gesetze sind überdies den Kapitänen oft unbekannt. Der Konsulardienst Panamas ist nicht stark genug, um ihre Einhaltung zu sichern. Die Mannschaften können normalerweise in Streitfällen nicht an ihre Gewerkschaften gelangen, denn die Gewerkschaften können nur diejenigen Mitglieder beschützen, die auf Schiffen derselben Staatszugehörigkeit beschäftigt sind. In der Praxis ist es für ein Besatzungsmitglied oder seine Familie äusserst schwierig, dem Reede gegenüber einen Anspruch geltend zu machen, der auf Grund panamaischer Gesetze oder des Heuervertrages besteht. Infolgedessen kann richtigerweise gesagt werden, dass unter der Flagge Panamas die Möglichkeit besteht, soziale- und Arbeitsnormen zu umgehen. Der Ausschuss fand in einer Reihe von Fällen, dass diese Normen in der Praxis sehr niedrig waren..

Gewisse Vorbehalte sind jedoch anzubringen. Der Ausschuss ist überzeugt, dass auf vielen Schiffen unter der Flagge Panamas gute Verhältnisse herrschen. Wie bereits oben erwähnt, hängt dies vom Reeder oder Kapitän ab. Da es aber schlechte Reeder gibt, und da für sie die Möglichkeit besteht, die Seeleute unter der panamaischen Flagge auszunutzen, so muss etwas getan werden, um die bestehende Missbräuche abzuschaffen und die Umgehung von Normen, die gegenwärtig vorkommt, zu verhindern.

EMPFEHLUNGEN DES AUSSCHUSSES

Die Empfehlungen des Ausschusses fallen in zwei Gruppen, Empfehlungen betreffend die Gesetzgebung Panamas und Empfehlungen über deren Durchführung. Der Ausschuss regt an, die Regierung Panamas möge folgende Schritte in Erwägung ziehen:

a) Gesetzgebung

- 1.) Einführung zusätzlicher Gesetzesbestimmungen bezüglich der Seeleute, um die bestehenden Lücken zu schliessen. Diese Gesetze sollten sich soweit als möglich auf die Seefahrts-Arbeitsübereinkommen stützen, welche der gesetzgebenden Versammlung Panamas vorgelegt werden sollten, falls dies nicht schon geschehen ist.
- 2.) Zusammenfassung der geltenden und neuen Vorschriften in einem umfassenden Seemanns-Gesetzbuch, das in spanischer, englischer und französischer Sprache und nötigenfalls noch in weiteren Sprachen veröffentlicht werden sollte.
- 3.) Aufnahme, in dieses Gesetzbuch, von Bestimmungen über den Schutz der Heuern und einer klaren und ausführlichen Erklärung über die Verantwortung des Reeders und der Ansprüche, die der Seemann oder seine Familie im Falle von Krankheit, Unfall, Tod und Beendigung des Anstellungsverhältnisses besitzt.

- 4.) Erlass von Ausführungsbestimmungen zu den internationalen Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens zur See und die Höchstbelastung von Schiffen.
- 5.) Zusammenfassung der Verantwortung für alle Fragen, die die Schifffahrt und die Seeleute betreffen, in den Händen einer einzigen zentralen Behörde.

b) Durchführung

- 1.) Verteilung des Seefahrts-Gesetzbuches an alle Reeder und Kapitäne. Die Mitführung des Gesetzbuches in einer Sprache, deren der Kapitän mächtig ist, sollte für alle Panamaschiffe obligatorisch erklärt werden.
- 2.) Verstärkung des Konsulardienstes, einschliesslich:
 - A) Ausbildung passender Kandidaten;
 - B) Ernennung von ausgebildeten und erfahrenen Berufskonsulen in allen Häfen, die häufig von Panamaschiffen angelaufen werden;
 - C) Beigabe von Hilfskräften an die Konsule in allen Häfen, in denen der Arbeitsumfang diesen Schritt rechtfertigt;
 - D) Überwachung und Koordinierung der Konsularbüros durch einen erfahrenen Beamten (wie kürzlich durch Dekret Nr.278 vom 17. September 1949 für Europa und das Mittelländische Meer eingesetzt).
- 3.) Vereinbarungen mit einer oder mehreren anerkannten Klassifikationsgesellschaften über die Durchführung von Besichtigungen auf allen Panamaschiffen in bestimmten Zeitabständen. Die Besichtigungen sollten sich auf alle Faktoren beziehen, die mit der Sicherheit und dem Betrieb des Schiffes zusammenhängen, wie auch auf die Unterkunft der Mannschaft an Bord, deren Normen dem Übereinkommen über die Unterkunft der Seeleute an Bord (revidiert 1949), entsprechen sollen.
- 4.) Ergreifung von Maßnahmen, die Reeder und Kapitäne zwingen, ihre Schiffe in vorgeschriebenen Zeitabständen der Besichtigung zu unterziehen. Strafen (vielleicht einschl. der Streichung vom Register) im Weigerungsfalle.
- 5.) Ergreifung von Maßnahmen, welche eine rasche und wenig kostspielige Beilegung von Streitfällen im Zusammenhang mit der Haftung des Reeders ermöglichen.
- 6.) Ergreifung von Maßnahmen, welche Gewähr leisten für eine strenge Nachprüfung nationaler Offizierspatente in Bezug auf ihre Gültigkeit, bevor panamaische Patente ausgestellt oder erneuert werden.
- 7.) Veranlassung der Annahme eines von Vertretern der I.T.F. und der Reeder von Schiffen unter panamaischer Flagge gemeinsam ausgearbeiteten Tarifvertrages, wie bereits in Erwägung gezogen. Dieser Tarifvertrag sollte Mindestarbeitsbedingungen festlegen, die auf allen Schiffen unter dieser Flagge eingehalten werden müssen.

Auf seiner 112. Session nahm der Verwaltungsrat des I.A.A. nach Besprechung des Berichtes einstimmig eine Entschliessung an, in der der Verwaltungsrat

- a) der Auffassung Ausdruck gibt, dass gute Arbeitsbedingungen, die sich auf befriedigende nationale Normen stützen, in jedem Wirtschaftszweig die Grundlage guter tarifvertraglicher Beziehungen sind und die Hoffnung ausdrückt, dieser Grundsatz möge bei der Lösung der Probleme der panamaischen Handelsschifffahrt zur Anwendung gelangen;
- b) die Hoffnung ausdrückt, dass, da die Aufrechterhaltung guter Sicherheitsverhältnisse und sozialer Bedingungen wie auch die Regelung der Arbeitsbedingungen gleichermaßen im Interesse der Regierung Panamas, der Reeder und der Seeleute liegen dürften, alle Beteiligten in einem Geiste der Verständigungsbereitschaft zusammenarbeiten werden, der allein die friedliche Beilegung von Differenzen in einer Weise ermöglicht, die alle Beteiligten befriedigt.

Und nun der Skandal eines Schiffes unter der Flagge von Honduras:

(ITF) Ein Bericht, der ursprünglich in der Nummer vom 1. Juli des offiziellen Organs des belgischen Gewerkschaftsbundes, "De Werker" erschienen ist, versetzt uns in

die Lage, uns einmal der Flotte von Honduras zuzuwenden, die derjenigen von Panama in mancher Hinsicht vergleichbar ist. Es handelt sich um die "Norita", die kürzlich im Hafen von Antwerpen eine Anzahl belgischer Seeleute an Bord nahm, angeblich unter belgischen Arbeitsbedingungen.

Der Argwohn der Seeleute erwachte, als vor der Abfahrt die Einzelheiten des Heuervertrages nicht bekanntgegeben wurden. Sie bewahrten aber einiges Vertrauen in die mündlichen Versprechungen, die ihnen in Bezug auf die Anstellungsbedingungen gegeben worden waren und traten zum Dienst an.

Es stellte sich bald heraus, dass sie ihr Vertrauen am falschen Ort angewendet hatten. Als die Seeleute im Verlaufe der Reise gemeinsam gegen die ungenügende Verpflegung protestierten - Trinkwasser z.B. blieb auch rationiert, während das Schiff im Hafen lag - wurde der Sprecher der Besatzung ohne viel Federlesens zum Saboteur erklärt und bei der Polizei in Aruba verklagt. Erst nach dem Einschreiten des belgischen Konsuls in Teneriffe wurden die Seeleute vom Schiff genommen und als Passagiere nach Antwerpen zurückgesandt.

Als es um die Auszahlung der Heuern ging, da zeigte es sich, daß nie die Absicht bestanden hatte, belgische Bedingungen einzuhalten. Die Heuern wurden allerdings in belgischer Währung ausbezahlt, waren aber viel niedriger als die Sätze des belgischen Tarifvertrages. Den Besatzungsmitgliedern, die auf der Fahrt der ärztlichen Betreuung bedurft hatten, wurden die Kosten hierfür von den Heuern abgezogen. Für die Zeit der Heimschaffung wurden überhaupt keine Heuern bezahlt.

Was das Schiff selbst betrifft, so unterblieben sogar die elementarsten Sicherheitsmaßnahmen: die Rettungsboote waren nicht verwendungsfähig, Schwimmwesten wurden nicht verteilt und die Navigationslichter des Schiffes waren schadhaft.

Bei der Rückkehr der Seeleute nahm sich der belgische Transportarbeiterverband der Sache an, was zu einem offiziellen Protest des belgischen Außenministeriums bei der Regierung von Honduras führte.

Die belgische Gewerkschaftszeitung warnt zum Schluss ihres Berichtes alle belgischen Seeleute, erst nach Einsichtnahme in den Feuervertrag anzuheuern und empfiehlt ihnen, im Falle von Schiffen unter der Flagge Panamas oder Honduras doppelt vorsichtig zu sein.

INTERNATIONAL

Dänische Seeleute dürfen auf norwegischen Schiffen anheuern.

(ITF) Aus Kopenhagen wird berichtet, dass in Besprechungen zwischen norwegischen und dänischen Vertretern eine Ver-

einbarung erzielt wurde in der Frage der Anheuerung dänischer Seeleute auf norwegischen Schiffen, welche mit norwegischen Staatsangehörigen nicht ausreichend bemannt werden können. Die Vereinbarung bezieht sich nur auf Mannschaftsangehörige und bestimmt, dass sie nicht nur auf norwegischen Schiffen in Dienst treten können, sondern auch, falls sie dies wünschen, ein norwegisches Schiff in einem norwegischen Hafen verlassen dürfen, um auf einem anderen anzuheuern. Bisher war hierzu eine besondere Ermächtigung erforderlich.

Unter den Gewerkschaftsvertretern, die an den Besprechungen teilnahmen, befanden sich der Vizepräsident des Norwegischen Seeleuteverbandes, der Präsident des Dänischen Seeleuteverbandes und der Präsident der Dänischen Schiffsheizer-Gewerkschaft, die alle der I.T.F. angeschlossen sind.

DÄNEMARK

Dänische Seeleutegewerkschaften erhalten Vertretung im Schiffahrtsinspektorat.

(ITF) In einer Denkschrift, die kürzlich an den Minister für Schifffahrt gerichtet wurde, ersuchten der Dänische Seeleuteverband und der Dänische

Schiffsheizerverband (beide der I.T.F. angeschlossen) um Vertretung im dänischen Schiffahrtsinspektorat, um den Seeleuten eine Mitsprache bei der Durchführung der Vorschriften über Sicherheitsvorkehrungen an Bord zu ermöglichen.

Es wurde bestimmt, dass in jedes der Inspektorate in Kopenhagen, Aalborg und Svendborg ein Seeleutevertreter eintritt.

FRANKREICH

Einsetzung einer Landeskommission für Tarifverträge in der Schifffahrt.

(ITF) Eine Landeskommission mit der Aufgabe, den verantwortlichen Minister über alle Angelegenheiten in Bezug auf

Tarifverhandlungen, den Abschluss, die Verlängerung und die Durchführung der Tarifverträge in der französischen Handelsschifffahrt zu beraten, soll in naher Zukunft eingesetzt werden.

Die Reeder werden in der Kommission durch sechs vom Zentralausschuss der französischen Reeder vorgeschlagene und vom Minister für die Handelsschifffahrt ernannte Reeder vertreten sein. Die

Seeleute werden durch sechs Offiziere oder Mannschaftsangehörige der Handelsmarine oder der französischen Fischereiflotte auf folgender Grundlage vertreten sein:

a) für die Handelsmarine:

C.G.T.: drei Offiziere, vier Seeleute;
C.G.T. - Force Ouvrière: zwei Offiziere, zwei Seeleute;
C.F.T.C. (Christl. Gewerkschaftsbund): ein Offizier;

b) für die Fischereiflotte:

C.G.T.: vier Offiziere, vier Seeleute;
Kartell der Seeleutegewerkschaften: zwei Offiziere,
zwei Seeleute.

INDIEN

Erste staatliche Seemannsschule.

(ITF) Im Laufe des letzten Monats wurde in Kalkutta auf dem Dampfer "Lady Fraser" (1.000 Tonnen) die erste staatliche indische Seemannsschule eröffnet.

60 Anwärter des Seemannsberufes haben einen dreimonatigen Kurs im Deck- und Maschinenraumdienst begonnen.

Die Zentralregierung trägt sich mit dem Gedanken, an der Ost- und Westküste Indiens zwei weitere Seemannsschulen zu eröffnen.

U.S.A.

Neue Unterstützungseinrichtung für die Mitglieder der S.I.U.

(ITF) Die letzten Einzelheiten einer neuen, von der Untergewerkschaft "Atlantik- und Golfküste" der Seafarers International

Union (ein I.T.F. Mitglied) erzielten Unterstützungseinrichtung wurden am 15. Juni auf einer Sitzung von Arbeitgeber- und Gewerkschaftsvertretern geregelt. Die Vereinbarung tritt am 15. Juli in Kraft.

Die Unterstützungseinrichtung wird in U.S.A.-Schiffahrtskreisen als einzigartig bezeichnet, denn sie wird unabhängig von Versicherungsgesellschaften durchgeführt werden. Vorgesehen ist ein arbeitgeberseitiger Beitrag von 25 Cent im Tag für jeden von den betreffenden Reedereien beschäftigten Seemann. Gegenwärtig besitzt die S.I.U. Kollektivverträge mit 52 Reedereien der Ost- und Golfküste.

Die hauptsächlichsten Leistungen sind ein Wochengeld von \$ 7 für Seeleute in Spitalpflege (zusätzlich zur freien Behandlung) und ein Sterbegeld von \$ 500.

Die Einnahmen der Unterstützungseinrichtung werden sich voraussichtlich auf \$ 700.000 bis \$ 1.000.000 im Jahr belaufen.

Die Unterstützungseinrichtung wird von einem Verwalter und sechs Treuhändern verwaltet, die je zur Hälfte von den Arbeitgebern und der Gewerkschaft ernannt werden.

N.M.U. erzielt Vereinbarung über Pensions- und Unterstützungskasse. (ITF) Am 15. Juni wurde zwischen Vertretern der National Maritime Union (Seeleute) und der Hochsee-, Tankschiff- und Kohlenschiffreedereien, die mit der Gewerkschaft Tarifverträge besitzen, ein grundsätzliches Einverständnis erzielt über die Errichtung einer Pensions- und Unterstützungskasse. Die Vereinbarung ist erst nach der Genehmigungserteilung der bundesstaatlichen Steuerverwaltung in Sachen Steuerreduktionen gültig.

Die Laufzeit der Vereinbarung ist fünf Jahre. Die Möglichkeit der Neufestsetzung der Beiträge für 1953 und 1954 ist vorgesehen.

Die Pensions- und Unterstützungskasse wird finanziert durch die Reedereien, die nichtpatentiertes Personal auf Grund von Tarifverträgen mit der N.M.U. beschäftigen. Der Beitrag beträgt 25 Cent je Mann und Tag. Die Beitragszahlung beginnt am 1. August 1950.

Zur Ausarbeitung einer formellen Vereinbarung wurde ein Ausschuss eingesetzt.

Vereinbarung zwischen N.M.U. und Reedern über gewerkschaftliche Seeleutevermittlung. (ITF) Vertreter amerikanischer Reeder und der National Maritime Union (dem C.I.O. und der I.T.F. angeschlossen) trafen am 13. Juni eine Vereinbarung über die Vermittlung von Seeleuten durch die Gewerkschaft.

Gemäss dieser Vereinbarung wird eine neue Anheuerungsklausel in den im vergangenen Sommer mit zweijähriger Laufzeit abgeschlossenen Vertrag aufgenommen. Die hauptsächlichsten Bestimmungen der neuen Klausel sind:

- a) Die Reeder verpflichten sich, bei der Einstellung von nichtpatentiertem Personal solchen Leuten den Vorzug zu geben, die bereits im Dienste einer oder mehrerer Reedereien tätig waren, die mit der Gewerkschaft in einem Vertragsverhältnis stehen.
- b) Die Gewerkschaft verpflichtet sich, die Stellenvermittlung in Übereinstimmung mit dem Gesetz zu betreiben und die volle Verantwortung dafür zu übernehmen.

Die National Maritime Union hatte die Wiedereröffnung von Tarifverhandlungen verlangt, nachdem der Entscheid des National Labour Relations Board (Landesamt für Arbeitsbeziehungen), der die Anheuerungsklauseln des Tarifvertrages auf Grund des Taft-Hartley-Gesetzes als rechtswidrig erklärt hatte, am 27. März 1950 vom Obersten Gerichtshof bestätigt worden war.

Auf Grund der neuen Vereinbarungen werden alle bisherigen Bestimmungen beibehalten mit Ausnahme der als gesetzwidrig erklärten Klausel, die durch oben erwähnte Bestimmungen ersetzt wird.

Die Gewerkschaft hat die Zusicherung abgegeben, dass sie die Reedereien nur mit Leuten beliefern wird, die "verlässlich und tüchtig" sind und bereits bei einer Reederei im Rahmen des Tarifvertrages Dienst geleistet haben.

S E E F I S C H E R

INTERNATIONAL

Vereinbarung über Heuern im Walfischfang.

(ITF) In Sandefjord, Norwegen, wurde am 29. Juni zwischen Vertretern britischer, norwegischer und argentinischer Walfischfanggesellschaften und Vertretern der britischen und norwegischen Seeleute- und Maschinistengewerkschaften eine Vereinbarung erzielt über die Heuersätze für die antarktische Walfangzeit 1950/1951.

Der Text der Vereinbarung wird den beteiligten Gesellschaften und Gewerkschaften zur Genehmigung zugestellt.

GROSSBRITANNIEN

Seefischer wandern zur Handelsschiffahrt ab.

(ITF) Die gegenwärtige Krise in der Seefischerei Grossbritanniens verursacht eine Abwanderung der Trawlerbesatzungen zur britischen Handelsflotte. Es wird berechnet, dass bereits etwa 300 Mann der Seefischerei verlorengegangen sind. In Grimsby wie auch in Hull haben nicht nur Mannschaftsangehörige, sondern auch Leute mit Kapitäns- und Steuermannspatent als Vollmatrosen auf Handelsfahrzeugen in der Auslandsfahrt angeheuert.

Die Abwanderung wird dadurch erleichtert, dass ein Seefischer, der Vollmatrose werden will, lediglich eine kurze Prüfung über allgemeine Seemannskennnisse, den Inhalt der Rettungsboote usw., ablegen muss, die vom Verkehrsministerium durchgeführt wird.

Vertreter der Seefischerei betrachten die Abwanderung mit ernster Besorgnis, da die Leute, welche die Fischerei verlassen, für diese unwiederbringlich verloren sind. Die Arbeitsbedingungen in der Handelsflotte sind weit besser als die in der Seefischerei.

Staatshilfe für
die Seefischerei

(ITF) Der britische Premierminister gab am 4. Juli im britischen Unterhaus bekannt, daß die Regierung beabsichtige, ein

Gesetz über die Schaffung einer Behörde zur Reorganisierung und Entwicklung des Weißfischfanges einzubringen.

Die Behörde soll aus unabhängigen Mitgliedern mit rechtlichen Befugnissen bestehen und mit den Fischereibetrieben zusammenarbeiten. Welche Befugnisse die Behörde im einzelnen besitzen muss, um die Schaffung von wirksamen Maßnahmen zur finanziellen Selbständigmachung der Seefischerei ermöglichen, wird gegenwärtig geprüft.

Als Sofortmaßnahme wird die Regierung für eine Dauer von sechs Monaten einen Teil der Nahrungsmittelsubventionen zur Hilfeleistung an Weißfischfänger in den nahen und mittleren Gewässern, einschließlich Küstenfischer, verwenden.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Erste Tagung des Schiff-
fahrts-Planungsamtes der
Atlantikpakt-Staaten.

(ITF) Die erste Tagung des Planungsamtes für die Seeschifffahrt, das von den Ländern des Atlantikvertrages eingesetzt wurde, fand am 27./28. Juni 1950 in London

statt. Vertreten waren die zwölf Unterzeichnerstaaten des Nordatlantikvertrages, nämlich Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Island, Italien, Kanada, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Portugal und die Vereinigten Staaten.

Die Tagung befasste sich mit der internen Organisation des Amtes und mit Verfahrensfragen. Sie besprach die Grundsätze, welche bei der gemeinsamen Kontrolle und Zuteilung von Frachtraum zur Anwendung gelangen sollen. Ein Arbeitsausschuß wurde mit der weiteren Prüfung dieser Grundsätze und der Mittel und Wege zu ihrer Durchführung beauftragt. Es wurde beschlossen, die nächste Tagung in Washington abzuhalten.

Es darf angenommen werden, dass, wie schon im letzten Kriege, die Maßnahmen zur Kontrolle der Schifffahrt europäischer Länder, die Mitglied der Organisation des Atlantikvertrages sind, Grossbritannien übertragen werden, während die Vereinigten Staaten die Verantwortung für die Schifffahrt in der westlichen Hemisphäre und dem Fernen Osten auf sich nehmen wird.

Zwar werden die einzelnen Regierungen voraussichtlich weiterhin für den Betrieb ihrer Fahrzeuge verantwortlich sein, doch wird ein internationales Organ, in dem alle beteiligten Länder vertreten sind, die Zuteilung des Frachtraumes aus einem "Pool" vornehmen.

PAKISTAN

Verstaatlichung des Strassen-
verkehrs in den Provinzen
Sind und Punjab.

(ITF) Die Regierung von Pakistan hat beschlossen, das Strassen-transportgewerbe in den Provin-

zen Sind und Punjab zu verstaatlichen. Bei der Durchführung der Verstaatlichung arbeiten die Zentralregierungen und die Provinzial-

REDAKTIONELLE BEILAGE

ZUM

Pressebericht Nr.14 vom 10.7.1950

DER SEELEUTESTREIK IN ARGENTINIEN

Sollen die letzten Spuren der freien Gewerkschaftsbewegung in Argentinien ausgelöscht werden? So, und nicht anders, lautet die Frage, die durch den gegenwärtigen Streik des Kartells der argentinischen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften (Confederación General de Gremios Marítimos y Afines, oder C.G.G.M.A.) entschieden wird. Sein Ergebnis ist für alle freien Gewerkschaften von größter Bedeutung.

Die Auseinandersetzung warf ihre Schatten voraus, schon als General Peron - der damals den Rang eines Obersten bekleidete - ans Ruder kam. Anfänglich war die ganze Gewerkschaftsbewegung gegen ihn, aber er hat es verstanden, die großen Gewerkschaften nach und nach zu sich hinüberzulocken, auf seine Seite zu zwingen oder aufzukaufen - mit einer einzigen Ausnahme, der der Seeleute und verwandter Berufsgruppen. Dasselbe geschah mit dem argentinischen Gewerkschaftsbund (C.G.T.). Peron stellte sich schlauer als Hitler. Wo immer möglich, maskierte ein seidener Handschuh die eiserne Hand; aber wenn nötig, wurde der Handschuh auch abgestreift. Vielen Gewerkschaftsführern wurden wohlbezahlte Stellen angeboten, um ihre Unterstützung zu gewinnen, und einige von ihnen haben angenommen. Andere ließen sich durch die Tatsache verblenden, dass Peron scheinbar die materielle Lage der Arbeiter verbessert hat. Sie erkennen nicht, dass sie durch die Annahme der Bedingungen des Diktators die Freiheit ihrer Gewerkschaften verkauft haben. Aber wo es Peron - oder seiner Frau, Eva Peron - nicht gelang, ihr Ziel durch Bestechung oder Überredung zu erreichen, wurden kräftigere Maßnahmen angewandt. In solchen Fällen wird gewöhnlich in die inneren Angelegenheiten der als Opfer angesehenen Gewerkschaft eingegriffen, in dem ein Regierungskommissar - nicht allzu selten ein Oberst oder Admiral - mit der Leitung der Gewerkschaft beauftragt wird. Der alte Vorstand wird seines Amtes enthoben und Neuwahlen durchgeführt, deren Ergebnis jeweils im voraus feststeht. Eine weitere, in Jahren aufopfernder Bemühungen aufgebaute Gewerkschaft ist damit in die Gefolgschaft des Diktators eingereicht.

Es trifft allerdings zu, dass eine Reihe von kleineren Gewerkschaften immer noch ausharrt und nicht einmal unter Druck steht. Peron findet es nützlich, eine oder zwei Gewerkschaften zu haben, auf die er hinweisen kann, wenn er der Anwendung diktatorischer Maßnahmen angeklagt ist; wie es auch immer noch einige wenige

regierungsfeindliche Zeitungen gibt, die trotz ihrer heftigen und offenen Opposition zum Regime weiterleben dürfen. Hunderte von Zeitungen wurden allerdings unterdrückt oder durch den Entzug der Papierlieferungen gezwungen, ihr Erscheinen einzustellen. "La Vanguardia", die Zeitung der sozialistischen Partei, erlitt dieses Schicksal. Die Arbeitsverhältnisse in ihrer Druckerei wurden als "ungesund" erklärt. Als ihre Herstellung einem anderen Drucker übertragen wurde, wurde ganz einfach die Anklage wiederholt. Es gibt auch einige wenige große Oppositionszeitungen, die weiterhin erscheinen, weil ihr Ruf im Ausland fest gegründet ist; aber auch diese Zeitungen stehen unter Druck. Der Vorrat an Druckpapier der großen Tageszeitung "La Prensa" wurde kürzlich konfisziert, angeblich, um eine gerechtere Verteilung des Papiers durchzuführen. "La Prensa" erhält nun von Tag zu Tag das Allernotwendigste, um ihr Erscheinen aufrecht zu erhalten.

Je schwächer und einflussloser eine Gewerkschaft oder eine Zeitung ist, umso bessere Aussicht hat sie im allgemeinen, in Ruhe gelassen zu werden. Oppositionelle Kräfte sind bisher oft nur darum am Leben geblieben, weil Peron die Zeit zu ihrer Ausschaltung noch nicht gekommen sah. Ein solcher Fall ist die C.G.G.M.A. Selbst jetzt wird das Kartell von der Regierung noch nicht offen verfolgt. Die Aufgabe wurde einer Gewerkschaftsorganisation übertragen, damit die ganze Angelegenheit als "Streit zwischen Gewerkschaften" angesehen werden kann.

Der gegenwärtige Konflikt ist folgendermaßen entstanden: Die Seeleute Argentiniens waren seit jeher, obwohl gute Gewerkschafter, unabhängig gesinnt. Sie bildeten daher eine ganze Reihe einzelner Berufsgewerkschaften, wie die der Flußdampfer-Kapitäne und -lotsen, Seekapitäne und -offiziere, Kapitäne der Küstenschifffahrt, Bordfunker, Seeleute, Zahlmeister, Seelotsen, Leichterbesatzungen, Maschinisten usw., von denen wiederum einige aus Orts- oder Gebietsgewerkschaften bestehen. Schon in der Vergangenheit wurden Versuche unternommen, sie zu einem Kartell zusammenzuschließen, damals aber ohne Erfolg.

Im Februar 1947 traten eine Reihe dieser Seeleutegewerkschaften mit einigen Organisationen von Hafendarbeitern zusammen und gründeten die C.G.G.M.A., das Kartell der Seeleute- und Hafendarbeitergewerkschaften; wohl deshalb, weil sie spürten, dass sie vereint besser imstande sein würden, dem Regime Perons erfolgreich Widerstand zu leisten und ihre Unabhängigkeit zu bewahren. Anfänglich waren es 13 solcher Gewerkschaften. Bis Ende 1949 war ihre Zahl auf 21 angewachsen; zwei weitere haben um Aufnahme ersucht. Die Gesamtmitgliederzahl übersteigt 16.000.

Die C.G.G.M.A. wurde von ihrer Gründung an unter Druck gesetzt, um sie zum Beitritt zum Argentinischen Gewerkschaftsbund (Confederación General del Trabajo, oder C.G.T.) zu veranlassen und damit ihre Unabhängigkeit aufzugeben. Bisher hat sie sich aber entschlossen geweigert. Trotz der Feindseligkeit des herrschenden Regimes ist es ihr gelungen, die Interessen ihrer Mitglieder wirksam zu verteidigen und deren Lage zu verbessern.

1947 wurde unter der Obhut des Staatssekretariats für Arbeit und Wohlfahrt (das seither in den Rang eines Ministeriums erhoben wurde), ein Paritätischer Ausschuss mit dem Studium und der Aus-

arbeitung von Lösungen von Seeleuteproblemen beauftragt. Seitens der Arbeiter war in diesem Ausschuss ausschliesslich die C.G.G.M.A. vertreten. Die C.G.T. begann aber bald, Druck auszuüben, um die Aufnahme einiger ihrer Vertreter in den Ausschuss zu erzielen. Der C.G.T. gehört nur eine unbedeutende Seeleutegewerkschaft an, die von der staatlichen Reederei "Dodero" gefördert wird. Diese Gewerkschaft ist die Splitterorganisation einer Gewerkschaft, die nun der C.G.G.M.A. angehört, und es verlautet aus verlässlicher Quelle, dass ihre Mitgliedschaft eine zweistellige Zahl nicht übersteigt. Die C.G.G.M.A. widersetzte sich nachdrücklich der Einräumung eines Sitzes im Ausschuss an diese Organisation. Damit hörte der Paritätische Ausschuss praktisch zu funktionieren auf.

1949 wurde ein Verkehrsministerium gebildet, das vom Arbeitsministerium die Zuständigkeit für Arbeitsfragen auf dem Gebiete des Verkehrs- und Transportwesens übernahm. Der Paritätische Ausschuss wurde offiziell aufgelöst. Die Einsetzung eines neuen Ausschusses wurde zwar versprochen, jedoch nie durchgeführt. In diesem Ausschuss wären die Arbeiter ausschliesslich durch die Gewerkschaften der C.G.G.M.A. vertreten gewesen. Am 26. August 1949 unterzeichnete dann allerdings die C.G.G.M.A. im Auftrage und im Namen ihrer angeschlossenen Gewerkschaften eine Vereinbarung mit dem Direktor für Arbeitsfragen im Verkehrsministerium, wonach dieser neben der Gewährung einiger Verbesserungen der Arbeitsverhältnisse sich verpflichtete, einen neuen Paritätischen Ausschuss einzusetzen mit der Aufgabe, alle offenstehenden Fragen noch vor Ablauf des Jahres zu lösen. Die C.G.G.M.A. und die Reeder ernannten auch wirklich ihre Vertreter in diesem Ausschuss, doch wurde er nie einberufen.

Die Bildung eines weiteren Paritätischen Ausschusses erfolgte Ende April 1950 durch den Minister für Arbeit und Wohlfahrt, aber diesmal waren weder die C.G.G.M.A. noch ihre Mitgliedsverbände darin vertreten. Die Arbeitervertreter in diesem Ausschuss wurden offenbar durch die C.G.T. ernannt. Der Zweck dieses Vorgehens lag offensichtlich darin, die C.G.G.M.A. als Vertreterin der Seeleute bei den Kollektivverhandlungen auszuschalten und durch eine andere Organisation zu ersetzen. Darin liegt die eigentliche Ursache des gegenwärtigen Konflikts, inwiefern die Behauptung der Regierung, es handle sich um einen "Streit zwischen Gewerkschaften", zutrifft, mag dem Urteil des Lesers überlassen bleiben. Regierung und regierungstreue Presse gaben folgende Darstellung der Ereignisse: Wegen einer Auseinandersetzung mit einer anderen Gewerkschaft über Zuständigkeitsfragen versucht die C.G.G.M.A., die unter dem Befehl jener "bekanntlich von den Kommunisten inspirierten Organisation" (gemeint ist die ITF) steht, auf unpatriotische Weise das Wirtschaftsleben Argentiniens zu stören und die Handelsflotte zu schädigen. Ungereimt bleibt dabei, dass dieselbe Presse im gleichen Atemzug behauptet, der Streik sei von ausländischen Kapitalisten und Imperialisten aus Furcht vor der wachsenden Stärke der argentinischen Handelsflotte angezettelt worden.

Soviel über den Hintergrund und die tieferen Ursachen des gegenwärtigen Konflikts. Den unmittelbaren Anlass dazu bildete ein Streik, den die C.G.G.M.A. am 3. Mai mit dreitägiger Dauer zur Unterstützung ihrer Forderung auf höhere Löhne und Einsetzung des Paritätischen Ausschusses begann. Bereits früher hatte das Kartell zwei zeitlich beschränkte Streiks durchgeführt (im März und April), um der Obrigkeit vorzudemonstrieren, dass es die Seeleute hinter sich hat. Nach Beendigung des Streiks am 6. Mai nahm die Reederei "Dodero", die der Regierung verantwortlich ist,

eine Reihe von Entlassungen vor. Am 10. Mai wurden die einzelnen Gewerkschaften der C.G.G.M.A. (nicht aber diese selber), zu Verhandlungen ins Verkehrsministerium gerufen, wo die Wiedereinstellung der entlassenen Seeleute vereinbart wurde. Erst nachdem dies geschehen war, wurde erklärt, die Wiedereinstellung geschehe nur unter der Bedingung, dass die verschiedenen Gewerkschaften sich aus der C.G.G.M.A. zurückzögen.

Auf einer dringlichen Sitzung beschlossen die Gewerkschaften, dieses Ansinnen abzulehnen und ihre Mitglieder aufzufordern, am 18. Mai in den Ausstand zu treten und nicht an die Arbeit zurückzukehren, bis folgenden Forderungen entsprochen sei:

1. Wiedereinstellung aller von der Reederei "Dodero" gemäßigten Seeleute.
2. Durchführung von Artikel 4 der am 26. August 1949 vom Vertreter des Verkehrsministeriums unterzeichneten Vereinbarung über die Bildung des Paritätischen Ausschusses.
3. Anerkennung des Rechtes der betreffenden Gewerkschaften, ihre Gewerkschaftspolitik selbständig festzulegen.

Mit Ausnahme von wenigen Schiffen, die meist der Reederei "Dodero" gehören und mit Reserveoffizieren der Kriegsmarine und eingeschüchterten Seeleuten bemannt wurde, ist der Streik vollständig, obwohl er nun schon nahezu zwei Monate andauert, und obschon die Streikenden mit persönlichen Repressalien bedroht werden und ihre Dokumenté beim Verlassen des Schiffes nicht ausgehändigt erhalten. Nach uns zugegangenen Berichten sind bisher mehr als 90 Mitglieder der C.G.G.M.A. verhaftet worden.

Alle diese Angaben dürfen als absolut verlässlich betrachtet werden. Bevor der Generalsekretär der I.T.F., Kollege Omer Becu, sich entschlossen hat, entsprechend der Ermächtigung des Exekutivkomitees der I.T.F. einen Boykott argentinischer Schiffe zu erklären, wollte er sich nach Buenos Aires begeben, um sich an Ort und Stelle umzusehen und zu versuchen, beim argentinischen Arbeitsminister vorzusprechen. Obschon ihm der argentinische Gesandte in London versichert hatte, dass die nötigen Vorkehrungen getroffen würden, wurde ihm bei seiner Ankunft in Montevideo die erforderliche Einreisebewilligung verweigert. Es war ihm allerdings möglich, mit Vertretern der C.G.G.M.A. zusammenzutreffen und verlässliche Auskünfte über die herrschende Lage zu erhalten. Noch während er sich in Montevideo aufhielt, wandte sich die argentinische Regierung an die C.G.G.M.A. und gab zu verstehen, dass sie bereit sei, einen Versuch zur Beilegung des Konflikts zu unternehmen und zwar unter folgenden zwei Bedingungen:

1. Aufnahme von zwei Vertretern des (von der Regierung abhängigen) Argentinischen Gewerkschaftsbundes (C.G.T.) in den geplanten Paritätischen Ausschuss in der Eigenschaft als Beobachter.
2. Durchführung einer Abstimmung unter der gesamten Mitgliedschaft der C.G.G.M.A. über die Frage, ob diese dem Gewerkschaftsbund beitreten soll oder nicht.

Der Generalsekretär der C.G.G.M.A. besprach diese Vorschläge mit Becu und erklärte, sie seien für ihn annehmbar, da er in Bezug auf das Abstimmungsergebnis keine Befürchtungen zu hegen brauche, während die Aufnahme von Vertretern der C.G.T. in den Ausschuss als Beobachter geeignet sei, deren Ansehen eher zu vermindern als zu vermehren. Bevor die Vorschläge aufgenommen werden konnten, brach

die argentinische Regierung die Verhandlungen ab aus Gründen, die noch nicht ersichtlich sind, aber leicht erraten werden können.

Nach seiner Rückkehr von Montevideo und nach Besprechungen mit den Vertretern der I.T.F.-Verbände, die an der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf teilnahmen, entschloss sich der Generalsekretär der I.T.F., einen Boykott argentinischer Schiffe zu erklären.

Diese Maßnahme wurde erst nach reiflicher Überlegung getroffen und erst, nachdem eine friedliche Lösung angestrebt worden war, welche die argentinische Regierung dadurch unmöglich machte, dass sie dem Generalsekretär die Einreise nach Argentinien verweigerte.

Dies allein beweist zur Genüge, dass die argentinische Regierung entschlossen ist, auch nicht eine einzige argentinische Gewerkschaft von einiger Bedeutung unabhängig weiterbestehen zu lassen. Es ist klar, dass sie beabsichtigt, den Streik der C.G.G.M.A. sich fortschleppen zu lassen, bis Hunger die Seeleute zum Nachgeben zwingt und niemand mehr für die Seeleute sprechen kann, als die unbedeutende Organisation, die unter der Obhut der C.G.T. tätig ist.

Die Bedeutung des Kampfes nicht nur für die I.T.F. und ihre Mitgliedsverbände in Argentinien, sondern auch für die Zukunft der freien Gewerkschaftsbewegung der Welt, kann nicht überschätzt werden. Der Angriff auf die C.G.G.M.A. ist der letzte bei der Schaffung einer völlig totalitären Gewerkschaftsbewegung. Die Erhaltung der C.G.G.M.A. als freie und demokratische Organisation wird dem wirtschaftlich bereits wackligen Regime Perons einen schweren Schlag versetzen.

Die I.T.F. ist entschlossen, der C.G.G.M.A. die größtmögliche Unterstützung zu gewähren und hofft, dass sie dabei den Rückhalt ihrer Mitgliedsverbände genießt. Die argentinischen Seeleute wissen ganz genau, dass die C.G.T. eine von der Regierung kontrollierte Organisation ist, und dass sie durch den Beitritt zu ihr ihre Freiheit verlieren würde. Man kann sich darauf verlassen, dass sie bis zum Äussersten ausharren werden. Sie sind ein unabhängiges Völklein, das in der Vergangenheit bewiesen hat, dass es fähig ist, einen Streik, falls nötig, durch Monate hindurch fortzuführen. Selbst wenn Hunger die Seeleute schließlich zum Begeben zwingt, wird der Geist, der sie beseelt, weiterleben. Der erfolglose Abbruch des Kampfes wäre aber ein schwerer Schlag für die freie Gewerkschaftsbewegung.

Die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften müssen es sich zur Aufgabe machen, dies zu verhindern. Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften hat uns bereits seiner Unterstützung versichert.
