

26 June 1951

I - 292

HUNGARY

COMMUNICATIONS

Shipping Company "MESZHART", Security and Control System.

Die politische (kommunistische) Leitung und Kontrolle des Schiffahrtswesens leitet die Politische-Schiffahrts-Abteilung, welche im August 1950 aufgestellt wurde (Hauptquartier in BUDAPEST, Stalin ut 64 oder 66). Leiter ist SZÜCS Gyula, überzeugter kommunistischer Arbeiter, der früher kein Schiffer war. Das kommunistische politische Leben von der MESZHART ist vom Parteisekretär B. NAGY Imre (seit Juni 1950) geleitet, der mit der AVH und mit der Politischen Abteilung in unmittelbarer Verbindung steht; letztere ist gleichzeitig seine vorgesetzte Dienstbehörde. Durch das Sekretariat ist es ihm gelungen seine Hand auch auf dem Leitungs-, Hafen-, Werkstatt- und Schiffspersonal zu halten. Sein Hauptquartier ist im Gebäude der Generaldirektion in der Moricz Zsigmondstr. 11. SZÜCS leitet das Netz der Partei-Vertrauten, die in jeder Abteilung, in Hafenbetrieben und Schiffen zu finden sind. Der Parteivertrauensmann ist gewöhnlich auf den Schiffen als Heizer oder Matrose angestellt über den die Offiziere oder der Kapitän nicht verfügen können. Der Schiffs-partievertraute ist der einzige der im Ausland von Bord gehen darf und er muß alle Formalitäten mit den ausländischen Behörden erledigen. Der Schiffskapitän kann nur in außergewöhnlichen Fällen das Schiff verlassen, aber dann auch nur mit Erlaubnis und Kenntnis des Parteivertrauensmannes und nur in amtlichen Angelegenheiten. Anderen Schiffen ist es streng verboten im Ausland an Land zu gehen. Derjenige, der das Verbot übertritt, wird von dem Parteivertrauensmann nach der Rückkehr nach Ungarn dem Parteisekretär sofort gemeldet und auch die mildeste Strafe bedeutet, daß er nicht mehr ins Ausland fahren darf. Falls Verdacht geschöpft wird, wird er gleich der AVH übergeben. Die Schiffsvertrauensmänner erstatten nach jeder Auslandsfahrt Bericht, die anderen Parteivertrauensmänner zeitweise (gewöhnlich monatlich einmal) und zwar persönlichen über die politische Zuverlässigkeit der ihnen anvertrauten Beamten an Parteisekretär B. NAGY, der von jedem einzelnen auch die Daten seines persönlichen Lebens kennt. Vor der Abfahrt der Schiffe werden die Schiffsvertrauensleute mit Propagandaheften versehen, die sie unter der Mannschaft verteilen. Während der Dauer der Schifffahrt hält wöchentlich einmal der Kapitän oder einer der Offiziere und der Parteivertrauensmann politische Vorträge für die Mannschaft. Daran muß das Personal außer Dienst unbedingt teilnehmen. Die Bordmannschaften, besonders aber die Offiziere erscheinen dem Regime unzuverlässig, darum geschieht ihre Ablösung allmählich.

M O R E

HUNGARY

COMMUNICATIONS

Shipping Company "MESZHART", Security and Control System.

(Cont'd)

In der zentralen Führung befinden sich mehr Berufsfremde, d.h. Nicht-Schiffer, Arbeiterkader, die die Schlüsselpositionen, besonders bezüglich der Personalangelegenheiten innehaben. Danach kam die Reihe an die Umbesetzung der Schiffsoffiziere durch neue Offiziere mit Arbeiterabstammung. Im Frühjahr 1950 wurden 25 Heizer, Matrosen und Arbeiter (Keine Schiffsarbeiter) zu einem Offiziersausbildungskurs einberufen. Ihre Ausbildung wurde beschleunigt, anstatt der früheren 36 monatlichen Ausbildung dauert sie nur 15 Monate. Personen mit Reifeprüfung oder Diplom können nicht mehr Schiffsoffiziere werden.

Gemäß dem neuen Ausbildungsplan nehmen die Arbeiter zuerst an einem 2-monatlichen Vorbereitungskurs teil, (von März bis April 1950), dann werden sie für 3 Monate auf Schiffe zum technischen Dienst eingeteilt (1950 Mai-Juli), schliesslich ein 10-monatiger Fachkurs, sodaß die ersten 25 Arbeiter Schiffsoffiziere Ende Mai 1951 als Leutnante den beschleunigten Kurs verlassen. Im Laufe der ersten zwei Monate unterrichtet man die Kandidaten in allgemeiner Bildung und Partei-Ideologie (sie werden wirklich in Schreiben und Rechnen unterrichtet), während der drei-monatigen technischen Ausbildung kommen viele zum ersten Mal im Leben auf ein Schiff; schliesslich wird ihnen in den letzten 10 Monaten "Fachausbildung" beigebracht. Die hier Ausgebildeten werden Deckoffiziere und Kapitäne. Die Maschinenoffiziere werden ohne einen extra Kurs ausgebildet und zwar legen die Heizer nach 6 monatlicher Übung die Schmieerprüfung ab, und nach weiteren 6 Monaten, wenn sie politisch zuverlässig sind, legen sie die Maschinenoffiziersprüfung ab (lernen privat) und werden als Maschinenoffiziere beschäftigt. Früher wurden die Techniker, die auf der Höheren Gewerbeschule studiert haben, als Schiffsoffiziere ausgebildet, heute aber werden diese aber nicht mehr angenommen.

Die Disziplin, die unter den Schiffen bis 1948 sehr stark war, hat nachgelassen, weil die Schiffsvertrauensmänner und Beamten der Arbeiterkader (Kommunisten) die Mannschaft dauernd gegen die Offiziere und den Kapitän hetzen, die heute gar kein Strafrecht gegenüber der Mannschaft besitzen. Trotzdem beweist das ältere Personal zuverlässiges und mäßiges Benehmen, läßt sich zu keinen Übergriffen verleiten; nur die jungen kommunistischen Kader sind unzuverlässig.

26 June 1951
I -292HUNGARY

COMMUNICATIONS

Shipping Company "MESZHART", Security and Control System.

(Cont'd)

Die Mannschaftszahl je eines Schiffes ist folgend: 1 Kapitän, 2-3 Offiziere, zeitweilig 1 - 2 Praktikanten, 1 Chef-Matrose, der das Haupt der Mannschaft ist, 3 Steuermänner, 3 - 6 Matrosen und 2 Männer Küchenpersonal. Die Offiziere und Steuermänner leisten 8 Stunden Dienst und haben dann 16 Stunden und zwar der erste Offizier und der erste Steuermann von abends 20 Uhr bis 4 Uhr morgens, der zweite Offizier und der zweite Steuermann von 4 Uhr morgens bis 12 Uhr und zwischen 12 und 20 Uhr der dritte Offizier und der dritte Steuermann.

Das technische Personal besteht aus zwei Maschinen-Offizieren, 2 Maschinisten und 6 Heizern, die auch 8 Stunden Dienst haben.

An der Schleppe dient 1 Steuermann und 1 Matrose, auf den 100 und 120 Tonnen schweren (größter Typ) 1 Steuermann und 2 Matrosen.

Der Gehalt der Schiffer ist auf Grund des kollektiven Arbeitslohnes festgesetzt. Heute wird jeder schon monatlich bezahlt. Der Gehalt der Beamten in der Zentrale und am Lande ist fest, der Gehalt der fahrenden Mannschaft besteht aus ständigen und wechselnden Gebühren. Der Gehalt der Zentralbeamten ist durchschnittlich 6 - 850 Forint, der der Kapitäne 740 - 1060 Forint, zu dem noch 180 - 240 Forint wechselnder Gebühren kommen. Ein Heizer verdient 8 - 900 Forint, die Matrosen 4 - 700 Forint. Dies sind aber Brutto-Gehälter, wovon beträchtliche Summen (ca. 20 - 35 %) abgezogen werden. Die Gehaltsüberweisung der ins Ausland fahrenden Schiffsmannschaften, geschieht durch die National Bank, die Auszahlung durch die ausländischen "MESZHART" Agenturen. Die Mannschaften sind wegen der schlechten Verpflegung, der vielen Abzüge und wegen des geringen Einkaufswertes des Gehaltes sehr unzufrieden.

Bewegungsfreiheit der Schiffer in den Häfen. Die ungarischen Schiffer dürfen in Österreich (WIEN) nicht an Land gehen. Nur der kommunistische Vertrauensmann und in amtlicher Angelegenheit der Kapitän, aber nur mit Erlaubnis des Schiffsvertrauensmannes.

26 June 1951

I - 292

HUNGARY

COMMUNICATIONS

Shipping Company "MESZHART", Security and Control System.

(Cont'd)

Gegen diejenigen, die dies Verbot übertreten, beginnt ein strenges Verfahren nach ihrer Heimkehr. Die Bewegungsfreiheit der ausländischen Schiffer in ungarischen Häfen ist sehr begrenzt. Die ausländischen Schiffer mit Ausnahme der sowjetischen und jugoslawischen, können nur mit einer extra schriftlichen Landungs-Erlaubnis des AVH Hafenkommandos an Land gehen. Diese schriftliche Landungs-Erlaubnis des AVH Hafenkommandos ist nur 4 Stunden gültig. Bei der Einreichung des Antrages muß angegeben werden, wohin, zu wem und weswegen der fremde Schiffer an Land gehen will. Die an Land gehenden fremden Schiffer werden Stichproben-artig kontrolliert. Die AVH Hafenbehörden sind zu den ausländischen Schiffen, außer den sowjetischen, sehr unfreundlich und grob. Sie werden an Land beobachtet. Von den jugoslawischen Schiffen kann nur der Offizier oder der Kapitän in amtlicher Angelegenheit oder um einzukaufen (Lebensmittel oder Betriebsstoff) an Land gehen. Sie erhalten nur zu diesem Zweck schriftliche Erlaubnis und während ihres Aufenthaltes an Land begleitet sie dauernd ein uniformierter Soldat der AVH. Der AVH oder irgendeiner anderen ungarischen Behörde ist es nicht gestattet an Bord eines sowjetischen Schiffes zu gehen. Sie können die Formalitäten und Kontrollen der sowjetischen Schiffe nur am Land erledigen. Den Sowjetischen Schiffen gegenüber sind von ungarischer Seite keine Einschränkungen gestellt, so daß sie, wenn ihre eigenen Vorgesetzten die Landung erlauben, sie sich vollständig frei bewegen können. Darum sind die sowjetischen Schiffe heute an der Donau die Zentralen des Schmuggels und Schwarzhandels. Die sowjetischen Schiffe befassen sich für gute Bezahlung mit Menschen-Schmuggel.

Die ungarischen Schiffe dürfen durch Jugoslawien nur durchfahren. Landung ist nicht einmal wegen Ergänzung des Lebensmittel- oder Kraftstoffvorrates gestattet. Solange das Schiff im jugoslawischen Donaugebiet fährt, hält sich ständig ein jugoslawischer politischer Polizist an Bord auf. Gleichfalls begleitet ein ungarischer politischer AVH Polizist alle ausländischen Schiffe außer den sowjetischen, die im ungarischen Donaugebiet fahren. In der Tschechoslowakei und in Bulgarien sind keine Beschränkungen für die Bewegungsfreiheit der ausländischen Schiffer vorhanden, sie können sich an Land frei bewegen.

M O R E

26 June 1951
I - 292HUNGARY

COMMUNICATIONS

Shipping Company "MESZHART", Security and Control System.

(Cont'd)

In Rumanien ist die Kontrolle sehr streng, nur selten, in amtlichen Angelegenheiten wird ein kurzes Anlandgehen erlaubt. Rumänische Gendarmen oder Polizisten kontrollieren die landenden 'Schiffer. In Rumänien darf von abends 21 Uhr bis 6 Uhr früh niemand an Land treten, an den Ufern kreuzen dauernd Wachen mit Maschinengewehren versehen.

Im schwersten ist die Lage der ungarischen Schiffer in den sowjetischen Häfen RENI und ISMAIL. Hier dürfen die ausländischen Schiffe nur 50 m vom Ufer ankern. Landen ist, trotzdem die sowjetischen Behörden die Schiffe oft monatelang auf Ausladen oder Einladen warten lassen, nicht gestattet. Weder um einzukaufen, noch aus amtlichen Gründen kann man das Schiff verlassen. Auf dem Schiffe hält sich eine MVD Wache auf. Das Schiff wird nach seiner Ankuft einer 24-stündigen Kontrolle unterzogen. Im Laufe dieser Kontrolle wird auch die äußere Holzhülle des Schiffes aufgerissen, die Kohlen umgeschaufelt, die Effekten der Schiffer auseinandergenommen, Futter der Kleider aufgerissen, d.h. sie werden den unangenehmsten Schikanen unterworfen. Der Abtransport der Ware oder die Verladung geschieht sehr schwerfällig mit Barken.

DATE OF OBSERVATION: April 1951EVAL. COMMENT

: Source : usually reliable
Information: probably true,
unconfirmed.