



## PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH  
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 2

26. Januar 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwandt, doch können wir nur für Nachrichten über die Tätigkeit der ITF und ihrer Gewerkschaften die Verantwortung übernehmen. Im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

### I T F

#### Tagung des Seeleute- Sektionsausschusses

(ITF) Am 19. und 20. Januar 1953 fand in London eine Tagung des Ausschusses der Seeleutesektion statt. Vertreten waren die Gewerk-

schaften der Schiffsoffiziere und Seeleute Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Estlands (Exil), Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, Grossbritanniens, Hollands, Norwegens, Schwedens und der Vereinigten Staaten. Die angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften der skandinavischen Länder hatten Beobachter entsandt, weil verschiedene der behandelten Fragen für sie von besonderem Interesse waren.

Unter den besprochenen wichtigen Fragen befand sich die Haltung der organisierten Seeleute dem neuen Einwanderungsgesetz der Vereinigten Staaten gegenüber, wozu einstimmig folgende Resolution angenommen wurde:

"Der am 19. und 20. Januar 1953 in London tagende Ausschuss der Seeleutesektion der ITF sympathisiert nach sorgfältiger Prüfung und Erwägung der sich auf die Seeleute beziehenden Bestimmungen des Gesetzes McCarran-Walter mit dem allgemeinen Zweck dieses Gesetzes, soweit es bestimmt ist, die demokratische Lebensweise zu schützen.

Die ITF hat im Kampf gegen totalitäre Regime und Mächenschaften der Fünften Kolonne schon immer in vorderster Linie gestanden. Wegen ihrer tiefen Ueberzeugung und Erfahrung, dass solche Regime die Unterdrückung der Freiheiten der Werktätigen anstreben und zwangsläufig zur Aggression und zum

Kriege neigen, geben die Seeleute der ITF der Meinung Ausdruck, dass es die Pflicht aller freiheitsliebenden Menschen ist, Massnahmen willkommen zu heissen, die dazu berechnet sind, diejenigen blosszustellen, die wesentlich oder unwissentlich zu Werkzeugen von Diktaturen geworden sind, ob es sich um Volksdemokratien oder irgendein anderes totalitäres Regime handelt. Sie erklären infolgedessen ihre Bereitschaft, mit jeder Regierung, die Schritte unternimmt, um der Herausforderung und Drohung des Totalitarismus irgendwelcher Art zu begegnen, voll zusammenzuarbeiten.

Man muss sich bewusst sein, dass die ITF um die Wohlfahrt und das Wohlergehen der echten Seeleute besorgt ist. Der Sektionsausschuss der Seeleute besteht deshalb nachdrücklich darauf, dass bei der Anwendung von Vorschriften im Rahmen des Gesetzes McCarran-Walter das Möglichste getan wird, um vermeidbare Härten für Seeleute und lästige Einschränkungen ihrer traditionellen Bewegungsfreiheit zu verhindern, und ersucht das Sekretariat der ITF, bei den Behörden der Vereinigten Staaten die erforderlichen Vorstellungen im Hinblick auf eine Vereinfachung des auf Grund dieses Gesetzes auf Seeleute angewandten Verfahrens zu unternehmen."

Im Verlauf der Aussprache wurde auf die Behandlung hingewiesen, die Seeleuten auf Schiffen zuteil wird, die Häfen in gewissen Teilen der Welt besuchen. Die Tagung erhob Protest gegen diesen Zustand in folgender Entschliessung, die ebenfalls einstimmig angenommen wurde:

"Der am 19. und 20. Januar 1953 in London tagende Ausschuss der Seeleutesektion der ITF beklagt die Unwürdigkeiten, Ungerechtigkeiten und Gewalttätigkeiten, die gegen Seeleute verübt werden, die in kommunistisch beherrschten Häfen eintreffen. In diesen Häfen wird den Seeleuten nicht nur die elementare Bewegungsfreiheit an Land, ja selbst die Erlaubnis zum Landgang verweigert, sondern sie wurden in vielen Fällen willkürlich verhaftet und manchmal ohne irgendeine Form von Gerichtsverhandlung in Konzentrationslager gesteckt.

Der Ausschuss protestiert aufs Schärfste gegen diese Behandlung, die alle demokratischen Gesetze und humanitären Grundsätze verletzt. Er lenkt die Aufmerksamkeit der öffentlichen Meinung auf diese Lage und ersucht alle angeschlossenen Organisationen, im Hinblick auf den Schutz der Seeleute bei der Ausübung ihres Berufs an ihre Regierungen zu gelangen."

(Ausführlicher Bericht über die Tagung siehe Beilage!)

Tagung über den Wettbewerb  
in der Nordseeschifffahrt

(ITF) Am 22. Januar 1953 traten die Gewerkschaften der Schiffsoffiziere und Seeleute der Nordseeregion in London zu einer Konferenz

zusammen, die sich mit der Verschärfung des Wettbewerbs im Seehandelverkehr und der Küstenschifffahrt Nordwesteuropas befasste. Folgende Entschliessung wurde angenommen:

"Die am 22. Januar 1953 am Londoner Sitz der ITF abgehaltene Konferenz von Seeleutevertretern hat einmal mehr das Problem des rücksichtslosen Wettbewerbs im Seehandelverkehr und in der Küstenschifffahrt Nordwesteuropas und seiner Auswirkungen auf Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute dieser Region geprüft.

Sie weist auf die wachsende Dringlichkeit dieses Problems hin und auf die ihm innewohnende Gefahr nicht nur für die Stellung der Seeleute, sondern auch für die Stabilität der Schifffahrt dieser Region in ihrer Gesamtheit und der Volkswirtschaften, denen sie angehört.

Sie bedauert, dass das IAO-Verfahren äusserst langsame Fortschritte in Richtung auf die Lösung des Problems hervor- gebracht hat, und gibt der Meinung Ausdruck, dass die Obstruktion seitens der Reeder weitgehend für die Verzögerung verantwortlich ist.

Sie beschliesst, im März 1953 in Stockholm eine weitere regionale Seefahrtskonferenz durchzuführen, um zu prüfen, welchen praktischen Beitrag zur Lösung des Problems die Gewerkschaften der Seeleute leisten können."

### EISENBAHNER

#### INDIEN

##### Regierung ernennt Schiedsgericht

(ITF) Die indische Regierung hat bekanntgegeben, dass sie ein fünfköpfiges Gericht unter dem Vorsitz eines erfahrenen Richters

einsetzen wird, um die zwischen dem Allindischen Eisenbahnerverband (ITF-Mitglied) und der Eisenbahnverwaltung bestehenden Streitfragen zu untersuchen. Das Gericht bildet einen Teil der ständigen Einrichtungen, die zur Beilegung von Arbeitskonflikten auf den Eisenbahnen geschaffen werden sollen.

Diese Ankündigung folgt auf eine frühere Erklärung des Allindischen Eisenbahnerverbandes, dass er 26 Punkte, über die keine Einigung erzielt werden konnte, dem Gericht unterbreiten werde.

#### ITALIEN

##### 24-stündiger Streik

(ITF) Am 13. Januar nahmen die Mitglieder mehrerer italienischer Eisenbahnergewerkschaften (einschl.

des der ITF angeschlossenen "Sindacato Nazionale Ferrovieri") an einem 24-stündigen Streik teil, der zum Protest gegen die Weigerung der Regierung ausgerufen worden war, den gewerkschaftlichen Forderungen stattzugeben. Diese umfassen eine Lohnerhöhung von 10 % und die Einräumung einer Sonderstellung an die Eisenbahner, die z.Zt. den allgemeinen Vorschriften für Staatspersonal unterstehen.

Die Gewerkschaften weisen darauf hin, dass eine besondere paritätische Kommission, die zur Prüfung ihrer Forderungen eingesetzt wurde, den meisten Forderungen zugestimmt hat, die Regierung jedoch diesem Umstand bei der Formulierung ihrer letzten Vorschläge keine Beachtung schenkte.

#### KANADA

##### Stationäres Personal erhält 16 Cent pro Stunde mehr

(ITF) Verhandlungen zwischen den kanadischen Gewerkschaften des nichtfahrenden Eisenbahnpersonals und den vier grossen Eisenbahngesellschaften haben kürzlich zur

Unterzeichnung eines neuen Vertrags geführt, der eine Lohnerhöhung von 16 Cent pro Stunde und den obligatorischen Abzug der Gewerkschaftsbeiträge vom Lohn vorsieht.

Die Verhandlungen folgten auf den Erhalt eines Mehrheits- und eines Minderheitsberichtes von einem Schlichtungsausschuss, der den Streitfall untersucht hatte. Der Mehrheitsbericht, der nach den Bestimmungen des "Industrial Relations and Disputes Investigation Act" (Gesetz über die Untersuchung der Arbeitsbeziehungen und -konflikte) den Ausschussbericht darstellte, empfahl die Gewährung einer Lohnerhöhung von 16 Cent an die Eisenbahner. Die Gewerkschaft hatte 45 Cent gefordert. Der Mehrheitsbericht stimmte der Forderung nach direktem Abzug der Gewerkschaft zu, lehnte dagegen die Einführung des "closed shop" (Gewerkschaftszwang) und die Gewährung einer Teuerungszulage ab.

Der Ausschussbericht, der von den Eisenbahnen angenommen, von den Gewerkschaftsvertretern abgelehnt wurde, führte zu der Wiederaufnahme direkter Verhandlungen, in deren Verlauf die Gewerkschaften der Erhöhung von 16 Cent unter der Bedingung zustimmten, dass sie rückwirkend ab 1. September 1952 gewährt wird.

### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

VEREINIGTE STAATEN  
Der Busstreik in  
New York dauert an

(ITF) Noch liegen keine Anzeichen eines baldigen Endes des Streiks des Newyorker Buspersonals vor, der am 1. Januar

zur Unterstützung der Forderungen nach Einführung der 40-Stundenwoche und einer Lohnerhöhung von 25 Cent pro Stunde begann.

Nach den letzten hier eingegangenen Meldungen forderte eine am 11. Januar abgehaltene Massenversammlung der Streikenden die Funktionäre der "Transport Workers' Union" auf, Solidaritätsmassnahmen des Personals der Newyorker U-Bahn herbeizuführen. Man hält es jedoch für unwahrscheinlich, dass diese Arbeitnehmer zum Streiken aufgefordert werden, denn sie sind öffentliche Bedienstete und können als solche entlassen werden, wenn sie an Solidaritätsaktionen teilnehmen. Dagegen ist es möglich, dass das U-Bahnpersonal angewiesen wird, die Leistung von Ueberstunden zu verweigern und "nach Vorschrift" zu arbeiten.

Inzwischen ist bekanntgegeben worden, dass Gouverneur Dewey die für verschiedene öffentliche Dienste zuständige "State Public Service Commission" angewiesen hat, eine Untersuchung des Streiks durchzuführen.

Wilder Streik in  
Philadelphia

(ITF) Eine geheime Abstimmung unter 9.500 Transportarbeitern Philadelphias hat einen vier-tägigen unoffiziellen Streik

im Autobus-, U-Bahn- und Hochbahnverkehr der Stadt, der am 14. Januar begonnen hatte, beendet. Der Streik begann, nachdem eine Minderheit des Personals, das in der "Transport Workers' Union" organisiert ist, sich geweigert hatte, einer von ihren Gewerkschaftsvertretern nach wochenlangen Verhandlungen erzielten Lohn- und Arbeitszeitvereinbarung zuzustimmen.

Die Streikabstimmung ergab jedoch eine Mehrheit der Transportarbeiter von Chicago für den gewerkschaftlichen Vertrag, so dass der Streik am Abend des 18. Januar abgebrochen wurde.

Der neue Vertrag sieht eine Lohnerhöhung von 25 Cent pro Stunde für 6.300 Arbeitnehmer des Fahrdienstes vor, die bisher \$1,57 bis \$1,67 pro Stunde verdient hatten, sowie die Kürzung ihrer Arbeitswoche von 48 auf 40 Stunden. Nach der vereinbarten Lohnformel erhalten die Transportarbeiter 8 Cent pro Stunde rückwirkend ab 15. Dezember, eine weitere Erhöhung von 6 Cent im September 1953 und eine dritte Erhöhung von 7 Cent im Juni 1954.

Rund 3.200 Wartungsarbeiter, deren Arbeitswoche bereits 40 Stunden beträgt, erhalten eine Erhöhung von 16 Cent die Stunde. Davon werden 8 Cent rückwirkend ab 15. Dezember gewährt, der Rest ab September 1953.

### ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

#### OESTERREICH

#### Lohnforderung der Speditonsarbeiter

(ITF) Auf den 8. Januar waren in Wien Verhandlungen über die Löhne der Speditons- und Möbeltransportarbeiter in den österreichischen Bundesländern angesetzt, nachdem die Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr, die der ITF angehört, entsprechende Forderungen erhoben hatte. Die Gewerkschaft fordert eine Erhöhung der Wochenlöhne um S 40,- und eine Hebung der kollektivvertraglichen Zulagen.

Unsere Leser werden sich daran erinnern, dass die österreichische Transportarbeitergewerkschaft im vergangenen Jahr für die Arbeitnehmer des Wiener Speditons-, Möbeltransport- und Lagereigewerbes nach einem 7-tägigen Streik eine Erhöhung des Wochenlohns um 32 Schilling erzielte.

### BINNENSCHIFFER

#### DEUTSCHLAND

#### Rheinhafenarbeiter fordern höhere Löhne

(ITF) Im Bestreben, einheitliche Lohnverhältnisse in den Häfen des Niederrheins zu schaffen, haben die Ortsverwaltungen der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ITF-Mitglied) alle Tarifverträge auf den 31. Oktober 1952 gekündigt.

Dieser Schritt stützt sich darauf, dass die Hafentarbeiter am Niederrhein die einzigen ihres Berufs sind, deren Löhne nicht wie in den deutschen Seehäfen und an den wichtigen Kanälen auf Bundesebene festgelegt sind. Die örtlichen Lohnunterschiede der Hafentarbeiter am Niederrhein sind bedeutend. So beträgt z.B. der Stundenlohn in Duisburg-Ruhrort DM 1,80, in Krefeld-Uerdingen dagegen nur DM 1,47. Die höher entlöhnten Hafentarbeiter unterstützen ihre Kollegen im Kampf um höhere Löhne. Die 5.000 Hafentarbeiter in Duisburg-Ruhrort fordern eine Lohnerhöhung von 10 %, die Hafentarbeiter der andern Rheinstädte und an den Kanälen eine Erhöhung um 15 %.

Verhandlungen zwischen der OTV und dem Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein brachen zusammen, nachdem letzterer vorgeschlagen hatte, die Forderungen einem neutralen Schlichter zu unterbreiten. 14 Tage später wurden die Besprechungen wieder aufgenommen und die Arbeitgeber erklärten, sie seien bereit, eine Erhöhung von 4 % zu gewähren. Dieses Angebot wurde jedoch gleich einem erneuten Vorschlag, einen Schlichter anzurufen, abgelehnt. Obwohl

die Gewerkschaftsvertreter ihre Forderungen herabgesetzt haben, steht eine Einigung noch aus.

Inzwischen protestieren die Kölner Hafentarbeiter seit dem 20. Dezember 1952 gegen das Ausbleiben einer Einigung, indem sie sich weigern, Ueberstunden, Mehrschichten und Akkordarbeit zu verrichten. Im Falle der Hafentarbeiter in Düsseldorf und Neuss haben lange Verhandlungen schliesslich zu einer Regelung geführt, wonach die ständigen Hafentarbeiter eine Stundenlohnerhöhung von 12 Pfennig, die unständigen Hafentarbeiter eine solche von 15 Pfennig für eine Dauer von sechs Monaten erhalten.

Die ungünstigsten Vorbedingungen für Verhandlungen herrschen im Gebiet von Krefeld-Uerdingen, wo die Hafentarbetriebe fast ausschliesslich Familienunternehmen sind. Die Vertreter der betreffenden 250 Hafentarbeiter haben noch mit keinem dieser Betriebe verhandeln können. In Bochum sind die Verhandlungen der Arbeiter in den Kanalhäfen gescheitert.

### HAFENTARBEITER

#### GROSSBRITANNIEN

#### Entlassungsplan verändert

(ITF) Nach den Erklärungen des "National Dock Labour Board" hat der Plan für freiwilliges Ausscheiden, über dessen Einzelheiten wir in der Ausgabe vom 22. Dezember berichteten, nicht die erforderliche Herabsetzung in der Zahl der Arbeitskräfte bewirkt. Der neue Plan wurde am 4. Dezember 1952 bekanntgegeben, aber erst etwa 300 Hafentarbeiter haben ihn benützt. Trotz einer leichten Verbesserung der Verkehrslage melden sich täglich immer noch im Durchschnitt rund 12.000 Hafentarbeiter erfolglos zur Arbeit.

Im Bestreben, eine grössere Zahl von Hafentararbeitern zur Benützung des Plans zu bewegen, hat das "Dock Labour Board" beschlossen, ihn durch Hinzufügung folgender Bestimmung zu ändern: "Im Jahre 1953 können die Hafentararbeiter zur Aufnahme einer anderweitigen Beschäftigung für Zeiträume von nicht weniger als drei Monaten freigestellt werden." Nach dem ursprünglichen Plan hätten die Hafentararbeiter im nächsten Jahr wieder zurückgerufen werden können und in zwei Jahren das Recht auf Wiedereinstellung erworben. Durch Festsetzung einer kürzeren Abwesenheitszeit hofft man, eine grössere Zahl von Hafentararbeitern zur Aufnahme einer anderweitigen Beschäftigung zu bewegen, denn das Risiko ist geringer, wenn sie der Wiedereinstellung nach so kurzer Zeit versichert sind.

### SEELEUTE

#### INTERNATIONAL

#### Protest gegen die Behandlung britischer Seeleute in Polen

(ITF) Der Generalsekretär des der ITF angeschlossenen britischen Landesverbandes der Seeleute, Tom Yates, hat ein Protestschreiben an den polnischen Gesandten in London gerichtet bezüglich der unhöflichen Behandlung der Besatzung des Frachters "Oakhill" (7.152 BRT) durch die polnischen Behörden im Hafen von Gdingen. Die "Oakhill" hat diesen Hafen in den letzten sieben Monaten sechsmal besucht. Jedesmal wurde sie vom Bug bis zum Heck durchsucht, während die Besatzung in einem einzigen Raum zusammengepfercht war.

Das Schreiben des Kollegen Yates lautet:

"Sehr geehrter Herr!

Die britischen Besatzungsmitglieder obigen Dampfers haben mich beauftragt, in ihrem Namen gegen die Art und Weise zu protestieren, in der die Untersuchung und Prüfung ihres Schiffs jedesmal, wenn es den Hafen von Gdingen anläuft, geführt wird.

Man hat mir erklärt, dass die Besatzung mitschiffs zusammengepfercht wird, während die Untersuchung vor sich geht. Nicht nur wird das Schiff nach Schmuggelwaren durchsucht, sondern auch die persönliche Habe der Besatzungsmitglieder wird inspiziert, und man sagt mir, dass sogar ihre Briefe gelesen werden.

Die unhöfliche Weise, in der diese Dinge geschehen, hat dazu geführt, dass diese Besatzung mich gebeten hat, ihre Befreiung vom Arbeitsvertrag zu veranlassen.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie versuchen würden, bei den Hafenbehörden eine würdigere, rasche Untersuchung unserer Seeleute, die Ihre Häfen besuchen, zu veranlassen.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

gez. Thos. Yates"

#### ITALIEN

#### Neuer Vertrag für Schiffsoffiziere

(ITF) Der der ITF angeschlossene italienische Seeleuteverband (Federazione Gente del Mare) hat mit den vier wichtigsten italie-

nischen Reedereien einen neuen Vertrag abgeschlossen. Dieser am 20. Dezember 1952 unterzeichnete Vertrag gilt für die Offiziere der Handelsflotte und enthält eine Reihe von Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen.

Die nach dem 31. Mai 1952 fällig werdenden Dienstalterszulagen werden in Zukunft als Prozentsatz der ersten Jahresheuer und der Teuerungszulage berechnet, die im Augenblick des Fälligwerdens der Dienstalterszulage gilt. Die Erhöhungen werden erstmalig nach einem Dienstjahr, darnach in Abständen von zwei Jahren gewährt. Für die ersten vier Dienstalterszulagen gilt ein Satz von 10 %, darnach, d.h. vom vollendeten 9. bis zum 35. Dienstjahr, ein solcher von 5 %.

Mit Wirkung ab 1. Juni 1952 werden die vor dem 31. Mai 1952 fällig gewordenen Dienstalterszulagen erhöht. Die Erhöhung beträgt 1.400 Lire (£1 = 1.750 Lire) für das zweite und dritte Dienstjahr und weitere 1.400 Lire für jede darauffolgenden zwei Dienstjahre bis zum neunten Jahr. Darnach beträgt die zweijährliche Erhöhung 700 Lire, bis im 34. und 35. Dienstjahr das Maximum erreicht wird.

Die Minenrisikoprämie wurde ebenfalls revidiert. Ab 1. Januar 1953 beträgt sie für Kapitäne 9.300 Lire, für Leitende Ingenieure 8.500 Lire, für erste, zweite und dritte Offiziere (der Deck- wie auch der Maschinenraumabteilung) 7.000, bzw. 6.600 und 5.500 Lire.

Verbesserungen des Urlaubsanspruches wurden ebenfalls vereinbart. Der Jahresurlaub ist von der Dienstdauer abhängig und beträgt 15 Tage bis zu fünf Dienstjahren, 20 Tage im 6. bis 10. Dienstjahr, 25 Tage im 11. bis 15. Dienstjahr, nachher 30 Tage.



Bildung neuer Seemanns-  
gewerkschaften

(ITF) Der der ITF angeschlossene italienische Seeleuteverband meldet, dass im vergangenen Dezember zwei neue italienische Seeleutegewerkschaften, die Gewerkschaft der Kapitäne der Grossen Fahrt (Sindacato Nazionale Capitani di Lungo Corso) und die Gewerkschaft Leitender Ingenieure (Sindacato Nazionale dei Capitani di Macchina), gebildet worden sind.

Beide Gewerkschaften haben den Beitritt zum italienischen Seeleuteverband beschlossen und betonen ihre Unabhängigkeit von jeder Ideologie und politischen Partei. Sie erklären, sich ausschliesslich der Förderung des materiellen, geistigen und kulturellen Wohles ihrer Mitglieder auf umfassendster demokratischer Grundlage widmen zu wollen.

Die ITF heisst die neugegründeten Gewerkschaften in ihren Reihen willkommen und wünscht ihnen vollen Erfolg.

NORWEGEN

Die Lotsen streiken

(ITF) Die Mehrzahl der norwegischen Lotsen trat am 15. Januar 1953 in den Ausstand, nachdem neuerliche Verhandlungen über ihre Lohnforderungen zusammengebrochen waren. Es heisst, dass nur Hafenslotsen vom Streik unberührt sind.

Wie wir in unserer Ausgabe vom 12. Januar gemeldet haben, war der Lotsenstreik ursprünglich auf den 1. Januar angesetzt. Das im letzten Augenblick erfolgte Eingreifen des norwegischen Gewerkschaftsbundes führte aber zu weiteren Besprechungen mit dem Ministerium für Fischerei.

Die Lotsen fordern ein festes Jahresgehalt von 16.000 Kronen (rund £800) zuzüglich 80 % der von den Reedern an das Ministerium gezahlten Lotsengebühren.

SCHWEDEN

Ausbau der ärztlichen  
Untersuchungen

(ITF) Das schwedische Handelsamt und das Medizinamt haben gemeinsam den Ausbau des gegenwärtigen Systems der ärztlichen Untersuchungen für schwedische Seeleute ab 1. Juli ds. Js. vorgeschlagen. Der Vorschlag, der sich auf Empfehlungen des Seeleuteausschusses von 1946 stützt, sieht vor, dass alle schwedischen Seeleute auf Auslandsfahrt vor dem Anheuern in schwedischen Häfen sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen müssen. Die Untersuchung umfasst u.a. Thorax-Durchleuchtungen. Der betreffende Seemann muss frühestens einen Monat vor dem Anheuern ein ärztliches Zeugnis vorlegen. Beim gegenwärtigen Verfahren können solche Zeugnisse schon sechs Monate vor dem Anmustern beschafft werden.

Die beiden Ämter haben ausserdem die Übernahme der ärztlichen Prüfstelle empfohlen, die jetzt in Göteborg unter Privatinitiative funktioniert.

HOCHSEE FISCHER

NIEDERLANDE

Konflikt in der  
Schleppnetzfisherei

(ITF) Obschon mehrere Zusammenkünfte zwischen den interessierten Parteien stattgefunden haben, ist es in einer Auseinandersetzung über Steuern und Arbeitsbedingungen der holländischen Schleppfisch-



dampferbesatzungen noch zu keiner Einigung gekommen. Der Konflikt hat sich wie folgt entwickelt:

Eine im vergangenen Mai erzielte Vereinbarung für die Herings-treibnetzfisher bewog den der ITF angeschlossenen holländischen Transportarbeiterverband, ähnliche Forderungen im Namen der holländischen Schleppnetzfisher vorzubringen. Darunter befanden sich: Zahlung eines garantierten Lohns in Höhe desjenigen der Treibnetzfisher, Zahlung der Arbeitnehmerbeiträge an die Arbeitslosenkasse durch die Reedereien und Gewährung einer Urlaubszulage.

Obschon diese Forderungen in der Hoffnung, vor Beginn der Fangzeit eine Einigung zu erzielen, schon früh vorgelegt wurden, machten die Reeder erst im Dezember Gegenvorschläge. Diese sahen einen niedrigeren Garantielohn vor, als die Gewerkschaft verlangt hatte, und die Abrechnung für die ganze Fangzeit. Diese Vorschläge waren für unsern Mitgliedsverband völlig unannehmbar und wurden abgelehnt.

Später gaben die Arbeitgeber teilweise nach und offerierten einen garantierten Wochenlohn mit Verrechnung über Zeiträume von vier Wochen oder einen etwas höheren Garantielohn mit Abrechnung für die ganze Fangzeit. Die Gewerkschaft beharrte jedoch auf der Anwendung des höheren Garantielohns auf einer Grundlage von vier Wochen im Monat Januar, um das Auslaufen der Fischdampfer zu ermöglichen. Sie schlug vor, in dieser Zeit eine endgültige Regelung im Rahmen der Stiftung für Arbeit der staatlichen Schlichtungsstellen auszuarbeiten.

Dieser Regelung stimmten die Reedervertreter auf einer weiteren Zusammenkunft unter Vorbehalt der Zustimmung der Fischreedervereinigungen zu. Später jedoch wurde das Angebot zurückgezogen mit der Begründung, dass ihm nur eine Minderheit der Reeder beipflichtet habe.

Unser Mitgliedsverband erklärt, dass die Meinungen unter den Reedern, deren Beweggrund in vielen Fällen ihr Prestige zu sein scheine, stark auseinanderlaufen. Mit ihrer Haltung schädigen sie aber nur ihr eigenes finanzielles Interesse. Dass einige unter ihnen sich dieser Tatsache bewusst sind, ergibt sich daraus, dass eine Gruppe in Katwijk bereits eine für die Gewerkschaft befriedigende Vereinbarung abgeschlossen hat, so dass ihre Schiffe auslaufen konnten.

#### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

REPUBLIK IRLAND  
Streikdrohung der  
Angestellten

(ITF) Verhandlungen, die am Flughafen von Shannon zwischen dem Ausschuss der Fluggesellschaften und dem der ITF angeschlossenen

irländischen Transportarbeiterverband im Namen von 120 Angestellten der Gesellschaften Aer Lingus, TWA und Pan-American Airways geführt wurden, brachen am 9. Januar zusammen.

Die Angestellten fordern eine Erhöhung der Teuerungszulage um 9 %, während das Personal der amerikanischen Gesellschaften zusätzliche Kranken- und Jahresurlaubsbestimmungen verlangt, um sie denen der irländischen Gesellschaft anzupassen.

DER SEKTIONSAUSSCHUSS DER SEELEUTE TAGT IN LONDON

Am Sitz der ITF in London fand am 19. und 20. Januar 1953 eine Tagung des Ausschusses der Seeleutesektion der ITF statt. Vertreten waren die Offiziers- und Seemannsgewerkschaften aus Belgien, Dänemark, Estland (Exil), Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Holland, Norwegen, Schweden, Grossbritannien und den Vereinigten Staaten. D.S. Tennant als Vorsitzender der Seeleutesektion der ITF leitete die Tagung. Die Hafnarbeitergewerkschaften der skandinavischen Länder hatten Beobachter entsandt, weil verschiedene sie interessierende Fragen zur Diskussion standen.

Das IMCO-Uebereinkommen

Das Sekretariat hatte gemeldet, dass dieses im März 1948 angenommene Seefahrts-Uebereinkommen der V.N. immer noch nicht in Kraft steht, weil die erforderlichen 21 Ratifizierungen noch nicht vollzogen sind. Die auf der Tagung abgegebenen Erklärungen liessen jedoc. erkennen, dass in verschiedenen wichtigen Seefahrtsländern Hoffnung auf baldige Ratifizierung besteht, worauf weitere Länder folgen dürften, so dass das Uebereinkommen in naher Zukunft in Kraft treten wird. Es wurde vereinbart, dass die betreffenden Gewerkschaften bei ihren Regierungen jeden möglichen Einfluss geltend machen würden.

Seeleute auf ausländischen Schiffen

Die Tagung befasste sich mit dem Problem, dass sich für gewisse Länder daraus ergibt, dass Seeleute in grosser Zahl auf Schiffen unter ausländischer Flagge fahren. Dieses Problem ist von grosser Bedeutung nicht nur für die Lage dieser Seeleute in bezug auf die soziale Sicherheit und wegen der Auswirkungen auf die Beschäftigungslage anderer Seeleute, sondern schafft ausserdem Schwierigkeiten der Grenzziehung auf gewerkschaftlichem Gebiet.

Die Tagung befasste sich mit der Frage vor allem unter letzterem Gesichtspunkt und hob die übrigen Aspekte für spätere Besprechungen auf. Die Frage ist verknüpft mit derjenigen der Panama- und ähnlichen Schiffe, die sozusagen ausschliesslich von Seeleuten fremder Nationalitäten bemannt sind, weshalb bei der Behandlung der Angelegenheit die Stellung dieser Seeleute mitberücksichtigt wurde.

Es herrschte die Meinung vor, dass kein einheitliches System geschaffen werden kann, welches der gewerkschaftlichen Lage aller berührten Nationalitäten angepasst ist. Die Tagung beschränkte sich deshalb auf die Annahme von Leitsätzen, die für die gewerkschaftliche Organisierung der Seeleute auf ausländischen Schiffen massgebend sein sollen und den angeschlossenen Seeleutegewerkschaften zur Annahme empfohlen werden.

### Seattle-Uebereinkommen

Zur Kenntnis genommen wurde ein Bericht über die gegenwärtige Lage hinsichtlich der Durchführung der neun Seefahrts-Uebereinkommen, welche die Internationale Arbeitsorganisation 1946 in Seattle annahm. Bisher haben drei dieser Uebereinkommen die zum Inkrafttreten erforderliche Zahl von Ratifizierungen erhalten, nämlich die Konventionen über die Unterkunft der Schiffsbesatzungen, den Fähigkeitsausweis des Vollmatrosen und den Fähigkeitsausweis der Schiffsköche. Die Aussicht auf Ratifizierung der übrigen Uebereinkommen ist nach wie vor gering.

Die Tagung befasste sich ganz besonders auch mit der Lage hinsichtlich des Uebereinkommens Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung. Um die Durchführung dieses Uebereinkommens zu erleichtern, vertreten die Seeleute in der IAO den Vorschlag, das Uebereinkommen in zwei getrennt ratifizierbare Teile aufzuteilen. Man hofft, dass das erforderliche Revisionsverfahren in naher Zukunft eingeleitet werden kann.

### Zusammensetzung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (JMC)

Ein von den Seeleuten vertretener Vorschlag, dem die JMC im vergangenen Mai zustimmte und der die Erweiterung der beiden Gruppen der JMC von 12 auf 15 Mitglieder betraf, wird vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes immer noch geprüft. In Erwartung eines günstigen Beschlusses in dieser Angelegenheit kam der Ausschuss der Seeleute-sektion der ITF überein, zu empfehlen, dass die drei zusätzlichen Sitze in der Seeleutegruppe der JMC Deutschland, Italien und Japan zugewiesen werden, drei Ländern, die in Seefahrtsangelegenheiten eine Rolle von zunehmender Bedeutung spielen.

Nach der Geschäftsordnung werden die Mitglieder der JMC auf den Seefahrtssessionen der Internationalen Arbeitskonferenz auf Antrag der betreffenden Gruppen gewählt, während zwischen solchen Session freiwerdende Sitze in der JMC von den Gruppen selber vergeben werden. Wenn es zu der Schaffung der drei zusätzlichen Sitze kommt, wird eines dieser beiden Verfahren angewandt werden.

### Seefahrtskonferenz für Asien

Man hatte gehofft, dass auf Grund einer im vergangenen Mai erlassenen Empfehlung der JMC, der der Verwaltungsrat inzwischen zugestimmt hat, im Frühjahr 1953 in Japan eine asiatische Seefahrtskonferenz der IAO stattfinden würde. Schwierigkeiten haben sich jedoch daraus ergeben, dass die allgemeine Regionalkonferenz der IAO dieses Jahr auf Einladung der japanischen Regierung in Japan abgehalten wird, und der IAO ist durch ihre Verfassung nicht gestattet, im selben Jahr zwei Konferenzen in ein und demselben Land durchzuführen. Infolge dieser weiteren IAO-Konferenz ist es auch schwierig, die Seefahrtstagung im Frühjahr zu veranstalten.

Die offizielle Ankündigung ist noch nicht erfolgt, doch wird die Seefahrtskonferenz für Asien wahrscheinlich im Oktober dieses Jahres in Ceylon stattfinden.

## Das Gesetz McCarran-Walter

Eine eingehende Aussprache über den McCarran-Walter Act fand statt, der kürzlich in den Vereinigten Staaten in Kraft getreten ist, sowie über die Befragung der Seeleute, die z.Zt. von den amerikanischen Einwanderungsbehörden auf Schiffen, welche die Häfen dieses Landes anlaufen, durchgeführt wird.

Die Vertreter der europäischen Seeleute gaben ihrer Besorgnis über den Freiheitsverlust Ausdruck, den das Gesetz für die Seeleute bedeutet, die in den USA an Land gehen wollen. Die Seeleutegewerkschaften der skandinavischen Länder hatten vorher in Stockholm eine Tagung durchgeführt, auf der beschlossen wurde, an die Aussenministerien dieser Länder heranzutreten und sie um Vorstellungen bei den amerikanischen Behörden im Hinblick auf eine Milderung in der Anwendung des Gesetzes auf die Seeleute zu ersuchen. Es trifft zu, dass das Gesetz bisher nachsichtig angewandt wird und dass die amerikanischen Behörden -- wie ein Vertreter berichtete, der an amtlichen Besprechungen in Washington teilgenommen hatte -- das Angebot gemacht haben, praktische Anregungen sowohl der amerikanischen als auch der europäischen Seeleutegewerkschaften zur Vereinfachung des nach dem Gesetz auf die Seeleute angewandten Verfahrens wohlwollend zu prüfen, aber man hegte die Befürchtung, dass das Gesetz unter andern Administrationen weniger grosszügig angewandt werden könnte.

Im grossen und ganzen war die Tagung der Meinung, dass der allgemeine Zweck des Gesetzes, nämlich der Schutz der demokratischen Lebensweise gegen die Tätigkeit der Fünften Kolonne und besonders gegen kommunistische Agenten und Kuriere, die den Seemannsberuf missbrauchen, um illegal in die Vereinigten Staaten einzureisen, ein Zweck ist, dem demokratisch gesinnte Menschen beipflichten können. Gleichzeitig bestand die Tagung darauf, dass die Seeleute gegen unnötige Härten und Einschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit geschützt sein sollten. Es wurde auch unterstrichen, dass das Gesetz in seiner gegenwärtigen Form eher dazu berechnet ist, echte Seeleute zu benachteiligen, als Geheimagenten den Weg zu versperren, und damit seinen Zweck verfehlt.

Die Tagung prüfte infolgedessen verschiedene Vorschläge zur Milderung der Auswirkungen des Gesetzes auf Seeleute. Was die amerikanischen Behörden und ihr Angebot betraf, wurde das Sekretariat der ITF aufgefordert, ihnen diese Anregungen zur wohlwollenden Prüfung zu unterbreiten. Mit den vorstehend erwähnten Einschränkungen erklärte die Tagung ihre Uebereinstimmung mit dem allgemeinen Zweck des Gesetzes, soweit es darauf abzielt, die demokratische Lebensweise zu schützen. Eine entsprechende Entschliessung wurde einstimmig angenommen.

## Misshandlung von Seeleuten in kommunistisch beherrschten Häfen

Im Verlauf der Aussprache wurde die barbarische Behandlung der Seeleute in Häfen der Länder hinter dem Eisernen Vorhang, im kommunistischen China und auch anderswo erwähnt. Nicht nur würden sie einem eingehenden Kreuzverhör unterworfen, sondern sie liefen ernstlich Gefahr, von der Polizei verhaftet und ohne irgendwelche Gerichtsverhandlungen in Konzentrationslager gesteckt zu werden. Verglichen mit diesen Misshandlungen sind die Unannehmlichkeiten, die für

die Seeleute z.B. aus dem McCarran-Walter Act entstehen, kaum der Rede wert.

Man war der Meinung, dass endlich auf diese Ausschreitungen in vermehrter Masse aufmerksam gemacht werden muss und es wurde eine Entschliessung einstimmig angenommen, die die Gewerkschaften der ITF auffordert, ihre Regierungen zu praktischen Schritten zu bewegen.

#### Panama- und ähnliche Schifffahrt

Die Tagung nahm Kenntnis von einem Bericht über die Fortschritte im Kampf der ITF gegen die in Panama und ähnlichen Ländern eingetragenen, internationalen Normen nicht genügenden Schiffe, die seit der letzten Behandlung dieser Frage anlässlich des Stockholmer Kongresses der ITF im Juli 1952 erzielt worden sind. Der Internationale Kampfausschuss (zur Förderung Redlicher Gebräuche), der von der ITF mit der Durchführung dieser Aktion betraut ist, trat am 21. Januar 1953 ebenfalls in London zusammen, um dieser Frage weitere Aufmerksamkeit zu schenken.

#### Der amerikanische Jones Act

Man befasste sich mit gewissen Aspekten des als "Jones Act" bekannten 33. Abschnittes des Handelsschifffahrtsgesetzes der Vereinigten Staaten, wonach ausländische Seeleute unter gewissen Umständen einen Reeder auf Unfallschadenersatz verklagen können. Im Zusammenhang mit den Bestrebungen, eine Aenderung in der Auslegung des Gesetzes herbeizuführen, hatte sich kürzlich die Frage gestellt, ob die Seeleutegewerkschaften anderer Länder sich an Gerichtsverhandlungen in den USA beteiligen sollten, um darauf hinzuwirken, dass an der derzeitigen Auslegung festgehalten wird.

Die Tagung war der Auffassung, dass es dem einzelnen Seemann freisteht, vom "Jones Act" Gebrauch zu machen -- da das Gesetz in der Tat in den Fällen von grossem Nutzen sein kann, in denen die Sozialgesetzgebung des Heimatlandes unzureichend ist --, dass es sich jedoch um eine inneramerikanische Angelegenheit handle, und dass Seeleutegewerkschaften nicht an Prozessen auf Grund dieses Gesetzes teilnehmen können.

#### Die Seeleutebewegung in Indien und Pakistan

Der Generalsekretär der ITF erstattete einen ausführlichen Bericht über die gegenwärtige Lage der Seeleutebewegung in Indien und Pakistan. Diese Frage ist von grosser Bedeutung im allgemeinen 1.) wegen der Auswirkung des Lohnniveaus und der Arbeitsbedingungen der asiatischen Seeleute auf ihre eigenen Normen und 2.) wegen der strategischen Bedeutung des Fernen Ostens bei der Ausbreitung des Kommunismus. Die Konsolidierung der Seeleutebewegung in Indien und Pakistan ist der Schlüssel zu beiden Problemen.

In der Vergangenheit ist oft der Versuch unternommen worden, im indischen Raum eine starke und vereinte Seeleutebewegung aufzubauen. Diese Versuche haben immer, besonders seit der Teilung des Subkontinents, wenig Erfolg davon getragen. In letzter Zeit sind jedoch entschlossene Schritte erfolgt, um die Seeleutebewegung in beiden Ländern zu stärken. Der

Generalsekretär der ITF besuchte Indien gegen Ende 1952 persönlich und traf mit Seeleutevertretern aus Bombay, Calcutta und auch Chittagong zusammen, um ihnen den Beistand der ITF in diesen Bestrebungen anzubieten.

Was Pakistan betrifft, liegt der Plan vor, eine All-pakistanische Seeleute-Föderation für West- und Ostpakistan unter starker Führung zu schaffen. Auch in Indien sind die Pläne zur Bildung einer stark zentralisierten Föderation der Seeleute, die alle Kategorien des Schiffspersonals umfasst (Decksabteilung, Maschinenraum, Verpflegung und Offiziere) ebenfalls weit fortgeschritten und man erwartet, dass früh im Jahre 1953 ein Allindischer Gründungskongress stattfinden wird. Der Generalsekretär der ITF wird Indien im Zeitpunkt dieses Kongresses einen erneuten Besuch abstatten und bei der Bildung der neuen indischen Seemanns-Föderation mitwirken.

Der Ausschuss der Seeleutesektion der ITF beschloss nach Prüfung dieser Angelegenheit, dem Exekutivkomitee der ITF die Gewährung jeder möglichen finanziellen und anderen Hilfe an die im Aufbau begriffenen Seeleuteorganisationen in Indien und Pakistan zu empfehlen. Weiter wurde das Sekretariat ermächtigt, die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften um Unterstützung für diesen Zweck zu ersuchen, falls zusätzliche finanzielle Hilfe erforderlich ist.

#### Schifffahrt auf den Grossen Seen

Der amerikanische Vertreter erstattete Bericht über die Lage in der Schifffahrt auf den Grossen Seen Nordamerikas. Ausländische Schiffe versuchen, in diese örtliche Schifffahrt einzudringen und die amerikanischen Seeleutegewerkschaften beschlossen, Verteidigungsmassnahmen gegen die auf niedrige Heuern und schlechte Arbeitsbedingungen gestützte Konkurrenz zu ergreifen. Auf einer kürzlichen Tagung der Seefahrtsabteilung der AFL wurde beschlossen, die Seeleute in ihrer Aktion finanziell und auch in anderer Weise zu unterstützen, sowie die europäischen Seeleutegewerkschaften zur Stellungnahme gegen unfairen Wettbewerb im Gebiet der Grossen Seen aufzufordern.

Der Ausschuss der Seeleutesektion der ITF wünschte, dass das Ersuchen der amerikanischen Gewerkschaften wohlwollend behandelt wird. Man beschloss, die "Seafarers' International Union of North America" zur Entsendung einer kleinen Abordnung nach Europa aufzufordern, die einen Bericht und die dazugehörigen Dokumente vorlegen und mit den europäischen Seeleutegewerkschaften Rücksprache nehmen würde. Ein Unterausschuss wurde ernannt, um Vorbesprechungen mit den nach Europa kommenden amerikanischen Vertretern zu führen und an die nächste Tagung Bericht zu erstatten.

#### Andere Fragen

Der Bericht des Sekretariats behandelte verschiedene weitere Fragen, wie die Unterbringung der Auswanderer an Bord von Schiffen, den IAO-WGO - Ausschuss für Seeleutehygiene und den Wettbewerb im Seenahverkehr und in der Küstenschifffahrt Nordwesteuropas. Letztere Frage wurde von den Seeleutegewerkschaften dieser Region auf einer besonderen Tagung besprochen, die am 22. Januar 1953 in London stattfand. Auch diese Abschnitte des Berichtes wurden von Sektionsausschuss genehmigt.



IM SCHATTEN DES GALGENS

Die Leser des ITF-Presseberichts Nr. 1 vom 12. Januar 1953 werden sich erinnern, dass wir darin einen Protest des Sekretärs der Eisenbahnersektion der I.T.F., Paul Tofahrn, gegen die summarische Verurteilung und Hinrichtung eines ungarischen Eisenbahners namens Imre Molnar veröffentlichten, der angeblich für ein Eisenbahnunglück verantwortlich war, das sich an Weihnachten in einem Budapester Vorort ereignete.

Dieser Protest ist seither von Radio freies Europa nach verschiedenen osteuropäischen Ländern gesendet worden. Ausserdem hat er in mindestens zwei Ländern nahe am Eisernen Vorhang ein Echo gefunden. In einer kürzlichen Ausgabe druckte die Schweizer sozialdemokratische Zeitung Berner Tagwacht einen Artikel über die Verurteilung Molnars ab, der in der österreichischen Wiener Arbeiterzeitung erschienen war. Obschon wir bereits im Namen der Eisenbahner der demokratischen Welt und im Namen derjenigen, die der Freiheit der Meinungsäusserung beraubt sind, Stellung genommen haben, brauchen wir uns wohl kaum für den Nachdruck des erwähnten Artikels zu entschuldigen. Er ist kennzeichnend für den Abscheu, den in demokratischen Ländern die barbarischen Methoden erregen, die die Kommunisten anwenden, um an der Macht zu bleiben.

Eine aufregende Nachricht wirft ein Blitzlicht auf die Umstände, unter denen die Arbeiter in den sogenannten Volksdemokratien leben müssen. Da berichtet Radio Budapest, dass der Eisenbahner Imre Molnar wegen eines Eisenbahnunglücks in einem Budapester Vorort, an dem er mitschuldig gewesen sein soll, von einem Sondergericht zum Tode verurteilt und gleich darauf hingerichtet wurde. Die amtliche Untersuchung habe ergeben, so behauptete das amtliche ungarische Radio, dass das Unglück, bei dem es mehrere Tote gab, auf die Nachlässigkeit mehrerer Eisenbahner, unter ihnen Molnars, zurückzuführen war. Kein Wort weiter. Man erfährt nicht, wann der Unfall war, nicht, wieviele Tote es gegeben hat, nicht, worin die Nachlässigkeit der Eisenbahner und besonders Molnars bestanden haben soll. Man erfährt nur: Sondergericht - zum Tode verurteilt - Urteil sofort vollstreckt.

Man erfährt es allerdings nur aus der sozialistischen, nicht aus der kommunistischen Presse.

Verkehrsunfälle im Eisenbahnbetrieb gibt es in jedem Staat. Aber was geschieht in Ländern, die nicht einer kommunistischen Diktatur unterworfen sind, nach einem Eisenbahnunglück? Zunächst einmal berichtet die Presse darüber sehr ausführlich. Eine amtliche Darstellung wird veröffentlicht, in einer öffentlichen Diskussion wird die Verantwortlichkeit aller Organe der Eisenbahn vom Weichenwärter bis zur Direktion behandelt. Die Sicherheitsbehörden untersuchen den Fall und treten ihn nach Abschluss ihrer Erhebungen dem zuständigen Gericht ab. Nun tritt der Untersuchungsrichter in Aktion: er überprüft noch einmal den Tatbestand und die Frage des Verschuldens unter Zuhilfenahme von Sachverständigen; er vernimmt Angeschuldigte und Zeugen. Vom Ergebnis dieser Voruntersuchung hängt es ab, ob und wer angeklagt wird. Wenn es zu einer Anklage kommt, werden die Beschuldigten vor ihren ordentlichen Richter gestellt, der für ihren Fall zuständig ist. Wieder wird der Fall in aller Breite behandelt. Die Angeschuldigten und ihre Verteidiger kommen ebenso zum Wort wie der Staatsanwalt, Zeugen und Sachverständige



werden einvernommen, oftmals werden auf Antrag der Verteidiger sogar neue Sachverständige zugezogen. Wenn das Urteil gefällt ist, kann es von den Verteidigern der Angeschuldigten angefochten werden, und dann muss sich eine höhere Instanz damit beschäftigen. Wieder berichten die Zeitungen über alles sehr ausführlich.

So ist es eben in einer Demokratie: da gibt es kein Verschweigen und heimliches Henken, da ist das Gerichtsverfahren vielleicht etwas langsam und umständlich, dafür aber gründlich und mit allen Rechtsgarantien gegen Willkür ausgestattet, die der Staatsbürger auch dann beanspruchen kann, wenn er gefehlt hat. Man kann in der Demokratie wegen eines Fahrlässigkeitsdelikts - und nur ein solches kann die Ursache eines Verkehrsunfalles sein - auch nicht zum Tode verurteilt werden, sondern nur zu einer Arreststrafe.

Aber Imre Molnar hat nicht in einer Demokratie gelebt. Deshalb kam er vor das Sondergericht, deshalb wurde er gehängt. Keine Zeitung durfte über das Unglück schreiben, ehe nicht die Nachricht von seiner Hinrichtung bekanntgegeben wurde, niemand hat für ihn gesprochen, keine Gewerkschaft hat einen Finger für ihn gerührt. Es wäre auch keine Zeit dazu gewesen, denn während das Sondergericht über Imre Molnar zusammentrat, wurde schon der Galgen gezimmert, an den er gehängt wurde. Warum musste Imre Molnar sterben und, vor allem, warum wurde das Urteil, wie Radio Budapest mitteilte, "sofort vollstreckt"?

Das hat seine besonderen Gründe. Die kommunistischen Beherrscher der sogenannten Volksdemokratien sind auf Imre Molnar sehr schlecht zu sprechen. Sie klagen die Eisenbahner der Dienstunwilligkeit und der Sabotage an. In allen kommunistischen Satellitenstaaten ist es nämlich um die Eisenbahnen jetzt sehr schlecht bestellt. Der Personenzugsverkehr wurde zugunsten des Güterzugverkehrs auf ein Mindestmass eingeschränkt. Güterzüge, die beladen nach Russland gehen, müssen überall mit Vorrang abgefertigt werden. Lokomotiven und Waggons werden übermässig beansprucht; für Reparaturen ist zumeist keine Zeit. Wie den Lokomotiven und den Waggons geht es den Eisenbahnern. Freizeit und Urlaub? Dazu ist keine Zeit! Ganz so wie in Hitlerdeutschland müssen jetzt in den kommunistischen Satellitenstaaten die Räder für den Sieg rollen, diesmal für den Sieg der Sowjetunion im Kalten Krieg. Immer schneller soll das Tempo werden, immer grösser die Leistung der Fahrer und Schaffner, der Fahrdienstleiter und der Weichenwärter. Stossarbeit gibt es nicht nur für Bauarbeiter und Bergleute, für Stahlarbeiter und Eisendreher, sondern auch für die Eisenbahner.

Die Eisenbahner können diesen übermässigen Anforderungen nicht nachkommen. Sie versuchen sich gegen den Zwang der Diktatur und der kommunistischen Ausbeutung zur Wehr zu setzen. In allen Satellitenstaaten beschimpfen die Kommunisten die Eisenbahner als Faulenzer, Bummler und Saboteure; überall klagen sie darüber, dass die Eisenbahnen nicht mit den "grossartigen Fortschritten" in der Industrieproduktion Schritt halten. Erst vor kurzem haben das Zentralkomitee der rumänischen Kommunistischen Partei und die ganze Regierung die Eisenbahner öffentlich der Sabotage beschuldigt. Aus Ungarn, aus der Tschechoslowakei und aus Ostdeutschland kommen ähnliche Nachrichten. Weil man mit den Eisenbahnern so unzufrieden ist, hat man es in Ungarn für notwendig gehalten, sie zu warnen. Was wirkt am besten als Warnung? Nach der Ansicht der kommunistischen Machthaber - eine Hinrichtung. Die Eisenbahner wollen nicht parieren. Nun, wir werden es ihnen zeigen, was sie erwartet, wenn sie dem "Fortschritt" nachhinken: der Galgen!

Deshalb musste der Eisenbahner Molnar wenige Minuten, nachdem das kommunistische Sondergericht ihn zum Tode verurteilt hatte, sterben. In einer Volksdemokratie darf kein Eisenbahner müde werden; in einem

kommunistischen Satellitenstaat dürfen die Bremsen nicht versagen. Was immer geschieht, ein Sündenbock muss dafür büßen. Einmal die Slansky und Clementis, ein anderes Mal die Imre Molnar. Der Galgen - das ist die höchste Regierungsweisheit der kommunistischen Diktatur. In seinem Schatten vegetieren und fronen die Arbeiter in der Volksdemokratie.

Fragt die Kommunisten, dort, wo es noch welche gibt, mit denen sich zu reden verlohnt, warum der Eisenbahner Imre Molnar sterben musste. Und fragt sie, warum kein "Weltgewerkschaftsbund" und kein "Weltfriedensrat" gegen dieses Schandurteil protestiert hat - gegen die Hinrichtung, die Ermordung eines Arbeiters!

-----