



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Deutsche Ausgabe Nr. 8

16. April 1951

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Eisenbahner fordern neue
Wirtschaftspolitik

(ITF) Auf einer Grosskundgebung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied), die am 1. April in Frankfurt/Main

stattfand, fassten die versammelten Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Bundesbahn im Anschluss an Ansprachen von Hans Jahn und anderen Gewerkschaftsleitern folgende Entschliessung über die gegenwärtige Wirtschaftslage in Westdeutschland:

"Die Kapitalfehleitung in der heutigen Wirtschaftsführung hat für die arbeitende Bevölkerung und somit auch für die Beamten und Arbeiter der Deutschen Bundesbahn die unsozialsten Auswirkungen. Die einseitige Bevorzugung des Unternehmertums in der Kapitallenkung macht ein Schritthalten der Löhne und Gehälter mit den steigenden Lebenshaltungskosten unmöglich. Ein Weitergehen in dieser Richtung würde den Weg in die Inflation und damit ins Elend bedeuten.

Wenn nicht ein neuer Wirtschaftskurs gesteuert wird, muss der Lebensstandard des arbeitenden Volkes trotz grosszügiger Auslandshilfe und gesteigerter Produktion ständig sinken.

Die versammelten Bediensteten der Deutschen Bundesbahn fordern deshalb, dass das vom DGB der Bundesregierung überreichte Wirtschaftsprogramm zur Grundlage einer neuen Wirtschaftspolitik gemacht wird. Eine Neuregelung des Wirtschaftslebens ist aber nicht ohne das Mitbestimmungsrecht der Arbeitnehmer durchzuführen, die nur durch ihre beiseitlose Opferbereitschaft den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft nach 1945 ermöglicht haben.

Die Eisenbahner fordern mit Entschiedenheit eine Koordinierung des Verkehrswesens. Sie lehnen es ab, für die Defizite bei der Deutschen Bundesbahn und für die Staatszuschüsse auf dem übersetzten Verkehrssektor verantwortlich gemacht zu werden. Die Eisenbahner fordern daher mit Nachdruck die baldige Verabschiedung des Bundesbahngesetzes und des Betriebsverfassungsgesetzes durch den Deutschen Bundestag."

GROSSBRITANNIEN

T.S.S.A. erzielt Lohnerhöhungen

(ITF) Die bei der ITF angeschlossene "Transport Salaried Staffs' Association" (früher Railway Clerks' Association) berichtet, dass Funktionäre der T.S.S.A. nach dem am 23. Februar erfolgten Abschluss des Landesvertrages über die Löhne und Gehälter der britischen Eisenbahner unverzüglich neue Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung bezüglich der im Hauptvertrag nicht berücksichtigten Eisenbahnerkategorien begannen.

Die Vereinigung erklärt, dass die Mehrzahl dieser neuen Lohnbesprechungen nun erfolgreich abgeschlossen sind. Die wichtigsten von den Verhandlungen berührten Personalgruppen, nämlich leitendes und technisches Personal, Fotografen, Zeichner, Werkstättenaufseher und im Monatslohn beschäftigte Elektriker erhalten, wie die Mehrzahl der Eisenbahner dank des Landesvertrages rückwirkend auf den 1. Januar 1951 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 7½ %.

Überdies wurde in Verhandlungen mit der Londoner Verkehrsverwaltung, die am 9. März zum Abschluss kamen, eine Regelung in bezug auf Schalterpersonal und Büropersonal in Werkstätten und Schuppen erzielt, die die Löhne dieser Gruppen ebenfalls rückwirkend auf den 1. Januar 1951 um rund 7½ % erhöht. Ähnliche Regelungen wurden auch getroffen in bezug auf das Personal im Hauptbüro der Londoner Verkehrsverwaltung, die Techniker und das weibliche Fahrkartenpersonal.

Verhandlungen über die Löhne und Gehälter des Fahr-, Wartungs- und Aufsichtspersonals in den Strassenverkehrsbetrieben der Londoner Verkehrsverwaltung stehen bevor.

Der T.S.S.A. ist es auch gelungen, den Landesvertrag auf das im Monatslohn beschäftigte Hafenspersonal der Hafen- und Binnenwasserstrassenverwaltung auszudehnen, und sie fordert seine Anwendung auch auf das von der Hotelverwaltung beschäftigte Personal.

INDONESIEN

Einführung des 7-Studentages verweigert

(ITF) Nach einem Bericht aus Jakarta haben die indonesische Regierung und die Eisenbahnbehörden eine Forderung nach Einführung des 7-Studentages für die indonesischen Eisenbahner abgelehnt.

Die Ablehnung der vorgeschlagenen Massnahme wurde vom Vorstand der indonesischen Eisenbahnergewerkschaft, der für die ursprüngliche Forderung verantwortlich war, in scharfen Worten verurteilt. Ein Sprecher der Gewerkschaft führte aus, die Ablehnung des verkürzten Arbeitstages verstosse gegen die Bestimmungen des indonesischen Arbeitsgesetzes und komme in Tat und Wahrheit einer "Beibehaltung von kolonialen Vorschriften" gleich.

NIEDERLANDE

Erhöhung der Löhne um 5 %

(ITF) Auf Grund einer im Rahmen des Personalrates der niederländischen Staatsbahnen getroffenen Vereinbarung traten die holländischen Eisenbahner in den Genuss einer allgemeinen Lohnerhöhung von 5 %, die von der Regierung für alle Wirtschaftszweige zum Ausgleich der gestiegenen Lebenshaltungskosten angeordnet worden war.

SCHWEDEN

Lohnerhöhungen für Werkstättenpersonal

(ITF) Ein am 14. März abgeschlossener Kollektivvertrag für das Werkstättenpersonal der Schwedischen Staatsbahnen ist nun von den Mitgliedern der Gewerkschaft gutgeheissen worden. Die Regelung folgte auf die Ablehnung eines am 31. Januar erzielten ersten Vertrages durch die Mitglieder des Schwedischen Eisenbahnerverbandes (ein ITF-Mitglied).

Während im ersten Vertrag eine durchschnittliche Erhöhung der Grundlöhne um 16 % vorgesehen war, ist in der neuen Vereinbarung eine durchschnittliche Lohnerhöhung von 18 % für Akkordarbeiter, und eine solche von 18 bis 30 % für Zeitarbeiter festgelegt.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

FRANKREICH

Streik des Pariser Autobus- und U-Bahnpersonals beendet.

(ITF) Der Streik des Pariser Autobus- und U-Bahnpersonals ging nach einer Dauer von insgesamt 19 Tagen am 4. April zu Ende.

Die Arbeitsniederlegung begann am 16. März, als die Belegschaften der öffentlichen Verkehrsbetriebe im Pariser Gebiet beschlossen, eine unbegrenzte Streikaktion zur Unterstützung ihrer Forderung nach einer Erhöhung ihres Monatslohnes um 6.000 Francs (1.000 Francs sind £1) zu führen. Diese Aktion folgte auf einen eintägigen Warnstreik am 26. Februar.

Nach dem Beschluss der französischen Regierung, den Mindestlohn für das Gebiet von Paris um 11½ % zu erhöhen, wurden dem Autobus- und U-Bahnpersonal Lohnerhöhungen zwischen 2.000 Francs für die unteren Lohngruppen und 3.000 Francs für die höheren Gruppen angeboten.

Die drei beteiligten Gewerkschaften lehnten dieses Angebot ab, und der Streik setzte sich während einer weiteren Woche ohne Aussicht auf eine Lösung fort. Am 30. März beschloss die Gewerkschaften, das frühere Angebot der Regierung anzunehmen. Eine völlige Beilegung des Konfliktes schien in Sicht. Die Verhandlungen brachen jedoch erneut zusammen, als die Transportarbeiter die Forderung erhoben, dass den Streikteilnehmern Gelegenheit gegeben werden sollte, ihren Lohnverlust durch die Leistung von Ueberzeit aufzuholen. Die Regierung widersetzte sich, indem sie anführte, dass normalerweise in den öffentlichen Verkehrsbetrieben keine Ueberzeit geleistet wird. Sie war jedoch damit einverstanden, die Löhne für den Monat März unverkürzt auszuzahlen und die durch den Streik erlittenen Lohnverluste über vier Monate verteilt von den Löhnen abzuziehen.

Später machte die Regierung ein weiteres, als "endgültig" bezeichnetes Angebot, das den Zeitraum der Abzüge auf fünf Monate erhöhte. Am 4. April wurde daraufhin der Streik abgebrochen.

Die öffentlichen Verkehrsbetriebe funktionieren wiederum völlig normal.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U. S. A.

Fünfjähriger Arbeitsfrieden bei den New-Yorker Transport- firmen vereinbart.

(ITF) Am 2. April wurde mit der Unterzeichnung einer fünfjährigen Arbeitsfrieden-Vereinbarung durch örtliche Vertreter des der ITF angeschlossenen amerikanischen Kraftfahrerverbandes (International Brotherhood of Teamsters) und der rund

1.500 in der "Motor Carrier Association" von New York zusammengesetzten Strassentransportunternehmer ein seit langer Zeit angestrebtes Ziel erreicht.

Die Vereinbarung, die 11.000 New-Yorker Kraftfahrer betrifft, verbietet Streiks und Aussperrungen und sieht die obligatorische Regelung von Auseinandersetzungen über Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen auf schiedsgerichtlichem Wege vor. Sie enthält überdies Pläne für die Schaffung eines Organes zur Besprechung von Arbeitsfragen, der "New York City Trucking Authority". Diese soll sechs Gewerkschafts- und sechs Unternehmervertreter, sowie einen vom Arbeitssekretär der Vereinigten Staaten ernannten unabhängigen Vorsitzenden umfassen.

Der Fünfjahresvertrag, der unverzüglich in Kraft tritt, bestimmt, dass der unparteiische Vorsitzende alle Streitfragen entscheiden soll, die zwischen den beiden Parteien entstehen. Solche Entscheidungen sind endgültig und verpflichtend. Der Vorsitzende hat jedoch nicht die Befugnis, Auseinandersetzungen in bezug auf Löhne und Arbeitszeit, oder auch in bezug auf die Bestimmungen des Wohlfahrts- und Versicherungsplanes zu entscheiden.

Mit letzteren Problemen befasst sich ein "Lohn-Schiedsrichter", der von stellvertretenden Verteidigungssekretär ernannt wird. Er ist befugt, nach Untersuchung von Streitfällen Entscheidungen zu treffen, die beide Seiten der New-Yorker Transportbetriebe binden.

Der Lohn-Schiedsrichter ist zuständig für den 40 Millionen Dollar übersteigenden Lohnbetrag, sowie für einen nicht beitragspflichtigen sozialen Wohlfahrts- und Versicherungsplan, der eine Lebens- und Unfallversicherung im Werte von \$2.000, ein Wochengeld bei Unfällen und Krankheit in Höhe von \$35 vorsieht usw.

Obwohl die Vereinbarung nur für 11.000 der insgesamt 81.000 New-Yorker Lastwagenfahrer gilt, hält man allgemein dafür, dass sie als Vorbild für später abzuschliessende weitere Verträge dienen wird.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Dänemark plant Ratifizierung des Uebereinkommens über die Sicherheit auf See

(ITF) In einer Gesetzesvorlage, die dem dänischen Parlament vom Minister für Handel, Industrie und Schifffahrt vorgelegt wurde, wird die Ratifizierung des Ueberein-

kommens über die Sicherheit auf See (1948) beantragt.

Der Minister erklärte, Dänemark sollte die Ratifizierung des Uebereinkommens nicht verweigern. Schifffahrts-, sowie Schiffsbau- und Gewerkschaftskreise seien derselben Auffassung.

Das Uebereinkommen über die Sicherheit des Lebens auf See tritt in Kraft, wenn es von 15 Ländern ratifiziert ist, von denen 7 eine Handelsflotte von mehr als einer Million BRT besitzen.

DAENEMARK

Anpassung der Heuern von Steuerleuten und Bordfunkern an die Lebenshaltungskosten

(ITF) Der ITF sind nun Einzelheiten über zusätzliche Lohnvereinbarungen zugegangen, die nach einer allgemeinen Erhöhung der an die dänische Arbeiterschaft zur

Auszahlung gelangenden Teuerungszulage für die dänischen Steuerleute und Funkoffiziere der Handelsflotte erzielt worden sind.

Die von der dänischen Telegrafisten-Vereinigung unterzeichnete Vereinbarung ist wirksam ab 1. März 1951 und sieht eine neue monatliche Teuerungszulage von 210 Kr. (£1 = 19,34 Kr.) vor, die nach 20 Jahren Zugehörigkeit zur selben Reederei auf 216 Kr. und nach 25 Jahren auf 246 Kr. ansteigt. Zur täglichen Verpflegungszulage tritt ein Teuerungszuschlag von 219 Oere (1 Kr. = 100 Oere) hinzu. Der Lohnsatz für Ueberzeit wurde um 87 Oere pro halbe Stunde erhöht.

Die dänischen Steuerleute erhalten folgende neuen Monatslöhne (die Angaben entsprechen den nach 10 Dienstjahren geltenden Höchstsätzen):

- | | | |
|-------------------------|-------------------|-------------------------------------|
| 1. Steuermann | 826 bis 1.244 Kr. | (je nach der Grösse des Fahrzeuges) |
| 2. Steuermann | 720 bis 1.053 Kr. | do. |
| 3. Steuermann | 705 bis 785 Kr. | do. |

Die monatlichen Höchstsätze für 4. Steuerleute, die nach 5 Dienstjahren gezahlt werden, liegen zwischen 680 und 715 Kr., je nach der Grösse des Fahrzeuges.

Auch im Falle der Steuerleute wurde die Verpflegungszulage um 219 Oere im Tag erhöht, die Ueberzeitentschädigung um 87 Oere pro halbe Stunde.

SCHWEDEN

Die Offiziere der Handelsflotte gewinnen beträchtliche Lohnerhöhungen

(ITF) Der schwedische Verband der Navigationsoffiziere und der Verband der Schiffsmaschinisten (ein ITF-Mitglied) haben im Laufe des Monats März zwei neue Tarif-

verträge für die schwedischen Navigationsoffiziere resp. die Schiffsmaschinisten abgeschlossen.

Die beiden Verträge, die rückwirkend auf den 1. Februar in Kraft treten, sehen sowohl eine Erhöhung der Grundlöhne als auch den Einbau der früheren Teuerungszulage von 25,7 % in die Monatsheuern vor.

Im Falle der Navigationsoffiziere beträgt die Erhöhung der Grundheuer 16 % für 1. Offiziere und 15 % für alle anderen Deckoffiziere.

Aehnliche, in Kronen berechnete Erhöhungen sind für die Maschinisten von ihrer Gewerkschaft erzielt worden. Prozentual sind die Zuschläge allerdings etwas höher als bei ihren Kollegen von der Deckabteilung, weil ihre Grundheuern bisher etwas niedriger waren.

Der Tarifvertrag für die Maschinisten sieht auch eine Erhöhung der Dienstalterszulage vor, die an 1. Maschinisten nach 14 Jahren Zugehörigkeit zu derselben Reederei gezahlt wird. Anstatt 85 Kr. wie bisher beträgt sie nun 175 Kr. monatlich. Ueberdies hat ein 1. Maschinist nun Anspruch auf eine weitere Zulage von 45 Kronen monatlich nach 18 Jahren Zugehörigkeit zu derselben Reederei.

In beiden Verträgen sind zwei Schiffsklassen erstmals aufgeführt. Es handelt sich um Schiffe von 13.000 bis 17.999 dwt. und über 18.000 dwt. im Falle der Navigationsoffiziere wie auch der Maschinisten, und um solche von 7.500 bis 9.999 P.S. und über 10.000 P.S. im Falle der Maschinisten.

Die Tankerzulage ist für alle Offiziere auf 8 % der neuen Grundlöhne festgesetzt. Funkoffiziere erhalten eine allgemeine Lohnerhöhung von

18 % mit einem Zusatz von 35 Kr. im Monat für Dienst auf Schiffen der oben bezeichneten neuen Gruppen.

U. S. A.

Lundeberg fordert Abbruch der Zusammenarbeit mit der staatlichen Schifffahrtsverwaltung

(ITF) In einer am 28. März an die Mitgliedschaft seiner Gewerkschaft gerichteten Erklärung forderte Harry Lundeberg, der Vorsitzende der 60.000 Mitglieder zählenden Seafarers' International Union

(ein Mitgliedsverband der ITF) den Abbruch der Zusammenarbeit seiner Organisation mit der Schifffahrtsverwaltung der U.S.A. Gleichzeitig forderte er die anderen amerikanischen Seemannsgewerkschaften auf, dasselbe zu tun.

Lundeberg behauptete in seiner Erklärung, die staatliche Schifffahrtsbehörde habe eine von den amerikanischen Seemannsgewerkschaften ausgearbeitete und später vom Schifffahrts-Administrator gutgeheissene Vereinbarung über Arbeitspolitik völlig missachtet.

Letztere legte die Bedingungen fest, unter denen die Seemannsgewerkschaften der U.S.A. während eines nationalen Notzustandes zu handeln sich verpflichten, sowie allgemeine Richtlinien, die den amerikanischen Seeleuten in Kriegszeiten die Stellung von Zivilpersonen gewähren, wie auch die Befreiung von militärischen Aufgebots- und erhöhte Leistungen in Marinespitälern.

Vorher hatte der in San Francisco tagende fünfte Kongress der S.I.U. eine Entschliessung angenommen, welche die Leitung der Gewerkschaft beauftragte, dem Handelssekretär, dem Verwalter für Schifffahrt und "allen, die es angeht" zur Kenntnis zu bringen, dass die S.I.U. die Vereinbarung von Washington als null und nichtig betrachtet.

Z/sp/AFk - 13/4/51

PIRATENTUM IM OSTCHINESISCHEN MEER

Die Chinesen ergreifen friedliche japanische
Fischereifahrzeuge

(ITF) Die ITF hat von einem ihrer japanischen Mitgliedsverbände, der japanischen Seemannsgewerkschaft, einen beunruhigenden Bericht über Angriffe von chinesischen Kaperfahrzeugen auf japanische Fischerboote im Ostchinesischen Meer erhalten. In einer Reihe von Zwischenfällen, die gegen Ende des letzten Jahres begannen, wurden japanische Fischer von chinesischen Kontrollbooten beschossen, Fischereifahrzeuge wurden ergriffen und nach chinesischen Häfen abgeschleppt und ihre Mannschaften entführt.

Die erste Ergreifung dieser Art fand am 7. Dezember v. Js. statt, als das japanische Fischereifahrzeug Nr. 10 UNZEN MARU - das sich in Übereinstimmung mit den von den Besatzungsbehörden in Japan festgelegten Fischereivorschriften betätigte - von chinesischen kommunistischen Kontrollbooten eingekreist, beschossen und später nach dem chinesischen Hafen Schanghai abgeschleppt wurde, während sich seine zwölfköpfige Besatzung immer noch an Bord befand.

Später im selben Monat wurden zwei weitere, ähnliche Vorfälle berichtet. Diese betrafen vier japanische Fischereifahrzeuge - Nr. 3 und 5 TAIJU MARU und Nr. 3 und 5 NIPPO MARU -, die sich, gestützt auf die Häfen von Fukoka und Nagasaki, ebenfalls im Ostchinesischen Meer betätigten.

Die ersten zwei dieser Fischereifahrzeuge, mit insgesamt 22 Fischern an Bord, wurden von chinesischen Kontrollbooten am 28. Dezember gekapert, während die beiden NIPPO MARU-Schiffe - mit Besatzungen von insgesamt 21 Mann - am darauffolgenden Tag in ähnlicher Weise angegriffen und gekapert wurden.

Alle vier Schiffe wurden nach Schanghai geschleppt, wo ihre Besatzungen zusammen mit Fischern der Nr. 10 UNZEN MARU in einem Gehege untergebracht wurden. Obschon die Schiffe von den chinesischen Frisemannschaften geplündert worden waren, wurden die Fischer während der ganzen Dauer ihrer Gefangenschaft ziemlich gut behandelt, und sie durften ihre persönlichen Effekten behalten.

Die Internierten wurden bis zum 21. Januar in Schanghai festgehalten. Alsdann stellte ihnen die kommunistische, unter Regierungsaufsicht stehende Seeprodukt-Vereinigung von Schanghai ein kleines Fischerboot zur Verfügung und gestattete ihnen, nach Japan zurückzukehren. Alle 55 Fischer trafen am 24. Januar wohlbehalten im Hafen von Fukoka ein. Die gekaperten Fischereifahrzeuge sind jedoch noch immer in den Händen der Kommunisten.

Nach ihrer Rückkehr berichteten die japanischen Fischer, dass sie nach ihrer Einlieferung ins Internierungslager von Schanghai von chinesischen kommunistischen Presseleuten fotografiert wurden, und dass alsdann der Präsident der Seeprodukt-Vereinigung von Schanghai zu ihnen sprach. Im Verlaufe seiner Ansprache gab ihnen der kommunistische Funktionär den Grund ihrer Festnahme bekannt. Er erklärte:

"Wir sind entschlossen, jedes im Ostchinesischen Meer schwimmende Schiff zu ergreifen, ohne Rücksicht darauf, ob es mit Fischfang beschäftigt ist oder sich auf Patrouille befindet, selbst innerhalb der MacArthur-Linie - deren Bestehen wir nicht anerkennen. Solchermassen ergriffene Schiffe werden nicht zurückgegeben, denn es steht fest, dass sie

japanischen Kapitalisten gehören. Aber ich versichere Euch, dass Ihr Arbeiter bei erster Gelegenheit nach Hause gesandt werdet, zusammen mit Eurer ganzen persönlichen Habe."

Nach der Festnahme der fünf bereits erwähnten Schiffe fand eine weitere Reihe von ähnlichen Vorfällen im Laufe des Monats Februar statt. Diesmal beteiligten sich jedoch nicht nur kommunistische Kontrollboote an den Angriffen auf friedliche japanische Fischerboote, sondern auch, gestützt auf die Insel Formosa, Kanonenboote der nationalistischen Regierung von Tschiang Kai-schek.

Am 13. Februar wurde die Nr. 68 AKASHI MARU (76 to) von der chinesischen kommunistischen Kriegsflotte ergriffen. Nach diesem neuen Piratenstück wurden noch vier weitere Schiffe - Nr. 28, 29, 56 und 57 TAIGYO MARU - von den kommunistischen Streitkräften beschlagnahmt.

Daraufhin, am 17. Februar, wurde die Nr. 18 UNZEN MARU (98 to) von Einheiten der chinesischen nationalistischen Flotte ergriffen und am folgenden Tage griff dasselbe Fischereifahrzeug, nun aber von chinesischen nationalistischen Truppen bemannt, die WAMI MARU und die Nr. 75 HOKOKU MARU (von 99 bzw. 93 to) an und nahm sie nach ihrer durch Waffengewalt erfolgten Uebernahme ins Schlepptau nach einer unbekanntenen Bestimmung.

Drei Tage später, am 21. Februar, wurde ein weiteres japanisches Fischereifahrzeug, die Nr. 3 UNZEN MARU, angegriffen und von nationalistischen Kontrollbooten beschlagnahmt. Während des Angriffs wurde ein Mitglied der Mannschaft der Nr. 3 UNZEN MARU erschossen, ein anderes Mitglied schwer verletzt.

Alle bisher erhältlichen Informationen bezüglich der verbrecherischen Angriffe auf die neun vorstehend erwähnten Schiffe wurden durch Notsignale übermittelt, die von deren Funkern an Bord ausgesandt wurden. Seit dem Empfang dieser Meldungen wurde weiter nichts bekannt über den Verbleib der Schiffe und Mannschaften. Es steht nicht einmal fest, ob letztere noch am Leben sind.

Da die japanischen Fischer nicht in der Lage sind, Gegenmassnahmen gegen diese lange Reihenfolge von illegalen und nicht zu rechtfertigenden Angriffen seitens beider chinesischer Regierungen ergreifen zu können, haben sie, durch ihre Vertreter, die Besatzungsbehörden aufgefordert, Schritte zum Schutz ihrer Leben und ihres Eigentums zu treffen.

Ueberdies hat der Vorsitzende des ständigen Fischer-Ausschusses der japanischen Seemannsgewerkschaft sich an die ITF gewandt mit dem dringenden Ersuchen, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um den japanischen Fischern in ihrer gegenwärtigen Lage beizustehen und ihnen zu helfen.

Die ITF ihrerseits hat sich verpflichtet, alle erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um eine Wiederholung solcher Akte des Piratentums und der Gesetzlosigkeit, wie sie im Ostchinesischen Meer stattgefunden haben, zu verhindern. Einer ihrer ersten Schritte bestand darin, diese abstossenden Tatsachen bezüglich der Gangstertätigkeit beider chinesischer Regierungen der öffentlichen und offiziellen Meinung der ganzen zivilisierten Welt zur Kenntnis zu bringen.