

Aus dem INHALT

Boycott gegen südafrikanische
Kohle (S. 3)

BINNENVERKEHR

Eisenbahnsymposium (S. 3)
Top-Sleeper-Kabinen (S. 4)
Europäische Hochgeschwin-
digkeitszüge (S. 5)

HAFENARBEITER

Krise in Trinidad (S. 6)
Start des ITF-Bildungspro-
gramms für die Karibik (S. 6)
Harte Verhandlungen in den
Niederlanden (S. 7)

SEELEUTE

Bemannung um Bergungs-
prämie betrogen (S. 8)
Untersuchungsbericht zum
Untergang der
Derbyshire (S. 9)
Flaggenübersicht (S. 10)

ZIVILLUFTFAHRT

Loch im Rumpf einer
B747 (S. 12)
Lockerbie-Bombe im
Radiorecorder
versteckt (S. 13)
Mehr Unternehmenszu-
sammenschlüsse (S. 14)

LEUTE (S. 16)

TODESFÄLLE (S. 16)

NDLOVU-URTEIL: "SCHWERWIEGENDES FEHLURTEIL"

FÜHRENDER TGWU-FUNKTIONÄR ZU 5 JAHREN HAFT VERURTEILT

Alfred Ndlovu, erster Vizepräsident der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union of South Africa und Vorsitzender des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes COSATU in der Provinz Natal, wurde am 22. Februar vom Amtsgericht in Pietermaritzburg aufgrund von Kapitel 54 des Terrorismus-Gesetzes sowie wegen nachträglicher Beihilfe zu versuchtem Mord verurteilt.

Das Verfahren, das im vergangenen November eröffnet (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988) und bis Februar dieses Jahres ausgesetzt wurde, gibt Anlaß zu ernsthaften Zweifeln an der Bereitschaft Südafrikas, irgendeine Form der Opposition zuzulassen. Die gegen Ndlovu erhobenen Beschuldigungen entbehren jeglicher vernünftigen Grundlage und konnten durch keinen einzigen konkreten Beweis gestützt werden. Die Anklage stützte sich in der Hauptsache auf rein politische Argumente.

In seiner Urteilsverkündung am 24. Februar verhängte das Gericht wegen der "Terrorismus-Anklage" eine fünfjährige Haftstrafe, wegen Beihilfe zu versuchtem Mord drei Jahre Haft gegen Ndlovu. Beide Haftstrafen werden jedoch gleichzeitig abgeleistet. Da es sich um ein Amtsgerichtsurteil handelt, kann Ndlovu beim Obersten Gerichtshof Berufung einlegen, ohne daß die Berufungsgründe zuvor einer Prüfung unterzogen werden müssen. In seiner Berufung ficht er die Höhe des Urteils sowie auch die Verurteilung selbst an.

"Dieses Urteil, wenn es bestätigt wird, wäre ein äußerst schwerwiegendes Fehlurteil und würde der Staatengemeinschaft die fehlende Bereitschaft Südafrikas signalisieren, legitime und gewaltfreie gewerkschaftliche Aktivitäten zu dulden. Die ITF steht auch weiter uneingeschränkt hinter Alfred Ndlovu und fordert die Aufhebung des Urteils," erklärte ITF-Generalsekretär Harold Lewis.

Ndlovu (verheiratet und Vater von fünf Kindern) wird von seinen Freunden als "friedliebender Mensch" bezeichnet. Er ist langjähriges Mitglied der TGWU und genießt als führender Gewerkschafter mit großem Einfluß in der Provinz Natal, die von den von Häuptling Buthelezis bertichtigter "Inkatha"-Organisation und der sogenannten "Gewerkschaft" UWUSA ausgehenden Gewalttätigkeiten gezeichnet ist, hohes Ansehen. TGWU- und COSATU-Mitglieder waren Opfer gewalttätiger Angriffe der Inkatha-Anhänger, und UWUSA-Funktionäre wirkten an Versuchen mit, von den Gewerkschaften organisierte Streiks und Aktionen, bei denen die Arbeitnehmer ihren Arbeitsplätzen fernbleiben, zu stören.

Ironischerweise war gerade Ndlovu an Bemühungen um eine Befriedung der Provinz Natal beteiligt. In einer von der TGWU am Tag der Urteilsverkündung veröffentlichten Erklärung heißt es: "Er bemühte sich, mit den örtlichen Führern der Inkatha-Bewegung sowohl direkt als auch über die Vermittlung verschiedener Häuptlinge ins Gespräch zu kommen. Eine Freilassung hätte es ihm ermöglicht, einen wertvollen Beitrag zur Fortsetzung und Intensivierung dieses wichtigen Friedensprozesses zu leisten. Die Anwesenheit von vielen Hunderten von Arbeitnehmern während der Urteilsverkündung heute zeugt von dem hohen Ansehen, das er bei den Menschen genießt."

Ndlovu wurde am 10. Oktober 1987 von der südafrikanischen Polizei verhaftet. Zehn Monate wurde er ohne Anklageerhebung, ohne Zugang zu seinen Familienangehörigen und Freunden oder zu Lese- bzw. Studienmaterial im Gefängnis festgehalten. Am 17. Juni 1987 endlich wurde er dem Bezirksgericht von Pietermaritzburg vorgeführt und des versuchten Mordes und Terrorismus angeklagt.

Laut Anklage beging und plante Ndlovu zwischen Juni und Oktober 1987 gemeinsam mit dem

Forts. auf Seite 2

... der Staat versucht, jede Opposition als "Terrorismus" abzustempeln

Forts. von Seite 1

Afrikanischen Nationalkongreß (ANC) verschiedene Akte der Gewalttätigkeit. Ihm wird vorgeworfen, Menschen in der Benutzung von Feuerwaffen unterwiesen und vier Männer zur Ermordung eines fünften Mannes aufgefordert zu haben.

Ndlovu wird darüber hinaus beschuldigt, einem ANC-Mitglied namens Mjitha Unterkunft, Verpflegung und Transportmöglichkeiten besorgt und ihm bei seiner Arbeit geholfen zu haben. Des weiteren wird ihm vorgeworfen, Menschen zum Verlassen des Landes ermuntert zu haben, um sich einer militärischen Ausbildung durch den ANC zu unterziehen.

Für all diese Vorwürfe wurden dem Gericht jedoch wenig konkrete Beweise vorgelegt.

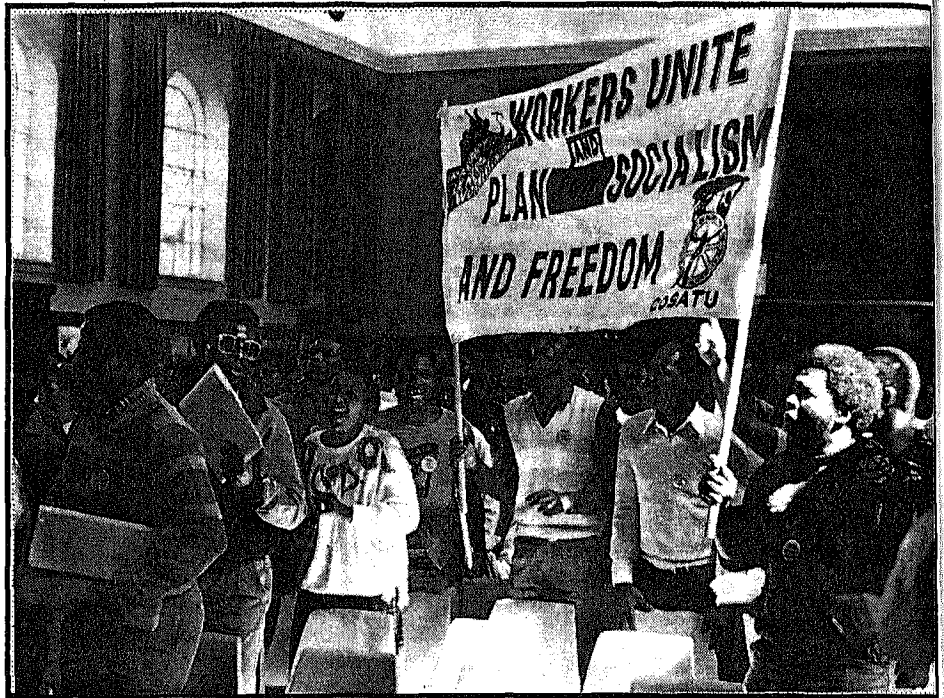
Die Vernehmung der Zeugen der Anklage durch das Gericht war eine Farce. Zwei der Zeugen waren TGWU-Mitglieder, die mit Ndlovu im gleichen Busdepot zusammengearbeitet hatten. Einer dieser der TGWU angehörenden Zeugen der Anklage verwickelte sich bei seiner Aussage vor Gericht gegenüber seinen bei Polizeiverhören gemachten Angaben in Widersprüche. Die Staatsanwaltschaft erwägt nun, gegen diesen Zeugen als sogenannten "feindlichen" Zeugen ein Verfahren zu eröffnen.

Der zweite Zeuge der Anklage, der ebenfalls in der TGWU organisierte Busfahrer Jeffrey Kheswa (zuvor selbst elf Monate lang aufgrund der Bestimmungen des Ausnahmezustandes inhaftiert), belastete in seiner Aussage gegen niemanden und wurde daraufhin freigelassen.

Im Verlauf des Verfahrens wurde immer deutlicher, daß die Anklagevertretung darauf aus war, eine politische Verbindung zwischen der TGWU, COSATU und dem ANC herzustellen. Indem er die gewerkschaftliche Arbeit einer COSATU-Mitgliedsgewerkschaft mit dem bewaffneten Kampf des ANC in Verbindung bringt, versucht der Staat ganz offensichtlich, jede Opposition als "Terrorismus" abzustempeln.

Der letzte Zeuge, der gegen Ndlovu auftrat ein Beamter der Sicherheitskräfte und "Fachmann" für Terrorismus -, versuchte, einen direkten Zusammenhang zwischen ANC und COSATU herzustellen, indem er die von der Gewerkschaftsbewegung durchgeführte "Kampagne für angemessene Löhne" als sorgfältig geplante Konspiration zur Anstachelung von Unzufriedenheit und Protesten bezeichnete. Dies war kennzeichnend für die "Beweisführung", mit der sich Ndlovu auseinandersetzen mußte. Nach der Logik einer solchen Argumentation ist jede friedliche Opposition, die Gefühle der Unzufriedenheit "anheizt", mit Terrorismus gleichzusetzen.

Bei seiner Urteilsfindung gelang es dem Richter, die für das Verfahren charakteristi-



TGWU-Kongreß im August 1988: Die friedliche Betätigung demokratischer Gewerkschaften wird durch Ndlovus Verurteilung in Frage gestellt

sch, verwirrten und widersprüchlichen Zeugenaussagen als "gerechtfertigte Gedächtnislücken" der Zeugen abzutun. Er setzte sich völlig darüber hinweg, daß TGWU und COSATU legale, demokratische und rechenschaftspflichtige Organisationen sind. Die Verurteilung Ndlovus wegen terroristischer Aktivitäten stützte sich auf die Be-

eines Inkatha-Mitglieds zuhörten, geschossen habe. Die hierzu vorliegenden Beweise waren dürftig und widersprüchlich. Damit nicht genug: Wegen des versuchten Mordes, zu dem Ndlovu Beihilfe geleistet haben soll, wurde niemals irgendwer verhaftet, geschweige denn angeklagt!

"Die südafrikanische Regierung sollte sich einmal ganz genau überlegen, was sie mit all dem erreichen will," erklärte ITF-Generalsekretär Harold Lewis. "Wenn sie der Auffassung ist, daß gewerkschaftliche Betätigung eine Form des Terrorismus darstellt, dann verbaut sie sich jede Möglichkeit zu einem friedlichen Wandel oder Dialog."

Lewis wiederholte seinen bereits früher an die angeschlossenen Gewerkschaften gerichteten Appell, Solidaritätsbotschaften an Ndlovu im Gefängnis und an seine Frau zu senden.

Seine Adresse lautet:
Alfred Ndlovu
New Prison,
Private Bag 9022
Pietermaritzburg 3200
Südafrika

Die Adresse seiner Frau:
Mrs. Ndlovu
c/o TGWU
PO Box 8131
Cumberwood 3235
Südafrika

Die TGWU ist "voller Zuversicht, daß die Berufung vor dem Obersten Gerichtshof zum Freispruch führen wird."

ZUM TODE VERURTEILT ...

Keine neuen Entwicklungen gibt es im Fall der vier PUTCO-Busfahrer (Johannes Buthelezi, William Khuzawayo, Bethwell Sabelo und Stanford Ngubo), die gegenwärtig in den südafrikanischen Todeszellen auf die Vollstreckung ihres Urteils warten (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988). Unzählige Mitgliedsgewerkschaften haben die südafrikanische Regierung in Protestnoten zur Begnadigung der Busfahrer aufgefordert, und die ITF bittet alle, die dies noch nicht getan haben, nachdrücklich, sich diesen Protesten anzuschließen.

hauptung, daß er aufgrund seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit an einer Konspiration zum Sturz der Regierung beteiligt gewesen sei.

In der Urteilsbegründung zum anderen Anklagepunkt (nachträgliche Beihilfe zu versuchtem Mord), stellte der Richter fest, daß Ndlovu zu einem späteren Zeitpunkt einem Mann geholfen habe, der auf eine Gruppe von Schulkindern, die einer Rede

General Secretary: **Harold Lewis**

Publications Officer: **David Cockroft**

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD
TELEPHONE: +44-1-403 2733
TELEX: (051) 8811397 ITF LDN G
FAX: +44-1-357 7871
CABLES: Intransfe, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

Boycott von Kohle aus Südafrika

Möglichkeiten einer Verstärkung des wirtschaftlichen Drucks auf das Apartheidregime in Südafrika waren Gegenstand einer informellen Tagung, die im Januar im ITF-Hauptbüro stattfand.

Zweck der Sitzung, an der Vertreter des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) sowie britischer und dänischer Gewerkschaften teilnahmen, war es, nach Wegen zu suchen, die vom IBFG und dem Internationalen Bergarbeiterverband (IBV) organisierte und von der südafrikanischen Bergarbeitergewerkschaft unterstützte gemeinsame Kampagne gegen den Import südafrikanischer Kohle in die Praxis umzusetzen. Die Teilnehmer beschlossen die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Planung weiterer Aktionen. Insbesondere sollen die Regierungen der Mitgliedsländer der europäischen Gemeinschaft dazu bewegt werden, den Import von Kohle aus Südafrika gesetzlich zu verbieten. Man einigte sich ferner auf die Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen über die wirtschaftlichen Auswirkungen eines erfolgreichen Boykotts auf die Arbeitsplatzsituation in Europa und Südafrika. Darüber hinaus sollen enge Verbindungen zu den Kommunalbehörden in den wichtigsten europäischen Kohleimporthäfen sowie zu den Hafnarbeitergewerkschaften hergestellt werden.

Schließlich beschlossen die Teilnehmer, sich bei den Regierungen anderer OECD-Länder, die aktiv am Import südafrikanischer Kohle beteiligt sind, für die Erschließung alternativer Importquellen einzusetzen.

PUT OUT THE FIRES OF APARTHEID!



BOYCOTT SOUTH AFRICAN COAL

INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS

BINNENVERKEHR

ITF plant ein Symposium zum Thema "Bahn und Umwelt"

"Eisenbahnen, Umwelt und Qualität der Verkehrsdienste" ist das Thema eines internationalen Symposiums, dessen Durchführung die ITF-Sektion Eisenbahn für nächstes Jahr plant. Im Rahmen des Symposiums, das am 21. und 22. Februar 1990 im Noga Hilton Hotel in Genf stattfinden soll, werden Gewerkschafter, Vertreter der Eisenbahnunternehmen, Regierungsvertreter und Akademiker über die Rolle der

Bahnen in der Verkehrsplanung der Zukunft diskutieren. Umweltverschmutzung, Energiesparen, Flächenverbrauch, Unfallfolgekosten, Verkehrsinfarkt der Städte und Qualität der Verkehrsdienste sind die Themen, die anerkannte Fachleute in Referaten behandeln werden. Darüber hinaus werden Verkehrsplaner, Führungskräfte der Eisenbahnunternehmen und Verkehrspolitikern ihren Standpunkt zu diesem Thema

darlegen. Zur Deckung der Unkosten für Mittagessen, Erfrischungen und Erstellung der Dokumente wird eine Teilnahmegebühr in Höhe von SFr. 100,- erhoben.

Die Zahl der Teilnehmerplätze für das Symposium ist begrenzt. Anfragen im Zusammenhang mit einer Teilnahme sollten daher frühzeitig an das ITF-Hauptbüro gerichtet werden.

ITF-Gewerkschaften fordern vorgeschriebene Mindestabmessungen für europäische Lkw-Fahrerhäuser

Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften im Straßentransport haben die sich ihnen durch die geplante Änderung der EG-Richtlinie über Fahrzeugabmessungen bietende Gelegenheit ergriffen, sich für die Festlegung von Mindestabmessungen für die Fahrerhäuser von Sattelschleppern und Straßenzügen einzusetzen.

Dem Komfort und der Sicherheit der Lkw-Fahrer wird nicht immer der ihnen angemessenen Stellenwert eingeräumt, und die Regierungen der EG-Mitgliedsländer müssen noch davon überzeugt werden, daß die Fahrerhäuser zumindest eine gewisse Mindestgröße haben müssen.

Wertvolle Unterstützung erhalten die Gewerkschaften bei ihrer Forderung nach größeren Lkw-Fahrerhäusern von den Arbeitgebern. Während einer Sitzung des Paritätischen EG-Ausschusses für Straßenverkehr einigten sich die Sozialpartner auf die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, die Empfehlungen zu den Fahrzeugabmessungen erarbeiten soll, die ihrer Meinung nach in die überarbeitete Richtlinie aufgenommen werden müssen.

Unterdessen sind die ITF-Gewerkschaften aufgefordert, weiterhin Druck auf die Regierungen auszuüben, damit diese sich ebenfalls dem Ruf nach einer vorgeschriebenen Mindestgröße für Fahrerhäuser und Verbesserungen an ihrer Gestaltung anschließen, die auch das Ende für die Ausrüstung von Fahrerhäusern mit "Top-Sleepern" bedeuten würden.

Die ITF fordert in ihrer im vergangenen Jahr auf der Sektionskonferenz in Rio de Janeiro verabschiedeten Politik zur Gestaltung der Fahrerhäuser die Anordnung der Schlafgelegenheiten im Fahrerhaus hinter dem Fahrersitz.

"Top-Sleeper" stellen schon unter normalen Umständen eine Gefahr für die Gesundheit der Fahrer dar. Im Notfall allerdings, z. B. bei einem Unfall oder Brand, können sie sich gar zu Todesfällen entwickeln.

Die Gesundheitsgefährdung entsteht durch aufsteigende Gase, die sich in den Top-Sleepern ansammeln, ein Problem, das durch mangelnde Belüftung noch verschärft wird, während ein Brand im Fahrerhaus einem Fahrer, der sich im Top-Sleeper aufhält, jeden Fluchtweg abschneiden würde. Selbst wenn die Top-Sleeper-Kabinen mit einer seitlich angebrachten Fluchtklappe ausgerüstet würden, wie dies zuweilen vorgeschlagen wird, hätte der ruhende Fahrer nur die Wahl, sich entweder mit dem Kopf oder den Füßen voran aus diesem Top-Sleeper zu stürzen, wobei er in jedem Fall schwere Verletzungen riskiert.

Nachträglich angebrachte Top-Sleeper (wobei zur Umrüstung eines Standardfahrerhauses ein Loch ins Dach geschnitten wird) schwächen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Baukonstruktion des Fahrerhauses und damit den Aufprallwiderstand bei einem Unfall.

Die Top-Sleeper selbst entsprechen aller Voraussicht nach nicht den in den Verordnungen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) festgeschriebenen Normen für den Aufprallwiderstand von Fahrerhäusern. Nach neuesten Erkenntnissen ist das Fahrerhaus, wenn sich das Fahrzeug bei einem Unfall überschlägt, einer wesentlich höheren Belastung ausgesetzt, als bei der Erarbeitung der Verordnungen angenommen, und jeder Fahrer, der sich zu diesem Zeitpunkt im Top-Sleeper aufhält, läuft Gefahr, zermalmt zu werden.

Darüber hinaus kann ein Fahrer, der während der Fahrt in der Top-Sleeper-Koje ruht - und dies ist häufig der Fall, wenn ein Fahrzeug mit zwei oder drei Fahrern bemannt ist -, eine Gefahr für sich selbst ebenso wie seine Kollegen darstellen. Wenn sich jemand im Top-Sleeper aufhält, wird der Schwerpunkt des Fahrerhauses ange-

hoben. Bei einem Unfall kann dies dazu führen, daß die Verankerungen des Fahrerhauses, das nach vorne gekippt werden kann, um den Zugang zum Motor zu ermöglichen, brechen. Die gleiche Gefahr besteht bei einem abrupten Geschwindigkeitsverlust des Fahrzeuges, durch den die Ladung nach vorne geschleudert wird und auf der Rückwand des Fahrerhauses aufprallt.

Schließlich könnten sich sowohl Fahrzeughersteller als auch Betreiber, die Fahrzeuge trotz der bekannten Risiken mit Top-Sleeper-Kabinen ausrüsten, aufgrund der sogenannten "Produkthaftung" eingeleiteten Gerichtsverfahren gegenübersehen. Unter der Produkthaftung können Hersteller, die ein Produkt herstellen, das ein Sicherheitsrisiko darstellt oder nicht alle nach dem Stand der Technik möglichen Sicherheitsvorkehrungen aufweist, für durch ihr Produkt verursachte Schäden oder Verletzungen haftbar gemacht werden. Diese Haftung kann möglicherweise auch auf Straßentransportunternehmen ausgeweitet werden, die von ihren Mitarbeitern verlangen, ein sicherheitsgefährdendes Produkt zu benutzen.

SONDERSERVICE FÜR BAHNKUNDEN

Leidgeprüfte Bahnkunden können auf Hilfe hoffen - zumindest in der Bundesrepublik Deutschland!

Jeder, der schon einmal hilflos auf einem ihm wohlbekanntesten Bahnhof oder auch einem fremden Bahnhof (im eigenen Land oder im Ausland) stand - und wem wäre das noch nicht passiert -, wird sich über die Nachricht von einem in der Bundesrepublik angebotenen, einfachen, aber deswegen nicht weniger wirkungsvollen Service freuen, der vielleicht schon bald auch von anderen Ländern übernommen wird.

Seit September vergangenen Jahres setzt die Deutsche Bundesbahn (DB) am Frankfurter Hauptbahnhof sogenannte "Service-Teams" ein, die sich bei den Reisenden so großer Beliebtheit erfreuen, daß sie ihren Dienst nun auch auf 34 anderen Bahnhöfen in der Bundesrepublik antreten werden.

Diese Teams haben die Aufgabe, jederzeit für das ordnungsgemäße Funktionieren aller Kundendiensteinrichtungen zu sorgen (z. B. passen sie auf, daß immer genügend Gepäckwagen zur Verfügung stehen) und generell den Reisenden mit praktischer Hilfe zur Seite zu stehen. So helfen sie z. B. beim Hinein- oder Herausheben schwerer Gepäckstücke am Zug.

Fahrgästen, die mit den Fahrscheinautomaten nicht zurechtkommen, helfen sie, den richtigen Fahrschein zu kaufen. Dieser Service wird besonders geschätzt, da häufig ein verwirrendes Angebot zahlreicher unterschiedlicher Fahrscheine zur Verfügung steht und sich die Systeme in den einzelnen Bahnhöfen stark voneinander unterscheiden, so daß selbst ein Kunde, der sich mit dem Fahrkartenautomat an seinem Heimatort auskennt, in einem fremden Bahnhof hilflos davorsteht. Ortsunkundigen Reisenden zeigen die Mitglieder des Service-Teams auf den in der Bahnhofshalle aufgestellten Stadtplänen, wie sie an die gewünschte Adresse gelangen.

Der Bahnkunde braucht sich nur nach einem Mitglied des Teams umzuschauen, die in ihren deutlich erkennbaren Uniformen und blauen Mützen, auf denen in silberner Schrift das Wort "Service" zu lesen ist, leicht zu identifizieren sind.

Das erweiterte Programm wird bis Ende nächsten Jahres laufen. Die Bahnkunden in anderen Ländern werden sich über die Mitteilung freuen, daß es auch auf andere Bahnunternehmen ausgedehnt werden soll, wenn das Pilotprojekt Erfolg hat.

Europaweites Hochgeschwindigkeitsstreckennetz geplant

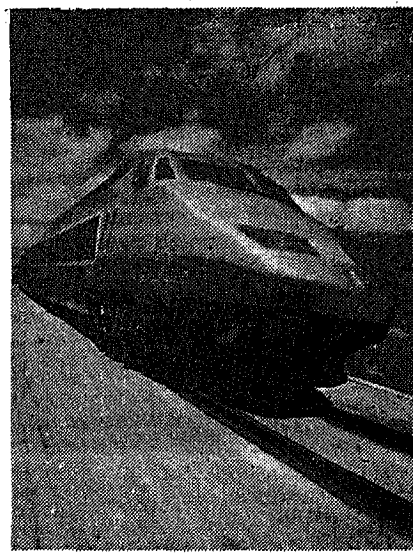
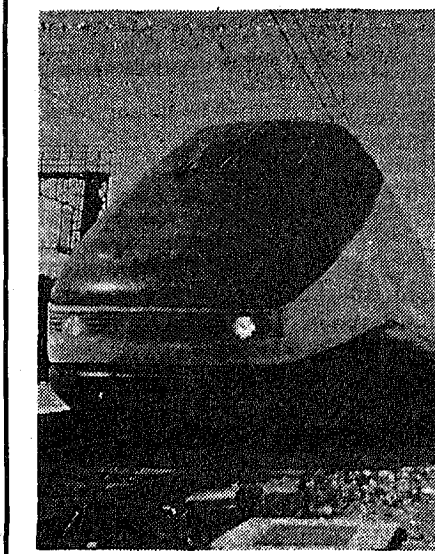
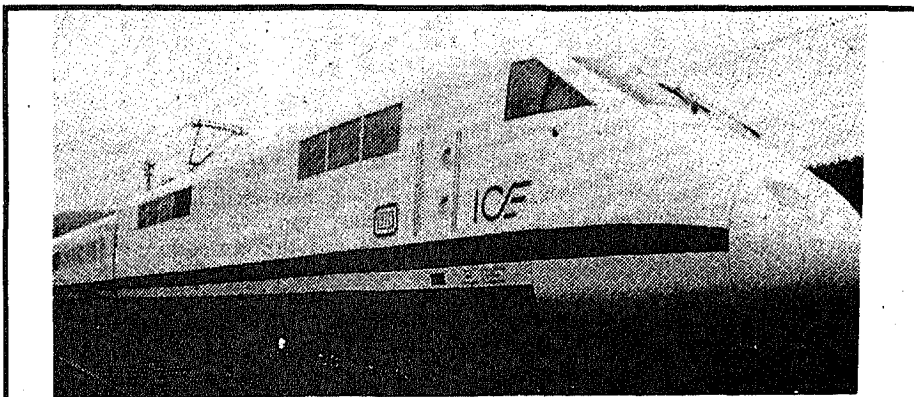
Die Eisenbahnen der Europäischen Gemeinschaft haben einen ehrgeizigen Plan für die Integration und Ausweitung des europäischen Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes vorgelegt.

Die Gruppe, der alle Eisenbahnverwaltungen der Länder der Europäischen Gemeinschaft sowie Österreichs und der Schweiz angehören, planen ein europäisches Hochgeschwindigkeitsstreckennetz, das bis zum Jahre 2015 die bestehenden nationalen Netze zu einem mit 200-300 Stundenkilometer schnellen Zügen bedienten europaweiten System zusammenfügen soll.

Nach Angaben aus Eisenbahnkreisen würde es der Bahn dadurch ermöglicht, als treibende Kraft an der Entwicklung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes mitzuwirken.

Der Plan sieht den Neubau bzw. die Modernisierung von 30.000 Kilometer Gleisstrecke mit einem Kostenaufwand von 88 Mrd. Ecu vor. Der Kern dieses Netzes besteht in einer Reihe europäischer Länder (Frankreich, Spanien, der Bundesrepublik Deutschland, Italien, Schweiz und Österreich) bereits bzw. befindet sich in Bau. Auch erste Schritte in Richtung auf die europäische Integration wurden bereits unternommen. Am bedeutendsten ist hierbei der Bau des Kanaltunnels zwischen England und Frankreich. Neben der Anknüpfung Londons an das umfangreiche französische Hochgeschwindigkeitsstreckennetz sind auch Verbindungen zwischen dem Kanaltunnel und Amsterdam, Brüssel und Köln bereits geplant.

Nun, so die Eisenbahnen, müssen die einzelnen europäischen Netze miteinander verknüpft werden. Die wichtigsten Verbindungen wären die über die Pyrenäen (mit Anschluß an das iberische Netz), die



Europäische Hochgeschwindigkeitszüge: der bundesdeutsche ICE (oben), der italienische ETR und der neue Rekordinhaber, der französische TGV-Atlantique

unternehmen zugesagt. Die verbleibende Summe von 73 Mrd. Ecu mag auf den ersten Blick recht groß erscheinen, die Eisenbahnen weisen jedoch darauf hin, daß

ses. Hochgeschwindigkeitszüge sind darüber hinaus das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel. Sie verursachen weniger Umweltverschmutzung und beanspruchen für ihre Infrastruktur weniger Fläche als andere Verkehrsträger. Außerdem verbrauchen sie weniger Energie als Lkw, Pkw oder Flugzeuge.

“Das künftige europäische Hochgeschwindigkeitsstreckennetz könnte erheblich zum Aufbau eines einheitlichen europäischen Marktes beitragen,” erklären die Eisenbahnen. “Wir dürfen uns diese außergewöhnliche Chance auf keinen Fall entgehen lassen. Die Eisenbahnen der Europäischen Gemeinschaft ist überzeugt, daß unverzüglich gehandelt werden muß.”

Die politische Reaktion auf das Konzept eines europäischen Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes war durchweg positiv. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft befürwortete das Prinzip eines Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes ebenso wie das Europäische Parlament. In einer Stellungnahme zu den vorliegenden, äußerst detaillierten Plänen erklärte der für Verkehrsfragen zuständige Kommissar der Europäischen Gemeinschaft, Karel Van Miert, daß die Kommission sie sorgfältig studieren, sich jedoch zur Frage der Finanzierung nicht äußern werde.

Am 12. Dezember vergangenen Jahres stellte der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV Atlantique den bisher vom bundesdeutschen InterCity-Express gehaltenen offiziellen Geschwindigkeitsrekord für Reisezüge ein. Der TGV Atlantique erreichte nach offiziellen Angaben eine Geschwindigkeit von 408,5 km/h. Der Rekord des ICE lag bisher bei 406,9 km/h.

Diesen Geschwindigkeitsrekord stellte der TGV Atlantique auf einer seiner vielen Probefahrten vor Aufnahme des kommerziellen Betriebs in diesem Frühjahr auf. Das französische Eisenbahnunternehmen SNCF wies in einer Erklärung darauf hin, es gehe davon aus, daß der TGV Atlantique noch vor Abschluß der Erprobungsphase eine Geschwindigkeit von 450 km/h erreichen werde. Umgerechnet in die tatsächliche Reisegeschwindigkeit würde dies eine Geschwindigkeit von 230 km/h zwischen zwei Streckenbahnhöfen bedeuten.

Alpentransversalen (durch die die Bundesrepublik Deutschland, die Schweiz, Österreich und Italien miteinander verbunden würden) und - dies sind die beiden ehrgeizigsten Projekte - durch Jugoslawien nach Griechenland bzw. zwischen Dänemark und Schweden (wo eine weitere Hochgeschwindigkeitsstrecke derzeit gelegt wird).

Schätzungen zufolge würden sich die Gesamtkosten auf 88 Mrd. Ecu belaufen, 15 Mrd. hiervon wurden allerdings bereits von den nationalen Eisenbahnverwaltungen und (im Fall des Kanaltunnels) Privat-

dies lediglich eine Investition von nicht mehr als zehn Ecu pro Kopf der Bevölkerung der Gemeinschaft ausmache. Es wird geschätzt, daß der europäischen Wirtschaft aufgrund verstopfter Straßen Jahr für Jahr ein wesentlich höherer Verlust entsteht.

Die Vorzüge eines europaweiten Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes liegen klar auf der Hand. Hochgeschwindigkeitszüge bieten den Reisenden eine Beförderungsmöglichkeit zum halben Preis eines Flugzeugtickets, aber mit der doppelten Geschwindigkeit eines Privatautos oder Bus-

HAFENARBEITER

Arbeitsplatzverluste und Lohnkürzungen für Docker in Trinidad

Hafenarbeiter im Hafen von Port of Spain auf der Karibikinsel Trinidad sehen sich im Rahmen des vom Internationalen Währungsfonds verordneten 14monatigen "Anpassungsprogramms" zwei harten Schlägen für ihre Arbeitsplatzsicherheit und ihre Löhne gegenüber. Ein zentrales Element des Anpassungsprogramms ist die Reduzierung des Gesamtdefizits im öffentlichen Sektor während der kurzen Laufzeit des Programms von etwa 7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts auf 4,1 Prozent. Dies ist natürlich nur durch eine drastische Kürzung der öffentlichen Ausgaben möglich.

Mehr als die Hälfte der 2.600 Arbeitskräfte in den Häfen soll im Laufe der nächsten Monate durch vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand, freiwillige Kündigungen und Zwangsentlassungen abgebaut werden. Die Zahl der direkt im Hafenbetrieb Beschäftigten soll von 948 auf 356 sinken. Gleichzeitig verfügt die Hafenbehörde jedoch

noch nicht einmal über ausreichende Mittel, um den augenblicklichen Rentenempfängern die ihnen zustehenden Ruhestandsgelderauszahlungen, Bemühungen um die Bereitstellung eines Überbrückungskredits in Höhe von TT\$ 40 Mio. sollen helfen, das Rentensystem nach Möglichkeit zu retten.

Ende Januar gab die Regierung darüber hinaus eine 10%ige Kürzung der Löhne aller Beschäftigten im öffentlichen Dienst und Mitarbeiter staatlicher Einrichtungen

bekannt (dazu gehören auch die Hafenarbeiter). Nachdem die Löhne bereits seit etwa 4 Jahren eingefroren waren, führte diese Lohnkürzung zu scharfen Protesten von seiten der Gewerkschaften in Trinidad. Vor dem Parlament deutete der Ministerpräsident des Landes an, daß sich die Arbeitnehmer zwischen einer Lohnkürzung oder dem Abbau zahlloser Arbeitsplätze entscheiden mußten. Die Hafenarbeiter, denen beides droht, sind von dieser Aussicht wenig angetan.

ITF-BILDUNGSPROGRAMM FÜR KARIBISCHE HAFENARBEITER

Nachdem sich der Sekretär der ITF-Hafenarbeitersektion, David Cockroft, im Januar dieses Jahres zu einem Besuch in der Karibik aufhielt, wird nun im April ein umfangreiches, auf zwei Jahre angelegtes Bildungsprogramm für die karibischen Hafenarbeitergewerkschaften anlaufen. Das von der

norwegischen Gewerkschaftsbewegung finanzierte Programm soll die Vertreter der Hafenarbeiter in der Karibik in die Lage versetzen, mit den sich gegenwärtig bei den Frachtumschlagsmethoden vollziehenden massiven Veränderungen fertigzuwerden, ihre Verhandlungstechniken zu verbessern und sich verstärkt für den Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Hafenarbeiter am Arbeitsplatz einzusetzen.

Auf einem für die Woche vom 24. April in Port of Spain (Trinidad) geplanten Regionalseminar für der ITF angeschlossene Hafenarbeitergewerkschaften soll das Programm in allen Einzelheiten ausgearbeitet und jeweils ein nationaler Koordinator für die beteiligten Länder ernannt werden. Eine Reihe von nationalen Seminaren in Verbindung mit Abend- und Wochenendstudienkreisen wird dann im Laufe der Jahre 1989 und 1990 unter der Aufsicht der nationalen Koordinatoren stattfinden. Das Programm wird überwacht von Francis Mungroo, dem Generalsekretär der Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft von Trinidad und Sekretär/Kassenwart des Karibischen Rates für die Schifffahrt und Luftfahrt, des regionalen Gremiums der ITF-Mitgliedsgewerkschaften. Hauptamtlicher Koordinator des Programms ist Roy Bannis von der Hafenarbeitergewerkschaft in Dominica.

Rechtliche Schritte gegen Schleppschiffunternehmen in New York erwogen

Schleppschiffreeder, die es versäumten, während des langanhaltenden Schleppschiffstreiks in New York entlassene Streikende wieder einzustellen (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1989), könnten sich möglicherweise demnächst mit der Beschuldigung der Mißachtung eines Gerichtsbeschlusses konfrontiert sehen.

Die US-amerikanische Schlichtungsbehörde National Labour Relations Board erwägt augenblicklich, ob gegen sechs Reeder rechtliche Schritte wegen Verstoßes gegen einen im vergangenen Jahr gefaßten Gerichtsbeschuß eingeleitet werden sollen.

Bei ihren Untersuchungen befaßt sich die Behörde Informationen zufolge mit einem breiten Spektrum von Fällen, zu denen die amerikanische Hafenarbeitergewerkschaft ILA Beweise für unfaire Arbeitspraktiken der Unternehmen vorgelegt hat, darunter die gegen mindestens ein Unternehmen erhobene Beschuldigung, vor der Verfügung von Lohnkürzungen keine echten Verhandlungen geführt zu haben.

Auch die Behauptung der Arbeitgeber, daß einige der Betroffenen wegen Übergriffen während ihres Einsatzes als Streikposten nicht wiederingestellt worden seien, wird ebenso von dem Amt in jedem Einzelfall überprüft wie das Argument der Arbeitgeber, daß die Kapitäne auf Schleppschiffen dem Gerichtsbeschuß nicht unterliegen, weil sie zum Aufsichtspersonal gehören und daher nicht den Bemannungsverträgen unterstehen.

Der Vorsitzende der ILA-Ortsorganisation in New York, Al Cornette, weist darauf hin, daß die Reeder nur 500 der 1.200 von der Verfügung des Bezirksgerichts betroffenen streikenden Schleppschiffer wiederingestellt haben und gewerkschaftliche Heuerstellen umgehen.

Mit einem Reeder, der vier Schleppschiffe betreibt, konnte die Gewerkschaft eine Einigung erzielen. Die Schlichtungsgespräche mit drei weiteren Schleppschiffunternehmen stehen kurz vor einem befriedigenden Abschluß, die anderen bestehen jedoch weiterhin auf umfangreichen Lohnkürzungen in Höhe von 50-60 %.

Unterdessen ist die ILA um die Durchsetzung von Heuernachforderungen in einer Gesamthöhe von mehr als 12 Mio. US-Dollar für ihre Mitglieder auf den Schleppschiffen bemüht.

Waffenstillstand im italienischen Arbeitskonflikt

Die Auseinandersetzung über den Versuch der italienischen Regierung, radikale Änderungen an den Arbeitsbedingungen in den Häfen durchzusetzen, hat sich angesichts des heftigen Widerstandes der Gewerkschaften (vergl. letzte Ausgabe der ITF-Nachrichten) etwas abgekühlt. Im Anschluß an Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und dem Minister für die Handelsmarine, Giovanni Prandini, in Rom wurde ein einmonatiger Waffenstillstand vereinbart und von der Mehrheit der Hafenarbeiter akzeptiert. Die hierdurch entstandene Atempause soll dazu genutzt werden, die Gespräche über die geplanten, umstrittenen Änderungen am Hafenarbeiterregister sowie über Pläne der Regierung für eine verstärkte Privatisierung von spezialisierten Terminals in vier italienischen Häfen fortzusetzen.

Der Hafen von Genua, der sich ganz speziellen Problemen gegenüber sieht, ist als einziger nicht an dem Friedensplan beteiligt. Inzwischen haben jedoch auch hier in der Hoffnung auf eine Übergangslösung Gespräche mit der Hafenarbeitergewerkschaft CGIL begonnen.

Nigeria: Lebenslange Haft für die Ablagerung giftiger Abfälle

Die nigerianische Regierung reagierte prompt auf den berüchtigten Giftmüllskandal, der im vergangenen Sommer weltweit Schlagzeilen machte.

Aufgrund eines Ende vergangenen Jahres in Lagos ergangenen Regierungserlasses wird jeder, der wegen der Ablagerung gesundheitsschädigender Abfälle verurteilt wird, mit lebenslanger Haft bestraft.

Diese neue Strafe droht jedem, der giftige Abfälle in Nigeria "transportiert oder ablagert oder ihren Transport oder ihre Ablagerung veranlaßt", sowie allen am Transport oder Handel mit derartigen Abfällen Beteiligten.

Der Erlaß gibt der Polizei umfangreiche neue Vollmachten, die ihr im Falle eines Verdachts auf Ablagerung solcher Abfälle ohne vorherige Beschaffung eines Durchsuchungsbefehls eine Untersuchung ermöglichen.

Durch den Erlaß sollen außerdem die durch die Ablagerung giftiger Abfälle entstehenden Schäden begrenzt werden, indem er das Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wohnungsbau ermächtigt, jedes Gebiet, in dem Abfälle abgelagert wurden, für einen anfänglichen Zeitraum von drei Monaten zu sperren.

Fachleute erklärten, daß die Entgiftung

des kleinen nigerianischen Hafens von Koko, wo ein italienischer Geschäftsmann im vergangenen Jahre auslaufende Tonnen mit giftigen Chemikalien ablagerte, mehr als die ursprünglich angenommenen drei Jahre in Anspruch nehmen wird.

Ein aus nigerianischen und italienischen Fachleuten bestehendes Team ist mit der Aufgabe der Entgiftung betraut. Nach Angaben des nigerianischen Ministers für öffentliche Arbeiten und Wohnungsbau wird sie voraussichtlich "unbegrenzte" Zeit in Anspruch nehmen, da die Gifte immer tiefer in den Boden eindringen und auch das Tier- und Pflanzenleben bedrohen.

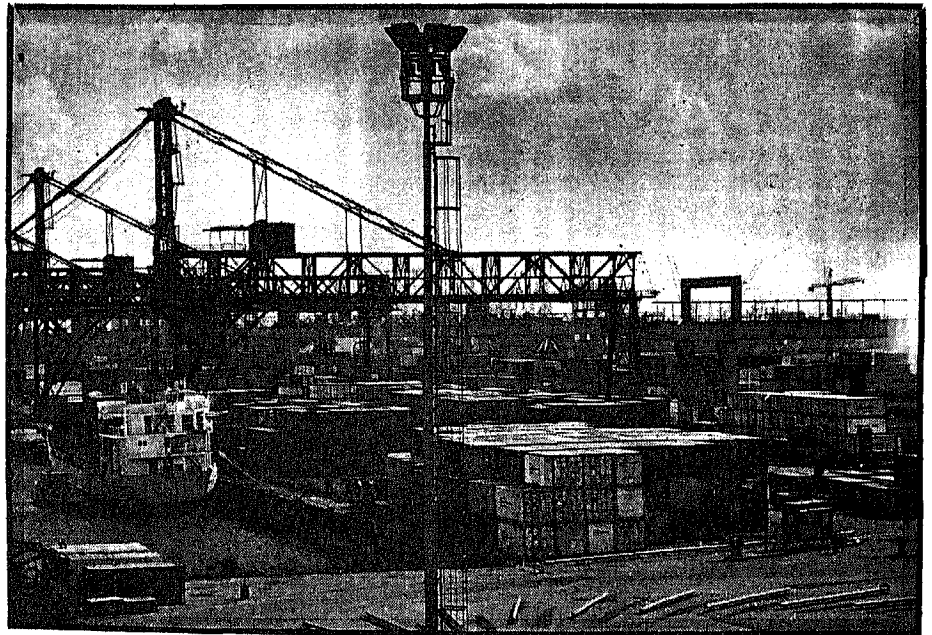
Harte Verhandlungen in niederländischen Häfen erwartet

Die Hafentarbeiter in den niederländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam bereiten sich kurz vor dem Auslaufen ihrer augenblicklich geltenden Kollektivverträge auf eine harte Verhandlungsrunde vor. Nach Angaben von Kees Marges, Hafentarbeitersekretär der der ITF angeschlossenen niederländischen Gewerkschaft Vervoersbond FNV, begannen am 1. Februar Verhandlungen über 22 Verträge für 10.000 Arbeitnehmer in Rotterdam, während die Verhandlungen über die fünf Verträge für die 2.000 Hafentarbeiter in Amsterdam in allernächster Zukunft beginnen sollen.

Die Gewerkschaft fordert einen Ein-Jahres-Vertrag mit einer Realloohnerhöhung von 2 % über die Inflationsanpassung hinaus, die die Hafentarbeiter (im Gegensatz zu fast allen anderen Arbeitnehmergruppen in den Niederlanden) erfolgreich verteidigen konnten. Sie fordern außerdem eine Anhebung der Gesamtzahl der Arbeitsplätze durch eine Kombination von Arbeitszeitverkürzung, mehr Urlaub und anderen Maßnahmen.

Erstmalig wird in diesem Jahr eine Zusatzzahlung für Arbeitnehmer gefordert, die wegen einer langfristigen Erkrankung (mehr als 12 Monate) Leistungen aus der Sozialversicherung erhalten. Augenblicklich wird den Hafentarbeitern lediglich während der ersten zwölf Monate einer Erkrankung der Lohn in vollem Umfang ausgezahlt. Danach erhalten sie nur noch etwa 70 % ihres Lohnes. Der Vervoersbond fordert von den Hafentarbeitern, bis zu fünf Jahre lang für die Differenz zwischen den Sozialversicherungsleistungen und dem vollen Gehalt aufzukommen.

Die Arbeitgeber überbrachten gleichzeitig der Gewerkschaft ihre "Forderungen", was darauf hindeutet, daß die Verhandlungen äußerst schwierig werden dürften (normalerweise warten die Arbeitgeber die Vorschläge der Gewerkschaft ab und reagieren dann darauf). Bei den Zukunftsvorstellungen der Arbeitgeber nehmen der Abschluß von Zwei-Jahres-Verträgen und insbesondere die Durchsetzung größerer Flexibilität großen Stellenwert ein. Im Bereich der Löhne schlagen sie keine



Der Rotterdamer Hafen

Lohnerhöhung, sondern statt dessen die Auszahlung einer am Jahresgewinn orientierten Prämie vor. Was die Arbeitszeiten angeht, erwarten sie von Arbeitnehmern, daß sie nur dann am Terminal zur Verfügung stehen, wenn ein Schiff im Hafen

liegt und ihre Arbeit benötigt wird.

Wie Marges erklärte, beabsichtigt die niederländische Arbeitgeberorganisation UNO, sich direkt in die Hafenverhandlungen einzuschalten, die sich seiner Meinung nach äußerst schwierig gestalten werden.

ABSCHAFFUNG DER 50-MEILEN-KLAUSEL AUCH AN DER WESTKÜSTE DER USA?

Voraussichtlich werden die Hafentarbeiter an der Westküste der Vereinigten Staaten demnächst ihr Recht zum Packen und Entladen von Containern innerhalb einer 50-Meilen-Zone rund um einen Hafen verlieren.

Die Hafentarbeiter an der Atlantik- und Golfküste unterlagen vor kurzem in einem von ihnen angestregten Berufungsverfahren vor dem Obersten Gerichtshof gegen die Entscheidung der US-Schiffahrtskommission über die Abschaffung der 50-Meilen-Klausel (vergl. letzte Ausgabe der ITF-Nachrichten). Inzwischen hat die Vereinigung der amerikanischen Straßen-ITF NACHRICHTEN, FEBRUAR 1989, SEITE 7

transportunternehmer, zweifellos angespornt durch den Gerichtsbeschuß, bei der Schiffahrtskommission einen förmlichen Antrag auf Erlaß einer ähnlichen Entscheidung auch für die Pazifikhäfen eingereicht. Die Kommission ist gesetzlich verpflichtet, die Antragsteller anzuhören. Die der ITF angeschlossene amerikanische Hafentarbeitergewerkschaft ILWU, die die Hafentarbeiter an der Westküste vertritt, bereitet im Augenblick eine angemessene Antwort vor.

Doch was immer auch die ILWU beschließt, auch im Westen der Vereinigten Staaten scheinen die Tage der Klausel gezählt.

Lloyd's List kritisiert Billigflaggenflotten

Die angesehene englischsprachige Tageszeitung für die Schifffahrt, *Lloyd's List*, appellierte an die Schifffahrtsindustrie, sich mit den grundlegenden Ursachen für die Existenz der nicht normengerechten Schifffahrt auseinanderzusetzen. Am 10. Februar befaßte sich die Zeitung in einem Kommentar mit dem wachsenden System der Hafenstaatenkontrolle, das im Jahre 1982 in Europa ins Leben gerufen wurde. Im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle beschäftigen die Küstenländer Schifffahrtsinspektoren, die den Zustand der ihre Häfen anlaufende Schiffe ungeachtet ihrer Flagge überprüfen und sie zwingen, erhebliche Mängel und Funktionsstörungen an Geräten oder Bedingungen auf der Stelle zu beheben.

In den sieben Jahren seit Einrichtung dieses Systems durch die europäischen Staaten haben sich die Inspektionen zu einer willkommenen und positiven Schutzvorkehrung gegen die schlimmsten Auswüchse der nicht normengerechten Schifffahrt entwickelt. Viele der Schiffe, die am Aus-

laufen gehindert und an Ort und Stelle zur Durchführung von Reparaturen gezwungen wurden, kommen aus Billigflaggenländern. Den Seeleutegewerkschaften war schon lange bekannt, daß die Mehrzahl der Betreiber von Billigflaggenschiffen Einsparungen nicht nur bei den Löhnen, sondern auch bei der Sicherheit vornehmen.

Die ITF begrüßt das System der Hafenstaatenkontrolle, und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften unterstützen die Inspektoren der Hafenstaatenkontrolle so gut sie können. Sie stellt eine der seltenen, positiven Initiativen der europäischen Schifffahrtsnationen dar, die sonst oft tatenlos zusehen, wie ihre eigenen Handelsflotten von den Billigflaggen verdrängt werden.

Die Seeleutegewerkschaften weisen allerdings auch darauf hin, daß die Hafenstaatenkontrolle gewissermaßen erst in Aktion tritt, nachdem das Kind schon in den Brunnen gefallen ist. Denn nur weil die Länder, die die dubiosen Billigflaggenregistrierungen verkaufen, keinerlei Kontrolle über

die Sicherheit der bei ihnen registrierten Schiffe und die an Bord herrschenden Bedingungen haben, müssen andere Länder für sie die Kartoffeln aus dem Feuer holen.

Wie es in *Lloyd's List* heißt: "Das Konzept der Hafenstaatenkontrolle breitet sich nun auch in anderen Teilen der Welt aus, jedoch niemals in den Ländern, deren Fahnen so häufig über den nicht normengerechten Schiffen wehen. Das System ist gut, wäre jedoch eigentlich völlig unnötig, wenn der Flagge eines Schiffes wirklich irgendeine Bedeutung zukäme. Vielleicht ist es an der Zeit, sich noch einmal den Wurzeln des Problems zuzuwenden, das dieses Kontrollsystem überhaupt erst erforderlich machte."

Die ITF begrüßt einen solchen Vorschlag von ganzem Herzen und hofft, daß die Länder, die die Hafenstaatenkontrolle übernommen haben, sich ein Beispiel an *Lloyd's List* nehmen und dem Grundübel der Weltschifffahrtswirtschaft an die Wurzel gehen: der Existenz der sogenannten "Billig-Register".

Seeleute um Bergungsprämie betrogen

Unter Einsatz ihres Lebens half die aus Sri Lanka stammende Besatzung des in griechischem Eigentum befindlichen Schiffes *Saru* bei der Bergung eines anderen Schiffes. Zum Dank wird sie nun um die ihnen zustehende Belohnung gebracht.

Das unter Sri-Lanka-Flagge fahrende Schiff befand sich am 28. Dezember vergangenen Jahres auf der Fahrt von Indonesien nach Suez auf dem Indischen Ozean, als der Kapitän nach Empfang eines Notrufes vom vorgesehenen Kurs abwich. Drei Tage später, an Sylvester, erreichte das Schiff den brennenden, unter Zypern-Flagge fahrenden Tanker *Boni*, dessen Besatzung das Schiff bereits verlassen hatte.

Der Kapitän befahl fünf seiner Besatzungsmitglieder, ein Rettungsboot zu Wasser zu lassen und an Bord des brennenden Schiffes zu gehen, bevor die Bergungsschiffe den Schauplatz des Geschehens erreichen konnten.

"Er gab uns zu verstehen, daß *Lloyd's* uns eine ansehnliche Belohnung auszahlen würde, wenn wir das Schiff erfolgreich unserer Aufsicht unterstellen könnten. So gingen wir an Bord des brennenden Schiffes, während aus dem Laderäumen noch Gas entwich," berichtete eines der Besatzungsmitglieder.

Als ein Schleppschiff am Ort des Unglücks erschien, befahl der Kapitän der *Saru* seinen Leuten, es nicht an die *Boni* herankommen zu lassen. Nach über Funk geführten Diskussionen mit dem Schlepp-

schiff erlaubte der Kapitän dem Schleppschiff dann aber doch, sich der *Boni* zu nähern, um das Feuer zu löschen.

Nachdem der Brand gelöscht war, informierte das Schleppschiff den Kapitän der *Saru*, daß die *Boni* nun nach Singapur zurückgeschleppt werde. Dem Kapitän war dies jedoch nicht recht. Er sandte weitere fünf (bewaffnete) Besatzungsmitglieder an Bord der *Boni* mit dem Befehl, die Tauen des Schleppschiffes zu kappen, sobald es versuche, den Tanker abzuschleppen. Darüber hinaus wurden die beiden Schiffe mit einem Haltetau aneinandergebunden.

Am nächsten Tag stieß ein weiteres Schleppschiff aus Singapur hinzu und teilte dem Kapitän mit, es habe Anweisung, das Schiff nach Singapur zu schleppen. Der Kapitän der *Saru* reagierte darauf, indem er auch die übrigen Besatzungsmitglieder aus Sri Lanka an Bord der *Boni* befahl. Sie sollten verhindern, daß ein Schleppschiff die *Boni* ins Schlepptau nehme, anderenfalls werde die Besatzung die versprochene Belohnung nicht erhalten:

"Also standen wir rund um die Uhr mit der Waffe in der Hand Wache und warnten die *Smit Newyork* (das zweite Schleppschiff, Anm. d. Red.), nicht näher an die *Boni* heranzukommen," erklärte ein Besatzungsmitglied.

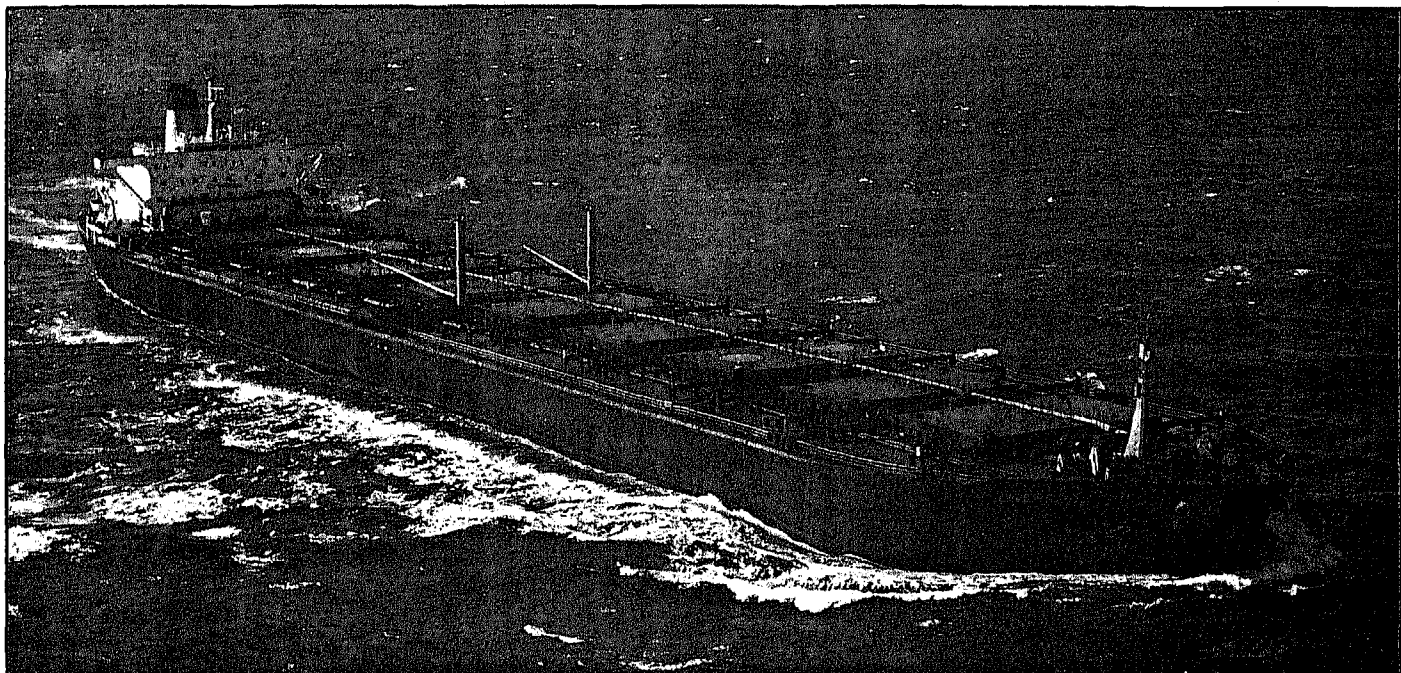
Zwölf Stunden später kam ein drittes Schleppschiff hinzu, und der Kapitän befahl den Männern, dieses Schleppschiff

festmachen zu lassen. Die *Boni* wurde ins Schlepptau genommen, und die Fahrt nach Singapur begann mit fünf Besatzungsmitgliedern noch immer an Bord. Am nächsten Tag, dem 3. Januar, kam ein weiteres Schleppschiff dem ersten zu Hilfe, und die verbliebenen Besatzungsmitglieder verließen das Schiff. Die *Saru* setzte ihre Fahrt nach Djibouti fort.

Inzwischen jedoch hat der Kapitän sein Versprechen gebrochen und selbst Verhandlungen mit den Reedern der *Boni* aufgenommen. Er erklärte der Besatzung, daß sie eine "Prämie" für die in seinem Auftrag geleistete Arbeit erhalten werde - einen Anteil an der Bergungsprämie werde er ihr jedoch nicht auszahlen.

"Wir sind mehrmals mit unserem motorgetriebenen Rettungsboot zwischen der *Boni* und der *Saru* hin und her gefahren, obwohl beide Schiffe von Haien umzingelt waren. Wir haben bei alledem unser Leben riskiert, um eine Belohnung von der *Lloyd's* Insurance zu bekommen, wie uns dies der Kapitän versprochen hatte. Jetzt, wo alles vorbei ist, ist er auf einmal bereit, mit den Reedern zu verhandeln und will uns lediglich eine Prämie für die Arbeit zahlen. Wir fühlen uns von ihm betrogen ..." klagte ein Besatzungsmitglied. Die Mitglieder der Besatzung haben sich mit der Bitte um Rat und Hilfe an die ITF gewandt und erwägen rechtliche Schritte, um ihren Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Bergungsprämie durchzusetzen.

UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE IM FALL "DERBYSHIRE" UNBEFRIEDIGEND



Die *Derbyshire* (hier unter ihrem früheren Namen abgebildet)

Die Ergebnisse der 46tägigen offiziellen Untersuchung des Untergangs des britischen Mehrzweckcarriers *Derbyshire* im September 1980, bei dem alle Besatzungsmitglieder ums Leben kamen, riefen bei den Schiffsahrtsgewerkschaften, die die Familien der Opfer vertreten, tiefe Enttäuschung hervor.

44 Personen wurden getötet, als das Schiff am 9. September 1980 in einem Tropensturm auf dem Pazifik vor Okinawa ohne Vorwarnung oder eine Spur zu hinterlassen sank.

In ihrem im vergangenen Monat veröffentlichten Bericht kommt die Untersuchungskommission zu dem Schluß, daß der 169.044 tdw schwere Frachter aller Wahrscheinlichkeit nach im Taifun Orchid den "Naturgewalten" zum Opfer fiel.

Die von Gerald Darling, einem hohen Beamten im britischen Schiffsahrtministerium, geleitete Untersuchung ergab, daß sich das Schiff wahrscheinlich in der Dunkelheit quer zu Wind und Wellen legte, wodurch es ins Schlingern geriet und heftig von einer Seite zur anderen rollte, während haushohe Wellen über Deck und Ladelukenabdeckungen hereinbrachen.

Sie befand sich an dem Punkt, wo der Sturm am heftigsten war, und geriet möglicherweise in äußerst schlechte, auf ein sehr kleines Gebiet begrenzte Wetter- und Seebedingungen, denen sie einfach nicht gewachsen war, heißt es in dem Bericht.

Die Untersuchungskommission prüfte Gestaltung und Baustruktur der *Derbyshire*, die den Gewerkschaften, insbesondere wegen der Vorfälle, an denen die auf der gleichen Werft - Swan Hunter - gebauten Schwesterschiffe der *Derbyshire* beteiligt waren und die auf grundlegende Struktur-schwächen und Fehler im Entwurf hinzu-

deuten schienen, besondere Sorge bereiten.

Dies wurde von der Untersuchungskommission jedoch zurückgewiesen, die statt dessen befand, daß das Schiff ordnungsgemäß entworfen und gebaut war und die beim Bau verwendeten Materialien dem üblichen Standard entsprachen. Eine spezielle Theorie, vorgetragen von Schiffsahrtinspektor Ridyrd, der einen Sohn an Bord der *Derbyshire* verloren und auf die Möglichkeit hingewiesen hatte, daß die Schiffshaut an Querschotte Nr. 65 gerissen sein könnte, wurde von dem Regierungsbeamten als sehr unwahrscheinlich bezeichnet. Er gab jedoch zu, daß angesichts des Mangels an konkreten Beweisen gewisse Zweifel bestehen bleiben müssen.

Ebenfalls zurückgewiesen wurde in dem Bericht die Theorie, daß der Zustand der Fracht oder die Art, wie sie geladen war, teilweise zu der Tragödie beigetragen haben könnte. Desgleichen wurde eine mögliche Verflüssigung der Ladung als nicht erwiesen abgetan. Diese beiden Faktoren waren für den Untergang anderer Frachtschiffe verantwortlich und könnten auch in diesem Fall eine Rolle gespielt haben, so die Auffassung der Gewerkschaften.

Die Untersuchungsergebnisse waren ein harter Schlag für die beiden Schiffsahrtsgewerkschaften NUMAST und NUS, weil sie deren Zweifel und Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit der *Derbyshire* größtenteils als unbegründet abtun. Beide Gewerkschaften hatten sich jahrelang nachdrücklich für eine offizielle Untersuchung der bisher ungeklärten Tragödie eingesetzt und waren in der Untersuchungskommission vertreten.

Die Beunruhigung über die Konstruktions-sicherheit des Frachters verstärkte sich

noch, als die britische Regierung der Forderung nach Einsetzung einer Untersuchungskommission im Dezember 1986 endlich nachgab, nachdem eines der Schwesterschiffe der *Derbyshire*, die *Kowloon Bridge*, in Bantry Bay (Irland) in zwei Stücke zerbrach, nachdem sie während eines Sturms gesunken war.

In einer Stellungnahme zu den Untersuchungsergebnissen gab der Leiter der Rechtsabteilung bei NUMAST, Martin Rogers, der Überzeugung der Gewerkschaft Ausdruck, daß das Schiff einem Taifun standhalten könne. Weniger überzeugt war er offensichtlich von der Kompetenz der Untersuchungskommission, die, wie er sagte, keine so tiefgreifende Analyse vorgenommen hatte wie ähnliche Untersuchungskommissionen in der Vergangenheit. Expertengutachten zum Entwurf, der Struktur, der Bauweise, der Inspizierung und den Problemen mit Rissen auf den Schwesterschiffen der *Derbyshire* seien nicht in gleicher Weise einer gründlichen Untersuchung unterzogen worden.

In einer Erklärung der NUS heißt es, die Untersuchungskommission halte an dem Mythos fest, daß Schiffsunglücke etwas "unumgängliches" seien - eine recht unannehmbare Haltung.

Am meisten sollte bei dem Bericht jedoch die Tatsache beunruhigen, daß er in keiner Weise eine Erklärung dafür abgibt, weshalb so viele Mehrzweckfrachter im Laufe der Jahre untergegangen sind. Solange nicht geklärt ist, was an diesen Schiffen sie so unfallträchtig macht, werden zwangsläufig weitere Schiffe untergehen und Menschen ums Leben kommen, und die Hinterbliebenen werden ihr Leben lang unter den Folgen zu leiden haben.

Entwurf einer EG-Schifffahrtspolitik soll demnächst vorliegen

Der neuernannte EG-Verkehrskommissar Karel Van Miert will dem Rat der Verkehrsminister auf seiner Juni-Sitzung in Luxemburg Vorschläge für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EG-Flotte unterbreiten (vergl. die letzte Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Der Kommissar reagierte mit dieser Erklärung auf die auf einer Sitzung der Verkehrsminister der Gemeinschaft Anfang dieses Monats geäußerte scharfe Kritik an den Verzögerungen bei der Vorlage dieser Vorschläge, die nun bereits seit zwei Jahren überfällig sind. Die Unsicherheit über den Inhalt der Vorschläge wurde durch die Ankündigung des Kommissars beseitigt, daß im Mittelpunkt der Maßnahmen die Steuerbefreiung für Gewinne, Investitionen und Seeleuteheuern, die Verringerung der Sozialversicherungsbeiträge, Zuschüsse zu Flottenmodernisierungsmaßnahmen, die Verbesserung der Hafenstaatenkontrolle und möglicherweise die Einführung eines Frachtreservierungssystems für die EG stehen werde. Im Zusammenhang mit der viel diskutierten Frage einer "Euro-Flagge" erklärte Van Miert, dies sei zwar sicherlich ein "reizvoller Gedanke", doch müßten zunächst einmal Probleme wie die Kostenfrage, der Status der EG- gegenüber den Nationalflaggen der Gemeinschaft sowie die Frage der Einrichtung eines EG-Registers geklärt werden.

Der Gesetzentwurf zur Schaffung eines **bundesdeutschen** Zweitregisters passierte Anfang Februar die zweite Kammer des Parlaments, den Bundesrat. Nun bedarf es nur noch der Unterschrift des Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker, um dem Entwurf Gesetzeskraft zu geben. Der Widerstand der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), die auch die deutschen Seeleute organisiert, gegen das Register fand zwar großen Widerhall in der Öffentlichkeit, konnte den Gesetzgeber jedoch trotz der Unterstützung durch die Küstenländer, die sich um die Auswirkungen auf ihre Volkswirtschaften sorgen, nicht umstimmen. Die sozialdemokratisch regierten Länder Schleswig-Holstein und Bremen werden nun voraussichtlich in einem letzten Versuch, die Einführung des Registers zu verhindern, das Bundesverfassungsgericht anrufen. Die Gewerkschaft ÖTV wird sich dafür einsetzen, daß Unternehmen, die das Register benutzen, die bundesdeutschen Seeleute weiterbeschäftigen und alle Seeleute, unabhängig von ihrer Staatszugehörigkeit, einem Kollektivvertrag unterliegen. Ausländische Seeleute, die bereits auf Schiffen beschäftigt sind, die der neuen Flagge

unterstellt werden, sehen allerdings einer ungewissen Zukunft entgegen. Im besten Fall werden sie eine Kürzung ihrer Heuern hinnehmen müssen, doch steht zu erwarten, daß die Reeder versuchen werden, sie durch neu eingestellte Seeleute mit noch niedrigeren Heuern zu ersetzen. Falls dies geschehen sollte, so warnt die Gewerk-

Zahl der Schiffe ging um 34 auf 621 mit insgesamt 16,5 Mio. t.d.w. zurück. Etwas mehr als die Hälfte davon waren in Großbritannien registriert.

Eine vor kurzem ergangene Anordnung der indischen Regierung, wonach ausländische Reeder, die weiterhin indische Offiziere auf ihren Schiffen beschäftigen wollen, eine Genehmigung vom Schifffahrtsminister einholen müssen, wurde von der indischen Schifffahrtsgewerkschaft MUI scharf angegriffen. MUI-Generalsekretär K. E. Sukhia äußerte sich zutiefst betroffen über diese Anordnung und gab seiner Besorgnis über die Zukunft der 6.000 betroffenen indischen Offiziere Aus-

druck, deren Beschäftigungsverträge möglicherweise nicht verlängert werden. In jüngster Zeit wurde das Auslaufen indischer Schiffe aus dem Hafen häufig durch einen Mangel an qualifizierten indischen Offizieren verzögert. Europäische Reeder, die über die neuen Beschränkungen ebenso wenig begeistert sind wie die Gewerkschaft, bemühen sich unterdessen dringend um Gespräche mit der Regierung, um ihre Bedenken vorzutragen.

Die niederländische Regierung erklärte vor kurzem, daß sie vor 1990 keinen Einkommenssteuernachlaß für Bemannungen einführen wird. Daraufhin forderten die Reeder eine Überbrückungszahlung für das Jahr 1989, in dem das Programm, aufgrund dessen 35 % der Einnahmen der Seeleute von der Steuer befreit werden sollen, eigentlich hätte in Kraft treten sollen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1989).

Die Atmosphäre bei der New Zealand Shipping Corporation ist weiterhin äußerst gespannt. An verschiedenen Fronten werden Aktionen durchgeführt (vergleiche letzte Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Obwohl am 7. Februar die aus Protest gegen den Transfer des Schiffes auf eine 100%ige Tochter der NZSC mit Sitz in Hongkong vor der *Tui* (ex *New Zealand Pacific*) aufgestellten Streikposten nach 22 Tagen kurz vor Erlaß einer einstweiligen Verfügung abgezogen wurden, stützte das Gericht die Behauptung der Schifffahrtsgewerkschaften, daß es sich bei den beiden in Hongkong ansässigen Eigentümern eines einzigen Schiffes, auf die die *Tui* und ihr Schwesterschiff *Weka* (ex *New Zealand Forum II*) übertragen wurden, tatsächlich um nichts weiteres als Briefkastenfirmen handele. Das Arbeitsgericht muß nun über die Zulässigkeit der Beschäftigung ausländischer

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



schaft ÖTV, wird sie die Reeder mit Gerichtsverfahren durch sämtliche Instanzen hindurch überziehen. Rechtzeitig zur Verabschiedung des Gesetzentwurfes wurden Zahlen über den Stand der deutschen Flotte veröffentlicht. Diese zeigen am Jahresende einen Rückgang von 39 auf jetzt 623 Schiffe, von denen 357 (oder 57 %) ausgeflaggt waren. Dieser Anteil blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert, da die Reeder, offensichtlich in Erwartung der Einrichtung des neuen Registers, Entscheidungen über einen Flaggenwechsel aufschoben.

Eine Anhebung der unter der Gibraltar-Flagge geltenden Normen ist zu erwarten, wenn eine von dem auf der Isle of Man ansässigen Schiffsverwaltungsunternehmen Wescol vorgelegte Wirtschaftlichkeitsstudie, wie allgemein angenommen, die Zustimmung der sozialistischen Regierung findet. Die Regierung hat bereits ein Gemeinschaftsunternehmen mit Wescol gegründet, das im Rahmen eines Werbepaketes für die Vorzüge Gibaltars als Offshore-Zentrum die Verwaltung und die Verkaufsförderung des umgestalteten Registers im Auftrag der Regierung übernehmen wird.

Bis 1992 wird ein weiterer 25%iger Rückgang der im Eigentum britischer Reeder befindlichen Handelsflotte auf 12,5 Mio. Tonnen erwartet, falls die Regierung nicht Sofortmaßnahmen zu ihrer Unterstützung eingreift, vorzugsweise noch im Rahmen des diesjährigen Haushalts. Mit dieser Warnung trat Ian Denholm, Präsident des britischen Schifffahrtsverbandes General Council of British Shipping, an die Öffentlichkeit. Sie ist in Zusammenhang mit den letztjährigen Zahlen zu sehen, die einen Rückgang bei der Gesamttonnage der im Eigentum britischer Reeder befindlichen Flotte um 6 % im Jahre 1988 ausweist. Die

Forts. auf Seite 11

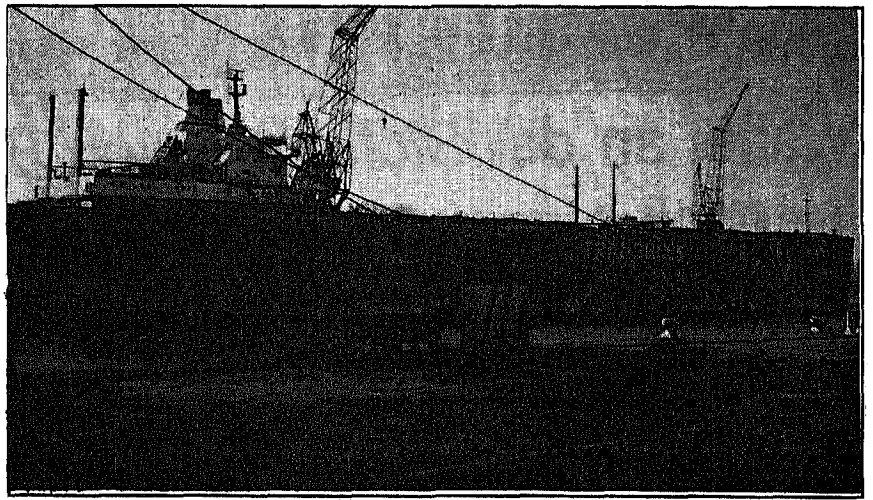
SCHMERZENGELD IN REKORDHÖHE FÜR BRASI- LIANISCHEN SEEMANN

Ein US-Gericht hat die Auszahlung eines Schmerzensgeldes in der Rekordhöhe von 31 Mio. US-Dollar an einen brasilianischen Seemann angeordnet, der vor 14 Jahren bei einem Unfall im Hafen von Galveston schwer verletzt wurde.

Zum Zeitpunkt des Unfalls - er wurde im Hafenbereich von einem Zug überfahren - war der Seemann auf dem 25.231-tdw-Schiff *Frotaleste* beschäftigt. Seit seinem Unfall kann er seinem Beruf nicht mehr nachgehen.

Der Seemann argumentierte, daß sich die Fürsorgepflicht des Reeders unter dem Jones Act auch auf die Wege des Seemanns von und zum Schiff erstrecke.

Der Arbeitgeber des Seemanns, das brasilianische Schiffahrtsunternehmen *Frota Oceanica Brasileira*, wurde vom Obersten Gerichtshofes des US-Bundesstaates New York zur Zahlung des Schmerzensgeldes verurteilt. Das Unternehmen wird voraussichtlich gegen das Urteil Berufung einlegen.



Dieses Bild zeigt das unter Zypern-Flagge fahrende Schiff deutscher Reeder, *Yarrowonga*, im niederländischen Hafen von Schiedam, wo ihm Inspektor J. Harmsen von der niederländischen Seelutegewerkschaft FWZ am 30. Januar einen Besuch abstattete. Auf der Fahrt nach Nordamerika erlitt das Schiff zunächst einen schweren Maschinenschaden, dann einen Kesselschaden und dümpelte viele Tage lang im Atlantik, bevor orkanartige Sturmböen zwei riesige Löcher von jeweils etwa 200 m² Größe in seine Bordwand schlugen. In der längsten Rettungsaktion aus der Luft seit es Hubschrauber gibt wurde die gemischte Besatzung aus deutschen und philippinischen Seeleuten am 14. Januar etwa 800 km östlich von Neufundland vom Schiff evakuiert. Das Schiff selbst wurde dann nach Rotterdam abgeschleppt.

... Wer errät das Registrierungsdatum des 500. Schiffs in Vanuatu?

Forts. von Seite 10

Bemannungen entscheiden. Die Aufmerksamkeit konzentriert sich inzwischen hauptsächlich auf die *Weka*, die vor kurzem nach Auckland zurückgekehrt ist, nachdem sie zuvor in Port Moresby britische Offiziere an Bord genommen hatte. Sie konnte bisher ihre Ladung nicht löschen, da die zehn noch an Bord befindlichen neuseeländischen Mannschaftsdienstgrade sich weigern, sie an einen Arbeitskai zu verlegen. Daraufhin wurden sie entlassen. Seine jüngste Wendung nahm der Fall mit der Ankündigung des Unternehmens, die Zehn auf Erstattung des unglaublichen Betrages von NZ \$ 11 Mio. (6,8 Mio. US-Dollar) - der Wert des Schiffes - verklagen zu wollen, um sie so zur Beendigung ihres Sitzstreiks zu zwingen. Die neuseeländische Regierung hat unterdessen eingegriffen und den Weiterverkauf der *Weka* an die Pacific Foreign Line an die Bedingung geknüpft, daß das Schiff unter "konkurrenzfähigen internationalen Bemannungsbedingungen" betrieben wird, um ihr eine Streichung der an das South-Pacific-Island-Konsortium gezahlten Subventionen zu ermöglichen. Im Falle der Nichteinhaltung dieser Bedingungen wird der Verkauf der *Weka* untersagt. Im australischen Hafen Melbourne hat die Bemannung der *New Zealand Mariner* ebenfalls einen Sitzstreik begonnen. Die *Mariner* ist für die Dauer einer Reise aufgelegt, während die NZSC Verhandlungen über neue Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für ihre Bemannung führt. Die NZSC weist allerdings nachdrücklich darauf hin, daß dieses Schiff zumindest nicht umgeflaggt werden soll.

Ein weiteres Schiff, die *New Zealand Caribbean*, einziges Schiff der NZSC UK Ltd, wurde an britische Interessen verkauft.

Ein von Pakistan und Sri Lanka Anfang dieses Monats unterzeichneter Kooperationsvertrag für die Schifffahrt sollte für beide Länder erhebliche Vorteile mit sich bringen. Aufgrund des Vertrages soll der Seehandel zwischen den beiden Ländern gleichmäßig auf die Schiffe jedes Landes aufgeteilt werden. Beide verpflichteten sich, den Schiffen des jeweils anderen Landes in ihren Häfen Vorrang zu gewähren. Ebenfalls vorgesehen sind der Austausch von Informationen über Schiffahrtstechnologien sowie die Einrichtung von Gemeinschaftsunternehmen in der Schifffahrtsindustrie. Die Fortschritte in diesen Bereichen sollen von einem Beratungsausschuß überwacht werden.

Anfang dieses Jahres waren unter der Schweizer-Flagge nur noch 22 Schiffe mit etwas mehr als 250.000 Tonnen registriert (gegenüber 34 Schiffen noch vor drei Jahren). In jüngster Zeit wurde die zuerst im zweiten Weltkrieg zur Sicherung der Lebensmittelversorgung des neutralen Landes geschaffene Flagge heftig gebeutelt. Die Suisse Outremer Reederei in Zürich, die bisher zwei Kühlschiffe unter der Nationalflagge betrieb, zog sich im vergangenen Jahr vollständig aus dem Geschäft zurück und verkaufte die Schiffe an ein griechisches Schiffahrtsunternehmen. Andere Massengut- und Tankschiffbetreiber nahmen umfangreiche Kürzungen vor.

Ein Preisausschreiben reicht offensichtlich nicht aus: Vanuatu hat jetzt ein zweites Preisausschreiben gestartet! Die Leser des Vanuatu Maritime Services Newsletter sollen den Tag und die genaue Uhrzeit (natürlich Ortszeit) der Registrierung des 500. Schiffes im dortigen Register erraten. Der erste Preis ist eine Flugreise für zwei Personen nach Vanuatu während der Unabhängigkeitsfeiern des Landes. Allen Teilnehmern winkt ein Überraschungspreis. Einsendungen bitte an das New Yorker Büro des Registers!

Doch Scherz beiseite - das Register nahm vor kurzem den ersten Tanker auf, dessen Brücke nur mit einer Person bemannt ist. Es handelt sich dabei um die *Petrobulk Mars*, ein von Naess Shipping betriebenes 84.000-tdw-Schiff. Aus verständlichen Gründen lassen die IMO-Verordnungen gegenwärtig den Ein-Mann-Betrieb nun bei Tageslicht zu, und selbst dann muß es sich bei diesem einen Mann um den ranghöchsten Wachoffizier handeln. Während sich das Schiffsregister von Vanuatu natürlich über den Erfolg der unbeirrten Bemühungen von Norsk Veritas sowie Burmeister und Wain um Klassifizierung des Schiffes freut, sei es den Seeleuten der Welt verziehen, wenn sie ein wenig anders darüber denken. Die psychologische Streßbelastung für den Offizier, der ganz alleine auf der Brücke steht, ist trotz aller ihm zur Verfügung stehenden Technologien unvorstellbar groß, insbesondere während der anstrengenden Nachtwachen, auf die, wie Vanuatu ganz offen eingesteht, es die IMO-Vorschriften gerne ausgeweitet sehen würde.

Zweifel an der Sicherheit von Boeing-Maschinen nach einem neuen Zwischenfall bestärkt



United Airlines B747 nach der Notlandung in Honolulu

Eine weitere Maschine des amerikanischen Flugzeugherstellers Boeing war jüngst in einen schweren Unfall verwickelt. Am 24. Februar wurde auf dem Flug von Honolulu nach Neuseeland ein riesiges Loch in die Seite einer B747 der United Airlines gerissen. Das Flugzeug befand sich in 6.700 Metern Höhe über den Pazifik, als plötzlich ein Teil seines Rumpfes weggerissen wurde, wodurch der Luftdruck in der Kabine abrupt abfiel. Vierzehn Personen wurden verletzt und neun getötet, als sie vom Luftsog durch das Loch aus der Kabine herausgerissen wurden. Die zwei unter dem rechten Flügel der viermotorigen Maschine angebrachten Triebwerke fielen aus. Es gelang dem Piloten aber mit großem Geschick, die Maschine mit Hilfe der beiden Motoren unter dem linken Flügel sicher nach Honolulu zurückzubringen. Sprecher bei Boeing erklärten, daß damit zum ersten Mal ein Jumbo erfolgreich mit 2 Motoren unter dem gleichen Flügel geflogen sei. 328 Passagiere und alle 18 Besatzungsmitglieder überlebten.

Erste Berichte deuteten darauf hin, daß sich eine Explosion ereignet habe; dies

erscheint jedoch inzwischen unwahrscheinlich. Insassen des Flugzeugs berichteten, sie hätten ein zischendes Geräusch vernommen, bevor sie gehört hätten, wie sich Metallstücke vom Flugzeug losgerissen hätten.

Die United Airlines Boeing 747-100 war im November 1970 in Dienst gestellt und zuletzt 88 Tage vor dem Unfall vollständig überholt worden. Mit 19 Dienstjahren gilt eine im Reiseflugverkehr eingesetzte Boeing 747 nicht als zu alt; das Durchschnittsalter der US-Flugzeugflotte liegt bei etwa 13 Jahren, die Flotte der United Airlines ist im Schnitt knapp 15 Jahre alt. Generell ist die Zahl der zurückgelegten Flugstunden, der Starts und Landungen sowie die Wartungsfrequenz wichtiger als das tatsächliche Alter des Flugzeugs.

Bei der Suche nach der Ursache für das Auftreten dieses riesigen, 3 auf 12 Meter großen Lochs in der Außenhaut des Flugzeuges rund um die Frachttür kamen Fachleute zu dem Ergebnis, daß eine Explosion oder Ermüdungserscheinungen im Metall aller Wahrscheinlichkeit nach als auslösender Faktor ausgeschlossen werden

können. Es konnten keine Spuren von Sprengstoff gefunden werden, und es gibt in der Umgebung des Lochs keinerlei Hinweise auf Ermüdungserscheinungen im Metall. Die Frachttür selbst liegt allerdings auf dem Grund des pazifischen Ozeans.

Nachdem sich im vergangenen Jahr bereits einmal eine Frachttür während des Fluges geöffnet hatte, ordnete die US-Zivilluftfahrtbehörde FAA im Juli eine Verbesserung der Schließmechanismen der Frachttüren an älteren Maschinen des Typs B747 an. Ein Sprecher der Fluggesellschaft United Airlines erklärte im Anschluß an den Vorfall, daß der Schließmechanismus der Frachttür der Unglücksmaschine vor dem Unfall zwar überprüft, das neue Teil jedoch noch nicht eingebaut worden sei. (Die Anordnung der FAA verpflichtet die Fluggesellschaften dazu, das neue Teil vor Ende dieses Jahres einzubauen.)

Die Sprecher der Fluggesellschaft lobten Flugkapitän Cronin und die Besatzung dafür, daß sie das Flugzeug "unter äußerst schwierigen Bedingungen" und mit nur zwei Motoren ausgestattet sicher nach Hawaii zurückgebracht hätten.

Flugzeugabsturz in Lockerbie: Bombe im Radiorecorder

Die Bombe, die im vergangenen Dezember Pan-Am-Flug 103 über Lockerbie in Schottland zum Absturz brachte, war mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in einem Radiorecorder versteckt.

Diese Erkenntnis gab der britische Verkehrsminister Paul Channon am 16. Februar in Montreal auf einer Sondersitzung des Vorstands der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bekannt. Die Sitzung verabschiedete anschließend einstimmig eine Entschließung, in der eine weltweite Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt gefordert wurde, darunter auch Maßnahmen zur Einschränkung der Möglichkeit des Mitführens von elektronischen Geräten an Bord von Flugzeugen.

Den britischen Behörden zufolge ist die Erkenntnis, daß die Bombe in einem Radiorecorder versteckt gewesen sei, das Ergebnis "einer peinlich genauen Untersuchung der Wrackteile" am Absturzort.

Die Erarbeitung der neuen Sicherheitsnormen wird mehrere Monate in Anspruch nehmen. Der Leiter der US-Zivilluftfahrtbehörde (FAA), T. Allan McArtor versicherte während der ICAO-Sitzung, daß die neuen Regeln die Fluggäste nicht daran hindern werden, Computer, Radios, Fernseher, Photoapparate, Walkmänner und andere elektronische Geräte an Bord zu bringen. Fluggäste, die derartige Geräte mitführten, mußten sich jedoch auf eine gründlichere Überprüfung dieser Geräte und andere Sicherheitsmaßnahmen einstellen. Es ist darüber hinaus zu erwarten, daß

die neuen Vorschriften auch die von der International Air Transport Association (IATA) in einer am 19. Januar veröffentlichten Erklärung zum Ausdruck gebrachte Beunruhigung hinsichtlich "der Überprüfung von Personal, das Zugang zu auf dem Flughafenvorfeld geparkten Flugzeugen hat", widerspiegeln werden.

Ferner werden die neuen ICAO-Vorschriften auch die Kurierdiensten gewährte Möglichkeit der Beförderung von Paketen auf internationalen Flügen regeln.

*Immer noch Unklarheit besteht über die Ursache des überraschenden Absturzes einer Boeing 707 einer amerikanischen Fluggesellschaft am 8. Februar auf den Azoren. Alle 144 Insassen wurden getötet, als das Flugzeug auf der Insel Santa Maria gegen einen Berg raste. Das 20 Jahre alte Flugzeug der kleinen US-Fluggesellschaft

Independent aus Tennessee beförderte italienische Touristen nach Puerto Plata in der Dominikanischen Republik. Die sieben Besatzungsmitglieder waren US-Bürger.

*Fachleute rätseln weiter über die Ursache des Absturzes einer Boeing 747 des Luftfrachtunternehmens Flying Tigers am 19. Februar in Malaysia. Das Flugzeug befand sich auf einen Linienflug von Singapur nach Kuala Lumpur, als es um 6.30 Uhr Ortszeit 32 Kilometer südlich des Flughafens von Kuala Lumpur an einem Berg zerschellte. Die Sköpfung Besatzung kam dabei ums Leben. Zum Zeitpunkt des Unglücks herrschte leichter Nebel. Sprecher des Flughafens erklärten jedoch, daß die Sichtweite etwa 3 km betrug. Beim Flughafen war kein Notruf des Flugzeugs eingegangen.

ABACUS GEWINNT NEUE KUNDEN

Drei neue Kunden kann Asiens computergestütztes Buchungssystem Abacus verzeichnen. China Airlines, Malaysian Airline System (MAS) und Philippine Airlines gaben im vergangenen Monat ihre Absicht bekannt, sich dem 100 Mio. US-Dollar teuren Regionalnetz anzuschließen. Eine endgültige Entscheidung soll im Juni fallen.

Damit stoßen die drei Fluggesellschaften zu den beiden Gründungsmitgliedern des Systems, Singapore Airlines und Cathay Pacific. Das dritte Mitglied - Thai Interna-

tional - befindet sich in einer schwierigen Situation, da die thailändische Regierung ihre Bereitschaft zur Finanzierung seiner Beteiligung an die Bedingung knüpft, daß Bangkok als Standpunkt des Zentralcomputers des Systems gewählt wird. Die Fluggesellschaft könnte sich daher gezwungen sehen, Abacus zu verlassen und sich statt dessen einem der konkurrierenden Systeme anzuschließen.

Immer häufiger sind Gerüchte zu hören, daß Korean Airlines möglicherweise der nächste Beitrittskandidat für Abacus sein könnte. Die indonesische Fluggesellschaft Garuda hingegen wird voraussichtlich dem Buchungssystem Galileo, dem auch KLM angehört, den Vorzug vor Abacus geben.

Das Abacus-Projekt soll bis Herbst 1990 vollendet sein. Es würde dann Reisebüros über einen Zentralcomputer in Singapur Zugang zu den Buchungseinrichtungen der beteiligten Fluggesellschaften, Hotels und Leihwagenfirmen geben.

In den USA legen zwei große Carrier - American Airlines und Delta Air Lines - ihre bisher eigenständigen computergestützten Buchungssysteme zu einem unabhängigen, 2-Milliarden-Dollar-Unternehmen zusammen, um sich einen größeren Anteil am Überseemarkt zu sichern.

Das am 5. Februar unterzeichnete Kooperationsabkommen sieht die Gründung einer unabhängigen Partnerschaft vor. Die beiden Fluggesellschaften werden jeweils mindestens 25 % der Aktienanteile an dem neuen Unternehmen behalten. Delta zahlt seinem Partner darüber hinaus 650 Mio. US-Dollar für den Anschluß an Sabre, das größte System in den USA. Es wird erwartet, daß andere Fluggesellschaften und Reiseunternehmen der Einladung zur Mitarbeit in der Partnerschaft folgen werden.

US: Gesetzentwurf zur Begrenzung der Arbeitszeit des fliegenden Personals

Die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde FAA wird nun endlich doch gezwungen sein, eine Dienstzeitbegrenzung für das Kabinenpersonal vorzuschreiben, wenn ein vor kurzem im Repräsentantenhaus eingebrachter Gesetzentwurf verabschiedet wird.

Verschiedene Gewerkschaften des US-Kabinenpersonals - darunter insbesondere die der ITF angeschlossene Vereinigung der Flugbegleiter (AFA), die bei der FAA einen Antrag zu diesem Thema eingereicht hatte - reagierte verärgert auf die glatte Weigerung der Behörde, eine Begrenzung der Art, wie sie bereits für die Cockpitbesatzungen gilt, zu unterstützen.

Bei der Vorlage des Gesetzentwurfes erklärte der Abgeordnete des Repräsentantenhauses Norman Y. Mineta, es bestehe "kein Zweifel daran, daß Übermüdung die Ausübung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Luftverkehrssicherheit beeinträchtigen" könne.

AFA-Präsidentin Susan Bianchi-Sand betonte, daß die Flugbegleitergewerkschaften geschlossen hinter Minetas Gesetzentwurf stünden und sich gemeinsam für seine Verabschiedung noch in diesem Jahr einsetzen würden.

Obwohl die AFA ihren Antrag schon 1984 gestellt hatte, wurde er erst jetzt abgelehnt. Zuviel wertvolle Zeit wurde bereits vertan, und es ist daher von grundlegender Wichtigkeit, daß sobald wie möglich eine Beschränkung der Dienstzeiten verabschiedet wird.

Mit Bezug auf den augenblicklichen Streit um die Überprüfung von Arbeitnehmern im Verkehrswesen auf Drogenmißbrauch erklärte Frau Bianchi-Sand, es sei "äußerst scheinheilig, einerseits die Überprüfung von Flugbegleitern auf Drogenmißbrauch zu fordern, um ihre Geistesgegenwart zu gewährleisten, während man sie andererseits 24 Stunden oder länger ununterbrochen arbeiten lasse."

Französischer Plan zur Rettung von Air Afrique genehmigt

Vertreter der zehn an Air Afrique beteiligten Länder haben den bei der französischen Regierung in Auftrag gegebenen Rettungsplan für die krisengeschüttelte Fluggesellschaft genehmigt.

Der Plan sieht eine von Frankreich zu tragende massive Finanzspritze voraussichtlich etwa in der Größenordnung von 120 Mio. US-Dollar vor (ungefähr ein Drittel der Summe, die das Unternehmen benötigt, um sein Überleben zu sichern).

Anfang dieses Monats war eine Sitzung nach Yamoussoukro (Elfenbeinküste) einberufen worden, um die französischen Vorschläge anzuhören und sie formell zu genehmigen. Sie wurden einer im Anschluß an die Sitzung veröffentlichten gemeinsamen Erklärung zufolge "einstimmig und ohne Einschränkungen" gutgeheißen.

Welche Bedeutung dem Plan beigemessen wird, zeigt die Tatsache, daß acht der in Yamoussoukro anwesenden Länder durch

ihre Staatsoberhäupter vertreten waren. Zwei weitere hatten ihre Verkehrsminister entsandt.

Erarbeitet wurde der Plan von Yves Roland-Billecart, dem Leiter der französischen Entwicklungshilfeeinrichtung Centrale de Coopération Economique, der auf der nächsten Vorstandssitzung, deren Termin noch nicht feststeht, aller Voraussicht nach als erster Nichtafrikaner in der 28jährigen Geschichte der Fluggesellschaft zum Nachfolger des amtierenden Vorsitzenden aus dem Kongo ernannt werden wird.

Abgesehen von den dringend benötigten Geldmitteln sieht der Roland-Billecart-Plan außerdem ein effizienteres Management der Fluggesellschaft vor, die für ihren laxen Führungsstil bekannt ist.

Durchgreifende Personalkürzungen werden zum Abbau von etwa 30 % der Arbeitsplätze bei der Fluggesellschaft (etwa 2.000

führen. Dies wird als für das Überleben der Fluggesellschaft unerlässlich angesehen. Härten sollen jedoch durch großzügige Abfindungszahlungen abgefangen werden. Die Vereinbarung bedeutet für westeuropäische Fluggesellschaften, die Luftverkehrsrechte in Afrika erwerben wollen, voraussichtlich einige harte Verhandlungen. Sie werden sich darüber hinaus in der gestrafften und leistungsfähigeren Fluggesellschaft einem ernstzunehmenden Konkurrenten gegenübersehen.

Teilhaber an Air Afrique sind Benin, Burkina Faso, die Zentralafrikanische Republik, der Tschad, der Kongo, die Elfenbeinküste, Mauretanien, Niger, Senegal und Togo. Sie bietet Flugverbindung zwischen 20 afrikanischen Ländern an und bedient auch Europa und New York. Ihre Flugzeugflotte besteht aus acht Maschinen sowie zwei gecharterten Flugzeugen des Typs B727.

Umstrukturierung der Luftverkehrswirtschaft intensiviert

In jüngster Zeit scheint sich die Umstrukturierung des Luftverkehrsmarktes, die bereits seit einigen Jahren ein beherrschendes Thema ist, erneut beschleunigt zu haben. Fast jede Woche werden auf der ganzen Welt neue Fusionsverträge und Kooperationsabkommen geschlossen, wird irgendwo die vollständige oder teilweise Privatisierung von Fluggesellschaften bekanntgegeben.

Der vergangene Monat machte dabei keine Ausnahme. Die drei jüngsten Privatisierungskandidaten sind die staatliche israelische Fluggesellschaft El Al, die staatliche indonesische Fluggesellschaft Garuda sowie die türkische Fluggesellschaft Bogazici Hava Tasimiciligi (BHT). El Al konnte in den vergangenen drei Jahren Gewinne erwirtschaften, und sobald sie aus der Kontrolle der vor Jahren, als sich El Al in großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten befand, eingesetzten Konkursverwaltung entlassen wird - dies wird noch im Laufe dieses Jahres geschehen - wird die israelische Regierung aller Voraussicht nach einen erheblichen Anteil der Unternehmensaktien an der Tel Aviver Börse bzw. auf ausländischen Märkten zum Verkauf anbieten. Indonesien hat in der Schifffahrtswirtschaft, im Handel und im Bankensektor bereits mit der Umsetzung einer Entregulierungspolitik begonnen, und es wird allgemein damit gerechnet, daß Garuda im Rahmen dieser Strategie verkauft werden wird, die der Ankurbelung der dahinsiechenden, von Ölexporten abhängigen Volkswirtschaft des Landes dienen soll. Der Vorsitzende von Garuda hofft jedoch darauf, daß die Regierung zur Gewährleistung der Kontinuität einen nennenswerten Aktienanteil an der Flug-

gesellschaft behalten wird. Ein ähnliches Privatisierungsprogramm in der Türkei führte trotz erheblicher Widerstände zum Verkauf von BHT, der im Charter- und Frachtverkehr tätigen Tochtergesellschaft der staatlichen Fluggesellschaft THY, an eine Unternehmensgruppe, an deren Spitze die irische Fluggesellschaft Aer Lingus sowie eine Reihe türkischer Reiseunternehmer stehen. Angeblich wurde das Unternehmen weit unter Preis verkauft.

Eine weitere umfangreiche Privatisierung - bei Air New Zealand (ANZ) - wurde inzwischen vollzogen. Als die Privatisierungsabsichten Ende vergangenen Jahres bekanntgegeben wurden, erregten sie das Interesse zweier internationaler Gruppierungen von Fluggesellschaften, die sich gegenseitig mit ihrem Kaufangeboten zu überbieten suchten. Den Zuschlag erhielt schließlich Qantas mit ihren drei Partnern. Der Verkaufspreis des Unternehmens - 660 Mio. neuseeländische Dollar (US \$ 422,8 Mio.) - lag weit unter den Erwartungen. Qantas verfügt nun über einen Aktienanteil von 19,9 %, Japan Air Lines und American Airlines über jeweils 7,5 % während die Brierley Investments des neuseeländischen Finanzunternehmers Ron Brierley 65 % hält, von denen 30 % an die Mitarbeiter der Fluggesellschaft und die allgemeine Öffentlichkeit verkauft werden sollen. Auch wenn die stark auf Expansion bedachte britische Fluggesellschaft British Airways diesmal den kürzeren gezogen hat, kann sie sich damit trösten, daß nach Angaben des Chief Executive bei ANZ, Jim Scott, das Unternehmen auch weiterhin starke Partner auf der nördlichen Erdhalbkugel benötigen wird.

Eine weitere bedeutende Entwicklung war

in diesem Monat zweifellos die in gegenseitigem Einverständnis vollzogene Übernahme der Emery Air Freight Corporation mit Sitz in Connecticut durch den Giganten im kalifornischen Straßentransport Consolidated Freightways zum Preis von 230 Mio. US-Dollar. Durch diesen Zusammenschluß entstand das weltgrößte Luftfahrtunternehmen für den Schwertransport. Emery wird mit der Luftfrachtabteilung der Consolidated Freightways zu einem neuen CF-Unternehmen namens Emery Worldwide verschmolzen werden. Ihm wird eine Flotte von mehr als hundert Frachtmaschinen mit Transportkapazitäten für die beachtliche Anzahl von 210.000 Frachtbewegungen pro Tag zur Verfügung stehen.

Erst kurz zuvor hatte ein weiteres großes Luftfrachtunternehmen, Tiger International, zum Preis von 880 Mio. US-Dollar den Besitzer gewechselt (wir berichteten darüber in der letzten Ausgabe der ITF-Nachrichten). Diese Zusammenschlüsse sind Teil einer ganzen Serie von weniger spektakulären Übernahmen, die nach Meinung von Wirtschaftsanalytikern ganz deutlich eine Entwicklung weg von der historischen Aufteilung in Luft- und Bodenbetrieb und hin zu integrierten Frachtunternehmen, die von Tür zu Tür liefern, signalisieren. Allen den Sektor beherrschenden Unternehmen gemeinsam ist, wiederum nach Aussage der Analytiker, das Ziel, einen umfassenden internationalen Lieferservice von Tür zu Tür anzubieten.

Das Luftkurierunternehmen Federal Express hofft dies durch eine Ergänzung seines eigenen Streckennetzes um die von

Forts. auf Seite 15

Ein Streik bei Eastern zeichnet sich ab

Nachdem die Lohnverhandlungen, die sich nun schon seit zwei Jahren hinziehen, jetzt an einem kritischen Punkt angelangt sind, bereitet sich die kampferprobte US-Flugzeugmechanikergewerkschaft IAMAW auf einen Arbeitskampf bei Frank Lorenzos in finanziellen Schwierigkeiten steckenden Eastern Airlines vor.

Während der Verhandlungen suchte das Unternehmen der IAM zahlreiche Zugeständnisse im Gesamtwert von 150 Mio. US-Dollar zu entlocken. Es forderte eine Kürzung der Löhne um 23-50 % je nach Eingruppierung des Arbeitnehmers sowie eine Einfrierung des Erwerbs von Rentensprüche für drei Jahre und eine anschließende Kürzung aller Ruhestandsgelder um 25-50 %.

Seit 1975 haben bei Eastern Airlines beschäftigte Mitglieder der IAM dem Unternehmen 325 Mio. Dollar zugesprochen. Darüber hinaus erbrachte ein von der IAM eingeführtes Produktivitätsprogramm nachweislich Einsparungen in Höhe von mehr als 100 Mio. Dollar.

Die 30tägige "Abkühlungsphase", die nach der amerikanischen Arbeitsgesetzgebung vorgeschrieben ist, ist inzwischen angefallen, und es ist abzusehen, daß Flugzeugmechaniker, das Servicepersonal auf dem Flughafenvorfeld und der Fluggesell-

schaften und die Arbeiter in den Ersatzteillagern ab Anfang März in einen unbegrenzten Streik treten werden, falls die Slichtungsverhandlungen in allerletzter Minute nicht doch noch ein Ergebnis bringen.

Die von der Gewerkschaft ernsthaft in Betracht gezogenen Streiktaktiken könnten umfassende Störungen des Luft- und Schienenverkehrs mit sich bringen und damit die Regierung zum Eingreifen in einen wichtigen Arbeitskonflikt veranlassen.

Doch bleibt der Gewerkschaft in ihren eigenen Augen gar keine andere Wahl, als jede zur Verfügung stehende Waffe gegen einen unnachgiebigen Arbeitgeber einzusetzen, der über einen langen Zeitraum hinweg ihren Mitgliedern immer wieder unannehmbare Verschlechterungen der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen aufzwingen wollte.

Die Moral der Gewerkschaften bei Eastern sank weiter ab, als Donald Trump Anfang des Jahres die Zustimmung des Bezirksgerichts zu seiner umstrittenen Übernahme des Lufttaxisdienstes an der Ostküste erhielt.

Da Eastern auch weiterhin im Verlustbereich wirtschaftet, kann es nur noch eine Frage der Zeit sein, bevor weitere Unter-

nehmensteile zum Verkauf angeboten werden. Die fortgesetzten Gespräche zwischen dem Herrscher über Texas Air, Frank Lorenzo, und dem Eigentümer von TWA, Carl Icahn, haben in bestimmten Kreisen bereits Spekulationen über einen frühzeitigen Verkauf genährt. Die Meinungen sind in dieser Frage jedoch geteilt. Einige Beobachter halten es für keineswegs gesichert, wer letztendlich an wen verkauft wird.

Sowohl Eastern als auch Continental Airlines, die nicht gewerkschaftlich organisierte Tochter von Texas Air, mußten im vierten Quartal des vergangenen Jahres hohe Verluste hinnehmen, wodurch sich die Verluste der gesamten Unternehmensgruppe im Jahre 1988 auf insgesamt 718,6 Mio. US-Dollar beliefen und damit den für 1987 gemeldeten Verlust von insgesamt 455,1 Mio. weit überschritten.

Die hartnäckigen Verluste bei Continental zwangen den Präsidenten der Fluggesellschaft, Martin Shugrue, zum Rücktritt. Shugrue ist der fünfte Continental-Präsident in fünf Jahren und hatte kaum mehr Erfolg bei der Sanierung des Unternehmens als seine Vorgänger.

*Die skandinavische Fluggesellschaft SAS hat ihren Aktienanteil an Texas Air von 7,9 % auf 9,9 % erhöht.

... ÜBERNAHMEN, BÜNDNISSE, FUSIONEN

Forts. von Seite 14

Tiger bedienten Routen sowie seines erfolgreichen Briefkurierdienstes, den es unter dem Motto "Wenn es absolut und 100%ig rechtzeitig ankommen muß" vermarktet, um Tigers Schwerfrachtgeschäft zu erreichen. Consolidated Freightways wird durch die Übernahme von Emery in die Lage versetzt, seine relativ kleine Luftfrachtabteilung zu einem riesigen Betrieb auszuweiten, der zusätzlich durch die machtvolle Position des Unternehmens im Straßengüterverkehr unterstützt wird.

Ebenfalls in den USA sieht die in Schwierigkeiten geratene Fluggesellschaft Pan Am einer ungewissen Zukunft entgegen. Zu Anfang dieses Monats erklärte der Vorsitzende des Unternehmens, Thomas Plaskett, daß es in seiner augenblicklichen Form nicht weitergeführt werden könne. Entweder müsse Pan Am verkauft werden, oder es müsse selbst einen anderen Carrier hinzukaufen bzw. einen Kooperationsvertrag mit einer oder mehreren ausländischen Fluggesellschaften abschließen, wenn es überleben wolle. Das Unternehmen muß dringend sein Netz von Zubringerstrecken im Inlandsverkehr zu den von seinen Knotenpunktflughäfen in New York und Miami abfliegenden internationalen Flügen ausbauen, deren Wettbewerbsposition immer weiter untergraben wird. Plasketts Bemerkungen muten wie ein verspätetes

Eingeständnis dessen an, was Wirtschaftsexperten schon seit einiger Zeit sagen, daß es nämlich für das Unternehmen dringend an der Zeit ist, nach fünfzehn oder zwanzig Jahre langem Abwarten umgehend ein Expansionsprogramm zu starten. Andernfalls werde es untergehen. Was mögliche Kaufinteressenten angeht, vertreten die einen die Auffassung, daß jeder Käufer durch die Aussicht auf mögliche kartellrechtliche Probleme abgeschreckt würde, während andere bei drei größeren US-Fluggesellschaften ein gewisses Interesse an Teilen des internationalen Streckennetzes von Pan Am zu erkennen glauben. Sicher scheint nur, daß das weit überschuldete Unternehmen, das in den vergangenen fünf Jahren Verluste in einer Gesamthöhe von mehr als 2 Mrd. US-Dollar zu verzeichnen hatte, sich durch den Verkauf von Vermögenswerten eine Atempause verschafft hat, um die flaute Wintersaison zu überstehen.

Zwei weitere nordamerikanische Unternehmen - Transworld Airlines in den USA und die staatliche kanadische Fluggesellschaft Air Canada - gaben die erste Phase eines langfristig auf ein umfassendes kommerzielles Bündnis angelegten Projekts bekannt, als sie sich Anfang dieses Monats auf einen auf Gegenseitigkeit beruhenden Fluggastransfer auf einer Reihe ihrer internationalen Strecken einig-

ten. Diesem Kooperationsvertrag unterliegt der TWA-Knotenpunkt St. Louis ebenso wie eine Reihe europäischer Flughäfen, darunter Wien, Düsseldorf, Nizza und Genf.

Verärgert über die Verzögerung bei der Ausstellung einer Betriebslizenz durch die Regierung gab die riesige taiwanische Schiffsgruppe Evergreen öffentlich bekannt, daß sie möglicherweise ihren bis 1992 geplanten Einzug in den Luftverkehrsmarkt noch einmal überdenken werde. Diese Erklärung des Vorsitzenden der Unternehmensgruppe wird allgemein als ein Versuch gewertet, die Behörden zum Handeln zu drängen, und nicht als Hinweis darauf, daß Evergreen ernsthaft an einem Rückzug aus dem Fracht- und Fluggastgeschäft denkt, in das es bereits große Summen investiert hat. Mit der japanischen Fluggesellschaft All Nippon Airways hat Evergreen bereits Vereinbarungen über die Ausbildung der Mitarbeiter seiner geplanten Fluggesellschaft getroffen. Darüber hinaus erwägt es eine kommerzielle Verbindung mit dem US-amerikanischen Luftfrachtunternehmen Evergreen International, das trotz des ähnlich klingenden Namens nichts mit dem taiwanesischen Schiffsunternehmen zu tun hat. All dies deutet darauf hin, daß Evergreen seine Pläne trotz der Verzögerungstaktik der Regierung unbeirrt weiterverfolgt.

LEUTE

Francis Blanchard ist vom Amt des Generaldirektors des Internationalen Arbeitsamtes zurückgetreten, das er seit 1974 innehatte. Seine Nachfolge tritt **Michel Hansenne**, der belgische Minister für den öffentlichen Dienst, an, der für seine erste fünfjährige Amtsperiode gewählt wurde.

Charles Ford trat vom Amt des Generalsekretärs der Internationalen Textil-, Bekleidungs- und Lederarbeiter-Vereinigung (ITGLWF) zurück. Sein Nachfolger ist **Neil Kearney**.

Hermann Rappe wurde im Dezember auf dem Kongreß der Internationalen Föderation von Chemie-, Energie- und Fabrikarbeitervereinigungen (ICEF) zum neuen Präsidenten der Organisation gewählt. Rappe ist Vorsitzender der bundesdeutschen Gewerkschaft IG Chemie, Papier, Keramik und verfügt über langjährige Erfahrungen in der internationalen Arbeit. Er tritt die Nachfolge des bisherigen ICEF-Präsidenten **Nils Kristoffersson** aus Schweden an. Auch der Stellvertretende Generalsekretär der ICEF, **Pekka Aro**, wird sein Amt im Mai abgeben, um in sein Heimatland Finnland zurückzukehren. Im Juni wird **Victor Thorpe**, von 1976 bis 1983 Stellvertretender ICEF-Generalsekretär und in den letzten Jahren mit zahlrei-

chen Forschungs- und Beratungsprojekten der Internationale befaßt, das Amt von Aro übernehmen.

André Bergeron legte auf dem 16. Nationalkongreß des französischen Gewerkschaftsdachverbandes CGT-FO, der vom 31. Januar bis zum 3. Februar in Paris stattfand, aus Altersgründen das Amt des Generalsekretärs der Föderation nieder. Er war im Jahre 1963 zum Generalsekretär der Force Ouvrière (FO) gewählt worden und beeinflusste mehr als 25 Jahre lang nachhaltig die Arbeit der Organisation, die er auch entscheidend mit prägte. Neuer FO-Generalsekretär ist **Marc Blondel**, zuvor FO-Sekretär für Wirtschaftspolitik. In einer Würdigung der Arbeit des scheidenden Generalsekretärs erklärte Blondel, daß die FO durch Bergeron zu einem wesentlichen Bestandteil des modernen Lebens in Frankreich geworden sei. Es liege nun an den verbleibenden Funktionären, auf der Grundlage dessen, was Bergeron während seiner Amtszeit erzielt habe, weiterzuarbeiten und die Unabhängigkeit der FO sowie ihre Bewegungsfreiheit bei Aktionen zu schützen und sich nach Kräften für die Befriedigung der Bedürfnisse der organisierten Arbeitnehmer einzusetzen. Die Organisation wolle in der Geschichte der verbleibenden Jahre des 20. Jahrhunderts mit all ihren wirtschaftlichen und sozialen Schwierigkeiten und Heraus-

forderungen den ihr angemessenen Platz einnehmen.

John Flood, Stellvertretender Generalsekretär der britischen Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW), tritt im April diesen Jahres in den Ruhestand. Der Generalsekretär der Gewerkschaft, **Garfield Davis**, wurde in einer aufgrund der britischen Gewerkschaftsgesetze notwendig gewordenen Wahl ohne Gegenkandidaten in seinem Amt bestätigt.

Unsere herzlichen Glückwünsche gehen an **Xabier Murua**, der als Nachfolger von **José Miguel Unanue** zum neuen Generalsekretär der Transportarbeitergewerkschaft im ELA-STV (dem spanischen Gewerkschaftsdachverband im Baskenland) gewählt wurde. Unanue hatte um Entlassung aus dem Amt des Generalsekretärs gebeten, um mehr Zeit für seine Arbeit als Mitglied des Vorstandes der Organisation zu haben.

William Winpisinger, Präsident der US International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW), wird sich auf dem alle vier Jahre stattfindenden Kongreß der Gewerkschaft im Juni dieses Jahres aus Altersgründen nicht zur Wiederwahl stellen. Winpisinger stand über drei Amtsperioden hinweg an der Spitze der Gewerkschaft.

TODESFÄLLE

Irving Brown, eine prominente Persönlichkeit in der Gewerkschaftsbewegung der USA ebenso wie in der internationalen Gewerkschaftsbewegung nach dem Krieg, verstarb am 10. Februar in Paris im Alter von 77 Jahren. In New York geboren, wurde Brown im Jahre 1955 zum Vertreter des amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL in Europa ernannt. Dieses Amt hatte er bis nach dem Zusammenschluß der AFL mit dem zweiten Gewerkschaftsdachverband CIO im Jahre 1955 inne. Während seiner Zeit in Europa nahm Brown durch seine langjährige Tätigkeit für den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG), dem er seit seiner Gründung nahestand, entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung der internationalen Gewerkschaftsbewegung in der Nachkriegszeit. Er führte die amerikanische Gewerkschaftsbewegung durch den Beitritt der AFL zum IBFG aus ihrer Isolation heraus. In den frühen 60er Jahren war Brown in New York Leiter des IBFG-Büros bei der UNO. Später arbeitete er für das AFL-CIO-Institut, das Gewerkschaften in Afrika mit technischer Hilfe zur Seite steht. 1973 kehrte er als Leiter des

Europa-Büros des amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes nach Paris zurück. 1982 wurde er zum Leiter der Internationalen Abteilung der AFL-CIO ernannt. Brown war darüber hinaus an der Gründung der Vorläuferorganisation des heutigen TUAC (des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses bei der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung - OECD) beteiligt.

Hoyt S. Haddock verstarb am 17. Januar im Alter von 81 Jahren nach langer schwerer Krankheit und nur eine Woche nachdem er sich von seiner Tätigkeit für die Seeleutewohlfahrtseinrichtung United Seamen's Service (USS) zurückgezogen hatte. Haddock hatte seit der Gründung dieser gemeinnützigen Organisation im Jahre 1942 stets eng mit ihr zusammengearbeitet, und es ist zu einem großen Teil seinen Anstrengungen in einer großen Reihe verschiedener ehrenamtlicher und Vorstandsfunktionen während der 40 Jahre seines unermüdligen Engagement zu verdanken, daß das vom USS betriebene weltweite Netz von Zentren für amerikani-

sche Seeleute über so hervorragende Sport- und Erholungseinrichtungen verfügt.

Haddock, der lange Jahre als Funkoffizier zur See fuhr und sich auch während des zweiten Weltkriegs verdient machte, hatte während seiner herausragenden Laufbahn u. a. das Amt des ersten Präsidenten der amerikanischen Telegraphenvereinigung inne und war ein Mitglied der US-Delegation auf der wichtigen Konferenz über den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die 1948 in London stattfand. Während seines Ruhestands setzte er sich mit großem Elan für die amerikanischen Seeleute ein. Er war ehrenamtlicher Vertreter der amerikanischen Funkoffiziersvereinigung in Washington und Mitglied des funktechnischen Ausschusses für die Schifffahrtsdienste. Während der vergangenen fünf Jahre war er Präsident des USS.

Kaj Palm, Stellvertretender Vorsitzender der schwedischen Navigationsoffiziersvereinigung (SFBF) ist nach langer Krankheit verstorben. Er wurde 1973 erstmals in den Vorstand der Gewerkschaft gewählt und war von 1980 bis 1981 SFBF-Präsident.