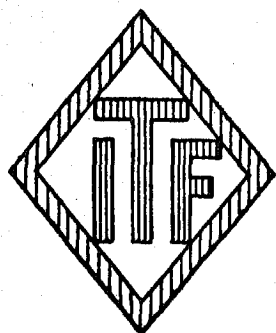


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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.23

13.Nov.1950

I.T.F.

Norwegischer Seemannsverband
feiert vierzigjähriges Be-
stehen.

(ITF) Anlässlich des kürzlich
stattgefundenen Kongresses des
Norwegischen Seemannsverbandes
(ein ITF-Mitglied) fanden Veran-

staltungen zur Feier des vierzigsten Jahrestages der Gründung dieser
Organisation statt.

Die Gründung einer ausschliesslich Heizer und Seeleute umfassenden
Gewerkschaft erfolgte am 25.September 1910. Am Gründungskongress
nahmen nur 16 Delegierte teil, die sieben Ortsgruppen aus verschie-
denen Teilen Norwegens vertraten. Seither sind weitere Seemannskate-
gorien in immer wachsender Zahl in die Gewerkschaft aufgenommen worden,
die heute 37.156 Mitglieder und 53 über die ganze Welt verstreute
Zweigstellen besitzt.

In den vierzig Jahren der gewerkschaftlichen Organisierung unter den
Seeleuten Norwegens sind bedeutende Fortschritte und grosse Erfolge
für die norwegischen Seeleute erzielt worden. Die soziale Stellung,
das Lebensniveau und die Arbeitsbedingungen des norwegischen See-
mannes erfuhren eine ungeahnte Hebung dank starker Gewerkschafts-
tätigkeit, aber auch dank der von der Arbeiterregierung eingeführten
fortschrittlichen Sozialgesetzgebung.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

DEUTSCHLAND

Ostdeutsche kommunistische
Lügenpropaganda.

(ITF) In der Septemhernummer
des offiziellen Organs des Ver-
kehrsministeriums der ostdeut-

sehen "demokratischen" Republik, "Der Verkehr", erschien folgende

Meldung, die Anspruch darauf erhob, ein wahres Bild kürzlicher Vorgänge im westdeutschen Hafen von Hamburg zu vermitteln:

"Mit überwältigender Mehrheit erklärten sich die Hamburger Hafearbeiter am Mittwoch, den 9. August 1950, solidarisch mit ihren 41 Kollegen, die am Dienstag entlassen wurden, weil sie sich geweigert hatten, Sprengstoff und Munition von britischen Dampfern zu entladen. Geschlossen traten die Hafearbeiter in den Streik. Die Entladung der drei mit Sprengstoff und Munition in Hamburg vor Anker liegenden Transportschiffe ruht."

Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr gab jedoch, als die ITF sie um Aufklärung bat, eine ganz andere Darstellung der tatsächlichen Vorgänge. Wir veröffentlichen im nachstehenden eine Darstellung der Vorgänge, wie sie sich tatsächlich abgespielt haben. Es möge dies als Beweis dafür dienen, mit welchen Mitteln die Kommunisten innerhalb wie auch ausserhalb Ostdeutschlands die Öffentlichkeit irrezuführen versuchen.

Am 9. August 1950 wurden vierzig unständig beschäftigte Hafearbeiter für die Entladung eines englischen Dampfers vermittelt. Beim Arbeitsbeginn stellten die Arbeiter fest, dass ein Teil der Ladung aus Munition für die britischen Besatzungstruppen bestand. Zwei Angehörige der Hamburger kommunistischen Partei, die sich unter diesen vermittelten Hafearbeitern befanden, forderten daraufhin ihre Kollegen auf, die Munition nicht auszuladen. Als Begründung wurde angegeben, dass der Liegeplatz des Schiffes sich in nächster Nähe eines dichtbevölkerten Stadtteiles befinde. Unter Anwendung von Terrormethoden und Einschüchterung gelang es den Kommunisten, etwa 20 Arbeiter zur Ablehnung der ihnen übertragenen Arbeit zu veranlassen. Dadurch war der gesamte Arbeitsvorgang unterbrochen und das Schiff konnte nicht entladen werden.

Die Gesamthafen-Betriebsvereinigung antwortete auf diese Arbeitseinstellung durch die fristlose Entlassung der 40 vermittelten Hafearbeiter, die zum Teil die Arbeit nicht aufgenommen hatten, zum Teil aber durch die Haltung ihrer Arbeitskollegen daran verhindert worden waren.

Als die Gewerkschaft von dem Vorfall Kenntnis erhielt, schlug sie vor, eine Versammlung der beteiligten Arbeiter durchzuführen, um die Sache zu besprechen, was auch geschah. In dieser Versammlung gab keiner der Arbeiter irgendwelchen Sympathien mit der kommunistischen Partei Ausdruck oder identifizierte sich mit kommunistischen Versuchen, das Löschen von Waffenladungen zu verhindern. Die beiden kommunistischen Agitatoren waren offenbar zu feige, sich offen zu der Haltung der kommunistischen Partei, was Waffensendungen anbetrifft, zu bekennen. Die Hafearbeiter forderten jedoch, dass das Schiff anderswo gelöscht werden müsse, als in der unmittelbaren Nähe eines dichtbevölkerten Stadt-

teiles. Es wurde ihnen jedoch erklärt, dass die Anweisung der Liegeplätze derartiger Schiffe weder in den Kompetenzbereich der Gewerkschaft noch der Gesamthafenbetriebsvereinigung gehöre, und dass daher ihrem Ersuchen nicht entsprochen werden könne.

Nach der Versammlung wandte sich die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr an die Gesamthafenbetriebsvereinigung und forderte sie auf, die entlassenen Hafentarbeiter wieder einzustellen. Diesem Vorschlag wurde entsprochen.

"Der Verkehr" sprach auch von Gruppen von Frauen, die im Hafengebiet gegen das Ausladen von Waffen demonstriert haben sollen. Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr erklärt dazu, dass ihr von solchen Demonstrationen nichts bekannt ist, und dass überdies nur solche Personen im Hafen zugelassen sind, die einen besonderen Ausweis besitzen. Zu einer weiteren Meldung des kommunistischen Blattes, wonach Geldzuweisungen aus anderen Betrieben der Stadt Hamburg an die Hafentarbeiter erfolgt sein sollen, bemerkt die Gewerkschaft, kein Hafentarbeiter der Hansestadt habe solche Gelder je zu Gesicht bekommen.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Hans Jahn fordert
echte Mitbestimmung

(ITF) Vor dem deutschen Bundestag vertrat der erste Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisen-

bahner Deutschlands, Hans Jahn, die bereits zu wiederholten Malen erhobene Forderung nach Verwirklichung einer echten Mitbestimmung bei der organisatorischen Neuordnung der Bundesbahn.

Die grundlegende Wandlung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur Deutschlands zwingt nach der Meinung Jahns zur Anpassung der Verkehrswirtschaft an die völlig veränderte Wirtschaftslage. Die Bundesbahn als der grösste Verkehrsträger in der Bundesrepublik beschäftigt über eine halbe Million Menschen, deren Leistungen in den schweren Jahren der Nachkriegszeit unvergessen bleiben. Dankbarkeit allein ist jedoch nicht genug. Die deutschen Eisenbahner fordern daher ein Gesetz, in dem die Durchführung des Mitbestimmungsrechtes in der Wirtschaft verankert ist.

Die vorgelegten zwei Gesetzesentwürfe sehen einen schwerfälligen Verwaltungsrat vor, der aus 27 Personen bestehen soll. Hans Jahn forderte dagegen einen Verwaltungsrat, der sich aus je sechs Vertretern der Gewerkschaften, der Wirtschaft und der öffentlichen Hand zusammensetzt. Im Interesse der deutschen Wirtschaft müsse eine scharfe Trennung zwischen Aufsicht und Leitung der Bundesbahn gewährleistet sein. Die Eisenbahner verwahren sich gegen allzu grosse Aufsichtsbefugnisse des Bundesverkehrsministers, dessen Aufgabe ihrer Meinung nach im wesentlichen darin liegt, endlich an die längst überfällige Koordinierung der vier Verkehrsträger zu schreiten.

GROSSBRITANNIEN

Durchschnittlicher Wochen-
verdienst des britischen
Eisenbahners.

(ITF) Bericht und Rechnung der
Britischen Verkehrskommission
für 1949 enthalten folgende An-
gaben über den durchschnittli-

chen Wochenverdienst der hauptsächlichsten Personalgruppen der bri-
tischen Bahnen in der am 30. April 1949 zu Ende gegangenen Woche:

	<u>Zahl der Eisenbahner,</u> <u>auf die sich die</u> <u>Berechnungen stützen.</u>	<u>Durch-</u> <u>schnittl.</u> <u>Verdienst in</u> <u>der ausgewähl-</u> <u>ten Woche.</u>	
		s.	d.
Männliche Erwachsene			
Techn. und Büropersonal	56,066	148	3
Betriebspersonal			
Gehaltsempfänger:			
Stationsvorsteher, Bahn- hofmeister, Güterboden- aufseher usw.	5,652	170	0
Inspektoren, Aufseher	7,883	165	10
Verkehrskontrolleure	2,379	175	0
Lohnempfänger:			
Lokpersonal			
Lokführer	43,325	165	3
Heizer	41,217	135	8
Pützer	2,914	109	9
Betriebspersonal			
Zugführer	25,324	139	1
Signalarbeiter	26,089	149	10
Rangierarbeiter	19,140	129	10
Gepäckträger	26,191	117	6
Schaffner	3,642	135	2
Güterbodenpersonal			
Kontrolleure	10,872	123	11
Ladearbeiter	4,416	117	8
Träger	14,518	109	11
Zubringerdienst			
Kraftfahrer	10,576	124	2
Führleute	5,100	117	2

		s.	d.
Lokschuppen			
Kesselputzer	1,329	139	7
Kohlenleute	1,972	140	7
Hilfsarbeiter	3,827	115	2
Wagenunterhaltung			
Putzer	5,769	120	9
Prüfer	4,579	138	11
Schmierer	1,357	117	7
Unterhaltung und Bau			
Gehaltsempfänger			
Inspektoren und Aufseher	4,463	189	10
Lohnempfänger			
Bauarbeiter	55,364	130	6
Signal- und Fernmeldearbeiter	10,057	145	10
Werkstättenpersonal			
techn. Personal	20,304	130	2
Signal- und Fernmeldearbeiter	1,062	139	10
Lokpersonal	35,049	144	7
Wagenpersonal	36,705	150	1
Lokschuppenpersonal	13,369	164	8
Kraftwagenpersonal	3,084	127	2
Elektriker	3,611	141	4
Bahnpolizei	3,607	149	8
Sämtliche Gruppen (Personen in hohen leitenden Stellen ausgenommen)			
Männliche Erwachsene	551,345	140	0
Männliches Jungpersonal	24,157	53	0
Weibl. Erwachsene	33,471	87	3
Weibl. Jungpersonal	2,381	44	10

Die Berechnung obiger Durchschnittswerte erfolgte ohne Einbeziehung der Eisenbahner im Dienste der Londoner Verkehrsverwaltung.

INDIEN

Neues Arbeitsgesetz verursacht Misstimmung

(ITF) In einem kürzlichen Interview erklärte der Generalsekretär des Allindischen Eisenbahnerverbandes (ein ITF-Mitglied), S. Guruswami, der Generalrat des Verbandes werde Ende Oktober in Madras zusammentreten, um die Tätigkeit des paritätischen, ratgebenden Eisenbahnausschusses einer Prüfung zu unterziehen und die allfällige Durchführung einer Streikabstimmung unter den Mitgliedern zu erwägen. Der Streik ist als Protest gegen die von der Regierung geplanten gesetzgeberischen Massnahmen gedacht.

Guruswami erklärte, das Gesetz der indischen Regierung, das die Arbeitsbeziehungen zum Gegenstand hat, stütze sich auf das unter dem Namen Taft-Hartley-Act bekannte amerikanische Gesetz. Es lohne sich, zur Kenntnis zu nehmen, dass in den Vereinigten Staaten die Eisenbahner von den Bestimmungen des Gesetzes ausgenommen worden seien. Fortfahrend erklärte er: "Wenn nicht die indische Regierung einen ähnlichen Schritt in bezug auf die Eisenbahner unseres Landes durchführt, dann wird aller Voraussicht nach ein bitterer Kampf beginnen und dann werden sich in den kommenden Monaten Arbeitsstörungen in bisher unbekanntem Masse auf den indischen Eisenbahnen ereignen."

U.S.A.

Neue Richtlinien über die Durchführung des Eisen- bahn-Arbeitsgesetzes.

Das während des gegenwärtigen nationalen Notzustandes Gültigkeit besitzen.

(ITF) Der Vorsitzende des Landesschlichtungsamtes der USA gab Mitte Oktober neue Verfahren bei der Durchführung des Eisenbahn-Arbeits-

gesetzes bekannt, die während des gegenwärtigen nationalen Notzustandes Gültigkeit besitzen. Es sind nun nicht mehr Streikabstimmungen unter den Gewerkschaftsmitgliedern oder Streikdrohungen in grösseren Auseinandersetzungen erforderlich, um die Einleitung des im Gesetz festgelegten Schlichtungsverfahrens zu veranlassen. Das Landesschlichtungsamt wird dem Präsidenten der USA die Anrufung der Sonderbestimmungen des Gesetzes bezüglich Dringlichkeitsfälle schon empfehlen, "wenn andere Elemente als Streikdrohungen das Vorhandensein einer wesentlichen Bedrohung des Ablaufs des lebensnotwendigen zwischenstaatlichen Verkehrs anzeigen."

Der Vorsitzende des Landesschlichtungsamtes gab auch bekannt, dass das Amt seine Bemühungen zur friedlichen Beilegung aller Streitfälle auf den Eisenbahnen und im Luftverkehr verstärken werde.

Eisenbahnergewerkschaft begründet Lohnforderung

(ITF) Wie in unserem Pressebericht Nr. 22 vom 30. Oktober erwähnt, haben 15 amerikanische Eisenbahnergewerkschaften des nicht fahrenden Personals eine Lohnerhöhung von 25 Cent die Stunde gefordert. Der Vorsitzende des gemeinsamen Verhandlungsausschusses der 15 Gewerkschaften, Präsident Leighty von der Gewerkschaft des Fernmeldepersonals, erklärte kürzlich dazu:

(ITF) Wie in unserem Pressebericht Nr. 22 vom 30. Oktober erwähnt, haben 15 amerikanische Eisenbahner-

"Unsere Mitglieder haben keine Lohnerhöhung mehr gehabt seit Oktober 1948. Da seither die Preise angestiegen sind, hat ihr Realeinkommen eine scharfe Einbusse erfahren."

1948 erhielten die Eisenbahner von einem Dringlichkeits-Schlichtungsausschuss eine Erhöhung von 7 Cent die Stunde zugesprochen. Dieser Betrag war ungefähr 6 Cent niedriger als der durchschnittliche Anstieg der Arbeiterlöhne in anderen Wirtschaftszweigen. Der Ausschuss rechtfertigte damals die geringere Erhöhung mit dem Hinweis darauf, dass die Einführung der 40-Stundenwoche - zu den Löhnen der 48-Stundenwoche-, die er ebenfalls empfahl, die Eisenbahnen teuer zu stehen kommen werde. Diese Mehrkosten traten aber entsprechend den Voraussagen der Gewerkschaften nur in sehr geringem Masse ein. Leighty erklärt nun, die Eisenbahner hätten ein Recht auf jene 6 Cent, die ihnen damals verweigert worden sind. Überdies hätten die Arbeiter in anderen Wirtschaftszweigen zwischen Oktober 1948 und Juli 1950 durchschnittlich eine Lohnerhöhung von weiteren 6 Cent erzielt. Leighty schloss seine Ausführungen mit folgenden Worten:

"Darüberhinaus haben die Arbeiter in manchen Wirtschaftszweigen neue Erhöhungen von 8 bis 17 Cent die Stunde erzielt. Der Durchschnitt liegt bei 13 Cent. Im ganzen hinken wir also um 25 Cent die Stunde hinten nach. Eine Erhöhung des Stundenlohnes um diesen Betrag wird uns nur mit anderen Wirtschaftszweigen gleichstellen."

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

AUSTRALIEN

Gewerkschaften wenden sich gegen höhere Gebühren für den Fahrausweis.

(ITF) Die australische Regierung plant, die Gebühr für den Fahrausweis von 5 auf 15 Shilling zu erhöhen. Die Gewerkschaften der

betroffenen Kraftfahrer wenden sich mit aller Heftigkeit gegen diese Massnahme.

Auf einer kürzlichen Tagung wurde erklärt, dass wenn, wie die Regierung behauptet, nicht genügend Geldmittel für Strassenbau- und Unterhalt zur Verfügung stehen, die Erhöhung den Strassenfahrzeugen auferlegt werden muss, nicht aber den sie lenkenden Fahrern.

Der australische Transportarbeiterverband hat beschlossen, kräftig gegen die geplante Erhöhung zu protestieren, und auch die Kraftfahrergewerkschaft, die zur Hauptsache Taxichauffeure organisiert, plant entsprechende Schritte.

BELGIEN

24-stündiger Streik der Antwerpener Strassenbahner.

(ITF) Die Antwerpener Strassenbahner nahmen auf Aufforderung der Antwerpener Gewerkschaft der Stras-

senbahn-, Kleinbahn- und Autobusbediensteten am 29. Oktober an einem 24-stündigen Streik teil.

Die Ausrufung des Streiks, der das gesamte Personal bis zum letzten Mann erfasste, erfolgte zur Unterstützung der gewerkschaftlichen Forderungen, lautend auf 6 zusätzliche Urlaubstage im Jahr und doppelte Lohnsätze für Sonntags- und Feiertagsarbeit.

DEUTSCHLAND

Streik der Kohlenlastwagenchauffeure in Hamburg.

(ITF) Rund 500 Chauffeure von Kohlenlastwagen sind am 23. Oktober im Hafen von Hamburg in den Streik getreten, nachdem Kohlen-

händler und Behörden zu keiner Einigung über einen höheren Kohlenpreis gelangt waren, der erlaubt hätte, den Fahrern eine Lohnerhöhung zu gewähren.

Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) hatte mit den Arbeitgebern eine Erhöhung zwischen DM 1,30 und DM 1,50 die Stunde vereinbart, sofern die höheren Kohlenpreise zur Einführung gelangen würden.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für 50.000 Strassentransportarbeiter.

(ITF) Die britische staatliche Strassentransportverwaltung gab am 27. Oktober bekannt, dass sie

ein Abkommen über die Löhne und Arbeitsbedingungen von 50.000 in ihrem Dienste stehenden Strassentransportarbeitern unterzeichnet habe.

Das Abkommen, das am 23. Oktober in kraft trat, erstreckt sich auf Fahrer, Beifahrer und Ladearbeiter. Für die Mehrzahl der betreffenden Arbeiter bringt der neue Vertrag eine Lohnerhöhung von ungefähr 7 Shilling in der Woche. Die Fahrer auf Lastwagen von 1 - 5 Tonnen im Londoner Stadtgebiet erhalten nun 115.s die Woche anstelle der bisherigen 107 - 108 Shilling.

Neben den neuen Lohnsätzen sieht das Abkommen eine garantierte Arbeitswoche von 44 Stunden vor, sowie die Entlohnung der Überzeitarbeit mit einem Zuschlag von 25% für die ersten 6 Stunden und von 50% für die weitere Zeit.

Seitens der Arbeitnehmer erfolgte die Unterzeichnung des Abkommens durch die Transportarbeitergewerkschaft, die schottische Fuhrleute- und Kraftfahrergewerkschaft (beide der ITF angeschlossen) und eine weitere Gewerkschaft der Kraftfahrer.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Arbeitsbedingungen
auf dem Rhein

(ITF) Die Regierungen der fünf an der Rheinschiffahrt beteiligten Länder Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland und die Schweiz

haben ein Abkommen unterzeichnet, durch welches sichergestellt wird, dass Rheinschiffer von der Sozialversicherung des Landes betreut werden, in dem sie sich im Falle der Not befinden. Diese Vereinbarung kam durch Vermittlung des Internationalen Arbeitsamtes in Genf zustande.

In gleicher Weise ist eine Vereinbarung über Arbeitsverhältnisse vorbereitet worden. Diese enthält Regeln über Nachtruhe, Arbeit in Häfen, Überstunden, Arbeit an Feiertagen, wöchentlichen Ruhetag und jährlichen Erholungsurlaub. Mit Bezug auf Bemannung bestimmt dieses Übereinkommen, dass an Bord jedes Schiffes genügend Mannschaften sein müssen, um die Sicherheit und die Durchführung des Übereinkommens sicherzustellen. Bisher haben vier Regierungen dieses Übereinkommen unterzeichnet; die fünfte Unterschrift, das ist die der Schweiz, steht noch aus.

Diese Vorschriften über die Mindestbemannung auf Rheinschiffen werden von der Rheinzentalkommission erlassen. Jedoch wurde eine dreigliedrige Konferenz einberufen, um die Kommission darüber zu beraten, in welchem Umfang die Vereinbarung über Arbeitsverhältnisse eine Revision der Vorschriften erfordert. Die Konferenz fand vom 7. - 9. November in Strassburg statt. Die Regierungen, die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer der fünf beteiligten Staaten waren vertreten. Die Arbeitgebergruppe umfasste auch selbständige Gewerbetreibende in der Rheinschiffahrt.

Der Konferenz gelang es, einstimmige Empfehlungen zu machen mit Bezug auf die Beschäftigung von Frauen, das Mindestalter der Matrosen und Heizer, die Besatzung für Motor-, Dampf- und Radschlepper sowie für Dampfschiffe. Die Verhandlungen über die Besatzung der Schleppkähne (nur Matrosen) ergaben einen Vorschlag, welchem die Arbeitnehmergruppe zuzustimmen bereit war, dem aber nur gewisse Arbeitgeber und eine Regierung zustimmte.

Die Verhandlungen über die Besatzung im Maschinenraum der Motorschiffe endeten, ohne dass eine Verständigung erzielt wurde. Die Arbeitnehmergruppe forderte, dass auf allen Schiffen von über 500 to ein Maschinist eingestellt werden solle. Die niederländischen Arbeitgeber stimmten zu; die Arbeitgeber der übrigen Länder wollten jedoch nur zustimmen für Schiffe, deren Motor nicht von der Brücke aus bedient werden kann. Eine Konzession der Arbeitnehmergruppe, den Maschinisten durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen auf Schiffen von 500 bis 750 to, trug kaum dazu bei, die Kluft zwischen den Auffassungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu vermindern.

Die Arbeitnehmergruppe forderte besondere Bemannungsvorschriften für Tankschiffe und Tankkähne. Nur die niederländische Arbeitgebergruppe unterstützte den Vorschlag. In diesem Falle - wie auch in anderen - verhielten sich die Regierungsvertreter passiv und versuchten nicht zu vermitteln.

Die endgültigen Beschlüsse sollen nun von der Rheinzentalkommission gefasst werden. Der Wortführer der Arbeitnehmergruppe erklärte, dass diese Gruppe Vertrauen setze in die Befähigung der Kommission, soziale Faktoren zu berücksichtigen, und auch in ihr Bestreben, den sozialen Fortschritt in der Binnenschifffahrt zu fordern. Die nahe Zukunft wird zeigen, ob dieses Vertrauen gerechtfertigt ist.

CHILE

Proteststreik in Valparaiso

Oktober erfolgten Arbeitsniederlegung stilliegen.

(ITF) Mehr als 20 chilenische und ausländische Schiffe sollen im Hafen von Valparaiso infolge einer am 22.

Die Durchführung des Streiks erfolgt aus Protest gegen einen Beschluss der Regierung, der den Hafentarbeitern das Recht auf Sozialbezüge verweigert. Als die Arbeiter sich dem Befehl der Regierung auf Wiederaufnahme der Arbeit widersetzten, wurden Truppen bei den Lade- und Löscharbeiten eingesetzt.

GROSSBRITANNIEN

Die Vorzüge der britischen Hafentarbeitsordnung.

Hafentarbeitsamtes, Lord Ammon, die britische Hafentarindustrie von heute als eine der best geregelten und geleiteten Industrien des Landes. Er verglich die heutigen Verhältnisse mit der Vergangenheit, in der die Hafentarindustrie weitgehend "das Reservoir für Versager, Unbrauchbare und Schwächlinge" gewesen sei.

(ITF) In einer kürzlich in Liverpool gehaltenen Ansprache bezeichnete der Vorsitzende des britischen

Im Zusammenhang mit der Schaffung des Hafentarbeitsamtes führte er aus, dass die Hafentarbeiter einen grösseren Anteil an der Leitung ihrer Industrie besässen als die Arbeiter in irgend einer anderen Industrie. Gleichwertige Vertretung beider Arbeitspartner habe zu einer engeren Verbindung und Kameradschaft als je zuvor im Hafentarbetrieb geführt. Die Beamten des Hafentarbeitsamtes, denen die Verwaltung der Hafentarbeitsordnung zufalle, führten diese Aufgabe so unparteiisch und gerecht wie möglich durch.

Lord Ammon lobte die Hafentarbeiter für ihre Anstrengungen in bezug auf ihre Unterstützungseinrichtungen und Sport- und Geselligkeitsvereine. Diese Tätigkeit habe ihnen einen Verantwortungssinn und eine Erfahrung in Verwaltungsaufgaben verschafft, deren Wert sich nur schwer in konkreten Worten ausdrücken lasse, aber höher eingeschätzt werden sollte als die wertmässigen Vorteile dieser Institutionen. Die Hafentarbeiter gewannen dadurch einen Sinn für die Arbeitsgemeinschaft und die Zusammenarbeit in den Dingen, auf die es wirklich ankommt. Etwa 100 Arbeiter seien direkt an der Verwaltung der Einrichtungen beteiligt.

INDONESIEN

Neue Drohung eines Streiks in Belawan

streikender Hafenarbeiter an die Arbeit verfügte, haben sich Gewerkschaftsfunktionäre darüber beklagt, dass die Arbeitgeber den damals erlassenen Bestimmungen des Kommandanten und des Arbeitsamtes über die Ausrichtung von 4 Rupien 75 Cent pro Tag in bar und 2 Rupien 70 Cent in Nahrung nicht nachkommen. Die Gewerkschaftsfunktionäre erklärten, die Hafenarbeiter würden erneut in den Ausstand treten, falls diesen Vorschriften bis zum 2. November nicht nachgekommen werde

(ITF) Im Indonesischen Hafen von Belawan, wo der militärische Ortskommandant kürzlich die Rückkehr

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Honduras antwortet auf eine Anklage.

Protest der belgischen Regierung über die Verhältnisse an Bord des unter der Flagge von Honduras fahrenden Schiffes "Norita" geantwortet. Der Protest erfolgte, nachdem der belgische Transportarbeiterverband (ein Mitglied der ITF) die Sache beim belgischen Außenminister zur Sprache gebracht hatte. (s. Pressebericht Nr. 14/15 vom 10. Juli 1950).

(ITF) Der Kriegs-, Schifffahrts- und Luftfahrtsminister von Honduras hat nun auf einen offiziellen

In ihrer Antwort weist die Regierung von Honduras darauf hin, dass sie sich der zahlreichen Mängel ihrer Gesetzgebung über die Handelschifffahrt bewusst ist, und dass gegenwärtig Schritte unternommen werden, um sie zu beheben, sodass Unregelmässigkeiten, wie sie in der belgischen Note erwähnt sind, in Zukunft nicht mehr vorkommen können.

GROSSBRITANNIEN

Neue Lohnforderungen

die am 27. Oktober in London zu Ende ging, wurde beschlossen, folgende Forderungen an das Landes-Seefahrtsamt zu stellen:

(ITF) Nach einer zwei Tage dauernden Versammlung des Landesvorstandes des britischen Seemannsverbandes,

1. Sofortige Erhöhung der Seeleuteheuern auf britischen Schiffen in der Auslands- wie auch in der Heimatfahrt.
2. Anerkennung des Grundsatzes der 48-Stundenwoche.
3. Zahlung von gewissen, geforderten Wochenzulagen.

Verteidigung der britischen Handelsflotte im Krieg.

wählte der Generalsekretär dieser Gewerkschaft, Kapitän D.S. Tennant,

(ITF) Auf der Jahreskonferenz des britischen Schiffsoffiziersverbandes (ein Mitglied der ITF) er-

dass in Grossbritannien Vorbereitungen zu einer starken Verteidigung der britischen Handelsmarine im Falle eines neuen Krieges getroffen werden.

Kapitän Tennant führte aus: "Als ein Mitglied des Verteidigungsausschusses der Handelsmarine und von persönlichem Kontakt mit dem Marineministerium kann ich Ihnen sagen, dass viel getan wurde und noch getan wird, um die Schifffahrt im Falle eines neuen Notzustandes zu schützen. Die erforderlichen Waffen und Ausrüstungen werden zur Verfügung stehen. Ich will nicht auf Einzelheiten eingehen, denn es gibt im Ausland viele, die gerne etwas erfahren möchten. Ich glaube nicht, dass wir uns einer Täuschung hingeben dürfen, was die Unterseeboote einer Macht angeht, die uns gegenüber nicht gerade freundschaftlich eingestellt ist. Von berufener Seite ist erklärt worden, dass die Sowjetunion wahrscheinlich über nicht weniger als 300 U-Boote verfügt."

Tennant erklärte, Verteidigungskurse für die Angehörigen der Handelsmarine würden in nächster Zeit am Tyne, in London, in Liverpool und am Clyde beginnen. Die Admiralität werde Instrukturen zur Verfügung stellen. Offiziere und Mannschaften der Handelsflotte würden Gelegenheit haben, sich in der Verteidigung ihres Schiffes und in der Handhabung neuer Geräte auszubilden. Lehrbücher über dieses Gebiet befänden sich in der Ausarbeitung.

NORWEGEN

Neue Bemannungs- vorschriften.

(ITF) Das "British Journal of Commerce" berichtet, dass kürzlich in der norwegischen Handels-

schifffahrt eingeführte Bemannungsvorschriften für Schiffe auf Auslandsfahrt bis zu 300 BRT ein Minimum von einem Steuermann vorschreiben, von 300 - 500 BRT zwei Steuerleute und über 500 BRT drei Steuerleute. Die Deckmannschaften sind wie folgt vorgeschrieben: 300 - 500 BRT; vier Mann, 500 - 1 200 BRT: sechs Mann, 1 200 - 2 000 BRT: sieben Mann, 2 000 - 2 500 BRT: acht Mann, 2 500 - 3 000 BRT: neun Mann, 3 000 - 4 500 BRT: zehn Mann, 4 500 - 6 000 BRT: elf Mann, 6 000 - 7 500 BRT: zwölf Mann, 7 500 - 9 000 BRT: dreizehn Mann, 9 000 - 10 000 BRT: vierzehn Mann, über 10 000 BRT: fünfzehn Mann.

Auf Tankern von mehr als 3 000 BRT darf die Deckmannschaft um einen Leichtmatrosen vermindert werden. Auf Schiffen über 2 000 BRT darf der Bootsmann durch einen Vollmatrosen ersetzt werden, falls ein Bootsmann nicht zur Verfügung steht. Folgende Vorschriften gelten für die Deckmannschaft:

Decksjungen müssen 15 Jahre alt sein; Jungmänner müssen 16 Jahre alt und mindestens 12 Monate als Decksjunge gefahren sein; Leichtmatrosen müssen 17 Jahre alt und 24 Monate zur See gefahren sein, wovon mindestens acht Monate als Jungmann; Vollmatrosen müssen 20 Jahre alt und 26 Monate gefahren sein, wovon 12 Monate als Jungmann; Bootsleute müssen 22 Jahre alt und 42 Monate gefahren sein; Zimmerleute müssen 23 Jahre alt und 42 Monate auf See gefahren sein und überdies 12 Monate Berufsausbildung an Land besitzen.

Alle im Auslandsverkehr eingesetzten Schiffe von über 500 BRT und alle Schiffe, deren Motorenkraft 1.000 PS übersteigt, müssen mindestens drei Maschinisten mitführen. Dasselbe gilt für Schiffe, die in tropischen Gewässern fahren, ohne Rücksicht auf Tonnage und Maschinenkraft. Doppelschrauben-Fahrgastschiffe müssen einen Maschinisten je Wache und Maschine von 2 000 PS und darüber mitführen. Für das übrige Maschinenpersonal werden ebenfalls Erhöhungen der Zahl, von einem Minimum von 2 an aufwärts, vorgeschrieben, je nach der Motorenkraft.

Was die Qualifikationen des Maschinenpersonals anbetrifft, gelten folgende Bestimmungen: Trimmer müssen 18 Jahre alt sein; Heizer müssen 20 Jahre alt und 18 Monate zur See gefahren sein; Hilfskesselwärter (Donkeymen) müssen 22 Jahre alt und dreissig Monate an der Maschine gefahren sein, wovon mindestens 12 Monate als Heizer; Schmierer müssen 18 Jahre alt sein und 6 Monate Werfterfahrung oder 6 Monate Dienst als Maschinenjunge besitzen; Motorwärter müssen 21 Jahre alt sein und entweder 30 Monate Erfahrung im Seedienst (davon 12 als Schmierer) oder 24 Monate Berufsausbildung an Land und 6 Monate Seedienst besitzen; Maschinenwärter müssen 22 Jahre alt sein und 30 Monate Seedienst sowie 12 Monate Ausbildung an Land besitzen.

Schiffe, die Mannschaften von 5 - 10 Mann aufweisen, müssen einen Koch mitführen; 15 - 22 Mann: 1 Koch und 1 Steward; 22 - 24 Mann: Koch, Steward, Messjunge und Junge; über 24 Mann: Koch, Steward, zwei Messjungen, 1 Junge. Frachtschiffe, die 6 oder mehr Passagiere mitführen, müssen überdem einen Kabinenjungen haben.

Für den Kochsberuf ist folgendes vorgeschrieben: Ausbildung in einer öffentlichen Schule für Stewarde, zuzüglich zwei Jahre Küchendienst; für einen Steward lauten die Bedingungen: Ausbildung in einer öffentlichen Schule für Stewarde, zuzüglich zwei Jahre Dienst als Koch.

U.S.A.

Neue Vorschriften betreffend die Überwachung der Seeleute in der Handelsflotte.

(ITF) Am 26. Oktober erfolgte die Bekanntmachung von neuen Sicherheitsvorschriften, die den Zweck verfolgen, die Bemannung von Fahr-

zeugen der USA-Handelsflotte mit Seeleuten, die als unzuverlässig betrachtet werden, zu verhindern. Die Vorschriften halten sich im Rahmen eines vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unterzeichneten Gesetzes das die bisherige Praxis der Entfernung von als umstürzlerisch betrachteten Elementen aus der Handelsflotte zu einem rechtlich zulässigen Verfahren erhebt.

Während der vorausgehenden zwei Monate hatte das System auf freiwilliger Grundlage funktioniert, wobei die Reedereien und Gewerkschaften mit der Küstenwache zusammenarbeiteten.

Die neuen Vorschriften unterscheiden sich von dem freiwilligen Verfahren darin, dass der beaufsichtigende Offizier der Küstenwache den Seeleuten direkt mitteilt, dass man sie als unzuverlässig betrachtet

Vorher hatte sich der beaufsichtigende Offizier an den Kapitän des Schiffes gewandt, und ihm den Rat erteilt, die als umstürzlerisch bekannten oder verdächtigen Seeleute nicht anzuheuern.

Die neuen Vorschriften sind für folgende Kategorien von Handelsschiffen gültig:

- 1.) Alle amerikanischen Fahrzeuge im Verkehr zwischen Häfen der USA und ausländischen Häfen, mit Ausnahme der nur nach Kanada, Westindien oder Mexiko fahrenden Schiffe.
- 2.) Alle amerikanischen Schiffe im Verkehr zwischen den USA und Alaska.
- 3.) Alle amerikanischen Fahrzeuge im Verkehr zwischen den USA und den Hawaiischen Inseln.
- 4.) Alle amerikanischen Fahrzeuge im Verkehr zwischen Ost- und Westküste der USA.
- 5.) Alle auf den grossen Seen verkehrenden amerikanischen Schiffe, die durch die Schleusen von Saulte Ste. Marie oder durch den Detroit River fahren.

Der Kommandant der Küstenwache ist zum Schiedsrichter in allen Berufungsfällen von Offizieren und Mannschaftsangehörigen gegen den Ausschluss aus der Handelsflotte ernannt worden. Seine Entscheidung ist endgültig.

SEEFISCHER

INTERNATIONAL

Israelier sollen in Holland Methoden der Hochseefischerei studieren.

(ITF) Die holländische Tageszeitung "Het Vrije Volk" berichtet, dass der Staat Israel beabsichtigt, eine Gruppe von jungen Israeliern nach

Holland zu schicken, um die dort gebräuchlichen Methoden des Hochseefischfangs zu studieren.

Die Zeitung berichtet, dass Israel energische Schritte zur Schaffung einer eigenen Fischereiflotte unternimmt. Zwei israelische Fischerkutter nehmen, gestützt auf Ostende, an der diesjährigen Herings-saison in der Nordsee teil. Es ist auch geplant, später solche Schiffe von holländischen Häfen auslaufen zu lassen. Israel habe nicht die Absicht, sich regelmässig an der Nordseefischerei zu beteiligen. Es handle sich lediglich darum, jungen Fischern eine Möglichkeit zum Studium von europäischen Methoden des Hochseefischfangs zu geben.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

ECAPE beginnt Veröffentlichung eines Nachrichtenblattes für Verkehrsfragen.

(ITF) Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten (ECAFE) hat vor kurzem mit der Veröffentlichung eines Nachrichtenblattes für Ver-

kehrsfra gen begonnen, das regelmässig erscheinen soll. Es sollen darin Artikel über Verkehrs- und Transportprobleme, Nachrichten über die Tätigkeit der Vereinten Nationen auf dem Gebiete von Transport und Verkehr, kurze Verkehrsnachrichten und Besprechungen wichtiger, in der Fachpresse erschienener Aufsätze erscheinen.

Die erste Nummer der neuen Veröffentlichung scheint noch nicht die endgültige Form darzustellen, in der sie erscheinen soll. Das Sekretariat erklärt nämlich, dass es allgemeine Vorschläge, Bemerkungen und Kritiken in bezug auf Form, Inhalt und Nützlichkeit des Blattes gerne entgegennehme.

Aus dem Abschnitt über die Tätigkeit der Vereinten Nationen auf dem Gebiete des Verkehrs ergibt sich, dass das Sekretariat der ECAFE beabsichtigt, in Kürze eine Reihe von Aufsätzen über die verbesserte Verwendung bestehender Strasseneinrichtungen zu veröffentlichen, die u.a. eine Studie über die Ausbildung von Kraftfahrern umfassen soll.

Gemeinsame Aktion zum
Ausbau des Verkehrswesens
Afrikas geplant.

(ITF) Über 100 Delegierte, Berater und Beobachter aus Grossbritannien, Frankreich, Portugal und Belgien, sowie auch

aus afrikanischen Gebieten nehmen zusammen mit Beobachtern der Vereinigten Staaten und der Internationalen Bank an einer Verkehrskonferenz für Zentral- und Südafrika in Johannesburg teil, die bis zum 16. November dauern soll.

In einer Begrüssungsansprache erklärte der Premierminister der Südafrikanischen Union, Dr. Malan, dass Afrika, soweit die Gebiete südlich der Sahara in Betracht kommen, eine geographische Einheit bilde, die nicht in abgeschlossene Wirtschaftseinheiten aufgeteilt werden könne. Solange ein koordiniertes System von Verkehrsverbindungen fehle, könnten die Hilfsquellen von Zentral- und Südafrika nie in vollem Ausmasse entwickelt werden. Glücklicherweise liege, wie er sagte, weitgehendes Einverständnis über Pläne für ein gemeinsames Vorgehen vor.

Dr. Malan erklärte, das Tempo der Entwicklung in Afrika gestatte seit einiger Zeit grosse Hoffnungen. Ein Netz von Eisenbahnlinien überziehe den Kontinent, grosse moderne Häfen seien an der afrikanischen Küste gebaut und Strassen in die unentwickelten Gebiete vorgetrieben worden. Die Hilfsquellen Afrikas müssten in die Weltwirtschaft eingepasst und innerhalb Afrikas aufeinander abgestimmt werden. Es gebe Platz genug für ein Wachstum von Wirtschaft und Handel und ein grösseres Ausmass gegenseitigen Beistandes, als dies bisher möglich gewesen sei.

In einer Erklärung, die er kurz vor der Eröffnung der Konferenz abgab, sagte der Generalsekretär der provisorischen Verkehrsorganisation für Zentral- und Südafrika, die zur Behandlung gelangenden Probleme umfassten die Frage eines Ausbaus des Hafens von Beira und der Beirabahn, nachdem die Regierungen von Portugal, Grossbritannien und Südrhodesien unter sich ein Abkommen getroffen haben, die Möglichkeit von alternativen Routen von Rhodesien entweder nach Lourenco Marques und anderen Häfen der Ostküste, oder durch Kafue oder nach der Westküste, die Vergrösserung des Hafens von Dar-es-Salaam und eine Verbindung von diesem Hafen zum östlichen Teil des Belgischen Kongos, die Verbindung der Eisenbahnen von Rhodesien, die Verlängerung der Eisenbahnen von Tanganyika nach dem neuen Ver-

schiffungshafen für Erdnüsse, Twala sowie Teile eines 10-Jahresplanes zur Entwicklung des belgischen Kongos, insbesondere was Strassen-, Fluss- und Eisenbahnverkehr anbetrifft.

Marshallhilfe für die europäische Schifffahrt.

(ITF) Die ECA-Verwaltung (Marshallplan) gibt bekannt, dass die Gesamthöhe der amerikanischen

Finanzhilfe an die westeuropäischen Handels- und Fischereiflotten in der Form von Zahlungen aus dem Gegenwert-Fonds am 31. August 1950 \$ 121.300.000 erreichte.

Aus den Zahlen der ECA geht hervor, dass nur vier Empfängerstaaten- oder -gebiete von den Gegenwert-Fonds für diesen Zweck Gebrauch machten, nämlich Deutschland, Frankreich, Italien und Triest.

Der Hauptanteil des erwähnten Betrages entfiel auf Frankreich, das \$ 71.100.000 bezog, gefolgt von Deutschland mit \$ 19.400.000, Triest mit \$ 17.700.000 und Italien mit \$ 11.700.000.

Die ECA erstattet jeden zweiten Monat über die Verwendung der Gegenwert-Fonds Bericht. Ein Vergleich des Berichtes vom 30. Juni mit dem des Monats August zeigt, dass in dem zweimonatigen Zeitraum \$ 12.200.000 für Schifffahrtzwecke verwendet wurden, und zwar von Deutschland, Italien und Triest.

Neue internationale Kraftfahrzeugstatistik.

(ITF) Der statistische Jahresbericht der "Automobile Manufacturers Association" der Vereinigten Staaten,

"Automobile Facts and Figures", liefert ein aufschlussreiches Bild der Fortschritte des Kraftfahrzeugwesens in der ganzen Welt. Die Zahlenangaben beziehen sich zur Hauptsache auf den Stand Ende 1949.

Aus dem Bericht ist ersichtlich, dass das Jahr 1949 für die Vereinigten Staaten auf allen Gebieten des Automobilwesens ein Rekordjahr war. Andererseits ist jedoch auch festzustellen, dass andere Länder einen mindestens gleichwertigen Fortschritt erzielt haben. Diese Tatsache wird dadurch belegt, dass der Anteil der Vereinigten Staaten am Weltbestand von Personenautos, der im Nachkriegsjahr 1946 einen Höchststand von 78,5% erreicht hatte, auf 77,9% im Jahre 1948 und 76,6% im Jahre 1949 absank. Dennoch aber ergibt es sich, dass die übrigen Länder immer noch einen Rückstand aufzuholen haben, denn im letzten Vorkriegsjahre (1938) verfügten die Vereinigten Staaten nur über 71,3% des Weltbestandes an Personenautos.

Die Gesamtzahl der in der Welt in Betrieb befindlichen Kraftwagen stieg von 57.980.000 in 1948 auf 63.820.000 in 1949. Davon entfielen auf Europa 10.280.000 (1948) und 11.720.000 Autos (1949). Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Sowjetunion in diesen Zahlen mit einbegriffen ist, und zwar mit 3.000.000 Fahrzeugen (2.228.000 Lastwagen und Autobusse und nur 720.000 Privatwagen). Letztes Verhältnis ist übrigens in keinem anderen Lande anzutreffen.

Der "Motorisierungskoeffizient", d.h. die Zahl der auf ein Kraftfahrzeug jeder Art entfallenden Einwohner, wird für 1949 mit 36 angegeben, gegen 39 im Vorjahr. Die westliche Hemisphäre

wies die grösste Dichte des Autobestandes mit 6,6 Personen pro Auto auf. In den Vereinigten Staaten gab es, ebenfalls im Jahre 1949, ein Auto je 3,3 Personen. Unter ausschliesslicher Berücksichtigung der Zahlen für Personenautos ergibt sich in den Vereinigten Staaten ein Verhältnis von 4,6 Personen oder 1,3 Familien je Wagen. Dies bedeutet, dass 71% aller amerikanischen Familien im Jahre 1949 ihr eigenes Auto besaßen.

In Europa fiel der "Motorisierungskoeffizient" von 58 im Jahre 1948 auf 49 im Jahre 1949. Sieht man von einigen kleineren Ländern ab, wie Monaco mit 12 und Island mit 13 Einwohnern per Kraftfahrzeug, so steht Grossbritannien nach wie vor mit 16 Einwohnern je Kraftwagen an erster Stelle, gefolgt von Frankreich mit 18, Dänemark und Schweden mit 25 und der Schweiz mit 28 Einwohnern pro Auto. Deutschland konnte seinen Stand von 133 auf 102 verbessern.

Das Gesamtvolumen des Welthandels an Motorfahrzeugen verzeichnet in 1949 einen geringen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr. Die Ausfuhrzahlen von Lastwagen fielen von 324.315 (1948) auf 271.424 (1949). In diesem Sektor, wie auch in dem der Privatwagen, fiel der Anteil der Vereinigten Staaten und Kanadas am Welthandel sowohl absolut (von 224.429 auf 146.206 Einheiten) als auch relativ, während die übrigen Länder gesamthaft ihre Exporte von 99.886 auf 125.228 Einheiten erhöhten.

Neben den Angaben über die internationale Kraftfahrzeugindustrie führt der Bericht der AMA auch einige interessante Zahlen auf, welche die Bedeutung des Kraftwagens im amerikanischen Wirtschaftsleben beleuchten. Es geht daraus hervor, dass der Gesamtwert der in den Vereinigten Staaten im Jahre 1948 verkauften Automobile sich auf rund 20 Milliarden Dollars beläuft. Fügt man noch den Umsatz der amerikanischen Tankstationen mit 6,46 für dasselbe Jahr hinzu, so ergibt sich, dass auf die Automobilindustrie und ihre Nebenzweige 20,3% des Gesamtumsatzes des Kleinhandels entfallen.

Die Gesamtzahl der in der amerikanischen Automobilindustrie und ihren Nebenzweigen beschäftigten Personen, Pneu- und Benzinfabrikation eingeschlossen, beläuft sich auf rund 9 Millionen, oder ein Siebentel aller erwerbstätigen Personen.

DÄNEMARK

Handelstonnage grösser als vor dem Kriege.

(ITF) In einem Kommentar zu einem kürzlich veröffentlichten Bericht über die Lage der dänischen Handelsschifffahrt in den Jahren 1939 bis 1945 erklärte der Vorsitzende der Dänischen Schiffsreedervereinigung, dass die dänische Handelsflotte 1939 1.100.000 BRT aufwies. In der Kriegszeit sei ungefähr 35% dieser Tonnage verloren gegangen.

Der Vorsitzende führte weiter aus, die Tonnage sei heute um 100.000 BRT grösser als in der Vorkriegszeit. Aufträge zum Bau von weiteren 200.000 BRT seien erteilt worden. Ein grosser Prozentsatz der neuen, bereits gekauften oder bestellten Schiffe entfalle auf Tanker. In wenigen Jahren würden die Tankschiffe voraussichtlich ein Drittel der gesamten dänischen Flotte ausmachen.

DEUTSCHLAND

Hamburg fünf Jahre später.

(ITF) Ein Bericht der United Press Agentur aus Deutschland erklärt, dass die Aufräumungsarbeiten im Hafen von Hamburg nun abgeschlossen sind. Zu Ende der Feindseligkeiten in Europa lagen die Wracks von nahezu 3 000 Schiffen im Hafen.

KANADA

Wachstum der aktiven Handelsflotte.

(ITF) Aus einem in Ottawa vom kanadischen Seefahrtsamt veröffentlichten Bericht ist ersichtlich, dass die aktive kanadische Handelsflotte seit Dezember 1949 um nahezu ein Drittel angewachsen ist. Dieser Zuwachs ist um ein Drittel grösser als von der kanadischen Regierung erwartet. Diese hatte im vergangenen Dezember Betriebszuschüsse im Gesamtwerte von \$ 3.000.000 (£ 1.000.000) bewilligt. 67 in Kanada registrierte Schiffe befinden sich gegenwärtig in aktivem Dienst.

Der Bericht weist darauf hin, dass die Zunahme auf zwei Gründe zurückzuführen ist; einerseits auf den Krieg in Korea, der dazu geführt hat, dass eine Anzahl Schiffe der Reserve zum Transport von Nachschub eingesetzt wurden, und andererseits auf ein erhöhtes Exportprogramm.

Neben den bereits erwähnten 67 Schiffen gibt es 95 in kanadischem Besitz befindliche Fahrzeuge, die auf das britische Register überführt wurden, um die Betriebskosten herabzusetzen. Es wird als unwahrscheinlich erachtet, dass im Laufe dieses Jahres noch weitere Schiffe überführt werden sollen.

NORWEGEN

Handelsflotte hauptsächlich ausser Landes tätig.

(ITF) Die norwegische Reedervereinigung hat berechnet, dass lediglich 5% der norwegischen Tankerflotte zwischen Norwegen und ausländischen Häfen eingesetzt sind. Alle übrigen Tanker verkehren nur zwischen ausländischen Häfen.

Von den Linienschiffen sind 25% zwischen norwegischen und ausländischen Häfen eingesetzt, 75% verkehren nur zwischen ausländischen Häfen. Von den Trampschiffen laufen ebenfalls nur etwa 10 - 15% die norwegischen Häfen an.

SCHWEIZ

Gewerkschaftskongress bespricht Verkehrsprobleme.

(ITF) Auf einem Kongress, der in der letzten Oktoberwoche in Luzern stattfand, nahm der Schweizerische

Gewerkschaftsbund eine Entschliessung über die schweizerische Auto-transportordnung und andere aktuelle Verkehrsfragen an. Darin wird erklärt, die zunehmende Zahl der Motorfahrzeuge rechtfertige einen Abbau der Ordnungsbestrebungen im Strassenverkehr nicht, sondern schaffe im Gegenteil eine ganze Reihe neuer Probleme.

Nach der Auffassung des Kongresses ist eine Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr besonders wichtig. Das arbeitende Schweizervolk sei über die beängstigende Zunahme der schweren Verkehrsunfälle beunruhigt. Die immer grösser werdende Verkehrsdichte mache den Schutz sämtlicher Strassenbenutzer zu einer Aufgabe grösster Wichtigkeit. Die Revision des Gesetzes müsse sich daher nach den Interessen aller Strassenbenutzer richten, nicht nur nach denen der Automobilisten. Erneut wird die Schaffung einer verfassungsrechtlichen Grundlage für gesetzliche Massnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen dem privaten Strassenverkehr und den öffentlichen Transportanstalten gefordert. In der Autotransportordnung sieht der Kongress den Anfang solcher Ordnungsbestrebungen. Die Leitung des Gewerkschaftsbundes wird daher beauftragt, im bevorstehenden Abstimmungskampf mit allen Mitteln für die Annahme der Autotransportordnung einzutreten.

U.S.A.

Unfallzahlen auf den Eisenbahnen erreichen neuen Tiefstand.

(ITF) Nach einem Bericht in der Zeitschrift "Modern Transport" verloren im Jahre 1949 weniger

Personen bei Eisenbahnunfällen ihr Leben als in irgendeinem der letzten 62 Jahren, d.h. seit der Ausarbeitung von Statistiken durch das Bundesstaatliche Verkehrsamt.

Die Zahl der tödlichen Unfälle, alle Arten von Personen und Unfällen mitgerechnet, war um 28% niedriger als 10 Jahre früher. Diese Zahl, die einen Rekord der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen darstellt, lässt unberücksichtigt, dass 1949 der Verkehrsumfang bedeutend grösser war als in früheren Jahren. Auch ist zu sagen, dass der stark vermehrte Kraftwagenverkehr das Gefahrenmoment an Bahnübergängen vergrössert. Im letzten Jahre ereigneten sich 46% aller tödlich verlaufenen Unfälle an Bahnübergängen.