



## 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.24

27. Nov.1950

I.T.F.

### BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

#### DEUTSCHLAND

Zur Frage der Beschäfti-  
gung von Extremisten.

der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) mit einem Beschluss der Bundesregierung, der die Entlassung aller rechts- und linksradikalen Elemente aus dem öffentlichen Dienst vorsieht. Nach eingehender Aussprache fasste der Hauptvorstand einen Beschluss, der in seinen Hauptpunkten folgendermassen lautet:

(ITF) Auf seiner Tagung vom 27. und 28. Oktober 1950 in Stuttgart beschäftigte sich der Hauptvorstand

"Der Hauptvorstand stellt sich einmütig hinter die Beschlüsse des Bundesvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes vom 20. September 1950 und des geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft ÖTV vom 23. September 1950. Grundsatz der Gewerkschaft ist: Niemand darf wegen seiner Gesinnung entlassen werden.

In Auswirkung dieser Beschlüsse erklärt der Hauptvorstand:

- 1) Rechts- und linksradikale Elemente, die genau wie vor 1933 die Demokratie nur benützen, um sie zu unterhöhlen, haben im öffentlichen Dienst keinen Platz.
- 2) In logischer Folge dieses Beschlusses werden in unserer Gewerkschaft keine Mitarbeiter mehr eingestellt oder beschäftigt, die Mitglieder oder Mitarbeiter derjenigen Organisationen sind, deren Mitglieder für die Zukunft vom öffentlichen Dienst ausgeschlossen sein sollten."

TRANSPORTARBEITER

BOLIVIEN

Bildung eines Landesverbandes der Transportarbeiter geplant.

(ITF) Der bolivianische Gewerkschaftsbund hat auf den 26. Nov. eine Konferenz nach La Paz einberufen, an der Vertreter

von demokratischen Transportarbeitergewerkschaften aus ganz Bolivien teilnehmen werden.

Der Zweck der Konferenz besteht darin, einen Landesverband der Transportarbeiter zu gründen, der die Bestrebungen der einzelnen Transportarbeitergewerkschaften unter Wahrung ihrer Unabhängigkeit auf landesumfassender Grundlage koordinieren wird. Man erwartet, dass die Schaffung des Landesverbandes dazu beitragen wird, den Einfluss totalitärer Richtungen im bolivianischen Transportwesen zu vermindern.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Vereinbarung über Teuerungszulagen.

(ITF) Zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Gewerkschaft der Eisen-

bahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied) wurde am 11. November 1950 ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen, der rückwirkend ab 1. Oktober 1950 Teuerungszulagen festsetzt. Diese betragen je nach den verschiedenen Orten, 4 bis 14 Pfennig.

KANADA

Ernennung eines Schiedsrichters zur Beilegung eines Lohnstreites.

(ITF) Ein Richter des kanadischen Obersten Gerichtshofes, Roy L. Kellock, ist zum Schiedsrichter in der Auseinandersetzung

zwischen den kanadischen Gewerkschaften des nicht fahrenden Personals und den Eisenbahngesellschaften ernannt worden. Die Auseinandersetzung hatte im August zu einem landesumfassenden Streik geführt. Die Ernennung erfolgte im Rahmen des Sondergesetzes, das vom kanadischen Parlament zur Beendigung des Eisenbahnerstreiks erlassen worden war.

Aufgrund dieses Gesetzes sind die Entscheidungen des Schiedsrichters für beide Parteien bindend. Der Schiedsrichter ist überdies befugt, die Inkraftsetzung der 40-Stundenwöchle zu einem beliebigen Zeitpunkt zwischen dem 1. Juni 1950 und dem 1. September 1951 anzuordnen, sowie Lohnerhöhungen festzusetzen, die mindestens den beim Streikabbruch gewährten 4 Cents pro Stunde entsprechen müssen.

## URUGUAY

### Verbesserung der Arbeitsbedingungen.

(ITF) Die im Eisenbahnerverband von Uruguay (ein ITF-Mitglied) organisierten Eisenbahner erhalten

Lohn- und Gehaltserhöhungen auf Grund eines Beschlusses des Parlaments. Die Erhöhungen, die unter Hinzurechnung von Familien- und anderen Zulagen 32% der Löhne und Gehälter ausmachen, gelten insbesondere für Staatsangestellte mit einem 400 Pesos nicht übersteigenden Monatslohn.

Die Gewerkschaft hat überdies vor kurzem einen Tarifvertrag für das Lokomotivpersonal abgeschlossen, der die Einführung des Achtstundentages, angemessene Ruhezeiten zwischen den einzelnen Dienstreisen und die Anerkennung der Wartezeit als Arbeitszeit vorsieht. Der neue Tarifvertrag bedeutet damit einen grossen Fortschritt in bezug auf die Arbeitsbedingungen des Lokomotivpersonals, das bisher eine ununterbrochene Arbeitszeit von 12 bis 14 Stunden am Tage zu leisten hatte.

## ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

## DEUTSCHLAND

### Gewerkschaft unterstützt die Beschäftigung von Strassenbahnschaffnerinnen.

(ITF) Auf einer Versammlung der Strassenbahnschaffnerinnen in München erklärte der geschäftsführende Vorsitzende der Orts-

verwaltung München der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied): "Es würde gegen jede Gerechtigkeit verstossen, wenn man die Frauen, die in Kriegs- und Notzeiten zu allen Arbeiten verwendet wurden, später einfach wieder ihrem Schicksal überliesse."

Der Referent sicherte die Unterstützung der Gewerkschaft zu für den Kampf der Frauen um die Erhaltung ihres Arbeitsplatzes bei der Strassenbahn.

Die Versammlung fasste folgenden Beschluss:

- 1.) Ausscheidende Strassenbahnschaffnerinnen dürfen nur durch weibliche Dienstkräfte ersetzt werden.
- 2.) Beim Fahrpersonal der Stadtwerke München, Verkehrsbetriebe, ist ein ständiger Bestand von 500 Schaffnerinnen festzulegen.
- 3.) Wird die Zahl von 500 Schaffnerinnen unterschritten, so sind bei Neueinstellungen bzw. Versetzungen aus anderen städtischen Dienststellen weibliche Bewerber dementsprechend zu berücksichtigen.

Als besondere Interessenvertretung für die Schaffnerinnen wurde ein eigener Fachgruppenausschuss für Strassenbahnschaffnerinnen gebildet.

## GROSSBRITANNIEN

### Eröffnung eines Zentrums für Nahrungsmittelproduktion durch die Londoner Verkehrsverwaltung

(ITF) Die Londoner Verkehrsverwaltung hat vor kurzem in Croydon ein Zentrum für Nahrungsmittelproduktion eröffnet, das

90 Betriebskantinen im südlichen Teil des Gebietes von Gross-London beliefern wird. Es handelt sich um eine Massnahme der Zentralisierung, die die Arbeit der einzelnen Kantinenküchen erleichtern, die Arbeitsbedingungen des Personals verbessern und gleichzeitig eine bessere Leitung und Organisierung der Kantinen gestatten soll.

Das Zentrum besteht aus drei Hauptabteilungen: Bäckerei, Schlächterei, Fischversorgung und Warenlager. In der Bäckerei werden täglich 100.000 Kuchen, Gebäcke usw. nach neuesten Methoden hergestellt. Die Schlächterei weist eine Wochenproduktion von 16.000 Pfund Fleisch, 5.000 Pfund Wurst und 2.000 Pfund Schinken auf. Die Gefrierräume vermögen 30.000 Pfund Fleisch und 12.000 Pfund Fisch aufzunehmen. Der Wochenumsatz des Warenlagers beläuft sich auf £ 8.000 an Nahrungsmitteln und Spezereien.

Die acht Lieferwagen, die die Produkte zu den Kantinen bringen, besitzen ein besonderes Abteil für Fleisch und Fisch. Kuchen, Gemüse usw. sind auf Gestellen untergebracht. Ein Lieferwagen kann auf einer Fahrt 12 Kantinen beliefern.

## SEELEUTE

### INTERNATIONAL

### Die Haltung der britischen Regierung in bezug auf die revidierten Seattle-Übereinkommen.

(ITF) Die britische Regierung hat vor kurzem ihre Stellungnahme in bezug auf die Ratifizierung von drei Seattle-Übereinkommen be-

kanntgegeben, die von der 32. Session der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni/Juli letzten Jahres revidiert wurden. Es handelt sich um folgende Übereinkommen: 1. Der bezahlte Urlaub der Seeleute; 2. Unterbringung an Bord; 3. Heuern, Arbeitszeit und Bemanning.

Die britische Regierung erklärt, dass sie das erste und das dritte Übereinkommen nicht ratifizieren kann, weil deren Vorschriften von den Bestimmungen der in der britischen Schifffahrt geltenden Kollektivverträge abweichen.

Es ist jedoch geplant, das zweite Übereinkommen zu ratifizieren, sobald das Verkehrsministerium im Rahmen des Handelsschiffahrtsgesetzes von 1948 neue, den Bestimmungen des Übereinkommens entsprechende Vorschriften ausgearbeitet hat.

Der paritätische Seefahrtsausschuss der I.A.O. soll sich mit den Arbeitsbedingungen der asiatischen Seeleute befassen.

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt bekannt, dass unter den Fragen, die auf der gegenwärtig in Brüssel stattfindenden Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A. zur Besprechung gelangen, sich ein

Vorschlag auf Einberufung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (Joint Maritime Commission) auf Mai 1951 befindet. Der Ausschuss soll die Arbeitsbedingungen der asiatischen Seeleute und der Seeleute in der kleinen Fahrt in West- und Nordwesteuropa prüfen, sowie sich mit gewissen Punkten auf der Tagesordnung des gemeinsamen Ausschusses der Weltgesundheitsorganisation und der Internationalen Arbeitsorganisation befassen, der sich mit Fragen der Gesundheitspflege unter den Seeleuten beschäftigt. Der Paritätische Seefahrtsausschuss soll dem erwähnten Vorschlag gemäss auch die Frage einer Revision des Übereinkommens über Heuern, Arbeitszeit und Besatzung untersuchen.

#### GRIECHENLAND

Kriegsrisikoprämie in koreanischen Gewässern.

(ITF) Da der griechische Seeleuteverband und die griechische Reedervereinigung kein Einverständnis über

die Höhe der Kriegsrisikoprämien für griechische Seeleute in koreanischen Gewässern erzielen konnten, (siehe auch Pressebericht Nr. 22 vom 30. Oktober 1950) hat das griechische Handelsschiffahrts-Ministerium eine besondere Verfügung erlassen.

Danach haben alle Seeleute auf griechischen, in koreanischen Gewässern verkehrenden Schiffen Anspruch auf eine Prämie von 110% ihrer Grundheuer. Die Prämie ist zahlbar vom Tag des Aufenthalts in der Kriegszone an, und zwar für mindestens fünf Tage. Der Erlass tritt rückwirkend ab 8. Juli 1950 in Kraft.

#### GROSSBRITANNIEN

Die britische Seemannsgewerkschaften von der anderen Seite aus gesehen.

(ITF) Eine vor kurzem veröffentlichte Geschichte der Britischen Reedervereinigung (British Shipping Federation), die die ersten sechs

zig Jahre ihres Bestehens feiert, schenkt den Beziehungen mit den Seemannsgewerkschaften grosse Aufmerksamkeit.

Die britische Reedervereinigung entstand im Jahre 1890, zu einem Zeitpunkt, als die neugegründete "Seemanns- und Heizergewerkschaft von Grossbritannien und Nordirland" mit der Organisierung der Seeleute in der ganzen britischen Handelsschiffahrt begann.

Die Jahre zwischen 1890 und 1910 waren besonders stürmisch. 1911 bezeichnet einen Wendepunkt in den Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften. Der in diesem Jahre geführte grosse Streik der Hafendarbeiter und Seeleute endete mit der Anerkennung der Gewerkschaften. Der erste Weltkrieg brachte eine enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Seiten mit sich und bewirkte die Einsetzung des Landesschiffahrtsamtes, (National Maritime Board). Seither haben sich die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in der Schifffahrt ständig verbessert. Während des letzten Vierteljahrhunderts kam kein einziger offizieller Streik der Seeleute vor.

Mangel an patentierten  
Maschinisten

(ITF) Aus einer Erklärung des britischen Verkehrsministers entnehmen wir folgende Angaben:

Am 30. September 1950 betrug die Zahl der Kapitäne und Navigationsoffiziere in der britischen Handelsschifffahrt 15.631, wovon 13.122 ein Patent besaßen. Die Zahl der Maschinisten betrug zum gleichen Zeitpunkt 22.978, wovon 7.188 mit Patent.

Der Verkehrsminister bemerkte dazu, dass die Zahlen seit dem letzten Jahr angewachsen seien. Es besteht kein Grund, vermehrte Rücktritte aus dem aktiven Seedienst zu vermuten. Im allgemeinen übersteige der Nachwuchs die Zahl der Ausscheidenden. Die Bemannung der ständig wachsenden britischen Handelsflotte bilde daher kein Problem. Lediglich an patentierten Maschinisten herrsche ein Mangel, der schon seit 1939 andauere.

HOCHSEEFISCHER

ISLAND

Ende eines Streiks

(ITF) Die isländischen Fischer, die seit Juni zur Erzielung besserer Heuern streikten, kehrten am 7.

November an die Arbeit zurück. Die gewährte Lohnerhöhung beträgt rund 30%.

NORWEGEN

Fortschrittliche Aus-  
bildungsmethoden.

(ITF) Das von der Organisation der Vereinten Nationen für Ernährung und Landwirtschaft (FAO) herausge-

gebene Nachrichtenblatt für Fischereifragen berichtet, dass Norwegen gegenwärtig drei Schulen zur Ausbildung von Hochseefischern besitzt.

Die erste dieser Schulen wurde 1939 in Aukra errichtet, die zweite 1946 in Botö in Nordnorwegen, die dritte 1947 in Florø (nördlich von Bergen).

Eine neue Schule derselben Art, aber viel grösser als die drei bereits erwähnten, soll in Honningsvaag, in der Provinz Finnmarken errichtet werden. Diese Schule ist ein Geschenk der Stadt Oslo im Rahmen des Wiederaufbauprogramms für Nordnorwegen.

Die Ausbildung in den drei bereits bestehenden Schulen umfasst einen Kurs für Fischereikapitäne, der mit dem Küstenschifferpatent erster Klasse abschliesst. Die Dauer des Kurses ist zehn Monate. Etwa die Hälfte der Zeit ist dem Unterricht in Navigation und verwandten Fragen gewidmet, der Rest besonderen Fischereifragen (praktischer und wissenschaftlicher Art) und der Allgemeinbildung (einschliesslich Buchhaltung, Staatskunde und Hygiene.)

Zum Ausbildungsprogramm gehören Besuche auf Versuchsschiffen und Fischereifahrzeugen, sowie Besichtigungen von Industriebetrieben. Wissenschaftler, Beamte der Fischereiverwaltung und Gewerkschaftsfunktionäre halten oft Vorträge. Damit besteht ein enger Kontakt zwischen Schule und Praxis.

Die Schule in Florø führt auch Kurse für Schiffsköche durch. Dabei wird besonders der praktischen Seite des Kochens auf Fischereifahrzeugen Aufmerksamkeit geschenkt. Buchführung und Hygiene gehören ebenfalls zu den Unterrichtsgebieten.

Die drei Schulen bilden zusammen jährlich 90 bis 100 Fischereikapitäne, sowie etwa 20 Köche aus. Unterricht, Unterkunft und Verpflegung sind kostenlos, und überdies werden die Kosten der Hin- und Rückreise zurückerstattet.

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### INTERNATIONAL

Vorschläge zur Verbesserung der Verhältnisse im Strassenwesen.

internationalen Strassenverbindungen und die Koordinierung der Tätigkeit nationaler Organisationen auf dem Gebiete des Strassenwesens besteht, hielt in der ersten Novemberhälfte in London ihre Jahresversammlung ab.

(ITF) Die Internationale Vereinigung für das Strassenwesen (International Road Federation), deren Hauptziel in der Verbesserung der

Unter den wichtigsten, von den Delegierten vorgebrachten Anregungen befinden sich folgende:

- a) Um einen ausgeglichenen wirtschaftlichen Fortschritt zu sichern, sollte ein ausreichender Teil der Finanzmittel eines jeden Landes zum Ausbau der Strassen und des Strassenverkehrs verwendet werden.

- b) Der Ertrag der den Strassenbenutzern auferlegten Steuern sollte für die Strassen und nicht für andere Zwecke verwendet werden.
- c) Jedes Land sollte in seinem eigenen Interesse, einen Plan für die Entwicklung des Strassennetzes ausarbeiten und ihn mit denen der Nachbarstaaten koordinieren, sowie dafür sorgen, dass jedes Jahr die zu seiner Finanzierung erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.
- d) Dieser so vielversprechenden Transportart sollten keine künstlichen Einschränkungen auferlegt werden.
- e) Die Ersetzung von nicht einträglichem Zweigbahnen durch den Strassenverkehr sollte ernsthaft in Erwägung gezogen werden.
- f) Es ist dringend notwendig, die Bevölkerung aller Länder über die vielen Vorteile wirtschaftlicher, strategischer, sozialer und kultureller Art, welche ein den Bedürfnissen des Landes angepasstes Strassenwesen besitzt, aufzuklären.

Bericht empfiehlt Abschaffung  
der "Fifty-Fifty" - Klausel

(ITF) Ein kürzlicher Bericht über die Wirtschaftsbeziehungen der Vereinigten Staaten mit dem

Ausland empfiehlt die Abschaffung der Bestimmung, wonach 50% aller im Rahmen des Marshallplanes erfolgenden Lieferungen mit amerikanischen Schiffen zu befördern sind.

Der Bericht erklärt, dass, welches auch die gewünschte Grösse oder Zusammensetzung der Handelsflotte der Vereinigten Staaten sein mag, solche Vorschriften ein höchst unerwünschtes Mittel zur Beeinflussung der Verhältnisse sind. Es handle sich um nichts anderes, als um eine versteckte Form der Subventionierung. Dadurch, dass Marshallplan-Güter in USA-Schiffen befördert werden müssen, auch wenn der Empfängerstaat durchaus fähig ist, sie mit seinen eigenen Schiffen zu transportieren, müssten die Vereinigten Staaten zusätzliche Dollarbeträge ausleihen oder verschenken, um die entstehenden Dollar-Frachtkosten zu decken. In ähnlicher Weise hätten die Vereinigten Staaten der ausländischen Schifffahrt die Beteiligung an Armeetransporten versagt und damit die Dollareinnahmen des Auslandes verringert, wodurch das Bedürfnis nach Dollarhilfe angewachsen sei.

Das Schiffsamt des  
Atlantikvertrages bespricht  
Koordinationsfragen.

(ITF) Das Nordatlantische Planungsamt für Hochseeschifffahrt, dessen Einsetzung durch den Nordatlantikrat im Mai dieses Jahres erfolgte,

begann am 13. November in Washington seine zweite Tagung. Den Gegenstand der Besprechungen bilden Pläne für die Koordinierung der Handelsflotten im Kriegsfall. Die Vertreter der 12 auf der Konferenz vertretenen Atlantikpakt-Staaten sollen eine Einigung über die Bildung einer Schiffs-Koordinationsstelle, ähnlich der im letzten Kriege in Grossbritannien und den Vereinigten Staaten gebildeten, aber auf einer breiteren Grundlage, erzielt haben. Allgemeines Einverständnis herrschte darüber, dass diese Koordinationsstelle vor dem Eintritt eines Notzustandes geschaffen werden soll.



Die Mächte des Atlantikvertrages verfügen über etwa 90% der Welttonnage.

#### DEUTSCHLAND

Weitere Verstaatlichungen von Transportbetrieben in Ostdeutschland.

Vereinigung der volkseigenen Betriebe "Kraftverkehr" übernommen werden. Die Übernahme soll noch vor Jahresende abgeschlossen werden. Derselbe Betrieb übernimmt auch den Güterverkehr nach Westdeutschland und dem Ausland.

(ITF) Nach einem Bericht der österreichischen Zeitschrift "Verkehr" soll der gesamte Personenverkehr in der Ostzone Deutschlands von der

#### GROSSBRITANNIEN

Abnahme der Eisenbahnunfälle.

ausgehenden Jahren. Die entsprechenden Zahlen sind: 1.398 (1937), 1.293 (1949) und 1.176 (1950).

(ITF) In Grossbritannien ereigneten sich im Jahre 1949 weniger Zugsunfälle als in den beiden vor-

Eine Gruppierung nach Ursachen ergibt folgendes Bild für das Jahr 1949:

Versagen des Menschen	594 Unfälle
Andere Fälle (Schnee, Tiere auf der Strecke, unvorsichtiges Verhalten von Reisenden und anderen Personen)	463 "
Mechanische Defekte	119 "