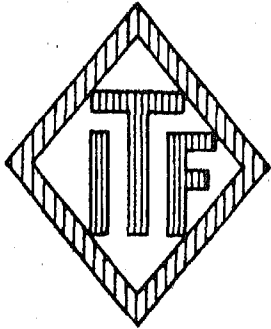


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



PRESSEBERICHT

27/12/50
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. 25

18. Dezember 1950

I.T.F.

Norwegische Seemannsgewerkschaft
stimmt den Stuttgarter Entschlies-
sungen zu.

(ITF) Nach einer Diskussion über die auf dem Stuttgarter Kongress der ITF angenommenen Entschliessungen fassten die Delegierten des

11. Jahreskongresses des Norwegischen Seemannsverbandes folgende Beschlüsse zur Unterstützung der Haltung der ITF gewissen internationalen Problemen gegenüber:

1. Die Versammlung stellt mit Bedauern fest, dass die Seattle-Übereinkommen, die dazu bestimmt waren, die Löhne, Arbeitsbedingungen und sozialen Rechte der Seeleute in den verschiedenen, Seefahrt treibenden Ländern so einheitlich wie möglich zu gestalten, diesen Zweck noch nicht erfüllen.

Der neue Vorstand wird daher beauftragt, die nötigen Schritte einzuleiten, um die baldmöglichste Ratifizierung dieser Übereinkommen herbeizuführen, damit verhindert wird, dass die Löhne und Arbeitsbedingungen der Seeleute zu unwürdigem Frachtenwettbewerb in der internationalen Schifffahrt verwendet werden.

2. Die Versammlung unterstützt den Ausdruck der Dankbarkeit dem amerikanischen Volk und insbesondere der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung gegenüber, der in einer Entschliessung enthalten ist, die vom Stuttgarter Kongress der ITF im Zusammenhang mit der Hilfe des Marshallplanes zum wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas angenommen wurde.
3. Die Versammlung stimmt der vom Stuttgarter Kongress angenommenen Entschliessung und den von den ITF-Sektionen getroffenen Massnahmen zu, die dafür sorgen sollen, dass die im Rahmen des At-

lantikvertrages erfolgenden Waffenlieferungen nicht aufhalten oder sabotiert werden.

Weiter wird erklärt: Die Zusammenarbeit Norwegens mit den freien Demokratien auf wirtschaftlichem, politischem und militärischem Gebiet ist ein Beitrag zum wahren Frieden; alle Norweger, denen die Unabhängigkeit ihres Landes am Herzen liegt, nehmen an diesen Bestrebungen teil.

4. Die Versammlung nimmt Kenntnis von der vom Stuttgarter Kongress der ITF angenommenen Entschliessung betreffend den kommunistischen Angriff auf Südkorea und erklärt ihre volle Übereinstimmung mit der Verantwortung, welche die ITF im Namen ihrer Mitgliedsverbände auf sich genommen hat.

Japanischer Seeleuteverband wünscht engere Zusammenarbeit mit der ITF.

(ITF) Anlässlich des 9. Kongresses des Japanischen Seeleuteverbandes (ein ITF-Mitglied besprachen die Delegierten einen

Bericht über den Stuttgarter Kongress der ITF, worauf sie dem Wunsche Ausdruck gaben, mit ihrem Internationalen Berufssekretariat und den Seemannsgewerkschaften in aller Welt enger zusammenarbeiten zu wollen, damit die Gewerkschaft besser imstande ist, die vom Stuttgarter Kongress gefassten Beschlüsse in die Tat umzusetzen.

Die Delegierten wandten sich alsdann der Frage der kommunistischen Gewerkschaftsmitglieder zu und nahmen eine Entschliessung an, die erklärt, dass jeder, der kommunistische Befehle ausführt, sich dadurch freiwillig ausserhalb der Gewerkschaft stellt.

In der Frage der Haltung der Gewerkschaft im Koreakonflikt bestätigte der Kongress die Politik des Hauptvorstandes, der eine Zusammenarbeit mit den Streitkräften der Vereinten Nationen anstrebt, und erklärte erneut, dass Gewerkschaftsmitglieder, die dieser Politik zuwiderhandeln, gemassregelt werden.

Im Zusammenhang mit dem Gesuch um Wiederaufnahme, das Japan an die Internationale Arbeitsorganisation gerichtet hat, nahm der Kongress eine Entschliessung an, welche die Hoffnung ausdrückt, der günstige Einfluss der ITF möge sich geltend machen, wenn diese Frage auf der 34. Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1951 zur Sprache gelangt.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

U.S.A.

Die N.M.U. sucht die Unterstützung ihrer Mitglieder für den Ausschluss von totalitären Elementen.

(ITF) Die neueste Massnahme der National Maritime Union (Seeleute; CIO) in ihrem Feldzug gegen die Mitglieder und Anhänger totalitärer Parteien ist die Durchführung einer

Mitgliederbefragung, die am 1. Dezember begonnen hat.

Die Mitglieder der Gewerkschaft werden aufgefordert, folgenden 3 Vorschlägen zuzustimmen:

- a) Mitgliedschaft bei einer nazistischen, faschistischen oder kommunistischen Organisation oder deren Unterstützung sind als nicht legitime politische Tätigkeit zu betrachten.
- b) Anhänger solcher Organisationen sind aus der Gewerkschaft auszuschliessen.
- c) Anhängern solcher Organisationen ist die Aufnahme in die Gewerkschaft zu verweigern.
- d) Wer der Zugehörigkeit zu einer dieser Parteien überführt ist oder sie unterstützt, ist aus der Gewerkschaft auszuschliessen.

Die Befragung der Mitglieder wurde vom Landesvorstand der Gewerkschaft im November angeordnet und erfolgt auf Vorschlag der Ortsgruppe Baltimore.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Unterzeichnung einer Vereinbarung für die Beamten.

(ITF) Der Verband der britischen Eisenbahnangestellten (ein ITF-Mitglied) und die Vereinigung der

Britischen Verkehrsbeamten (British Transport Officers' Guild) haben mit der Eisenbahnverwaltung eine Vereinbarung getroffen, die die Beamten, das leitende Verwaltungs- und das technische Personal mit einem Jahresgehalt von mehr als £ 630 aber weniger als £ 1.600 betrifft.

Die Vereinbarung ist gültig ab 1. November 1950 und sieht die Regelung der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen durch Verhandlungen vor, sowie die Besprechung von Angelegenheiten gegenseitigen Interesses wie Betriebsleistung und -sicherheit, Gesundheits- und Wohlfahrtspflege. Sie regelt auch die Erledigung persönlicher Beschwerden, die auf dem normalen Wege nicht erledigt werden können.

Unfälle bei dem Personal der Britischen Bahnen im Jahre 1949.

(ITF) Der oberste Inspektionsbeamte für die britischen Eisenbahnen hat dem Verkehrsminister kürzlich einen Bericht unterbreitet, der Unfall-

zahlen auf den britischen Eisenbahnen im Jahre 1949 aufführt.

Die Zahl der tödlich verunglückten Eisenbahner betrug im vergangenen Jahre 209, gegenüber 206 im Jahre 1948. Der Jahresdurchschnitt betrug 297 für 1940 - 45 und 238 für 1935 - 39. Die Zahl der Verunglückten betrug 20.057, wovon 2.193 schwer und 17.864 leicht verletzt waren. 1948 ereigneten sich insgesamt 20.930 Unfälle

Die im Bericht aufgeführten Unfälle sind in drei Hauptgruppen eingeteilt:

- 1.) Zugunglücke (d.h. verunglückte Züge oder Wagen im Personenverkehr oder diesen störend, sowie Versagen von rollendem Material, Strecke und Bauten);
- 2.) "Bewegungs"-Unfälle (d.h. Unfälle im Zusammenhang mit der Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen, Zugunfälle ausgenommen);
- 3.) "Nicht-Bewegungs"-Unfälle (d.h. Unfälle, die sich auf den Bahnanlagen, aber nicht im Zusammenhang mit der Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen ereigneten).

Von den 209 Eisenbahnern, die 1949 tödlich verunglückten, waren 6 in Zugunglücke, 182 in "Bewegungs"-Unfälle und 21 in "Nicht-Bewegungs"-Unfälle verwickelt. Bei den Eisenbahnern, die in derselben Zeit schwer verletzt wurden, sind die Zahlen 20, resp. 872 und 1.301; bei den Leichtverletzten 73, resp. 1.660 und 16.131.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

ASIEN UND FERNER OSTEN

Vorbedingungen zum Erwerb
des Führerscheins.

(ITF) Nachstehend aufgeführte Tabelle die ursprünglich von der Wirtschaftskommission der U.N. für Asien und den Fernen Osten veröffentlicht wurde,

gibt einen Einblick in die Unterschiede, welche die Vorschriften über das Mindestalter der Führer von Privat- und Handels-Strassenfahrzeugen in einigen Ländern Asiens aufweisen.

<u>Land</u>	<u>Private Kraftfahrzeuge</u>	<u>Handelsfahrzeuge</u>
Indien	18 Jahre	20 Jahre
Pakistan	18 "	20 "
Ceylon	18 "	21 "
Malaya	19 "	21 "
Thailand	18 "	18 "
Indochina	18 "	25 "
Philippinen	18 "	18 "

Der Bericht, dem diese Aufstellung entnommen ist, bemerkt dazu: "Mit Ausnahme von Thailand und den Philippinen ist in den Vorschriften der meisten Länder dieses Gebietes die Bedeutung zu erkennen, welche der Festsetzung eines höheren Mindestalters für die Führer von Handelsfahrzeugen, die im allgemeinen eine grössere Verantwortung zu tragen haben als die Führer von Privatfahrzeugen, beigegeben wird. Die Tabelle zeigt, dass, abgesehen von Indochina, alle Länder in dieser Region für die Lenker von Handelsfahrzeugen ein Mindestalter festgesetzt haben, das zwischen 18 und 2

Jahren liegt. Im Falle der Führung von Fahrzeugen des öffentlichen Personenverkehrs erfordert die Verantwortung für das Leben einer grossen Zahl von Personen eine grössere Erfahrung. Angesichts der Zunahme aller Handelsfahrzeuge an Gewicht und Grösse und der vermehrten Verwendung von Anhängern, wie auch angesichts der wachsenden Kompliziertheit und Dichte des Stadtverkehrs erscheint eine Heraufsetzung dieser Altersgrenze in den meisten Ländern Asiens erwünscht. Das Mindestalter dürfte auf 22 Jahre angesetzt werden, was nach den ausserhalb dieser Gegend gemachten Erfahrungen allen Anforderungen genügen würde.

USA

Lohnerhöhungen für die Lastwagenchauffeure von Chicago gefordert.

(ITF) Vertreter von 7 Ortsgruppen der International Brotherhood of Teamsters (ein ITF-Mitglied) forderten bei der Eröffnung der Ver-

handlungen mit den Arbeitgebern am 15. November eine Lohnerhöhung von 40 Cent die Stunde für 17.000 Lastwagenchauffeure von Chicago. Darüber hinaus werden zusätzliche 10 Cents die Stunde gefordert für Fahrer, die beim Beladen und Entladen von Lastwagen und Anhängern eingesetzt sind.

Eine Pensions- und Wohlfahrtskasse ist ein weiteres Kennzeichen der neuen kollektivvertraglichen Forderungen. Der jetzt geltende Vertrag läuft am 31. Dezember ab.

Streikdrohung der Autobuschauffeure von Newyork.

(ITF) Der Vorsitzende des Transportarbeiterverbandes (CIO) hat acht private Autobusgesellschaften New-

yorks davon in Kenntnis gesetzt, dass ihre 8.000 Fahrer und Mechaniker ab 1. Januar 1951 in den Streik treten würden, falls letztere nicht eine allgemeine Lohnerhöhung von 25 Cent die Stunde, die 40-Stundenwoche und andere Zugeständnisse, wie die Errichtung einer von den Gesellschaften finanzierten Kranken- und Wohlfahrtskasse, eine grosszügigere Pensionsordnung und eine Herabsetzung des Pensionierungsalters erhalten.

HAFENARBEITER

PAKISTAN

Der Hafendarbeiter in Karachi.

(ITF) Die folgenden Angaben über die Arbeitsverhältnisse der Hafendarbeiter in Karachi verdanken wir einem Be-

richt des Konsultanten für Binnenschiffahrt und Häfen der Wirtschaftskommission der U.N. für Asien und den Fernen Osten, den dieser über seine kürzliche Mission in Pakistan erstattet hat.

Die Zahl der im Hafen von Karachi beschäftigten Arbeiter beträgt rund 2.500. Der Mindestlohn des unständigen Arbeiters ist 30 Rupien, erhöht um verschiedene Zulagen auf 65 Rupien. Tagelöhner erhalten ein Minimum von Rs 1.3.- zuzüglich einer Tageszulage von Rs 1.2.-. Die Hafendarbeiter haben auch Anspruch auf Urlaub, Krankheitsurlaub und freie ärztliche Behandlung. Auch gibt es ein Unfallversicherungsgesetz.

Die Hafendarverwaltung hat für ihre Arbeiter 1.448 Wohnungen gebaut. Arbeiter, die nicht so untergebracht sind, erhalten eine Wohnungszulage von Rs 7 im Monat.

In Keamari und Manora gibt es Wohlfahrtshäuser für die Hafendarbeiter. Sie sind mit Bibliotheken, Radio und Lesesaal ausgestattet. In Manora erhalten die Kinder der Hafendarbeiter kostenfrei Schulunterricht. Für die Kinder, die in die Stadt zur Schule fahren, wird eine Entschädigung für die Kosten der Strassenbahnfahrt gezahlt. Die Hafendarverwaltung unterstützt zwei Abendschulen, zwei Sportvereine und drei Kinderspielplätze.

U.S.A.

Neuer Vertrag in Boston.

(ITF) Zwischen der Reedervereinigung von Boston und vier Ortsgruppen der International Longshoremen's Association (ein ITF-Mitglied) wurde am 16. November ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen.

Der neue Vertrag regelt die meisten strittigen Punkte, die die Reedervereinigung dazu geführt hatten, mit der Einstellung der Zahlungen an die Pensions- und Wohlfahrtskasse der Hafendarbeiter zu drohen. Diese Punkte umfassten Mahlzeitenentschädigung, Lohnsätze für bestimmte Arten von Ladungen, sowie Mindestarbeitszeit und die Arbeit im Zusammenhang mit gesundheitsschädlichen Gütern.

Die Einzelheiten der Regelung wurden noch nicht bekanntgegeben. Sie müssen überdies von den Mitgliedern der vier beteiligten Ortsgruppen noch bestätigt werden. Die Löhne wurden in den Verhandlungen nicht berührt, da die Löhne der Bostoner Hafendarbeiter gewöhnlich denen ihrer Kollegen in anderen Häfen der Atlantikküste angepasst werden. In der Tat erfolgte in Boston vor kurzem eine Erhöhung des Stundenlohnes um 12 Cent, da die Hafendarbeiter in Newyork am 1. Oktober diese Erhöhung erzielt hatten.

SEELEUTE

GRIECHENLAND

Schwierige Verhandlungen um eine Kriegsrisikoprämie

(ITF) Wie in unserem Pressebericht Nr. 24 vom 27. November 1950 erwähnt hat die griechische Regierung kürzlich eine Verfügung erlassen, welche die Höhe der Kriegsrisikoprämie für die griechischen Seeleute in koreanischen Gewässern festsetzt. Im Nachstehenden veröffentlichen wir eine Darstellung der Ereignisse, die der Verfügung unmittelbar vorausgingen, gestützt auf Mitteilungen des Griechischen Seeleuterverbandes (ein ITF-Mitglied).

Verhandlungen in der Sache der Kriegsrisikoprämie für Fahrten in koreanischen Gewässern fanden statt, nachdem unser Mitgliedsverband die griechischen Reeder und auch die Regierung unter Druck gesetzt hatte.

Im Verlaufe der Besprechungen forderte der griechische Seeleuteverband die Anwendung der amerikanischen Vereinbarungen auf die griechische Handelsflotte. Er vertrat die Ansicht, dass die Nachahmung des amerikanischen Vorbildes den Interessen seiner Mitglieder am besten dienen würde. Die griechischen Reeder beantworteten diese Forderung mit der Erklärung, dass nach ihrer Ansicht die griechischen Seeleute keinen Anspruch auf eine Kriegsrisikoprämie erheben könnten. Sie behaupteten, dass die damals auf Grund des 1943 in London unterzeichneten Kollektivvertrages bezahlten Löhne bereits Kriegsrisikoprämien einschlossen.

Angesichts dieser Haltung der Reeder und der Stellungnahme des Ministers für Handelsschifffahrt setzte die Gewerkschaft ihre Forderungen herab. Sie verlangte nun die Festsetzung einer Prämie von 150% der Grundheuer, wie dies bei den britischen Seeleuten der Fall ist.

Nach viel Druck seitens des Seeleuteverbandes stimmten die Reedervertreter schliesslich der Ausrichtung einer Kriegsrisikoprämie zu. Sie beharrten aber darauf, dass diese nicht höher als 60% für Offiziere und 80% für Mannschaftsangehörige sein dürfe.

Da weitere Verhandlungen zu keiner Vereinbarung zwischen den beiden Parteien führten, griff der Minister für die Handelsschifffahrt ein und erliess eine offizielle Verfügung, welche die Prämie auf 110% rückwirkend ab 8. Juli 1950 festsetzt. Der griechische Seeleuteverband protestierte zunächst gegen diese willkürliche Verfügung, stimmte ihr aber schliesslich doch zu.

ITALIEN

48-stündiger Streik für bessere Heuern.

(ITF) Die italienischen Seemannsgewerkschaften führten am 16. und 17. November einen 48-stündigen

Streik durch zum Protest gegen die Weigerung der Reeder, den Schiffsoffizieren Gehaltserhöhungen zu gewähren, sowie gegen den Abbruch der Kollektivverhandlungen.

Die Aktion wurde begonnen von der Seemannsgewerkschaft der CISL (ein ITF-Mitglied) und später unterstützt von Seeleuten des kommunistisch beherrschten Italienischen Allgemeinen Gewerkschaftsbundes.

NORWEGEN

Neuer Kollektivvertrag.

(ITF) Zwischen dem Norwegischen Seeleuteverband (ein ITF-Mitglied) und der Norwegischen Reedervereinigung ist kürzlich ein neuer Tarifvertrag unterzeichnet worden, der die Heuern der Mannschaftsangehörigen in allen Abteilungen regelt. Der Vertrag ist gültig vom 1. Dezember 1950 bis 31. Oktober 1952.

Da der offizielle Text des Vertrages noch nicht zur Verfügung steht, geben wir nachstehend einige vorläufige Mitteilungen über Veränderungen der bisherigen Lohnsätze.

Zimmerleute, Bootsleute, Pumpenleute und Köche wie auch Maschinenraum-Gehilfen erhalten ab 1. Dezember 30 Kronen mehr im Monat. Leichtmatrosen und höhere Ränge in der Deckabteilung beziehen 27 Kronen, alle Ränge unter dem Leichtmatrosen 10 Kronen im Monat mehr. Die Monatssteuer der Jungen wird um 26 Kronen herabgesetzt, um eine Anomalie zu beheben, die dadurch entstanden war, dass im Kriege eine für alle Ränge geltende Prämie bezahlt wurde.

U.S.A.

Winterbeschäftigung für die Seeleute auf den Grossen Seen.

(ITF) Das Arbeitsamt der Vereinigten Staaten hat ein Programm ausgearbeitet, das den

15.000 auf den grossen Seen beschäftigten Seeleuten eine Winterbeschäftigung vermitteln soll, damit sie im Frühjahr wiederum zu ihrem Beruf zurückkehren können. Die Zuweisung der Seeleute an vorübergehende Arbeitsstellen erfolgt durch das Arbeitsamt des Wohnorts.

Bücherdienst für die Mannschaften der Handelsmarine.

(ITF) Ende 1950 kann der Bücherdienst der amerikanischen Handelsflotte, eine dank freiwilligen Zuwendungen und Schenkungen existierende

gewinnlose Organisation auf ein 29-jähriges Bestehen zurückblicken. Es handelt sich um die einzige derartige Institution in den Vereinigten Staaten.

Im Laufe dieses Jahres wurden 8.182 Schiffsbüchereien eingerichtet, gegenüber 8.035 im Vorjahre. Überdies unterhält der Bücherdienst 10 Büchereien an Land. Hier steht den Seeleuten, die Studien betreiben, allerlei Fachliteratur zur Verfügung. Geborgte Bücher dürfen auf Seereisen mitgenommen werden, wonach sie bei einer beliebigen Zweigstelle des Bücherdienstes abgegeben werden können.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Die Sachverständigen der ECARE befürworten die Bildung einer asiatischen Eisenbahn-Vereinigung.

(ITF) Unter den wichtigeren Empfehlungen des Sonderausschusses von Sachverständigen des Binnenverkehrs der Wirt-

schaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten befindet sich eine über die Bildung einer Eisenbahn-Vereinigung für Asien und den Fernen Osten.

Der Ausschuss empfiehlt einen einfachen Aufbau dieser Vereinigung, an der die Regierungen nicht beteiligt sein sollen. Er hat den Sekretär der ECARE (Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten) aufgefordert, einen Arbeitsausschuss der Eisenbahnverwaltungen

dieses Gebietes zu bilden, der die Satzung der Vereinigung ausarbeiten soll.

Es wurde auch empfohlen, einen Binnenverkehrsausschuss zu bilden, der sich mit den Verkehrsproblemen Asiens und des Fernen Ostens zu befassen hätte. Der Ausschuss würde die Forschungstätigkeit anregen, Rat erteilen über regionale Verkehrsfragen und Vorschläge ausarbeiten für die Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger.

Der stellvertretende Verkehrsminister von Thailand hat erklärt, dass der Lösung der zahlreichen Probleme der Länder im Bereiche der ECAFE grösste Bedeutung zukomme. Der Ausbau aller Verkehrsmittel sei eine Vorbedingung der industriellen und wirtschaftlichen Entwicklung. Der letzte Krieg hätte den bereits ungenügenden und mangelhaft koordinierten Verkehrssystemen in der Mehrzahl der Länder Asiens und des Fernen Ostens eine grosse Last auferlegt.

Motorisierungs-Koeffiziente
im Osten und im Westen.

(ITF) Nachfolgende Tabelle, die von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und

den Fernen Osten aufgrund von Angaben im statistischen Jahrbuch 1948 der U.N. und im Bericht der U.N. über Bevölkerung und wesentliche Statistiken zusammengestellt wurde, vergleicht die Zahlen der eingetragenen Motorfahrzeuge pro geschätzte Bevölkerungszahlen in verschiedenen Ländern der östlichen und der westlichen Hemisphäre.

<u>Land</u>	<u>eingetragene Motorfahrzeuge.</u>	<u>Bevölkerung</u>	<u>Personen je Fahrzeug</u>
<u>ECAFE Geltungs-</u> <u>bereich</u>	(in Tausenden)	(in Tausenden)	
Ceylon	33.8	6,879	203,5
Indien) Pakistan)	218.1	338,727) 72,206)	1.884,1
Indonesien	24.6	76,360	3.104,0
Japan	109,1	78,000	714,9
Korea	13,5	19,764	1.464,0
Philippinen	60,2	19,511	324,1
Thailand	10,70	17,351	1.522,7
Singapur	13.5	941	69,7
<u>Nord-Amerika</u>			
U.S.A.	37.361,0	144,034	4,1
Kanada	1.810,0	12,582	6,9
<u>Europa</u>			
Grossbritannien	2.723,0	49,539	18,1
Frankreich	-	41,000	-

Vermehrte Aufträge im
Schiffsbau.

(ITF) Nach Angaben der amerikanischen Schiffsbaufirmen erhielten die Werften der ganzen Welt im

dritten Viertel des laufenden Jahres Neuaufträge in der Höhe von 350.000 BRT.

In ihrem vierteljährlichen Bericht erklären die amerikanischen Schiffbauunternehmen, dass am 1. Oktober Aufträge für den Bau von 951 Fahrzeugen von 1.000 BRT oder mehr vorlagen. Diese Aufträge verteilten sich auf die Werften von 16 seefahrttreibenden Ländern.

Die neue Gesamtzahl der in Bau befindlichen oder bestellten Schiffe wird mit 7.186.763 BRT angegeben, gegenüber 6.831.563 BRT am Ende des letzten Vierteljahres und 7.081.259 BRT vor einem Jahre.

Grossbritannien steht nach wie vor an der Spitze der schiffsbauenden Länder mit 2.965.920 BRT oder 41,3% des Welttotals, gefolgt von Schweden, Frankreich und Holland in dieser Reihenfolge. Die USA rückten von sechster an fünfte Stelle auf mit 5,8% der Gesamttonnage.

Die höheren Beschäftigungsziffern auf den amerikanischen Werften sollen, dem Bericht gemäss, zur Hauptsache auf die Verwendung von Schiffen der Reserveflotte im Zusammenhang mit dem Koreakrieg zurückzuführen sein.

BULGARIEN

Wachsendes Chaos im
Verkehrswesen.

(ITF) Ein Bericht vom 21. November der vom Belgrader Rundfunk durchgegeben wurde, erklärte, dass sich das bulgarische Verkehrswesen in

einem völligen Chaos befinde. Dies wurde der blinden Nachahmung von Sowjetmethoden sowie dem Umstand zugeschrieben, dass das ganze System auf die Belieferung der Sowjetunion mit bulgarischen Gütern ausgerichtet sei. Die Meldung nannte einen in der bulgarischen Zeitung "Rabotnichesko Delo" anlässlich des ersten Jahrestages des ministeriellen Erlasses zur Behebung der Mängel im bulgarischen Verkehrswesen erschienen Artikel, dessen Verfasser zugeben musste, dass die mit dem Erlass verfolgten Ziele nicht ganz verwirklicht wurden.

Die Gründe hierfür, so erklärte Radio Belgrad, wären nicht weit zu suchen. Die Hilfe der Sowjetunion an das bulgarische Verkehrswesen sei rein eigennützig gewesen. Ihr Zweck habe darin bestanden, das Verkehrswesen zu verbessern, um die bulgarische Wirtschaft besser ausbeuten zu können und die Überführung bulgarischen Getreides und Mineralien nach Russland zu erleichtern.

Die bulgarischen Transportarbeiter seien aufgefordert worden, einzustehen, dass ihre ganze bisherige Erfahrung und alle ihre Kenntnisse nichts taugten und beiseite gelegt werden müssten, um vorbehaltlos sowjetische Methoden übernehmen zu können. Diese Einstellung hätte zu einem grossen Verschleiss der menschlichen Arbeitskraft, der Lokomotiven und Wagen geführt; neue Lokomotiven und neues Roll-

material könnten nicht gebaut werden und Unfälle und Defekte kämen häufig vor. Diese Zustände seien die unvermeidliche Folge der sowjetischen Ausbeutung und könnten weder durch ministerielle Erlasse noch drakonische Gesetze, noch auch durch die russischen Verkehrsfachleute, die in verschiedenen Zweigen des bulgarischen Verkehrswesens Schlüsselstellungen inne hätten, behoben werden.

INDIEN

Durchführung von einschränkenden
Massnahmen in der Küstenschifffahrt
aufgeschoben.

(ITF) Aus New Delhi wird berichtet, dass die Durchführung der Verfügung, wonach im indischen Küstenverkehr nur noch

Schiffe der indischen Flagge zugelassen sind, um ein Jahr hinausgeschoben werden muss.

Die indische Regierung hatte im Januar beschlossen, allen Schiffen unter ausländischer Flagge, die in der indischen Küstenschifffahrt tätig sind, die Bewilligung vor Dezember dieses Jahres zu entziehen, nachdem die indischen Reedereien die ausdrückliche Versicherung abgegeben hatten, dass sie über genügend Schiffsraum verfügen, um die ganze Küstenschifffahrt allein zu bewältigen. Es ergibt sich nun, dass sie nicht imstande sind, alle Aufträge anzunehmen; viele unter ihnen haben sich an die Regierung um Gewährung von Krediten zum Ankauf von weiteren Schiffen gewandt. Die Regierung wird in Kürze darüber Beschluss fassen. Es wird erwartet, dass dieser positiv ausfallen wird.

U.S.A.

I.C.C. verweigert die Bewilligung für transkontinentale Strassentransporte.

(ITF) Das bundesstaatliche Verkehrsamt (Interstate Commerce Commission) verweigerte die Bewilligung für die Vereinigung

von zwei im Fernverkehr spezialisierten Strassentransportunternehmen, die zur Schaffung eines transkontinentalen Güterverkehrsnetzes von 25.000 Meilen geführt hätte.

Das Verkehrsamt erklärte, die Konsolidierung der beiden Konzerne liege nicht im nationalen Interesse. Es sei seine Pflicht, alle Formen des Verkehrs zu erhalten. Eine Zusammenlegung der beiden Betriebe würde zu einer beträchtlichen Ablenkung des Güterverkehrs von den Eisenbahnen führen, was diese zwingen würde, ihren Betrieb einzuschränken und die Beförderungstarife zu erhöhen. Das Verkehrsamt sei der Auffassung, dass die Auftraggeber unter einer Abnahme des Eisenbahnverkehrs leiden würden und erhöhte Frachtsätze bezahlen müssten für Güter, die sich nur mit der Eisenbahn befördern lassen. Die Vorteile des Eisenbahnverkehrs im Vergleich mit dem Kraftwagenverkehr im transkontinentalen Verkehr müssten erhalten bleiben.