

RAPPORT BETREFFENDE ACTIVITEIT A.N.B.Z. (E.V.C.).

De C.P.N. en de E.V.C. besteden de laatste tijd veel aandacht aan klachten onder het koopvaardijpersoneel, o.m. aangaande gage, verlofrege-
ling en werktijden.

Op bestuursvergaderingen van de bij de E.V.C. aangesloten Algemene Nederlandse Bond van Zeevarenden (A.N.B.Z.) is deze kwestie herhaaldelijk onderwerp van discussie. Het A.N.B.Z.-orgaan "Varend Nederland" - en in mindere mate ook het communistische dagblad "De Waarheid" - wijden er uit-
voerige artikelen aan.

Zo publiceerde het orgaan "Varend Nederland" d.d. Juli 1955 onder de titel "De zeelieden gaan zich roeren" met instemming een brief, welke de redactie van het blad ontving van een 17-tal opvarenden van het m.s. "Hersilia".

In deze brief verklaren deze personen o.m. dat het wachtlopende personeel van de dek- en machinedienst veelal 56 uur per week dienst doet en het civiele dienstpersoneel zelfs 63 tot 70 uur.

In dit verband herinnert de brief aan een voorstel van de bij het N.V.V. aangesloten Centrale Bond van Transportarbeiders (C.B.T.) een 40-urige werkweek in te voeren. In het genoemde schrijven wordt dit voorstel als misleidende propaganda aangemerkt, daar men aanneemt, dat de betrokken overheidsinstanties (w.o. het college van Rijksbemiddelaars) daarmee nooit accoord zullen gaan.

Een actie tot ~~invoering~~ invoering van een 48-urige werkweek voor het koopvaardijpersoneel zouden de bedoelde schrijvers realistischer hebben gevonden. Dat dit standpunt ook door de A.N.B.Z. gehuldigd wordt blijkt het duidelijkst uit een onlangs door deze E.V.C.-bond uitgegeven pamflet gericht tot de jeugdige zeelieden, waarin als eerste eis van de A.N.B.Z. met betrekking tot de onderhavige materie een 48-urige werkweek wordt genoemd.

Naar aanleiding van dit laatste moge evenwel worden opgemerkt, dat van 9 - 11 Maart van dit jaar te Wenen een zitting plaats vond van het Administratief Comité der bij het communistische Wereldvakverbond (W.V.V.) aangesloten Vakverenigingsinternationale (V.V.I.) van Transportarbeiders (waarvan in Nederland o.m. de A.N.B.Z. deel uitmaakt), bij welke gelegenheid voor de werknemers op zee en in de haven ~~overeenkomstig~~ het N.V.V.-voorstel en in tegenstelling tot de A.N.B.Z.-eis ter zake - een 40-urige werkweek werd geëist.

Het bij de bewuste brief gepubliceerde redactionele commentaar eindigt met deze zinsnede: "onmiddellijke strijd is noodzakelijk en inlossing van de eisen kan eerder worden verwacht, naarmate de strijd in de scherpe-
re vorm wordt gestreden, zo nodig door middel van de staking". Daarbij wordt op suggestieve wijze herinnerd aan de staking, welke ongeveer 6 maanden geleden bij de Holland-Amerika Lijn (H.A.L.) plaats vond.

Hoewel de A.N.B.Z. in slechts weinig bedrijven (w.o. de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij, de K.N.S.M., te Amsterdam) noemens-
waardige invloed heeft, bestaat de mogelijkheid, dat een door deze bond eventueel te ontketenen stakingsactie meer resultaat zal hebben, indien de huidige moeilijkheden bij de koopvaardij blijven voortduren. Volgens uit deze kringen ontvangen inlichtingen zou er een groot verloop zijn onder de zeevarenden.

GEHEIM

De goede krachten bij de koopvaardij zouden nl. afvloeien door het aannemen van betrekkingen aan de wal tengevolge waarvan het minder geschoolde personeel op de vloot numeriek in de meerderheid komt. Onder de laatste groep zou agitatie van de zijde der E.V.C. wellicht met meer succes kunnen worden gevoerd.

Tijdens een op 15 Augustus j.l. te Scheveningen gehouden (en slecht bezochte) kadervergadering van de A.N.B.Z. kwam de toestand op de koopvaardij-vloot eveneens aan de orde.

Het daar aangekondigde besluit van de A.N.B.Z.-leiding een "organisatie" aan boord van de schepen in het leven te roepen, moet stellig gezien worden tegen de achtergrond van de huidige moeilijkheden bij de Nederlandse koopvaardij.

Tot dusver kende de A.N.B.Z. wel de functie van "vertrouwensman" aan boord van verschillende schepen, doch over een organisatie voor agitatie- en propagandawerk op zee beschikte de bond niet.

Het doel van het nieuwe "apparaat" is allereerst om in geval van conflictsituaties aan boord snel handelen mogelijk te maken; de zgn. vertrouwensman is verantwoordelijk voor de hierbij te kiezen wijze van optreden.

In de tweede plaats wil de leiding van de A.N.B.Z. door het genoemde besluit het contact tussen de leden en de leiding van de A.N.B.Z. verbeteren.

Behalve bij de koopvaardij, wil de A.N.B.Z. deze "boordorganisatie" ook toepassen op de visserijvloot.