



## 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. 25

14. Dezember 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 verwendet, 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.

### EISENBAHNER

#### DEUTSCHLAND

##### Jugendtagung der GdED

(ITF) Am 14. und 15. November 1953 kamen in Frankfurt / Main rund 300 Jugenddelegierte der

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands zu ihrem zweiten Jugendtag seit 1945 zusammen. Sie vertraten rund 40.000 Jugendliche ihrer Organisation.

In einer einstimmig angenommenen Forderung an den Deutschen Bundestag wurde insbesondere die vordringliche Verabschiedung des neuen Jugendarbeitsschutzgesetzes verlangt. Dieses soll erhebliche Verbesserungen der sozialen und arbeitstechnischen Bedingungen bringen und den Jugendlichen besser als bisher vor Ausbeutung und Missbrauch schützen.

##### Modernstes Gewerkschafts- haus bei Frankfurt

(ITF) Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eröffnete in Königstein bei Frankfurt/Main am 14. November 1953 ein grosses

Schulungs- und Erholungsheim, das insbesondere dem weiteren Ausbau und der Verbesserung der Schulungsarbeit dienen soll. In den Sommermonaten wird das neue Heim erholungsuchenden Eisenbahnern zur Verfügung stehen.

Mit diesem neuen Heim, das nach den modernsten architektonischen und technischen Gesichtspunkten erbaut wurde, steht der GdED eine der schönsten Schulungs- und Erholungsstätten der Deutschen Bundesrepublik zur Verfügung.

GROSSBRITANNIEN

Schiedsgericht spricht  
Eisenbahnern Lohner-  
höhung zu

(ITF) Am 4. Dezember gab das Landesschiedsgericht für das Eisenbahnpersonal bekannt, dass es beschlossen habe, ungefähr 450.000 britischen Eisenbahnern

eine Lohnerhöhung von 4s. pro Woche zuzusprechen. Dieser Beschluss erfolgte als Antwort auf eine Forderung aller drei, der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften nach einer 15 %igen Lohnerhöhung.

Dieser Entscheid hat jedoch ganz beträchtliche Enttäuschung hervorgerufen, da sein Ergebnis keinen Vergleich mit den Lohnerhöhungen von 18 bis 26s. pro Woche aushält, die die Eisenbahner erhalten hätten, wenn die Forderungen ihrer Gewerkschaften zur Gänze erfüllt worden wären.

Bisher hat nur eine der betroffenen Gewerkschaften, nämlich der Verband der Angestellten der Verkehrsbetriebe, offiziell zu diesem Entscheid Stellung genommen. In einer am 6. Dezember veröffentlichten Erklärung äusserte sich das Exekutivkomitee des Verbandes hierzu wie folgt:

"Die Verbände der Eisenbahner werden auf einer gemeinsamen Sitzung aller drei Eisenbahnergewerkschaften, die nächsten Donnerstag stattfindet, einen Beschluss über die Empfehlung des Landesschiedsgerichts für das Eisenbahnpersonal fassen.

Das Exekutivkomitee des Verbandes der Angestellten der Verkehrsbetriebe ist jedoch über die Empfehlung des Schiedsgerichtes bitter enttäuscht, sowohl im Hinblick auf die Höhe des Betrages als auch wegen Fehlens einer vergütungsgruppenmässigen Staffelung.

Es vertritt die Ansicht, dass die vom Verband der Angestellten der Verkehrsbetriebe unterbreitete Forderung nicht genügend in Erwägung gezogen wurde."

KANADA

Lohnbewegung bei den  
kanadischen Eisenbahnen

(ITF) Im Rahmen der jüngsten Entwicklung in der Lohnbewegung bei den kanadischen Eisenbahnen gibt der Verband der Lokomotiv-

führer (Brotherhood of Locomotive Engineers) eine Revision des für die Ostregion der "Canadian Pacific Railway" geltenden Tarifabkommens bekannt, der zufolge für das Rangierpersonal ab 1. Dezember ds. Js. die 5-Tagewoche ohne Kürzung der derzeit geltenden wöchentlichen Lohnsätze in Kraft tritt.

Ferner wird mitgeteilt, dass ein aus Vorsitzenden des Verbandes der Lokführer bestehender Unterausschuss soeben ein Programm fertiggestellt hat, in dem Forderungen nach höheren Löhnen und besseren Arbeitsbedingungen erhoben werden. Dazu gehören die folgenden: eine allgemeine Lohnerhöhung von \$1,35 pro Tag; Einführung der 5-Tagewoche für das Rangierpersonal ohne Kürzung der derzeitigen Entlohnung; garantierte fünf Arbeitstage für das Rangierpersonal und 3.200 Meilen (5.120 km) pro Monat für den Strassengüterverkehr; Fortzahlung des Grundlohnes an allen gesetzlichen Feiertagen, an denen nicht gearbeitet wird.

Weiters erhebt der Verband Forderungen nach besseren Urlaubsbedingungen wie folgt: eine Woche Urlaub für Personal mit einer Dienstzeit bis zu

drei Jahren; zwei Wochen nach fünf- bis zehnjähriger Dienstzeit; drei Wochen nach zehn- bis fünfzehnjähriger Dienstzeit; vier Wochen für alle Arbeitnehmer mit mehr als fünfzehnjähriger Dienstzeit.

Schliesslich wird mitgeteilt, dass der Verhandlungsausschuss der Verbände des nicht-fahrenden Personals vor kurzem mit Vertretern der Eisenbahnbehörden zum ersten Male zur Diskussion ihrer Forderungen zusammentraf. Zu diesen gehören Forderungen nach längerem bezahlten Urlaub; anderthalbfache Entlohnung für Arbeit an Sonntagen; Entlohnung für Arbeit an gesetzlichen Feiertagen; Entrichtung einer Pauschalzulage im Falle von Krankheit.

#### SALVADOR

##### Eisenbahner von Salvador fordern Pensionen

(ITF) Zwischen dem Verband der Eisenbahner von Salvador und der Verwaltung der dortigen Eisenbahnen haben Diskussionen über die Einführung eines Pensionssystems

und einer Gruppenunfallversicherung für 4.000 Eisenbahner von Salvador begonnen. Bei den Verhandlungen steht dem Verband die Unterstützung der amerikanischen "Federation of Labor" zur Verfügung, deren Abteilung für Sozialversicherung ein Projekt eines Pensionsschemas ausgearbeitet hat.

#### TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

#### FINNLAND

##### Erfolgreiche Streikaktion gegen Speditionsfirmen in Turku

(ITF) Der der ITF angeschlossene Finnische Allgemeine Arbeiterverband, dem Hafenarbeiter angehören, teilt mit, dass er vor kurzem eine sehr erfolgreiche Streikaktion gegen eine Speditionsfirma im Hafen von Turku beendet hat.

Unser Mitgliedsverband weist darauf hin, dass die Verhältnisse in Turku als einigermaßen ungewöhnlich betrachtet werden müssen, da die Arbeit, die normalerweise von Speditionsfirmen durchgeführt wird, von den Stauerei-Firmen des Hafens unternommen wird, wobei die mit den Ladearbeiten beschäftigten Arbeiter durch die Vermittlungsstelle der Hafenarbeiter angeworben werden. Solange sie jedoch mit solchen Arbeiten beschäftigt sind, gelten sie tarifmässig nicht als Hafenarbeiter und fallen demgemäss nicht in den Geltungsbereich des für Dockarbeiter geltenden Landestarifvertrages. Die Arbeitgeber weigerten sich jedoch hartnäckig, ein separates Abkommen für das Speditionsgewerbe auszuhandeln, was dazu führte, dass die Festlegung von Löhnen und Arbeitsbedingungen auf rein willkürlicher Basis erfolgte.

Im vergangenen Oktober spitzte sich die Situation zu, als unser Mitgliedsverband seine Mitglieder in Turku zu einer Streikaktion gegen den Speditionsbetrieb ermächtigte. Das Ergebnis dieses Streiks, der im vergangenen Monat mit einem Kompromiss beendet wurde, bedeutet einen beträchtlichen Erfolg des Finnischen Allgemeinen Arbeiterverbandes. Die Arbeitgeber haben nicht nur der Anwendung des Grundsatzes eines Kollektivabkommens für die Industrie zugestimmt, sondern die Grundlohnsätze sind jetzt auf 132 Finnische Mark (£1 = 640 Finnische Mark) pro Stunde erhöht worden. Der neue Stundenlohnsatz liegt zwar etwas niedriger als der der Hafenarbeiter in Turku (151 Finnische Mark), stellt jedoch gegenüber dem früheren Satz von 101 Finnische Mark einen beträchtlichen Fortschritt dar.

NORWEGEN

Bevorstehende Tarif-  
verhandlungen der  
norwegischen  
Transportarbeiter

(ITF) Wie berichtet wird, beabsichtigt der der ITF angeschlossene norwegische Transportarbeiterverband, seine Tarifabkommen sowohl für Land- als auch Seetransport zu kündigen.

Dieser Beschluss wurde auf einer vor kurzem abgehaltenen Sitzung der Landesexekutive des norwegischen Gewerkschaftsbundes gefasst, auf der die bei den im nächsten Jahre stattfindenden Tarifverhandlungen einzuschlagende Politik festgelegt wurde.

Im allgemeinen empfahl der Gewerkschaftsbund seinen Mitgliedsverbänden, nach Ablauf der Termine der gegenwärtigen Abkommen von Lohnforderungen Abstand zu nehmen. An deren Stelle sollen sich die Verbände um weitere Verbesserungen der allgemeinen Arbeitsbedingungen bemühen. Zu den Vorschlägen des Gewerkschaftsbundes gehören:

a) Entrichtung von Krankengeld bei Arbeitsunfällen; b) Kürzere Arbeitszeit in jenen Industrien, in denen die 48-Stundenwoche noch nicht Geltung hat; c) Gleiche Entlohnung für männliche und weibliche Arbeitnehmer.

Der Gewerkschaftsbund hat jedoch eine Ausnahme von seiner Lohnpolitik zugelassen, und zwar in jenen Zweigen der Industrie, in denen das Lohnniveau niedriger liegt als das allgemein geltende. Er hat z.B. den Transportarbeiterverband ermächtigt, Lohnerhöhungen für etwa 2.000 Angestellte der Provinz-Omnibus- und -Autocargesellschaften zu fordern, die in lohnpolitischer Hinsicht schlechter gestellt sind als das bei den Staatsbahnen beschäftigte Omnibus- und Autocarpersonal. Die Geltungsdauer des Abkommens für dieses Personal ist bereits abgelaufen und Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag sollten am 9. Dezember beginnen.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Belgische Strassenbahner  
fordern neuen  
Tarifvertrag

(ITF) Der Landesausschuss der belgischen Strassenbahnergewerkschaft (Mitglied der ITF) hat den einmütigen Beschluss gefasst, das gegenwärtig geltende Tarifabkommen

für das Personal der Strassenbahnen zu kündigen. Er hat das Exekutivkomitee beauftragt, Verhandlungen über ein neues Abkommen in die Wege zu leiten. Einzelheiten der Forderungen der Strassenbahner sind bisher nicht bekannt.

BRASILLEN

Lohnerhöhungen für  
brasilianische  
Strassenbahner

(ITF) Als Ergebnis von längeren Verhandlungen zwischen dem brasilianischen Landesverband der Arbeiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe und einer Anzahl von

Strassenbahnunternehmungen erhalten Strassenbahner in Rio de Janeiro beträchtliche Lohn- und Gehaltserhöhungen.

Die Erhöhungen schwanken zwischen 300 Cruzeiros (£1 = ungefähr 52 Cruzeiros) für Personal mit Gehältern bis zu 1.000 Cruzeiros pro Monat und 1.300 Cruzeiros bei einem Verdienst bis zu 12.000 Cruzeiros. Strassenbahnfahrer und -schaffner, die nicht monatlich entlohnt werden, erhalten entsprechende Erhöhungen ihrer Stunden- oder Tageslöhne.

Ausserdem haben die in Frage kommenden Gesellschaften sich verpflichtet, den Bestimmungen eines bereits im Jahre 1952 unterzeichneten Abkommens gemäss an alle Arbeitnehmer mit einem Einkommen bis zu 12.000 Cruzeiros und mit einer während des betreffenden Jahres abgeleisteten Mindestdienstzeit von sechs Monaten eine Weihnachtzulage bis zu 1.200 Cruzeiros zu entrichten.

#### VEREINIGTE STAATEN

##### Lohnerhöhung für Neuyorker Omnibusfahrer

(ITF) Einem vor kurzem ergangenen Schiedsgerichtsentscheid zufolge erhalten im Transportarbeiterverband organisierte Neuyorker

Omnibusfahrer eine Entlohnung bis zu \$80 für die normale Arbeitswoche. Das Schiedsgerichtsverfahren folgte einem 28-tägigen Streik im Januar dieses Jahres, mit dem der Verband seiner Forderung nach Einführung der 40-Stundenwoche und Lohnerhöhungen Nachdruck verliehen hatte. Das Schiedsgericht entschied zugunsten des Verbandes und ordnete die Einführung der 40-Stundenwoche sowie eine Erhöhung der Stundenlöhne der 8.000 in Frage kommenden Omnibusfahrer um 26,5 % an.

Omnibusfahrer der "New York City Omnibus Corporation" und der "Fifth Avenue Coach Company" erhalten einen Höchstlohn von \$2 pro Stunde, um aufrecht zu erhalten, was die Schiedsgerichtsstelle als das "auf historischer Grundlage beruhende Differential" zwischen diesen Omnibuslinien und den anderen darstellt. Für die übrigen Omnibuslinien wurde der Grundlohnsatz pro Stunde mit \$1,925 festgelegt. Ausserdem erhält das Personal aller Omnibuslinien, mit Ausnahme der bankrotten "Third Avenue Transit Corporation", eine Erhöhung der Stundenlöhne um 10 Cents, die rückwirkend ab 29. Januar, d.h. dem Datum der Beendigung des Streiks, in Kraft tritt. Das Personal der "Third Avenue Transit Corporation" erhält eine ebenfalls rückwirkend in Kraft tretende Erhöhung der Stundenlöhne um 5 Cents.

#### ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

#### INDIEN

##### Wohnungen für indische Strassenverkehrsarbeiter

(ITF) Das Indische Regionale Informationsbüro der ITF teilt mit, dass der verstaatlichte Strassen-transportdienst des Staates von Haiderabad vor kurzem 300 Häuser

zur Unterbringung seiner Angestellten erworben hat. Diese Häuser, die sich im Industriegebiet von Mushirabad befinden, wurden vor kurzem im Rahmen des von den Behörden verwalteten Wohnbauplanes für indische Arbeiter errichtet.

#### ITALIEN

##### Lohnerhöhung für italienische Strassenverkehrsarbeiter

(ITF) Als Ergebnis von Verhandlungen, die der der ITF angeschlossene italienische Transportarbeiterverband (FILITAT) geführt hat, wurde eine Reihe von Bestimmungen des für das

Personal der italienischen Strassentransportbetriebe geltenden Tarifabkommens zugunsten der Arbeitnehmer geändert.

Ab 1. Oktober erhöht sich der auf Landesebene geltende Mindestlohn aller im Strassenverkehr beschäftigten Arbeitnehmer um 10 %, mit Ausnahme der Fahrer von Lastkraftwagen mit Anhängern, die eine 7 %ige Lohnerhöhung erhalten. Dienstalterszulagen wurden ebenfalls

eingeführt. Angestellte mit zehnjähriger Dienstzeit bei der gleichen Firma erhalten einen Puschalbetrag, der 125 Stundenlöhnen entspricht. Personal mit zwanzigjähriger Dienstzeit erhält eine Zulage, die der Entlohnung für 250 Arbeitsstunden gleichkommt.

Der neue Kollektivvertrag enthält auch eine Reihe weiterer Verbesserungen wie z.B. in Bezug auf Urlaub und Entlohnung bei Krankheit und Unfällen.

### ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

#### VEREINIGTE STAATEN

Seeleute der Grossen Seen  
fordern bessere  
Arbeitsbedingungen

(ITF) Wie der Sekretär-Schatzmeister des Grossen Seen-Distriktes der "Seafarers' International Union" (Mitgliedsverband der ITF) mitteilt, hat seine Organisation

offiziell die bevorstehende Aufnahme von Vertragsverhandlungen mit sieben Schifffahrtslinien angekündigt, die an der Schifffahrt auf den Grossen Seen beteiligt sind.

Die Geltungsdauer der Abkommen mit den sieben Gesellschaften läuft eigentlich erst am 31. Dezember ab, aber die neuen Verhandlungen wurden 60 Tage im voraus angekündigt, um den Bestimmungen des Taft-Hartley-Gesetzes Genüge zu tun.

### HAFENARBEITER

#### INDIEN

Kongress der  
Hafenarbeiter in Bombay

(ITF) Auf dem vor kurzem veranstalteten Kongress des Verbandes der Hafenarbeiter von Bombay wurde der Beschluss gefasst, das

Tätigkeitsgebiet beträchtlich auszudehnen. Am 1. Dezember beginnen Schulungskurse des Verbandes in englischer Sprache sowie in Urdu und Marathi und der Verband wird ausser seinen beiden andern Veröffentlichungen in Marathi und Englisch eine zweimal im Monat erscheinende Zeitschrift in Urdu herausgeben.

In seinem Bericht an den Kongress übte Kollege P.D'Mello, der Generalsekretär des Verbandes, scharfe Kritik an der Regierung, da sie es bisher unterlassen hatte, eine Zusammenkunft des im Jahre 1951 ernannten Hafenarbeiter-Beirates einzuberufen und empfahl, eine neue Körperschaft mit der Durchführung des Plans zur Regelung der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter von Bombay (Bombay Dock Workers - Regulation of Employment - Scheme, 1951) zu betrauen. Der Kongress billigte einhellig zwei Resolutionen, in denen die Regierung aufgefordert wird, gewisse Kategorien von Arbeitnehmern in den Geltungsbereich der Bestimmungen über das Inkrafttreten geregelter Lohn- und Arbeitsbedingungen der Dockarbeiter von Bombay einzubeziehen, und der Generalsekretär beauftragt wird, um Beitritt zur ITF anzuschreiben.

#### ZYPERN

Hafenarbeiter von  
Zypern streiken um  
höhere Entlohnung

(ITF) Im Laufe des Vormittags des 27. November legten Docker im Hafen von Famagusta die Arbeit nieder, nachdem Verhandlungen über Erhöhungen ihrer Entlohnung und

Ueberstundensätze ergebnislos abgebrochen worden waren. Der Streik wird auf unbestimmte Zeit fortgesetzt, bis ein Uebereinkommen erzielt wird.

Docker in den Häfen von Larnaca und Limassol verhandeln immer noch über ihre Forderungen. Man erwartet jedoch, dass sie sich der Streikbewegung anschliessen werden, falls die Verhandlungen zu keinem Ergebnis führen.

#### VEREINIGTE STAATEN

##### Die Lage in den Docks von New York

(ITF) Der 1. Dezember, der Tag, an dem die Bestimmungen der Dockkommission über das Anheuern von Dockarbeitern in Kraft traten, war durch eine Bewegung gekennzeichnet, die zunächst einen "Generalstreik" von Mitgliedern der ILA darstellen sollte. Der neue Vorsitzende der ILA, Captain Bradley, gab jedoch die Erklärung ab, dass er "zu keinem wie immer befristeten Streik" aufgerufen hätte, und es stellte sich bald heraus, dass die meisten der auf den Docks aufgestellten Streikposten Leute waren, denen die Dockkommission die Arbeitsbewilligung nicht gewährt hatte. Am folgenden Tage waren nicht einmal die Streikposten zu sehen und damit fand der "Streik" ein rasches Ende.

#### SEELEUTE

#### GROSSBRITANNIEN

##### Reinlichkeit an Bord

(ITF) Der Minister für Transport und Zivile Luftfahrt hat die Kapitäne in einer offiziellen Zuschrift besonders auf die Bestimmungen über die Unterkunft auf Handelsschiffen aufmerksam gemacht. Diese Bestimmungen, die am 1. Januar 1954 in Kraft treten, legen Normen für alle neugebauten und auch für die bereits im Verkehr befindlichen Schiffe der Handelsmarine fest, die neu registriert oder baulich grundlegend geändert werden (Einzelheiten siehe Pressebericht Nr. 14/15 vom 27. Juli 1953).

Insbesondere wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Unterkunftsräume rein und in bewohnbarem Zustande zu halten sind, und dass Proviant, Lagergüter und Ladung nicht in den Mannschaftsräumen und Gängen verstaut werden dürfen, die als Unterkunftsräume dienen. Der Kapitän bzw. einer seiner Offiziere muss mindestens einmal in der Woche eine Inspektion der Unterkunftsräume durchführen und das Ergebnis dieser Inspektion im offiziellen Logbuch festhalten.

#### INDIEN

##### Heuerbüros für Seeleute in Bombay

(ITF) Wie "The Indian Worker", das offizielle Organ des indischen Gewerkschaftsbundes, mitteilt, hat die indische Regierung nicht versäumt, der Empfehlung der vor kurzem abgehaltenen Asiatischen Seefahrtskonferenz der IAO über Anwerbung und Anheuerung rasch Folge zu leisten. Sie beabsichtigt jetzt, in allen grösseren indischen Häfen Heuerbüros für Seeleute zu eröffnen. Der Anfang wird im Hafen von Bombay gemacht, wonach der Geltungsbereich des Projektes erweitert werden und schliesslich Kalkutta einbeziehen soll.

Die vorbereitenden Arbeiten zur Errichtung eines Heuerbüros in Bombay sind bereits abgeschlossen und eine Konferenz von Vertretern der Organisationen der Seeleute und Reedereien dürfte innerhalb kurzer Zeit die endgültigen Einzelheiten des Projekts festlegen.

Zu diesem Beschluss bemerkt "The Indian Worker": "Infolge der unermüdlischen Bemühungen der indischen Seeleute, Uebelständen abzuwehren, hat sich die Regierung seit 1949 mit dem Plan einer Registrierungsordnu

und der Eröffnung eines Heuerbüros für Seeleute beschäftigt. Hinsichtlich der Verwirklichung dieses Projektes wurde jedoch nichts unternommen. Es ist erfreulich, dass die Empfehlung der Konferenz der IAO in Bezug auf die Fertigstellung des Projektes als Katalysator gewirkt hat."

#### NORWEGEN

##### Streik norwegischer Schiffsoffiziere

(ITF) Schiffsoffiziere auf etwa 200 norwegischen Schiffen haben zur Unterstützung der Forderungen ihres Verbandes nach höherer

Entlohnung die Arbeit niedergelegt.

Der der ITF angeschlossene norwegische Verband der Schiffsoffiziere hat nun den Beschluss gefasst, die Streikaktion auf Schiffe der norwegischen Küstenschifffahrt und auf nordeuropäische Häfen zu beschränken. Ursprünglich war beabsichtigt, alle Schiffsoffiziere auf Grosser Fahrt in den Streik einzubeziehen, aber das norwegische Arbeitsgericht schloss sich der von den Reedern vertretenen Auffassung an, dass dem Verband gesetzlich nicht das Recht zustehe, die individuellen Heuerverträge der Offiziere kollektiv zu kündigen. Diesem Entscheid zufolge hat der Verband seine Mitglieder angewiesen, im Einklang mit den Bestimmungen ihrer Heuerverträge diese individuell zu kündigen, d.h. in norwegischen und nordeuropäischen Häfen.

#### HOCHSEEFISCHER

#### GROSSBRITANNIEN

##### Längerer Urlaub für britische Schleppnetzfisher

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Transportarbeiterverband teilt mit, dass er seine Verhandlungen über die Forderung nach obligatorischer Entschädigung für

jene Schleppnetzfisher beendet hat, die an gesetzlichen bzw. landesüblichen Feiertagen auf Grund eines Heuervertrages Arbeit verrichten müssen.

Auf Grund von Diskussionen im Rahmen der Paritätischen Landeskommision für die Schleppnetzfisherei kam man schliesslich überein, dass die Einführung eines solchen Systems in der Industrie auf gewisse Schwierigkeiten stossen würde. An Stelle dessen billigten die Arbeitgeber den Grundsatz, dass der gegenwärtig geltende jährliche Erholungsurlaub, für den als Bemessungsgrundlage ein freier Tag für jeden auf Grund eines Heuerverhältnisses abgeleisteten Arbeitsmonat diene, an Stelle einer Entschädigung für derartige Feiertage um 50 % zu verlängern sei.

Angesichts der Unterschiede zwischen den in den verschiedenen Häfen üblichen Methoden, nach denen bezahlter Urlaub gewährt wird, wurde beschlossen, die Festlegung der endgültigen Bestimmungen den verschiedenen Häfen zu überlassen und die von den Hafenkommissionen getroffenen Entscheidungen der Paritätischen Landeskommision zur Bestätigung vorzulegen.

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Regionale Seeleutekonferenz	Hamburg	8./9. Januar 1954
Exekutivkomitee	Washington	25. - 27. Januar 1954
Hafenarbeitersektion	Genf	12./13. Februar 1954
Sektionsausschuss der Seeleute	Antwerpen	3./4. März 1954
Seeleutesektion	Genf	1. - 3. April 1954

Japanische Fischer Opfer südkoreanischer Willkür

(ITF) Am 18. Januar 1952 erliess die südkoreanische Regierung eine Verlautbarung, indem sie Anspruch auf die Oberhoheit über das Navigationsgebiet erhob, das beschrieben wurde als "innerhalb eines Gebietes liegend, das durch Linien begrenzt wird, die die koreanische Halbinsel, die benachbarten Inseln und verschiedene Grenzlinien verbinden". Aus dieser äusserst vagen Erklärung hat sich ein internationaler Streitfall grossen Formats zwischen Südkorea und Japan über Hoheitsgewässer und Fischereirechte entwickelt, wobei sich Japan energisch den südkoreanischen Ansprüchen auf Souveränität über eine Zone widersetzt, die bis zu 130 Meilen von der koreanischen Küste reicht und sich in gewissen Gebieten japanischem Hoheitsgebiet bis auf 60 Meilen nähert.

Schon 1949 kam es zu Zwischenfällen mit Fischereifahrzeugen in den strittigen Zonen, aber wirklich akut wurde die Situation erst nach der offiziellen Verkündung der inzwischen als "Rhee-Linie" bekannt gewordenen Grenzziehung. Nach dieser Verlautbarung kam es wiederholt zu Beschlagnahmen von japanischen Fischereifahrzeugen durch Schiffe der koreanischen Marine, wobei gelegentlich auch japanische Fischer ihr Leben einbüssten. Später, am 8. Oktober 1952, ging die südkoreanische Regierung sogar noch weiter durch die Verabschiedung eines "Gesetzes über Massnahmen zur Vermeidung von Uebergriffen auf koreanische Hoheitsgewässer", ein Gesetz, in dem die Massnahmen festgelegt wurden, die bei Fällen einer Verletzung der "Rhee-Linie" zu ergreifen wären, und Strafmassnahmen gegen diejenigen, die sich einer solchen Verletzung schuldig machten. Diesem Gesetz folgte am 7. September 1953 eine neue Erklärung, in der bekanntgegeben wurde, dass Südkorea ab 8. September seine Kontrolle über das Gebiet innerhalb der "Rhee-Linie" intensivieren werde.

Seit dieser letzten Meldung haben sich die durch Schiffe der südkoreanischen Marine verursachten Zwischenfälle enorm angehäuft, die fortwährend japanische Fischereifahrzeuge vertrieben, durchsuchten, mit Beschlagnahme belegten und ihre Besatzungen willkürlich gefangen nahmen. Aus einem in den letzten Tagen erhaltenen Bericht des der ITF angeschlossenen japanischen Seeleuteverbandes geht hervor, dass am 19. November ds. Js. nicht weniger als 451 japanische Fischer von südkoreanischen Gerichtshöfen zu Gefängnisstrafen verurteilt wurden. Am gleichen Tage kam eine Gruppe von 27 Fischern im japanischen Hafen von Moji an, nachdem sie aus dem Gefängnis entlassen worden war, während die Heimschaffung einer weiteren Gruppe von 38 Fischern kurz nachher bevorstand. Einer der freigelassenen Fischer, der Kapitän der "Kazuo Hamazaki", erklärte: "Die ganze Sache war vollständig ungesetzlich. Die südkoreanischen Behörden verdrehten die Tatsachen absichtlich, um den Eindruck hervorzurufen, dass wir uns eines Uebergriffes auf ihre Hoheitsgewässer schuldig gemacht hätten. Im Gefängnis

wurden wir schlecht behandelt. Bei der Gerichtsverhandlung stellte man uns keinen Verteidiger zur Verfügung, das Verfahren war vollkommen einseitig. Unsern Argumenten wurde überhaupt kein Gehör geschenkt."

Auf Grund von Beschwerden, die der japanische Seeleuteverband erhoben hatte, sandte der Generalsekretär der ITF das folgende Telegramm an den Präsidenten der südkoreanischen Republik, Dr. Syngman Rhee:

"Erhalten Bericht Verweigerung Fischereirechte an japanische Boote Koreaküste. Da dies im Widerspruch zu internationalem Gesetz und internationaler Übung appelliere an Sie, im Interesse guter nachbarlicher Verhältnisse zwischen Ländern sofort Schritte zur Normalisierung der Sachlage zu ergreifen."

Weitere Unterstützung wurde den japanischen Fischern von der der ITF angeschlossenen "Seafarers' International Union of North America" zuteil, deren Vertreter in Japan die folgenden Zeilen an den japanischen Seeleuteverband richteten: "Bei der soviel diskutierten 'Rhee-Linie' handelt es sich um einen Mythos. Unser Verband, entstanden im Schoße der Demokratie und im Rahmen einer durch Gesetz begründeten Gesellschaftsordnung gross geworden, erachtet es als ein grundlegendes Prinzip, das Gesetz zu achten, gleichgültig ob es sich um ein internes Gesetz einer Nation oder ein allgemein anerkanntes internationales Gesetz handelt. Die auf einer Hypothese beruhende 'Rhee-Linie' existierte niemals, existiert auch heute nicht und wird, wie wir überzeugt sind, im Rahmen der internationalen Rechtssprechung niemals existieren; denn einerlei von welchem Gesichtspunkt aus man sich mit ihr befasse, wird die Forderung Koreas als willkürlich, ungerecht und ungerechtfertigt betrachtet werden müssen."