



## 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. 14

9. Juli 1951

I. T. F.

Tagung des Boykottausschusses  
der I.T.F.

(ITF) Am Freitag, den 29. Juni 1951, fand am Sitz der I.T.F. in London eine Tagung der Seeleutegruppe im Boykottausschuss der I.T.F. statt, um einmal mehr die Lage bezüglich der Aktion der I.T.F. gegen internationalen Normen nicht entsprechende Schiffe zu prüfen.

An der Tagung nahmen auch Vertreter der schwedischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter, der estländischen Seemannsgewerkschaft und der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation teil, die sich im Zusammenhang mit der behandelten Frage in letzter Zeit besonders aktiv betätigt haben.

Nach Anhören von Berichten über die entschiedenen Massnahmen, die kürzlich in Schweden gegen eine Reihe von Schiffen ergriffen wurden und in mehreren Fällen zu wesentlichen Verbesserungen für die betreffenden Besatzungen führten, bestätigte die Tagung erneut die Haltung, die die I.T.F. in dieser Frage eingenommen hat, seit diese im Juli 1948 auf dem Osloer Kongress zum ersten Male aufgeworfen wurde. Sie erklärte einmal mehr, dass die Heuern und Arbeitsbedingungen aller Seeleute auf eine gerechte Grundlage gestellt werden müssen ohne Rücksicht auf die Flagge, unter der sie fahren, handle es sich nun um diejenige von Panama, Honduras, Kostarika, Liberia oder irgend einem andern Land, und dass zu diesem Zweck alle Schiffe in den Bereich angemessener Kollektivverträge und Sozialgesetze gebracht werden müssen.

Die Tagung nahm mit besonderer Befriedigung zur Kenntnis, dass eine Reihe von Reedern, die Schiffe unter den erwähnten Flaggen besitzen, bereits befriedigende Vereinbarungen mit Seeleutegewerkschaften der I.T.F. abgeschlossen haben.

Die Tagung erklärte ausdrücklich, dass die bei der I.T.F. abgeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften weiterhin jede mögliche Massnahme gegen Schiffe ergreifen werden, auf denen Heuern und Arbeitsbedingungen unter den in früheren Beschlüssen der I.T.F. festgelegten Normen liegen. Die allgemeinen Arbeitsbedingungen müssen mindestens den in den Tarifverträgen der britischen Seeleute festgelegten Bedingungen entsprechen, während die Heuern mindestens so hoch sein müssen wie die normalen britischen Heuern, zuzüglich einer Auslandszulage von 20 % bei ausreichenden Sozialversicherungsbestimmungen oder 66 % in anderen Fällen.

Zum Schlusse einigte sich die Tagung auf weitere Massnahmen entsprechend dem Beschluss der Sektionskonferenz der Seeleute vom vergangenen Januar, in dem es heisst, dass, sollten irgend welche Reeder oben erwähnte Flaggen zur Unterbietung oder Untergrabung der Arbeits- und sozialen Normen der echten Seefahrtsländer benutzen, die bei der I.T.F. angeschlossenen Seemannsgewerkschaften des betr. Landes berechtigt sind, die ihnen zur Behebung der Lage passend erscheinenden Massnahmen zu treffen, und auf die Unterstützung der I.T.F. in jeder nach geeigneten Besprechungen unternommenen Aktion zählen können.

### EISENBAHNER

#### INDIEN

#### Eisenbahner mit der Erhöhung der Teuerungszulage nicht zufrieden

(ITF) Am 12. Juni gab die indische Regierung bekannt, dass alle Angestellten der Zentralregierung, die Löhne von 250 Rupien oder weniger im Monat beziehen, (1 Rupie = 1s.6d.), rückwirkend ab 1. Juni 1951 eine Erhöhung ihrer Teuerungszulage um 5 Rupien monatlich erhalten.

Sprecher des indischen Eisenbahnverbandes (ein I.T.F.-Mitglied) wiesen darauf hin, dass die neue Erhöhung ihren Forderungen bei weitem nicht entspricht, die sich auf Empfehlungen der Zentralen Lohnkommission stützen, wonach die Teuerungszulage mit dem Index der Lebenshaltungskosten verknüpft werden sollte, der seit Bekanntgabe der Empfehlungen der Kommission um 100 Punkte gestiegen ist. Die Kommission hatte erklärt, dass bei jedem Anstieg des Index um 25 Punkte eine Erhöhung von 5 Rupien gewährt werden sollte. Dies bedeute, dass die Eisenbahner tatsächlich Anspruch auf eine Erhöhung von 20 Rupien haben.

Der indische Eisenbahnverband wird daher die Streikabstimmung, die sich um die Frage der Annahme der Empfehlungen der Zentralen Lohnkommission durch die Regierung dreht, weiterführen. Ein Funktionär des Verbandes hat erklärt, dass 95 % der Eisenbahner, die bisher ihre Stimme abgegeben haben, die Durchführung des Streiks befürworten, sollte die Regierung sich weigern, nachzugeben.

#### U S A

#### Gewerkschaft des Zugspersonals unterzeichnet Vereinbarung

(ITF) Der I.T.F. sind nun genauere Angaben zugegangen über die Regelung, welche die amerikanische Gewerkschaft des Zugspersonals am 25. Mai in ihrem zwei Jahre alten Lohnstreit mit den Eisenbahnen (siehe Pressebericht Nr. 12 vom 11. Juni ds.Js.) erzielt hat.

Die Hauptpunkte der neuen Vereinbarung sind:

Rangierarbeiter erhalten eine Erhöhung von 33 Cent die Stunde (\$2,64 im Tag);

Zugspersonal eine solche von 18½ Cent die Stunde (\$1,48 im Tag).

Darin sind die Stundenlohnerhöhungen von 12½ Cent für Rangierarbeiter und 5 Cent für Zugspersonal, die auf Anordnung der Armee im vergangenen Februar rückwirkend ab 1. Oktober 1950 gewährt wurden, inbegriffen.

Die Lohnerhöhungen treten rückwirkend in Kraft und sind wie folgt zahlbar:

Rangierarbeiter erhalten	23 Cent die Stunde ab	1.10.1950
	2 " " " "	1. 1.1951
	2 " " " "	1. 3.1951
und weitere	6 " " " auf Grund einer	Lebenshaltungskostenindex-Klausel ab
		1. 4.1951
Zugspersonal erhält	5 Cent die Stunde ab	1.10.1950
	5 " " " "	1. 1.1951
	2½ " " " "	1. 3.1951
und weitere	6 " " " auf Grund einer	Lebenshaltungskostenindex-Klausel .

Rangiermeister erhalten Erhöhungen ähnlich denjenigen, die den Rangierarbeitern gewährt werden,

Die monatliche Arbeitszeit des Bedienungspersonals in Speisewagen wird von 225 auf 205 Stunden ohne Lohnkürzung herabgesetzt. Dazu wird eine Erhöhung des Monatslohnes von \$34,42 gewährt,

Grundsätzlich wird für Rangierpersonal die 48-Stundenwoche eingeführt, jedoch haben die beiden Parteien vereinbart, ihre Inkraftsetzung wegen der gegenwärtigen ausserordentlichen Verhältnisse und des Mangels an Arbeitskräften bis 1. Januar 1952 zu verschieben. In der Zwischenzeit hat das Personal bei den einzelnen Eisenbahnen oder Eisenbahngesellschaften die Wahl zwischen der gegenwärtigen 7-Tageweche und dem Uebergang zur 6-Tageweche. Bei Inkrafttreten der 40-Stundenwoche erhalten die Rangierarbeiter eine Stundenlohnerhöhung von 4 %.

Die Löhne werden mit dem offiziellen Index der Lebenshaltungskosten verknüpft. Sie werden für jeden Punkt, um den sich der Index verändert, um 1 Cent die Stunde erhöht oder herabgesetzt. Die Lohnanpassungen werden vierteljährlich vorgenommen, erstmals am 1.4.1951.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

##### BELGIEN

##### Neue Lohnvereinbarung für die Strassenbahner

(ITF) Als Ergebnis von Besprechungen zwischen Arbeitgeber- und Gewerkschaftsvertretern, die am 14. Juni unter Leitung des Verkehrsministeriums stattfanden, ist eine neue Vereinbarung über die Löhne der belgischen Strassenbahner unterzeichnet worden.

Die neue Vereinbarung sieht vor:

1.) Eine Erhöhung der gegenwärtigen Lohnsätze von:

a) 3,5 % rückwirkend ab 1. Mai 1951, sofort zahlbar;

b) 1,5 % rückwirkend ab 1. Mai 1951, zahlbar vom Zeitpunkt der Anwendung eines Uebereinkommens an, das die Löhne mit dem Index der Lebenshaltungskosten verknüpft. Letzteres Uebereinkommen wird vor dem 13. Juli dieses Jahres in Kraft gesetzt;

2.) Die neuen Lohnsätze bleiben in Kraft, solange der Index zwischen 410 und 430 Punkten bleibt.

## SUEDAFRIKA

### Uebermässige Ausdehnung des Arbeitstages

(ITF) Der Südafrikanische Rat der Transportarbeiter und die ihm angeschlossenen Gewerkschaften versuchen, den Gesamtumfang der Arbeitsschichten auf höchstens 10 Stunden zu beschränken.

Wechselschichten wurden in Johannesburg im Jahre 1924 eingeführt, um die Stosszeiten am frühen Morgen und am späten Nachmittag bewältigen zu können.

Damals erklärte sich die Gewerkschaft der Johannesburger städtischen Verkehrsarbeiter damit einverstanden, dass ein kleiner Teil der Schichten einen Gesamtumfang von bis 12 Stunden bei einer einzigen längeren Unterbrechung haben konnte, sofern die betr. Arbeiter jeden Sonntag als effektiven Ruhetag erhalten. Seit 1940 beziehen Arbeiter, die Schichten von 10½ bis 12 Stunden leisten, eine Zulage von einem Schilling pro Schicht.

Im ganzen Land ist das Wechselschichtsystem seither weit über seine ursprünglichen Grenzen hinaus ausgedehnt worden. Gegenwärtig wird von zahlreichen Arbeitnehmern die Leistung eines Arbeitstages erwartet, der über 12 oder sogar 14 Stunden verteilt ist. In manchen Unternehmen erhalten die solchermassen beschäftigten Arbeiter keine besondere Zulage oder Entschädigung, Ueberdies weisen einige Schichten zwei oder sogar drei Unterbrechungen auf und es gibt auch einige Nachtschichten von sehr langer Gesamtdauer.

Der Südafrikanische Rat der Transportarbeiter betont, dass die Transportarbeitergewerkschaften nur unter gewissen Bedingungen einer begrenzten Zahl von Wechselschichten zugestimmt haben, damit Stosszeiten am Morgen und am Abend bewältigt werden können. Er weist darauf hin, dass die Arbeitgeber Wechselschichten ohne jede Rücksicht auf das Privatleben der Arbeiter ansetzen.

Aus diesen Gründen erachtet der Rat der Transportarbeiter, dass ein Bedürfnis für die Regelung der Arbeitszeit durch ein Gesetz besteht, das den Missbrauch übermässiger ausgedehnter Schichten verhindert.

## HAFENARBEITER

### AUSTRALIEN

#### Lohnforderungen durch Schiedsgericht abgelehnt

(ITF) Am 18. Juni lehnte ein australisches Bundesschiedsgericht, das in Sydney getagt hatte, eine Forderung der Hafendarbeitergewerk-

schaft nach Erhöhung des Grundlohnes der australischen Hafendarbeiter ab.

Unsere Leser werden sich erinnern, dass die australischen Hafendarbeiter nach der letzten Lohnanpassung die Leistung von Ueberzeit verweigerten, um ihre Unzufriedenheit über die ihnen zugesprochene Erhöhung von 12s.6d. (8s.6d. in britischer Währung) auszudrücken. Sie hatten eine Erhöhung von £1 (16s. in britischer Währung) gefordert. Die Hafendarbeitergewerkschaft beschloss, den Bann auf Ueberzeit aufzuheben und ihre Forderung dem Schiedsgericht zu unterbreiten, nachdem der Generalgouverneur das Bestehen eines Ausnahmezustandes erklärt hatte.

Ein späterer Bericht aus Sydney erklärt, dass die dortigen Hafenbehörden 191 Arbeiter, die aus Protest gegen den Entscheid des Schiedsgerichtes die von ihnen bearbeiteten Schiffe verliessen, zeitweilig entlassen haben.

## BURMA

### Regierungsplan zur Regelung der Hafendarbeit

(ITF) Im Februar dieses Jahres gab die Regierung von Burma Pläne bekannt, die eine grössere Regelmässigkeit der Beschäftigung für

Hafenarbeiter, die Bereitstellung ausreichender Arbeitskräfte für die Durchführung der Hafendarbeit, angemessene Entlohnung, Gesundheitsvorkehrungen und verwandte Arbeitsfragen betreffen.

Die Erfahrung der Zwischen- und Nachkriegsjahre mit ihrer ständigen Unterbeschäftigung der Hafenarbeiter zeigte, dass ein Bedürfnis nach Einführung eines Garantielohnsystems besteht.

Der neue Hafendarbeits- (Beschäftigungsregelungs-) Plan, der letzten Endes in allen Häfen von Burma zur Durchführung gelangen soll, ist anfänglich auf den Haupthafen Rangoon beschränkt. Die Zahl der regelmässigen "eingetragenen" Hafenarbeiter ist auf 1,000 Mann beschränkt. Ihr Lohn wird für 14 Tage pro Monat zu den Lohnsätzen ihrer Berufsgruppe garantiert.

Die Arbeitszeit beträgt 8 Stunden pro Tag und 48 pro Woche, zuzüglich maximal 2½ Stunden Ueberzeit pro Tag. Ueberdies werden Mindestlohnsätze und Teuerungszulagen eingeführt. Die Methoden der Anwendung des neuen Planes werden von einem dreigliedrigen Ausschuss für Hafendarbeit festgelegt, dessen Unterausschuss für Verwaltung aus einem von der Regierung ernannten Vorsitzenden, drei Vertretern der eingetragenen Arbeitgeber und drei Vertretern der eingetragenen Hafenarbeiter besteht.

## INDIEN

### Vermeidung eines drohenden Streiks in Bombay

(ITF) Die in der Hafenarbeitergewerkschaft von Bombay organisierten Hafenarbeiter haben die erste Runde in ihrem Kampf um die

Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen gewonnen. Ein Sprecher des indischen Arbeitsministeriums gab am 15. Juni bekannt, dass die Zentralregierung beschlossen hätte, ihren Streit mit den Hafenarbeitern auf Grund des Gesetzes über Arbeitskonflikte (1947) einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Damit hat die Regierung dem Ersuchen der Gewerkschaft stattgegeben, dass deren Forderungen nach einer Garantielohnordnung, erhöhten Löhnen für das Ausladen von Getreide, und Besprechungen über die Zahlung von Zulagen vor dem 21. Juni dem Arbeitsgericht unterbreitet werden sollen.

Der Beschluss der Regierung folgte auf eine von der Gewerkschaft einberufene Versammlung, auf der mehr als 5.000 Hafenarbeiter für eine 14-tägige Streikwarnung ab 24. Juni stimmten, sofern ihrem Verlangen nach schiedsgerichtlicher Regelung ihrer Forderungen nicht entsprochen würde.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Internationaler Gesundheitsdienst für Seeleute angeregt

(ITF) Die norwegische Delegation soll auf der 4. Tagung der Welt-Gesundheitsorganisation in Genf Vorschläge für die Schaffung eines internationalen Gesundheitsdienstes

für Seeleute unterbreitet haben.

Der Leiter der Delegation, der norwegische Direktor für öffentliche Gesundheit, soll später gesagt haben, dass "jeder Grund zur Annahme besteht, dass Geldmittel für Vorbereitungsarbeiten zur Prüfung der Vorschläge zur Verfügung gestellt werden".

Der Plan stützt sich, wie es heisst, auf die Errichtung einer weltumspannenden Kette von Gesundheitszentren für Seeleute, denen Ärzte, Zahnärzte und Krankenschwestern zugeteilt sein würden. Die Zentren würden von der Welt-Gesundheitsorganisation und der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsam verwaltet.

SUEDAFRIKA

Eingeborene Seeleute protestieren

(ITF) Die südafrikanische Vereinigung der eingeborenen Seeleute hat im Namen der farbigen Seeleute gegen die Aufnahme einer Klausel

in das neue südafrikanische Handelsschiffahrts-Gesetz protestiert, die Nichteuropäer vom Dienst auf nach dem Ausland fahrenden Schiffen der in Südafrika eingetragenen Reedereien ausschliessen würde.

U S A

Beilegung eines Streiks

(ITF) Ein 11 Tage alter Streik, der von 3 CIO-Semmagewerkschaften zur Unterstützung von Forderungen

nach höheren Heuern und besseren Arbeitsbedingungen ausgelöst worden war, ging am 27. Juni zu Ende, nachdem die letzte der Gewerkschaften - die Maschinistengewerkschaft (M.E.B.A.) - eine Vereinbarung mit den Reedern der Ostküste der U S A erzielt hatte.

Früher, am 22. Juni, hatten die Seeleutegewerkschaft (N.M.U.) und die Funkergewerkschaft (A.R.A.) ähnlichen Vereinbarungen zugestimmt.

Der neue von der N.M.U. unterzeichnete Vertrag, der eine Laufzeit von zwei Jahren hat, sieht eine Lohnerhöhung von 8 % und die sofortige Einführung der 44-Stundenwoche vor, die im kommenden Dezember durch die 40-Stundenwoche ersetzt werden soll. Ueberdies haben von nun an alle Seeleute, die mindestens ein Jahr ununterbrochen im Dienste derselben Reederei gestanden haben, Anrecht auf einen dreiwöchigen Jahresurlaub; diejenigen, die diese Bedingung nicht erfüllen, erhalten zwei Wochen. Eine Erhöhung des Verpflegungs- und Unterhaltsgeldes von sechs auf 8 Dollar wurde ebenfalls vereinbart.

Die Heuern der in der A.R.A. organisierten Schiffsfunker werden von 39 Dollar auf 45 Dollar erhöht, wozu überdies eine Erhöhung ihrer neuen Grundheuern um 8 % kommt. Insgesamt beträgt die Erhöhung rund 18%.

Einzelheiten über die von der Maschinistengewerkschaft erzielte Vereinbarung sind hier noch nicht eingetroffen, jedoch heisst es in vorläufigen Berichten, dass auch die Maschinisten eine Lohnerhöhung ähnlich derjenigen der N.M.U. erhalten haben.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

U S A

Streik bei der "PAN AMERICAN"  
erfolgreich abgeschlossen

(ITF) Der Streik von 1.000  
Stewards, Stewardessen und  
Mechanikern auf den Grossflughäfen  
La Guardia und Idlewild, der von

der CIO - Transportarbeitergewerkschaft zur Unterstützung von  
89 entlassenen Bodenmechanikern ausgelöst wurde, ging am Abend  
des 17. Juni zu Ende, nachdem sieben Flüge gestrichen werden  
mussten.

Die Gewerkschaft ordnete die Wiederaufnahme der Arbeit an, nachdem  
"Pan American" versprochen hatte, die entlassenen Arbeiter wieder  
einzustellen und sie in Reparaturwerkstätten in Miami und Browns-  
ville (Texas) zu beschäftigen. Ueberdies erklärte sich die Gesell-  
schaft bereit, die mit der Aufnahme der neuen Stellen verbundenen  
Reisekosten zu übernehmen.

Die Transportarbeitergewerkschaft weist darauf hin, dass Mechaniker,  
welche die ihnen angebotene Beschäftigung nicht anzunehmen wünschen,  
Anspruch auf eine Entschädigung wegen einseitiger Auflösung  
des Arbeitsvertrages haben, die sich in einigen Fällen auf mehr als  
1.000 Dollar beläuft. Es steht ihnen auch frei, von einer Klausel  
des Gewerkschaftsvertrages Gebrauch zu machen, welche die Gesell-  
schaft verpflichtet, bis Juli 1952 einen allfälligen Lohnunterschied  
auszugleichen, der bei der Annahme einer schlechter bezahlten  
Stelle durch den entlassenen Arbeiter entsteht. Die Gesellschaft  
hat auch das Versprechen abgegeben, dass in Neuyork keine weiteren  
Mechaniker entlassen würden.

Die Piloten der "UNITED  
AIR LINES" streiken um die  
Einführung einer neuen  
Lohngrundlage

(ITF) 900 bei den United Air Lines  
beschäftigte Piloten und Ko-Piloten,  
die am frühen Morgen des 19. Juni  
in den Streik traten, sollen ihre  
Arbeit am 29. Juni wieder aufge-  
nommen haben, um das Ergebnis weiterer

Verhandlungen über ihre Forderungen abzuwarten.

Die Piloten, die ausnahmslos der Air Line Pilots' Association  
(ALPA - ITF-Mitglied) angehören, sind in einen Streit mit dem Unter-  
nehmen bezüglich Flugzeit und Löhne verwickelt.

Sie machen geltend, dass angesichts der erhöhten Geschwindigkeit und  
Kompliziertheit der verwendeten Flugzeuge die gegenwärtige maximale  
Flugzeit von 85 Stunden im Monat überholt ist. Ueberdies erklären  
sie, dass sie bedeutend grössere Strecken zurückzulegen haben als  
früher, und dass ihr Lohn daher auf Grund der geflogenen Meilen be-  
rechnet werden sollte, wie dies bereits bei Pan American Airways,  
die ebenfalls mit der ALPA in einem Vertragsverhältnis stehen, der  
Fall ist.

Verhandlungen über die Forderungen der Piloten hatten am  
1. Juni unter der Leitung des U S A - Landesschlichtungsamtes be-  
gonnen.

Der nun zu Ende gegangene Streik verhinderte sämtliche Flugzeuge der  
United Air Lines am Abflug. Etwa 600 Flüge mussten täglich ge-  
strichen werden.

Erhöhter Lohn für Ko-Piloten

(ITF) Ein aus drei Mitgliedern bestehender Dringlichkeitsausschuss, der vom Präsidenten

der U S A mit der Untersuchung eines Lohnstreites zwischen American Air Lines und der Air Line Pilots' Association (ITF-Mitglied) beauftragt worden war, hat kürzlich seine Untersuchungsergebnisse veröffentlicht.

Der Ausschuss empfiehlt, dass die Ko-Piloten Lohnerhöhungen von durchschnittlich 1.800 Dollar im Jahr erhalten sollen. Diese Empfehlung wird damit begründet, dass es sich um geschulte Piloten handelt, die jederzeit die Aufgaben des Flugzeugführers übernehmen können.

Unter weiteren Empfehlungen des Ausschusses sind ein längerer Urlaub für Kapitäne und auch andere, um allen Piloten mehr Freizeit zu gewähren, ein garantierter Mindestlohn, verbesserte Kranken- und Urlaubsbestimmungen und erhöhte Essenszulagen.

Eine Forderung der ALPA nach Herabsetzung der gegenwärtigen maximalen Flugzeit von 85 Stunden pro Monat wurde vom Ausschuss abgelehnt.

- - - -

B e r i c h t i g u n g

In unserm Bericht über den kürzlichen Kongress der holländischen Eisen- und Strassenbahner wurde die Wahl des Kollegen W.A. Kieboom zum Nachfolger des Kollegen H.J. Kanne als Generalsekretär der Gewerkschaft versehentlich weggelassen. Wir bitten den Kollegen Kieboom um Verzeihung.

sp/AFk - 5/7/51

Die schändliche Geschichte der S/S "Oiltransporter"  
-----

Eine lange Geschichte menschlichen Elends und der Herabwürdigung kam kürzlich nach dem raschen Eingreifen der I.T.F. im Namen der Besatzung des in Panama registrierten amerikanischen Schiffes S/S "Oiltransporter" zu einem glücklichen Ende.

Die Geschichte der "Oiltransporter" begann vor mehr als zwei Jahren, im April 1949. Am 25. dieses Monats verliess sie Baltimore mit einer Besatzung von 25 Personen an Bord, unter denen sich Männer wie auch Frauen befanden. Ihre Bestimmung war der Hafen von Montevideo in Uruguay.

Gleich von Anfang der Reise an wurden die unglücklichen Seeleute auf der "Oiltransporter" gezwungen, unter den schlimmsten Bedingungen zu leben. Die Heuern - sofern sie überhaupt gezahlt wurden - lagen weit unter den üblichen Normen, die ihnen verabreichte Nahrung war von zweifelhafter Güte und reichte auch mengenmässig nicht aus. Ihre Quartiere waren schmutzig und sauberes Bettzeug war nur eines der vielen Dinge, deren sie sich nur in Träumen erfreuten.

Zwei Monate nach der Abreise aus Baltimore waren die Verhältnisse an Bord so unerträglich geworden, dass die Offiziere beschlossen, einen formellen Protest beim Kapitän einzureichen, der, nebenbei erwähnt, ein Freund des Reeders der "Oiltransporter" war. Dieser Protest hatte auch nicht das geringste Ergebnis. Dasselbe geschah, als die Besatzungsmitglieder ihre Post verlangten, die am 20. September zum ersten Male verteilt wurde. Als sie schliesslich ihre Briefe bekamen, stellten sie mit Bestürzung fest, dass die Ueberweisungen an ihre Familien in Neuyork unterblieben waren. Für mindestens ein Besatzungsmitglied - ein Flüchtling von hinter dem Eisernen Vorhang - war diese Nachricht wirklich tragisch, denn seine Familie war völlig abhängig von dem Geld, das er für sie beiseitegelegt hatte.

Fünf Tage später, als das Schiff in Rio de Janeiro lag, schrieben die drei Maschinisten im Namen der gesamten Besatzung dem dortigen Konsul Panamas einen Brief. In diesem wiederholten sie ihre Beschwerden über die Nahrung, Quartiere und nichtbezahlten Heuern. Es trifft zu, dass dieser Herr schliesslich Zeit fand, um eine Inspektion der "Oiltransporter" vorzunehmen, aber das Gesamtergebnis war doch, dass an Bord alles beim alten blieb. Ein Brief, der gleichzeitig an den Reeder gesandt worden war, bewirkte ein Versprechen - das er, wie sich später erwies, nie auszuführen gedachte -, dass Gelder für die Mannschaft in Montevideo bereitstehen und dass in der Zwischenzeit Ueberweisungen vorgenommen würden.

Als am 13. November die "Oiltransporter" schliesslich in den Hafen von Montevideo einlief und die Besatzung entdeckte, dass die Versprechen des Reeders so leer waren wie ihre eigenen Taschen, weigerten sie sich, die wertvolle Schiffsladung von Alkohol auszuladen, bis irgend etwas zur Verbesserung ihrer Lage getan würde. Letzten Endes musste der Empfänger der Ware Geldmittel aus seiner eigenen Tasche bereitstellen.

Die "Oiltransporter" blieb in Montevideo vom November 1949 bis zum Frühjahr 1951 und wurde alsdann nach Halifax geschleppt, nachdem ein kanadischer Reeder sich angeboten hatte, sie zu kaufen. Die Besatzung blieb bei ihr bis fast zuletzt. Tage wurden zu Wochen und Wochen zu Monaten, während ein unerfülltes Versprechen nach dem andern gemacht wurde, dass sie entlohnt und heimgeschafft würden. Es waren qualvolle Monate.

Im Februar 1950 hatte sich die Mannschaft an einen Rechtsanwalt gewandt, damit er versuchen sollte, zu erreichen, dass das Schiff mit einem Embargo belegt und versteigert würde. Aus dem Erlös hätten alsdann ihre Forderungen bestritten werden sollen, aber auch aus diesem Unternehmen wurde nichts. Briefe an Leute, die, wie sie glaubten, ihnen helfen würden, waren ebenfalls fruchtlos. Am 25. Oktober desselben Jahres wandten sie sich an den Internationalen Gerichtshof im Haag. Ihr Schreiben führt aus: "... das Schiff ist immer noch nicht verkauft; wir möchten gern wissen, ob Sie uns helfen oder Rat erteilen können. Wir sind nun schon seit fast einem Jahr in diesem Hafen und die Reeder des Schiffes haben noch nicht einen Cent an irgend ein Mitglied der Besatzung bezahlt; auch haben sie noch kein Geld an diejenigen gesandt, die sich mit den Auslagen für das Schiff befassen sollten. ...Niemand will es kaufen. Was nun geschehen soll, wissen wir nicht. Die Heilsarmee hat sich der Besatzung während der letzten sechs Monate angenommen, da sie aber keine weiteren Gelder hat, bis sie bezahlt wird, kann sie ganz einfach nicht mehr so viele Leute ernähren.

Die panamaischen Behörden in dieser Stadt scheinen keine Verantwortung zu tragen und tun gar nichts für uns. Die Regierung von Uruguay verhält sich genau gleich und die Lage wird sehr ernst. Können wir den Schutz internationaler Gesetze beanspruchen oder **bleiben wir** nach einem Jahr in diesem Hafen dem Hunger und Elend ausgeliefert, ohne auch nur die Möglichkeit, von hier wegzukommen?"

Drei Wochen, bevor der Brief geschrieben wurde, verschwand der Kapitän plötzlich von Montevideo. Zum Schrecken der Besatzung wurde ein rumänischer Bettler - angeblich ein kommunistischer Agent - als neuer Kapitän auf das Schiff gesetzt. Sein Patent erhielt er vom panamaischen Konsulat. Eine bereits unerträgliche Situation wurde nun völlig unausstehlich. Dieser Aufschneider versuchte, unter der Besatzung Aufruhr zu stiften, indem er sie mit einer Schusswaffe bedrohte, sie aus lächerlichen Gründen verhaften liess und unter ihnen Schlägereien provozierte.

Im Dezember 1950 trafen Nachrichten über die schlechte Lage der Besatzung und auch ein Brief von dieser am Sitz der I.T.F. in London ein. Der Generalsekretär der I.T.F., Omer Becu, nahm unverzüglich Verbindung mit der Besatzung auf, riet ihr an, mit dem Newyorker Büro der I.T.F. **in Verbindung** zu treten und setzte letzteres von der Angelegenheit in Kenntnis. Jede verfügbare Information wurde zusammengetragen, um bei erster Gelegenheit eine Aktion unternehmen zu können. Ueberdies schrieb der Anwalt des Newyorker Büros an den Anwalt der Besatzung in Montevideo und bat ihn um eine ausführliche Beschreibung der Sachlage sowie um Abschriften aller in seinem Besitz befindlichen Dokumente. Bis zum Mai 1951 blieb die Antwort aus.

Zu **Anfang** dieses Jahres begannen Mitglieder der Besatzung der "Oiltransporter", denen es geglückt war, von Montevideo wegzukommen, in Newyorker Büro der I.T.F. einzutreffen. Sie füllten die **Lücken** in dieser traurigen Geschichte. Als es klar geworden war, dass das Abenteuer in Montevideo zu Ende ging, hatten sie mit beträchtlichen Zweifeln bezüglich seiner Haltung ihren Anwalt

eine schriftliche Vollmacht ausgestellt. Da sie jedoch von ihm die Aufnahme einer Bestimmung in die Vollmacht verlangt hatten, wonach er das Schiff nicht abreisen lassen durfte, solange die Besatzung nicht 75 % ihrer Forderungen erhalten hatte, glaubten sie, dass sie doch noch einigen Schutz besaßen, obschon die Vollmacht in einer ihnen unbekanntem Sprache abgefasst war.

Inzwischen hatten kanadische Reeder die "Oiltransporter" in Montevideo unter Kontrakt genommen. Sie waren bereit, sie zu kaufen, sofern sie frei von Forderungen in Halifax abgeliefert würde. Ein Vertrag wurde vom Reeder abgeschlossen und Geldmittel für die Begleichung der Schulden nach Montevideo gesandt. Dieser Betrag entsprach jedoch nicht einmal der Hälfte des vereinbarten Kaufpreises und war nicht viel grösser, als die zusammengelegten Forderungen der Besatzung. Nach der Begleichung anderer Schulden blieben für die Besatzung noch bloss \$9,736 übrig, wovon \$736 für das Honorar des Anwaltes abgezogen wurden. Es wurde weiter bestimmt, dass das Schiff mit dem Rumänen als Kapitän nach Halifax geschleppt würde. Einige der Besatzungsmitglieder blieben an Bord, um einen Augenzeugenbericht über den letzten Teil der Reise der "Oiltransporter" abgeben zu können. Der Anwalt der Seeleute unternahm nichts, um das Schiff am Verlassen von Montevideo zu verhindern, und später vernahm man, dass der ursprüngliche Reeder ihm \$2,000 gezahlt hatte, "um sich der Sache anzunehmen". Und das hat er auch getan!

Sobald der neue Bestimmungsort des Schiffes bekannt war, nahm das Neuyorker Büro der I.T.F. Kontakt mit einer dortigen Mitgliedergewerkschaft - dem kanadischen Unterverband der Seafarers' International Union of North America - auf und diese versprach ihre Mitarbeit bei jeder Aktion, deren Durchführung erwogen werde. Abschriften aller von der Besatzung gelieferten Dokumente wurden nach London, wie auch nach Kanada, gesandt. Die I.T.F. war bereit.

Am 17. Mai lief die "Oiltransporter" in den Hafen von Halifax ein nach einer Reise, die in Charakter völlig mit ihren früheren Reisen übereinstimmte und in deren Verlauf der Rumäne - der, wie sich herausstellte, von der Polizei von mindestens 2 Ländern gesucht war - als Betrüger entlarvt und durch den ursprünglichen Kapitän ersetzt wurde, den der Reeder für diesen Zweck besonders von Neuyork nach Rio sandte.

Sobald das Schiff einlief, wurde die S I U aktiv. Der neue Reeder wurde von der Lage in Kenntnis gesetzt und erklärte nicht nur seine Ueberraschung, sondern auch sein Entsetzen über die vorgefallenen Ereignisse. Am 23. Mai begannen die Anwälte des alten und auch des neuen Reeders ein Trommelfeuer gegen das Neuyorker Büro, das schliesslich zu einer Sitzung am 28. Mai führte. Unterdessen war die I.T.F. mit der Vertretung der Besatzung, die bis zum letzten Mann der Besonderen Seeleutesektion der I.T.F. beigetreten war, beauftragt worden.

Die Verhandlungen dauerten viele Tage. Vertreter weiterer I.T.F.-Gewerkschaften wurden zu Besprechungen herbeigezogen. Zu welchen Advokaten-Tricks der Reeder auch Zuflucht nahm und wie sehr er auch seine Armut beteuerte, die I.T.F. war unnachgiebig in ihren Forderungen nach einer möglichst gerechten Lösung für die so schändlich missbrauchten Seeleute.

Selbst die Entdeckung, dass die obenerwähnte Vollmacht so abgefasst war, dass das Schiff für die von der Besatzung geforderte Summe freigelassen werden konnte, anstatt für eine Summe, welche die Zahlung des geforderten Betrages erlaubt hätte, vermochte die I.T.F. nicht abzuschrecken.

Schliesslich wurde am 6. Juni eine Vereinbarung unterzeichnet. Diese sichert der Besatzung \$27,600 zuzüglich zu den \$9,736, die ihr in Montevideo zugesprochen worden waren, und beauftragt die I.T.F. und den Anwalt des neuen Reeders, gemeinsamen diese Gelder in der gerechtesten Weise zu verteilen.

Die Besatzung hat der I.T.F. schriftlich gedankt und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass ihr Fall von Nutzen sein wird in Kampf der I.T.F. gegen schlechte Bedingungen auf Schiffen, die in Panama und auch andern Ländern registriert sind. Die I.T.F. wird ihrerseits weiterhin alles in ihrer Macht Stehende tun, um ihre Hoffnung in die Wirklichkeit zu übertragen.

sp/AFk - 6/7/51