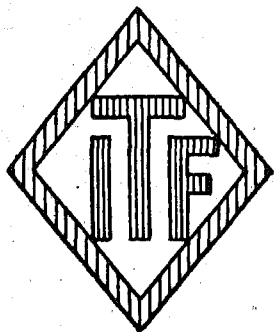


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 20/21

16. Okt. 1950

I.T.F.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE.

FRANKREICH

Kommunistische Agitation
unter dem Personal der
"Air France"

(ITF) Die Leitung der Gesellschaft "Air France" hat kommunistische Umtriebe am Flughafen von Orly mit der Aussperrung des gesamten

Bodenpersonals von 3 000 Köpfen beantwortet. Die Verwaltung hat auch die Absicht bekanntgegeben, einen Teil des Personals zu entlassen.

Die Schwierigkeiten begannen, als ein kommunistischer Angestellter im Speisesaal des Personals eine Rede hielt, in der er gegen die Ausweisung spanischer Kommunisten durch die französische Regierung protestierte. Der Angestellte wurde daraufhin entlassen, kehrte aber wiederholt nach Orly zurück und wurde schliesslich von der Polizei aufgrund von Klagen der Flugplatzdirektion verhaftet. Daraufhin beschimpfte und bedrohte eine Gruppe von Arbeitern einen der Direktoren, was, zusammen mit anderen kommunistischen Machenschaften, die Direktion zur Ergreifung der erwähnten Gegenmassnahmen veranlasste.

Der Transportarbeiterverband "Force Ouvrière" hat eine Erklärung über die Lage in Orly veröffentlicht, in der behauptet wird, dass in Orly schon seit drei Jahren ein kommunistischer Personalchef Gelegenheit gehabt habe, eine Reihe von Stellen mit Mitgliedern der kommunistischen Partei zu besetzen.

NORWEGEN

Anhänger totalitärer Bewegungen
von Gewerkschaftsämtern ausge-
schlossen.

(ITF) Die Jahreskonferenz des Norwegischen Seeleuteverbandes, der der ITF angeschlossen ist, nahm anfangs Oktober in Oslo eine

Entschliessung an, die Mitglieder faschistischer, nationalsozialistischer oder kommunistischer Organisationen von Vertrauensposten in der Gewerkschaft und deren Unterabteilungen ausschliesst.

EISENBAHNER.

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen gefordert.

(ITF) Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die der ITF angeschlossen ist, hat eine Meldung veröffentlicht, wonach gemäss Beschluss des Gewerkschaftstages der Eisenbahner vom 16. September der Hauptvorstand der GdED an die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn einen Antrag auf Gewährung einer Teuerungszulage für alle Eisenbahner gerichtet hat.

In dem Antrag wird hervorgehoben, dass die Gewerkschaft die Bemühungen der Regierung, die Preise zu stabilisieren, als gescheitert ansieht und darum gezwungen ist, den Weg der Lohn- und Gehaltserhöhungen zu beschreiten. Dies sei umso notwendiger, als die Gehälter der Beamten, welche 1927 festgesetzt wurden, noch um 6% durch die Notverordnung vom Jahr 1930 gekürzt sind.

Das Einkommen der Eisenbahnarbeiter sei darum unerträglich niedrig, weil dieselben schon durch die verkehrte Verkehrspolitik der Regierung gezwungen seien, seit 1 1/2 Jahren Kurzarbeit zu leisten.

Die Gewerkschaft verlange darum einen Ausgleich für die gestiegenen Lebenshaltungskosten.

GROSSBRITANNIEN

Personalabbau bei den britischen Eisenbahnen.

(ITF) Nach Angaben des zweiten Jahresberichtes der britischen Verkehrskommission sank die Zahl

der beschäftigten Eisenbahner im Jahre 1949 um 23.151.

Die Einsparungen an Löhnen und Gehältern (es wurde auch weniger Überzeit geleistet) betrug rund £ 4.900.000.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

NIEDERLANDE

Löhne der Taxichauffeure in Amsterdam durch Schieds-spruch neu geregelt.

(ITF) Auf Grund eines Schieds-spruches werden die Taxichauffeure von Amsterdam ab 24. September einen Grundlohn von 24 Gulden[†])

die Woche erhalten zuzüglich 10% der Wocheneinnahmen. Der Schieds-spruch ist für drei Monate gültig. Sollten die Wocheneinnahmen in dieser Zeit infolge der von den Amsterdamer Taxibesitzern geplanten Reorganisationsmassnahmen 130 Gulden überschreiten, so sind neue Lohnbesprechungen zu beginnen.

Die erwähnten Reorganisationsmassnahmen betreffen einen Vorschlag der Taxibesitzer, wonach in Zukunft nur die Hälfte der 600 Taxis in Amsterdam Tag und Nacht eingesetzt werden sollen, während die restlichen 300 nur während der Stosszeiten, d.h. zwischen 08.00 und 20.30 Uhr, mit einer Unterbrechung von 4 Stunden, zu verwenden sind. Dies würde bedeuten, dass für die letzteren 300 Fahrzeuge nur ein Fahrer anstelle der bisherigen zwei notwendig wäre. Dadurch würde ein Viertel aller Amsterdamer Taxichauffeure überzählig.

[†]) £ 1 = 10,65 Gulden

ÖSTERREICH

Lohnforderungen der Arbeiter im Strassentransportgewerbe.

Handel, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) beschlossen hat, für ihre Mitglieder eine Lohnerhöhung von 20% zu fordern. Der Gewerkschaftsvorstand hat Verhandlungen mit den betreffenden Arbeitgebern eingeleitet

(ITF) Aus Wien wird berichtet, dass die Sektion der Strassentransport- und Umzugsarbeiter innerhalb der Gewerkschaft der Bediensteten im

SCHWEIZ

Gewerkschaft steht zur ATO

arbeiter im Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (VHTL; ein ITF-Mitglied) wurde eine Entschliessung angenommen, die sich über die Haltung dieser Berufsgruppen zum Referendum gegen die Autotransportordnung (ATO) ausspricht. Dieses Gesetz bezweckt die weitgehende Ausschaltung des unwirtschaftlichen Wettbewerbs zwischen Strasse und Schiene in der Schweiz.

(ITF) Auf der am 24. September 1950 in Biel abgehaltenen Berufskonferenz der Chauffeure und Transport-

Die Entschliessung hat folgenden Wortlaut:

Die stark besuchte Delegiertenkonferenz der im VHTL organisierten Berufschauffeure und Transportarbeiter vom 24. September 1950 in Biel nahm zur Situation Stellung, die durch die Ergreifung des Referendums gegen die Autotransportordnung entstanden ist.

Namens der 10 000 gewerkschaftlich organisierten Berufschauffeure und Transportarbeiter stellt die Konferenz fest, dass der VHTL schon bisher in voller Freiheit, das heisst ohne Verpflichtung gegenüber andern interessierten Kreisen für die Autotransportordnung eingetreten ist. Die Zustände, die in den dreissiger Jahren im Autotransportgewerbe herrschten, haben bei den Arbeitnehmern und Arbeitgebern die Erkenntnis durchgesetzt, dass nur eine gesetzliche Ordnung das Autotransportgewerbe vor dem vollständigen Zusammenbruch retten könne. Auch die befriedigende Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen war ohne eine gesetzliche Grundlage nicht zu erreichen. Um einen Rückfall in die chaotischen Verhältnisse der dreissiger Jahre zu verhindern, stehen alle verantwortungsbewussten Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Transportgewerbe auch heute noch für die Autotransportordnung ein.

Die Berufschauffeure bringen der wachsenden Mißstimmung gegen die rücksichtslose Beherrschung des Strassenverkehrs durch verantwortungslose Automobilisten volles Verständnis entgegen. Sie bitten aber, unter der Mißstimmung nicht jene arbeitenden Menschen leiden zu lassen, die im motorisierten Strassenverkehr ihr Brot verdienen. Die heutige Verkehrsdichte stellt ohnehin an die Berufschauffeure die allergrössten Anforderungen. Sie werden sich aber in immer höherem Masse bemühen, auf alle Strassenbenützer Rücksicht zu nehmen. Die Berufschauffeure machen jedoch darauf aufmerksam, dass dieser Wille weitgehend davon abhängig ist, ob ihre Arbeitgeber durch gesunde Konkurrenzverhältnisse in die Lage versetzt werden, für den Unterhalt der Fahrzeuge die entsprechenden Mittel bereitzustellen. Das letztere ist neben der Gewährung menschenwürdiger Lohn- und Arbeitsbedingungen die wichtigste Voraussetzung für die auf der Strasse unerlässliche Verkehrssicherheit, die beim Wegfall der Autotransportordnung aufs höchste gefährdet wird.

Die Berufsschaffere und Transportarbeiter fordern daher heute schon die stimmberechtigten Schweizer Bürger auf, für das Fortbestehen der Autotransportordnung einzutreten.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Rheinschiffahrtskonferenz bespricht Bemannungsfragen

(ITF) Am 26. September 1950 trat in Strassburg eine internationale Konferenz von Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern aus den an der Rheinschiffahrt beteiligten Ländern - Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande und Schweiz - zusammen, um Bemannungsfragen zu besprechen.

Die Einberufung der Tagung erfolgte durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Übereinstimmung mit einer Empfehlung der Binnenschifferkonferenz des IAA, die im vergangenen Jahr in Genf stattfand, und zwei internationale Abkommensentwürfe ausarbeitete, von denen der eine die Sozialversicherung und der andere die Arbeitsbedingungen des Rheinschiffahrtspersonals betrifft.

Die Arbeitnehmervertreter unterbreiteten eine Reihe von Forderungen in bezug auf Bemannung, die in den Vortagen von ITF-Vertretern ausgearbeitet worden waren. Diese Forderungen stützen sich zur Hauptsache auf ein von der ITF im Jahre 1946 aufgestelltes Programm, das die Mindestnormen festlegt, die nach Auffassung der ITF in der Rheinschiffahrt gelten sollen.

Angesichts der Kompliziertheit des Problems wurde nach zweitägigen Besprechungen beschlossen, die Konferenz bis zum 7. November zu vertagen und einen Unterausschuss zu bilden, dem je 6 Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer angehören. Der Unterausschuss hat die Aufgabe, die Forderungen der Arbeitnehmer zu prüfen. Mindestens zwei Regierungsvertreter nehmen an seiner Arbeit als Beobachter teil.

Der Unterausschuss tagte am 28. und 29. September. Er wird an die Hauptkonferenz Bericht erstatten, wenn sie erneut zusammentritt.

DEUTSCHLAND

Grosse Streikaktion auf den westdeutschen Wasser- strassen.

(ITF) In der Morgenfrühe des 6. Oktober traten 20.000 Arbeiter der westdeutschen Binnenschiffahrt gemäss Beschluss des Hauptvorstandes der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) in den Ausstand und legten damit beinahe die gesamte Fluss- und Kanalschiffahrt still. Der Streik verfolgt den Zweck, die Zustimmung der Regierung zu einer Lohn-erhöhung zu erlangen. Gefordert sind eine Erhöhung der Löhne der Arbeiter um 15 Pfennig pro Stunde und der Gehälter der Angestellten um 35,-- DM pro Monat. Alle bisherigen Bemühungen der Gewerkschaft, mit der Bundesregierung zu einer Einigung zu gelangen, verliefen erfolglos. Ein in letzter Stunde vorgebrachter

Gegenvorschlag auf Einsetzung eines unparteiischen Schiedsgerichtes, der nicht von der Bundesregierung, sondern vom Arbeitsminister angesichts der Streikdrohung ausging, wurde abgelehnt. Die Gewerkschaft nahm den Standpunkt ein, dass dieses Verfahren nur für Streitfälle in der Privatindustrie seine Berechtigung hat, und dass mit einer verantwortlichen Regierung nur direkte Verhandlungen der richtige Weg zur Beilegung der Streitigkeit sind.

Der Streik droht, sich jeden Augenblick auf die Gesamtheit der Verkehrsbetriebe und öffentlichen Dienste auszudehnen. Die Bundesregierung hat Personal, das am Streik nicht beteiligt ist, angewiesen, Streikbrecherdienste zu leisten. Sie versucht auch, den Betrieb durch den Einsatz von Freiwilligen notdürftig aufrecht zu erhalten. Da auch einige Länderregierungen ihre Binnenwasserstrassen unter Polizeiaufsicht stellen, liegt der allgemeine Streik im Bereich der Möglichkeit.

Da voraussichtlich in der Presse die Behauptung auftauchen wird, dass der Streik der Bundesregierung überraschend gekommen ist, dürfte es sich als nützlich erweisen, über die Entwicklungsgeschichte des Streiks folgendes festzuhalten:

Seit einigen Monaten bemüht sich die Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, die Einkommensverhältnisse der öffentlichen Bediensteten den Preissteigerungen anzugleichen. Die immer wieder mit der Bundesregierung, den Ländern und Gemeinden geführten Verhandlungen sind stets ergebnislos verlaufen.

Auf Grund der Richtlinien der britischen und amerikanischen Militärregierungen vom 28.4.1948 wurde am 28.7.1948 in Königstein zwischen der Gewerkschaft öffentliche Dienste und der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes für deren Angestellte und Arbeiter eine Tarifvereinbarung abgeschlossen, die damals eine Erhöhung der Einkommensverhältnisse in mässigen Grenzen bedeutete, aber keineswegs den allgemeinen Lebenshaltungskosten entsprach. Trotzdem hat die Gewerkschaft mit ihren Mitgliedern Verständnis für die schwierige Finanzlage des Vereinigten Wirtschaftsgebietes aufgebracht.

Im März 1950 war die Unzufriedenheit bei den Arbeitern und Angestellten jedoch in einem Masse gestiegen, dass sich der Hauptvorstand der OeTV im Interesse der Lebenshaltung seiner Mitglieder gezwungen sah, erneut an das Personalamt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, die Bundesministerien des Innern und der Finanzen heranzutreten, um eine Erhöhung der Gehälter und Löhne zu erreichen. Auf die damaligen Forderungen der Gewerkschaft ist keinerlei Antwort der Bundesregierung oder der Ministerien erfolgt. Die immer wieder angekündigten Massnahmen zur Senkung der Preise haben die Gewerkschaft veranlasst, noch etwas abzuwarten in der Hoffnung, dass sich die Lohn-Preisschere auf ein erträgliches Mass verengen würde. Das war aber nicht der Fall.

Aus der Verantwortung für ihre Mitglieder heraus hat die Gewerkschaft daraufhin am 7. und 25. August erneut ihre Forderungen vom 3. März in Erinnerung gebracht und eine Erhöhung der Löhne der Arbeiter um 15 Pfennig pro Stunde und der Gehälter der Angestellten

um 35.-- DM pro Monat verlangt. Bis 2. Oktober 1950 ist trotz aller Vorstellungen der Gewerkschaft von seiten der Bundesregierung nichts erfolgt. Die Tarifgemeinschaft der Länder und der kommunalen arbeitsrechtlichen Vereinigungen sahen jedoch ein, dass in Anbetracht der steigenden Preise etwas getan werden musste. Die Vertreter der VKA haben gemeinsam mit Vertretern der Länder die Bundesregierung am 15. September über den Ernst der Lage unterrichtet, die sich aus der Preisentwicklung der letzten Monate ergeben hat. Sie gaben der Sorge Ausdruck, dass durch einen Streik im öffentlichen Dienst für die Gesamtwirtschaft eine ernste Situation entstehen könnte und haben die Bitte an die Bundesregierung gerichtet, alle nur möglichen, notfalls drastischen Massnahmen zu treffen, die ein weiteres Ansteigen der Preise verhindern, zur Erfüllung der Forderung der Gewerkschaften aber ausreichende Mittel zur Verfügung stellen.

Von seiten der Bundesregierung geschah nichts, bis der Ressorttarifausschuss der Gewerkschaft zum 2. Oktober 1950 nach Bonn zu Lohn- und Gehaltsverhandlungen einlud. In dieser Verhandlung zeigte sich jedoch, dass die Vertreter der Bundesregierung nicht mit den notwendigen Vollmachten ausgestattet waren, um wirklich ernsthaft über die Erhöhung der Löhne und Gehälter im öffentlichen Dienst mit ihnen zu verhandeln. Den Ausführungen des Vorsitzenden des Tarifausschusses war zu entnehmen, dass die Aufhebung der noch restierenden 6%igen Kürzung der Gehälter auf die seither gewährten Teuerungszulagen angerechnet werden sollen. Das würde bedeuten, dass der grösste Teil der Angestellten, trotz des Wegfalls der 6%igen Gehaltskürzung keinerlei Verbesserung ihrer Bezüge erfährt. Die Behandlung der Forderung der OeTV bez. der Erhöhung der Angestelltegehälter um DM 35.-- pro Monat war vollkommen dilatorisch und darauf abgestellt, eine weitere Verzögerung der Lohn- und Gehaltsverhandlungen zu erreichen.

Daraufhin haben die Vertreter der OeTV eine Erklärung abgegeben, in der sie die Bundesregierung aufforderten, bis Donnerstag, den 5. Oktober, mittags, der Gewerkschaft OeTV Mitteilung zugehen zu lassen, dass sie ausser den beabsichtigten Massnahmen zur Preissenkung auch die Löhne und Gehälter der Arbeiter und Angestellten der Bundesverwaltungen zu erhöhen gewillt sind.

Im Auftrage der Bundesregierung ist bis zu dem gewünschten Zeitpunkt keinerlei Antwort eingegangen, woraus der Hauptvorstand der Gewerkschaft schliessen musste, dass die Bundesregierung nicht gewillt ist, die Löhne und Gehälter der öffentlichen Bediensteten an die gestiegenen Preise anzugleichen.

Nachdem die Gewerkschaft wiederholt darauf hinwies, dass die Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst zur Erhaltung ihres Lebensstandards notfalls von den letzten gewerkschaftlichen Mitteln Gebrauch machen wollen, hat sich eine Sitzung des geschäftsführenden Hauptvorstandes mit Funktionären der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltungen, einschliesslich der Abteilungen Seeverkehr und Bundesschleppbetriebe am 5. Oktober nachmittags mit der Gesamtsituation im öffentlichen Dienst noch einmal befasst.

Im Anschluss an die Informationen durch die Gewerkschaftsfunktionäre hat der geschäftsführende Hauptvorstand einstimmig beschlossen, ab Freitag, den 6. Oktober, früh, die Arbeit in den Wasserstrassen und Schifffahrtsverwaltungen einschliesslich der Abteilungen Seeverkehr und Bundesschleppbetrieb einzustellen.

In der Anfang Oktober durchgeführten Urabstimmung bei rund 400.000 öffentlichen Bediensteten hatten sich 94% der Abstimmenden bereit erklärt, zum Zwecke der Erhöhung ihrer Löhne und Gehälter die Arbeit niederzulegen.

HAFENARBEITER

DEUTSCHLAND

Lohnforderungen in norddeutschen Häfen.

in Hamburg, ihren Lohntarifvertrag zu kündigen. Sie fordern eine Lohn-
erhöhung von DM 2.50 pro Tag.

(ITF) Hafentarbeitervertreter aus den deutschen Nordseehäfen beschlossen auf einer Konferenz

POLEN

Die Arbeitszeit in polnischen Häfen.

and Labour", sind die Vorschriften über die Arbeitszeit der polnischen Hafentarbeiter vor kurzem verändert worden. Das Gesetz vom 18.12.1919 über die Arbeitszeit in Industrie und Handel wurde nach diesem Bericht durch ein Gesetz vom 20.3.1950 abgeändert, welches die Ausdehnung des Geltungsbereiches dieses Gesetzes auf die Hafentarbeiter vorsieht, die bisher einer Sonderregelung unterstanden.

(ITF) Nach einem Bericht in der Ausgabe vom 15. September der Veröffentlichungen des Internationalen Arbeitsamtes, "Industry

Seit Ende des Krieges hat die Organisierung der Hafentararbeit eine gründliche Umwälzung erfahren. Neben spezialisierten Hafentarfirmen, die insbesondere für Kohle und Holz noch bestehen, ist nur noch ein einziger Umschlagsbetrieb, der sogenannte "Portarob", vorhanden, der für die ständige Beschäftigung der Hafentararbeiter sorgt.

Neue Vorschriften wurden in das Gesetz über die Arbeitszeit aufgenommen mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse beim Laden und Ausladen. Diese Bestimmungen sehen vor, dass die Arbeitszeitgrenzen weiterhin überschritten werden dürfen, falls zwingende Gründe vorliegen, die Löscharbeiten und Ladarbeiten eines Schiffes am gleichen Tage zu beenden.

Wenn es sich darum handelt, eine Schiffsladung vor dem Verderb zu retten, dann kann die Arbeitszeit jeden Tag, einschliesslich Sonntag, verlängert werden. Aber der Arbeitgeber muss unverzüglich den Arbeitsinspektor des Bezirkes von den Umständen in Kenntnis setzen, welche die Ausdehnung der Arbeitszeit nötig machen. Wenn es darum geht, die Arbeiten auf einem Schiff abzuschliessen, dann ist die zulässige Überzeit im Tag 4 Stunden pro Arbeiter und auf 120 je Jahr beschränkt. Der Arbeitsinspektor des Bezirkes muss von der Arbeitszeitverlängerung in Kenntnis gesetzt werden.

Das Laden und Löschen von Schiffen in Seehäfen an Sonntagen ist gestattet. Zur Durchführung solcher Arbeiten am Neujahrstag, 22. Juli (National-Feiertag), 1. Weihnachtstag, Ostersonntag und Pfingstsonntag ist die Ermächtigung des Arbeitsinspektors erforderlich.

USA

Hafenarbeiter gewinnen
Lohnerhöhung von 12 Cents
die Stunde.

(ITF) Am 8. September vereinbart die International Longshoremen Association (Hafenarbeiter, dem AFL und der ITF angeschlossen)

mit der Vereinigung der Schifffahrtsgesellschaften eine Erhöhung des Grundlohnes der Hafenarbeiter um 12 Cent. Damit kamen Verhandlungen zum Abschluss, die am 6. September aufgenommen worden waren auf Grund einer Forderung der Gewerkschaft nach einer Lohnerhöhung von 37 Cent die Stunde.

Mit der Lohnerhöhung steigt der Stundenlohn der Hafenarbeiter für die Zeit zwischen 09.00 und 17.00 Uhr (Montag bis Freitag) auf 2 Dollar. Im übrigen gelangt der neue Überstundenlohnsatz von 3 Dollar zur Anwendung. Die Vereinbarung bedarf noch der Zustimmung der 45.000 Mitglieder der Gewerkschaft.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Ceylon ratifiziert ein
Internationales Seefahrts-
Übereinkommen.

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt die Ratifizierung des Internationalen Arbeits-Übereinkommens über das Mindest-

alter für die Zulassung zur Arbeit auf See (1920) durch Ceylon bekannt.

FINNLAND

Lohnerhöhungen

(ITF) Als Folge der gestiegenen Lebenshaltungskosten erhielten die finnischen Seeleute vor kurzem

eine Lohnerhöhung von 10%. Die Tarifverträge der Seeleutegewerkschaft, wie auch der Organisation der Schiffsoffiziere enthalten eine Bestimmung, wonach bei einem Ansteigen des offiziellen Indexes der Lebenshaltungskosten um 5% eine entsprechende Erhöhung der Löhne gewährt werden muss. Der Indexstand vom letzten Februar gilt dabei als Berechnungsgrundlage. Die Grundheuer eines Vollmatrosen beträgt nun 14.600 Finnische Mark oder £ 22.12.0.

Die Kollektivverträge, die in der Küsten- und Binnenschifffahrt Finnlands gelten, enthalten eine ähnliche Klausel. Das betr. Personal erhält daher ebenfalls eine Lohnerhöhung.

JAPAN

Kriegsrisikoprämien für japanische Seeleute.

(ITF) Der Japanische Seeleuteverband, der der ITF angeschlossen ist, hat mit der japanischen Regierung eine Vereinbarung über Kriegsrisikoprämien abgeschlossen. Solche Prämien werden gezahlt für Fahrten in koreanischen Gewässern während der Dauer der gegenwärtigen Kriegshandlungen. Neben einer normalen Kriegsrisikoprämie, die bei Fahrten in gewissen Gebieten gezahlt wird, gibt es besondere Prämien für die Beförderung von gefährlichen Gütern (Explosivstoffe) und bei feindlichen Angriffen, sowie eine Entschädigung beim Verlust der persönlichen Habe und Zahlungen bei Unfällen oder im Todesfalle.

USA

SIU fordert 10%ige Lohnerhöhungen.

(ITF) Die der AFL angeschlossene amerikanische Seemannsgewerkschaft SIU (ein ITF-Mitglied) hat an fünfundsüßzig Reedereien, mit denen die Gewerkschaft Tarifverträge besitzt, die Forderung auf Erhöhung der Heuern um 10% gerichtet. Rund 15.000 Mitglieder werden von dieser Forderung berührt.

Der Sekretär der Gewerkschaft erklärte, dass die steigenden Lebenshaltungskosten "die in den vergangenen zwei Jahren gemachten Fortschritte nahezu aufgehoben" hätten. Die Antwort darauf müsse "eine entsprechende Erhöhung der Kaufkraft der Seeleute" sein.

Die SIU ist die vierte amerikanische Seemannsgewerkschaft, die innerhalb der letzten Wochen eine Lohnerhöhung gefordert hat.

Weitere amerikanische Reeder treten der Wohlfahrtskasse der S I U bei.

(ITF) Im September sind weitere amerikanische Reedereien der Wohlfahrtskasse der "Seafarers International Union of North America" (Seeleute) beigetreten. Diese Gesellschaften bezahlen für jedes Mitglied ihrer Schiffsmannschaften 25 Cent pro Tag an die Unterstützungskasse. Die Seeleute haben Anspruch auf \$ 7 pro Woche im Falle eines Spitalaufenthaltes. Im Todesfalle wird ein Sterbegeld von \$ 500 an die nächsten Angehörigen ausbezahlt. Die Wohlfahrtskasse besteht seit 15. Juli 1949.

SEEFISCHER

GROSSBRITANNIEN

Trawlerbesatzungen erhalten vollen Lohn im Hafen.

(ITF) Die britischen Transportarbeitergewerkschaft hat erreicht, dass die insgesamt 320 Mann starke Besatzung der 40 in North Shields beheimateten Trawler auch für die Zeit, da die Schiffe im Hafen liegen, ihren vollen Lohn erhalten. Bisher erhielten die Fischer nur einen geringfügigen Betrag, "Hafenlohn" genannt.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Europäische Strassenverkehrsabkommen in Genf
unterzeichnet.

(ITF) Die Informationsstelle des europäischen Büros der Vereinten Nationen in Genf gibt bekannt, dass drei internationale

Strassenverkehrsabkommen und eine Erklärung über den Bau eines europäischen Strassennetzes in Genf dank der Bemühungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen ausgearbeitet und unterzeichnet worden sind. Ihr Ziel liegt darin, den Strassenverkehr zu entwickeln und zu intensivieren, soweit dies mit den Erfordernissen der Verkehrssicherheit vereinbar ist. Die Abkommen und Erklärungen umfassen

- 1.) ein Abkommen, das den Einsatz von Fahrzeugen bis zu bestimmten Abmessungen und Gewichten auf gewissen europäischen Strassen gestattet. Höchstabmessungen und Gewichte sind im Anhang des Strassenverkehrs-Übereinkommens vermerkt, das im letzten Jahr in Genf unterzeichnet wurde,
- 2.) ein Abkommen, das die Strassen festlegt, auf denen Fahrzeuge grösserer Abmessungen und Gewichte zugelassen sind, als die im erwähnten Anhang des Strassenverkehrs-Übereinkommens aufgeführten,
- 3.) ein europäisches Abkommen zur Ergänzung des Strassenverkehrs-Übereinkommens von 1949 und des Protokolls von 1949 über Verkehrszeichen und -signale und Verkehrsregeln,
- 4.) eine Erklärung über den Bau von internationalen Hauptverkehrsstrassen in Europa mit einem Anhang, der eine Liste der Strassen in 20 europäischen Ländern von einer Gesamtlänge von mehr als 48.000 km enthält, sowie einen weiteren Anhang über die Normen, die beim Bau internationaler Hauptverkehrsstrassen einzuhalten sind.

Die 3 Abkommen und die Erklärungen wurden auf einer Sitzung des Strassenverkehrs-Unterausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission in die endgültige Form gebracht. Ihre Unterzeichnung fand alsdann am 16. September 1950 statt. Folgende Länder nahmen an der Ausarbeitung der Abkommenstexte teil: Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei und USA.

Unter anderen wichtigen Beschlüssen des Unterausschusses befand sich einer über die Verlängerung auf unbeschränkte Zeit der 4 Abkommen der Europäischen Wirtschaftskommission über die Aufhebung von Beschränkungen des freien Gebrauchs der Strassen. Die Regierungen behalten sich allerdings das Recht vor, dem Sekretär der Europäischen Wirtschaftskommission jedes Jahr vor dem 1. Oktober mitzuteilen, ob sie beabsichtigen, von diesem Abkommen zurückzutreten oder nicht.

Die letzterwähnten Abkommen betreffen die gegenseitige Aufhebung von Einschränkungen durch die teilnehmenden Länder in bezug auf:

- 1.) Freiheit des Durchgangs-Güterverkehrs auf der Strasse;
- 2.) Freiheit der Beförderung von Gütern auf der Strasse, die nicht unter Durchgangsverkehr fallen;
- 3.) Freiheit des internationalen Touristenverkehrs auf der Strasse;
- 4.) die freizügigste Anwendung der Vorschriften über den internationalen Touristenverkehr, der nicht unter Punkt 3) fällt.

FRANKREICH

Handelsflotte grösser als vor dem Kriege.

(ITF) Frankreich besitzt nun zum ersten Male eine grössere Handelsflotte als vor dem Kriege,

wie aus statistischen Angaben hervorgeht, die am 13. September vom Ministerium für Handelsschiffahrt veröffentlicht wurden. Am 1. September 1950 betrug die Zahl der Schiffe, die gegenwärtig wieder instandgesetzt werden, 685 (43.997 BRT). 114 Schiffe von insgesamt 714.295 BRT befinden sich bei französischen und ausländischen Gesellschaften im Bau.

Am 1. September 1939 umfasste die französische Handelsflotte 670 Schiffe mit insgesamt 2.723.635 BRT.

JUGOSLAWIEN

Ausbau des Hafens Rijeka.

(ITF) Rijeka (früher Fiume), der grösste jugoslawische Hafen im nördlichen Teile des Adriatischen

Meeres, hat sich im Laufe der letzten drei Jahre zu einem der wichtigsten jugoslawischen Schiffahrts- und Schiffsbauzentren entwickelt.

Allein im letzten Jahr wurden in Rijeka mehr als 2 Millionen to Güter umgeschlagen, mehr als 6 mal soviel als in dem Rekordjahr von 1932; im Laufe dieses zwölfmonatigen Zeitraumes liefen mehr als 7.000 jugoslawische und ausländische Frachtschiffe in den Hafen von Rijeka ein.

Nach 1946 wurde Rijeka völlig wiederaufgebaut. Die Hafeneinrichtungen wurden dabei modernisiert. 11 neue Kräne, 40 Elevatoren, sowie der erste große Getreide-Elevator wurden in Betrieb genommen. Ein neues elektrisches Kraftwerk befindet sich in der Nähe des Hafens im Bau und wird nach seiner Fertigstellung die Eisenbahn, die Rijeka mit Zagreb verbindet, sowie andere Teile des Landes, mit elektrischer Energie versorgen. Es wird auch erwartet, dass Rijeka unter den jugoslawischen Häfen an erster Stelle für den Export von Bauholz, das Jugoslawiens wichtigstes Ausfuhrgut ist, treten wird.

Rijeka wird täglich von Schiffen jugoslawischer Reedereien, die nach Nordeuropa, Südwestafrika, dem Nahen Osten und Nord- bzw. Südamerika fahren, sowie solcher ausländischer Schiffahrtsgesellschaften angelaufen, die die Verbindung mit Holland, Grossbritannien, Norwegen, Indien, Afrika und der Pazifischen sowie Atlantischen Küste Amerikas herstellen.

-.-.-.-

B E I L A G E

zum

Pressebericht Nr. 20/21 vom 16. Okt. 1950

Brief an einen "Friedenskämpfer"

Am 10. Juli sandte der Generalsekretär des kommunistisch beherrschten französischen Transportarbeiterverbandes der C.G.T. ein Schreiben an den Transportarbeiterverband "Force Ouvrière" (ein ITF-Mitglied), in welchem er die Mithilfe dieser Organisation bei der Sammlung von Unterschriften für die sogenannte Stockholmer Friedens-Petition erbat. Die Antwort, die ihm darauf vom Kollegen F e l c e des Transportarbeiterverbandes FO zuteil wurde, verdient es, unseren Lesern zur Kenntnis gebracht zu werden. Nachstehend geben wir den Text des Schreibens in der deutschen Übersetzung wieder:

Sehr geehrter Herr!

Ich bestätige den Empfang Ihres Schreibens vom 10. Juli. Es trägt die Anschrift: "An die Kollegen Präsidenten und Sekretäre der Transportarbeiterverbände CFTC - CGT - FO und der Arbeiter im Strassenverkehr". Darin kommt ein ausgeprägter Sinn für Humor zum Ausdruck - allerdings einer etwas grimmigen Art.

Bei dem erstaunlichen Anstieg, den ich in Ihrem Ansehen vollzogen habe, brauchen wir uns nicht aufzuhalten. Gestern noch "Handlanger des Imperialismus" habe ich heute die Ehre - denn es ist doch eine Ehre, nicht wahr? - zu Ihren "werten Kollegen" zu zählen.

Wäre nicht die Erinnerung an die Fabel, die gewisse Umarmungen mit dem Erstickungstod vergleicht, so würde ich gerne das Kompliment erwidern. Ich neige von Natur aus eher dazu, mit dem "lieber Freund" freigebig umzugehen, als bei meinem Nachbarn böse Absichten zu vermuten. Aber was Sie betrifft - die Zeit hat noch nicht alles ausgelöscht - so habe ich immer noch meine Gründe, Ihnen zu misstrauen. Und bevor ich Ihnen meine "kameradschaftlichen Gefühle" zum Ausdruck bringe, muss ich mich zweimal versichern, welches ihre "wahren" Gefühle sind. Dass ich Ihnen dies

so unverblümt gestehe, verstösst vielleicht gegen die guten Gepflogenheiten. Sie werden mir aber bestimmt Dank wissen, da Sie ja - bei Ihren Zuhörern - nichts so sehr schätzen, wie rückhaltlose und naive Offenheit.

Aber lassen Sie mich nun zum Gegenstand Ihres Briefes übergehen. Sie sind, so sagen Sie, beunruhigt über die Wendung der Weltereignisse. Sie befürchten, dass der koreanische Konflikt seinen Rahmen sprengen und sich auf die ganze Welt ausdehnen könnte. Sie sind entsetzt über die Drohung, die ein etwaiger Einsatz der Atomwaffe über die Menschheit verhängt. Sie rufen die Menschen, die guten Willens sind, auf zur Vereinigung ihrer Kräfte, um die unselige Katastrophe, deren Anzeichen bereits den Horizont verdüstern, abzuwenden.

Diese Besorgnis, diese Befürchtungen, dieses Entsetzen, das Sie zur Schau tragen, empfinde ich zutiefst. Aber die Weise, in der Sie den Frieden verteidigen wollen, entsetzt mich viel stärker als das Vorhandensein - an verschiedenen Orten - von Vorräten an Atom- oder bakteriologischen Waffen. Selbst Ihr Kampf für den Frieden - ich sage dies ganz offen - scheint mir eine jener Kriegslisten zu sein, deren sich Beutegierige und Eiferer gern bedienen, um die Wachsamkeit des ausersehenen Opfers oder der zu bekehrenden Ungläubigen zu überlisten. Dabei ist es nicht einmal ausgeschlossen, dass der Eiferer gleichzeitig auf Beute aus ist und umgekehrt.

Ich sagte von Ihrem Schreiben weiter oben, dass es ein Meisterwerk des grimmigen Humors sei. Es sollte Ihnen nun klar sein, dass ich es vor allem auch als ein Meisterwerk der Heuchelei betrachte.

Brauche ich Ihnen meinen Standpunkt zu begründen?

- 1.) Wie wenn die Sache zu offensichtlich wäre, um sich bei ihrer Begründung aufzuhalten, bezeichnen Sie die amerikanische Politik als die einzige Kriegsbedrohung. "Die amerikanische Armee", so schreiben Sie "intervenierte in Korea und droht, dort die Atombombe einzusetzen. Dieses Verhalten ist geeignet, die Ausdehnung des koreanischen Krieges auf die ganze Welt herbeizuführen."
- 2.) Wie wenn die Sache zu offensichtlich wäre, um sich bei ihrer Begründung aufzuhalten, bezeichnen Sie die Atomwaffe als die einzige wirklich verheerende Waffe.
- 3.) Wie wenn die Sache zu offensichtlich wäre, um sich bei ihrer Begründung aufzuhalten, stellen Sie "das unverzügliche und gänzliche Verbot der Atomwaffe" als notwendige und ausreichende Bedingung für die Erhaltung des Friedens dar.

Wie falsch! Die Gefahr, die Ursachen der Gefahr, die Mittel der Rettung sind - Sie wissen dies - nicht die von Ihnen aufgeführten. Die Gefahr rührt nicht davon her, was Sie "die Intervention der amerikanischen Armee in Korea" nennen. Die Gefahr liegt auch nicht im Vorhandensein von Waffen (Atomwaffen, bakteriologische, chemische Waffen usw.), die wirkungsvoller sind als die im letzten Krieg

verwendeten. Die Gefahr droht durch die brutale und offene Er=
oberungspolitik genau derer, die Sie bewundern und denen Sie dienen.
Diejenigen, welche es unternommen haben, die Täler Südkoreas mittels
von koreanischen Händen gelenkten russischen Panzerwagen zu verwü=
sten, sind "Kriegstreiber". Diejenigen, welche sich weigern, dem Be=
fehl der Organisation der Vereinten Nationen zur Einstellung des
Feuers Folge zu leisten, sind "Kriegstreiber". Diejenigen, welche
sich weigern, sich an den Anstrengungen der Vereinten Nationen zur
Beendigung der in Gang befindlichen Schlacht zu beteiligen, sind
"Kriegstreiber". Diejenigen, die einen Unterschied machen zwischen
"gerechten" und "schmutzigen" Kriegen, sind "Kriegstreiber".
Warum also nicht sagen, dass Sie es sind, Sie, der Sie den Erfolgen
der koreanischen Panzerwagen Beifall spenden, Sie, der Sie die
Aktion der Vereinten Nationen als imperialistisches Unternehmen
verschreien, Sie, der Sie als "gerecht und gut" jeden Krieg be=
zeichnen, der mit dem Segen und Beistand des "genialen und geliebten"
Oberhauptes des Weltproletariats geführt wird?

Und Sie, pflichtbewusster und begeisterter Komplize der grössten
Kriegstreiber aller Zeiten, wollen uns das Mittel zur Verhütung
des Krieges zeigen?

Worum handelt es sich denn bei diesem Mittel? Es würde genügen,
"das unverzügliche und gänzliche Verbot der Atomwaffe zu fordern",
erklären Sie.

Was meinen Sie eigentlich damit? Wollen Sie zum Ausdruck bringen,
dass das Vorhandensein, irgendwo in der Welt, von Atomwaffen die
Ursachen von Konflikten vermehrt und verstärkt? Dass die Nationen
weniger zum Kriege neigten, wenn es diese Vorräte nicht gäbe?

Oder wollen Sie etwa zum Ausdruck bringen, dass man sich mit
Kriegen - abzüglich der Atombombe - abfinden sollte? Dass wir
uns mit allem (Granaten, gewöhnliche Bomben, Genickschüsse usw.)
zu befreunden vermöchten, die Atombombe ausgenommen?

Ihr Vorschlag kann nur eine dieser beiden Bedeutungen haben. Er
ist unsinnig, welche Bedeutung man ihm auch gibt.

In Tat und Wahrheit stand die Kriegsgefahr nie in einem Verhält=
nis zu der Zerstörungskraft der vorhandenen Waffen. Eine ziem=
lich verbreitete Auffassung - die übrigens diejenige von Pasteur
ist - will es sogar haben, dass die Kriegsgefahr sich vermindert
in dem Masse, wie die Waffen an Zerstörungskraft gewinnen. Und
der Gedanke ist nicht abwegig, dass die über unseren Köpfen
schwebende Katastrophe schliesslich gerade deswegen nicht ein=
treten wird, weil sie zu vollständig und endgültig wäre!

Lassen Sie mich es deutlich sagen: Die Atomwaffe hat den Vorteil,
dass sie selbst die am kriegerischsten Gesinnten zur Vorsicht
zwingt. Und diejenigen die - auch anders als auf dem Wege über
Mittelmänner - zum Kriege greifen möchten, werden dies gerade
deshalb nicht tun, weil der von ihnen angestrebte Sieg zu kost=
spielig wäre.

Ist die Atombombe also eine Kriegsursache? Nein, sie ist im
Gegenteil ein Anlass zur heilsamen Einkehr. Das Spiel ist des

Einsatzes nicht mehr wert und darum wird es keinen Krieg geben.

Denn es wird keinen Krieg geben. Die schreckliche Furcht, die er nunmehr einflößt, bewirkt, dass überall, wo die Völker das Recht der freien Meinungsäußerung besitzen, die Regierungen Friedenswillen an den Tag legen müssen.

Alle Völker haben aber leider noch nicht das Recht der freien Meinungsäußerung. Der Totalitarismus erdrückt immer noch Dutzende Millionen Menschen. Er ist daher eine ständige Ursache heisser und kalter Kriege.

Aber die Völker erwachen zur Freiheit. Bereits jetzt vermögen die Regime der Unterdrückung nur noch zu überleben, indem sie sich mit demokratischen Federn schmücken. Der Augenblick ist nahe, da die verklavten Massen die eisernen Ketten, die sie zu erwürgen drohen, sprengen werden. Die freie Gewerkschaftsbewegung und die aktiven Gewerkschaftler, die ihre Seele sind, werden bestimmt alles tun, um diesen Augenblick näher zu rücken. Dies ist der beste Beitrag, den sie an die Verteidigung oder besser dem Aufbau des Friedens leisten können.

Genehmigen Sie, mein Herr, die Versicherung meiner unbeirrbar feindseligen Gefühle, wenn nicht Ihrer Person, so doch Ihrer Aktion gegenüber.

Ein Sekretär:

F e l c e