



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 3

3. Dezember 1948

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL Plan für einen Tunnel unter dem Aermelkanal

len dadurch einen Druck auf die Regierung ausüben, damit Gelegenheit zur baldigen Beratung des Antrags geboten wird. Ihr Vorschlag ist, dass man wiederum über das Projekt verhandeln und erneut an Frankreich herantreten sollte. Ihrer Meinung nach ist eine regelmässige, rasche und ausreichende Verbindung zwischen den beiden Ländern von wesentlicher Bedeutung für die Stabilität Europas.

Sie weisen darauf hin, dass französische und englische Fachleute den Bau eines solchen Tunnels als durchführbar bezeichnet haben. In den ersten fünf Jahren würde sich die Arbeit auf den Bau eines Versuchsstollen beschränken, dessen Kosten eine Million Pfund Sterling pro Jahr nicht übersteigen würde.

Wiederaufnahme des Nachtverkehrs auf dem Unterrhein.

werden. Zunächst wird nach Eintreten der Dunkelheit die Schifffahrt stromaufwärts zugelassen werden auf einem Abschnitt von 75 km von der holländischen Grenze bis Ruhrort, da die Aufräumarbeiten von Hindernissen aus der Fahrbahn soweit vorgeschritten sind. Stromabwärts wird der Schiffsverkehr bei Nacht in den drei Westzonen Deutschlands noch verboten bleiben. Die Aufräumarbeiten werden fortgesetzt und die Einschränkungen werden mit zunehmender Verbesserung nach und nach aufgehoben.

Neue Route für den österreichischen Transport auf dem Rhein.

seine Transporte auf dem Rhein machen. Von Mitte September an werden die österreichischen Staatseisenbahnen einen Lastwagengüterverkehr zwischen Bregenz und Strassburg einrichten, wodurch Österreich erhebliche Vorteile erhält. Neben der Zeitersparnis und der Risikoverringerung wird der Bedarf an ausländischen Valuten für die Fracht nur 15,5 % in französ. Francs betragen gegenüber 53% in Schweizer Francs für den Transport über Basel und den Rhein, oder 75 % in Dollars für den Transport durch Deutschland über Passau bis Aachen. Auch die zusätzlichen Kosten werden sich verringern. Die Fracht auf dem Rhein kann in österreichischen Schillingen bezahlt werden. Auf diese Weise

(ITF) Zum ersten Male nach dem Kriege wird der Nachtverkehr auf dem Unterrhein wieder erlaubt

(ITF) Oesterreich wird in Zukunft Strassburg anstelle von Bregenz zum hauptsächlichsten Hafen für

wird der österreichische Export in die Lage versetzt, mit niedrigeren Frachtkosten in einem Hafen der Rheinmündung f.o.b. zu verkaufen als bisher und befindet sich dadurch gegenüber der internationalen Konkurrenz in einer besseren Stellung.

AUSTRALIEN

Das Verkehrsprogramm der Tasmanischen Arbeiterregierung.

(ITF) Im Rahmen ihres Wahlprogramms hat die Arbeiterregierung von Tasmanien, die vierzehn Jahre lang die Verwaltung inne hatte, ihre

Transportpolitik wie folgt umrissen: Strassenverkehr und Eisenbahnen müssen aufeinander eingestellt werden. Die Eisenbahnen sollen weiterhin gewisse Kategorien des Frachtverkehrs befördern, die voraussichtlich eher zunehmen als abnehmen werden.

Der Personenverkehr wird weiterhin durch die Eisenbahnen erfolgen, wenn auch wahrscheinlich in fallendem Maße.

Das Amt für Verkehr wird den Frachttransport auf den Strassenbetrie-

1. als Ersatz für eingestellte Eisenbahnlinien,
2. für besondere Verkehrsarten, besonders dort, wo Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Strassentransport erforderlich ist, und
3. um besondere Anforderungen von staatlichen Unternehmungen zu erfüllen.

Vonseiten des Amtes besteht nicht die Absicht, die örtlichen Transportgesellschaften zu übernehmen;

das bestehende System der Lizenzerteilung wird fortgesetzt werden, die Antragsteller haben jedoch das Recht, bei einem unabhängigen Gericht Berufung einzulegen.

Das Amt wird den Personenautobusverkehr auf solchen Strecken betreiben, die keine Konkurrenz zu den vorhandenen Eisenbahnlinien darstellen, sodass beide Verkehrsmittel sowohl tatsächlich wie finanziell koordiniert werden können;

Das Amt wird ebenfalls Autobuslinien betreiben, die dem Touristenverkehr dienen. Es wird das Ziel der Verkehrspolitik sein, dafür sorgen, dass dort, wor der Personenautobusverkehr anstelle der Eisenbahn tritt oder diese ergänzt, genügende Gewinne erzielt werden, um alle Betriebskosten zu decken und zur Zahlung von Zinsen und zur Tilgung der Kapitalverschuldung der Eisenbahnen beizutragen.

Oesterreich
Reparatur des rollenden
Materials bei den österreichischen
Staatseisenbahnen

(ITF) Bis zum 30. Juni 1948 hatten die österreichischen Staatseisenbahnen 30.000 Güterwagen, 4.200 Personenzüge, 717 Dampf- und 293 elektrische Lokomotiven repariert. Von

im Kriege beschädigten oder zerstörten Brücken, befanden sich 38% wieder in Betrieb. Bis jetzt wurden 3.000.000.000 Schilling für Wiederaufbau ausgegeben. Weitere 240.000.000 Schilling werden für das Elektrifizierungsprogramm ausgegeben werden.

X TSCHECHOSLOVAKEI
Verstaatlichung des
Personen-Autobusverkehrs
in der Tschechoslovakei.

(ITF) Der Artikel 148 der neuen tschechoslovakischen Verfassung bestimmt, dass der Autobusverkehr unter öffentliche Kontrolle gestellt wird. Demzufolge hat das Verkehrsministerium Pläne vorbereitet, um die privaten Autobuslinien zu verstaatlichen. Mit der Überführung des bis jetzt privat betriebenen Strassentransportes an die staatlichen Eisenbahnen werden die privaten Transportfirmen allmählich ausgeschaltet.

DEUTSCHLAND

Belgien und die Schweiz reparieren deutsche Güterwagen.

lendem Material in Belgien (§ 4.000.000) und der Schweiz (§ 200.000) ausgegeben.

Lastkähne der Bizone werden ausserhalb der Zone eingesetzt.

einen im Juli zwischen Österreich und der Bizone abgeschlossenen Vertrag einen Antrieb erhalten. Danach werden deutsche Lastkähne monatlich 8.000 Tonnen Düngemittel von Linz in Österreich bringen, während 18.400 Tonnen Kohle, die per Eisenbahn von der Ruhr nach Regensburg befördert werden, von dort nach Linz weiterbefördert werden.

INDIEN

Neuer indischer Hafen an Stelle von Karachi

ren Hafen zu bauen. Dieser Hafen soll Karachi ersetzen und das weite indische Hinterland versorgen.

JAPAN

Japan baut Schiffe für Norwegen.

reit sein. Der Baupreis wird um etwa 25% niedriger sein, als die Herstellung eines gleichen Schiffes auf einer norwegischen Werft kosten würde.

Ausserdem finden Verhandlungen wegen des Baues von zwei Tankern von 18.000 Tonnen zwischen norwegischen Reedern und japanischen Werften statt. Die Erteilung von Bauaufträgen an Japan ist auch deswegen interessant, weil die japanischen Werften viel schnellere Liefertermine gewähren können, als die europäischen. Andererseits wird Bezahlung in amerikanischen Dollar verlangt.

U.S.A.

Anwachsen des Gütertransports auf den Strassen der USA

der Güterverkehr auf den amerikanischen Landstrassen rascher als irgendeine andere Art des Transportes auf den Landstrassen im Ansteigen begriffen ist. Die Zulassungen von Motorlastwagen stiegen von 4.859.244 im Jahre 1941 auf ungefähr 6.500.000 in 1947.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Lohnforderungen des britischen Eisenbahnverbandes.

derung des Verbandes auf Lohnerhöhung von 12 Schilling 6 Pence die Woche. Diese Forderung stellt eine Ergänzung dar zu der vorher erhobenen insofern, als sie einen Ausgleich zwischen der von einem Untersuchungsausschuss gewährten Pauschalerhöhung von 7 Schilling 6 Pence pro Woche. Diese Forderung stellt eine Ergänzung dar

(ITF) Während der ersten Monate des Marshall-Plans haben die Vereinigten Staaten \$ 4.200.000 für die Reparatur von deutschem roll-

(ITF) Die Bemühungen, deutsche Lastkähne ausserhalb der Bizone stärker zu verwenden, haben durch

(ITF) Die Indische Regierung hat kürzlich beschlossen, im Golf von Cutch, etwa 250 Meilen östlich von Karachi, der Hauptstadt von Pakistan, einen grösseren

(ITF) In Japan werden z.Zt. 2 Walfischfänger für norwegische Rechnung gebaut. Einer davon lief am 20. August von Stapel und wird Mitte Oktober zur Lieferung be-

(ITF) Die Statistiken, die sich auf die Untersuchungen des Bundesbehörden und der staatlichen Strassenverwaltungen stützen, lassen erkennen, dass

(ITF) Am 17. September 1948 begannen Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnverband und den Britischen Eisenbahnen wegen einer For-

6 Pence pro Woche, und dem von den drei Eisenbahnerverbänden geforderten 1 Pfund bietet. Dieser Entscheid wurde gerade vor 1 Jahr getroffen, und in der Zwischenzeit waren gewisse Berichtigungen von örtlichen Ungleichmässigkeiten erfolgt. Die Erhöhung wird für alle Gruppen einschliesslich der Werkstättenarbeiter gefordert.

ARBEITER IN STRASSENVERKEHRSWESEN

BELGIEN (ITF) Die Angestellten der Strassenbahn von Charleroi und Umgebung (Tramways Electricque du Pays de Charleroi et Extension) befinden sich seit dem 12. Septem im Streik, weil die Gesellschaft die tariflich festgesetzten besondern Sonntagszuschläge bisher nicht ausgezahlt hat.

ARBEITER IM SONSTIGEN VERKEHRSWESEN

U.S.A. (ITF) Etwa 5000 Mitglieder einer New Yorker Ortsgruppe des Nordamerikanischen Transportarbeiterverbandes (American Federation of Labor) nahmen am 16. Sept die Arbeit wieder auf, nachdem sie eine Erhöhung des Stundenlohne um 17 1/2 Cents angenommen hatten. Vorher hatte der New Yorker Bürgermeister einen Schlichter benannt, um die Beendigung des Streiks zu erwirken, von dem nach Arbeitswiederaufnahme der erwähnten Ortsgruppe nach über 8000 Lastwagenfahrer betroffen blieben.

Kurz darauf wurde ein neuer Zweijahresvertrag von drei weiteren Gruppen des Nordamerikanischen Transportarbeiterverbandes und fünf Unternehmergruppen abgeschlossen, wodurch 40.000 New Yorker Lastwagenfahrer und Beifahrer eine wöchentliche Lohnerhöhung von \$ 6.- erhalten. Im Rahmen der neuen Vereinbarung, die noch von den Parteien bestätigt werden muss, steigt der Lohn der Beifahrer und Hilfskräfte von \$ 53.90 auf \$ 59.90. Die Löhne der Fahrer verändern sich entsprechend der Ladefähigkeit der Lastwagen. Fahrer von 1 t-Wagen erhalten \$ 64.90; von 2-t Wagen \$ 65.90; von 3 t-Wagen \$ 66.90; von 4 t-Wagen \$ 67.90; von 5 t-Wagen \$ 68.90 und von 7 1/2 t-Wagen \$ 71.40. Fahrer von Kraftwagen mit Anhänger, erhalten die Entladearbeit verrichten, erhalten statt \$ 71.40 \$ 77.40. Diejenigen, die keine Entladearbeit verrichten, verdienen nun statt \$ 65.40 \$ 71 wöchentlich.

Alle Löhne gelten für 40 Std.-Arbeit pro Woche.

HAFENARBEITER

DEUTSCHLAND (ITF) Wie aus einem Bericht der Kontrollkommission für die britische Zone hervorgeht, ist die Inkrafttreten der Währungsreform in Westdeutschland und der d

Auswirkungen der Währungsreform in Westdeutschland auf die Hafendarbeiter und ihre Beschäftigung.

erfolgten Stabilisierung des Arbeitsmarktes und der Verbesserung der Arbeitsdisziplin bei den Hafendarbeitern die Arbeitsleistung pro Person beträchtlich angestiegen, während der Arbeitsausfall durch Fehlzeiten auf ein Minimum zurückging. Die verbesserte Arbeitsleistung in Verbindung mit einer Verschiebung der zu entladenden Frachten von allgemeinen zu Massen-Gütern bildete im Juli den Anlass für das Ansteigen der Arbeitslosenziffern in Hamburg und Bremen. Gegen Ende Juli wurden scharfe Arbeitseinschränkungen vorgenommen, um das Angebot von Gelegenheitsarbeitern mit der Nachfrage in Übereinstimmung zu bringen. Demzufolge wurden in Hamburg 2000 und in Bremen 1800 gelegentliche Hafendarbeiter aus den Listen des Hafendarbeitsamtes

gestrichen, und die Hafenbehörden teilten allen Häfen mit, dass die Vereinbarung über die garantierte Fünftageweche am 1. September ablaufen würde. Gleichzeitig machte sich bei den Behörden der Hafendarbeitsämter das Bedürfnis nach einem befriedigenden Plan bemerkbar, der am 1. September in Kraft treten sollte und der es ermöglichen sollte, genügend Arbeitskräfte in Reserve zu behalten, um unregelmässig auftretende Anforderungen zu befriedigen. Weitere Nachrichten über die gegenwärtige Lage sind noch nicht bekannt.

GROSSBRITANNIEN
Untersuchung von Arbeits-
bedingungen in britischen
Häfen.

(ITF) Das nationale Hafendarbeitsamt hat den Auftrag erhalten, eine Übersicht über die Arbeitsbedingungen in jedem britischen Hafen zusammenzustellen.

Darin sollen alle tatsächlich in den Docks vorhandenen Bequemlichkeiten wie Kantinen, Waschräume, sanitäre Anlagen, Trockenräume und Umkleieräume behandelt werden.

Der Beschluss, eine derartige Übersicht zusammenzustellen, wurde veranlasst durch die Forderung des Arbeitsministers, dass alles nur Mögliche getan werden müsse, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Er wird den Bericht in etwa 3 Wochen erhalten.

Die Angelegenheit soll vordringlich behandelt werden.

SEELEUTE

BELGIEN
Neuer Kollektivvertrag
für belgische Funkoffiziere

Als letzte Gruppe der belgischen Seeleute haben nun auch die Funkoffiziere einen revidierten Kollektivvertrag erhalten. Die neue Vereinbarung wird rückwirkend vom 16. April dieses Jahres an gelten, dem Datum, an dem die Vereinbarung mit den anderen Offizieren in Kraft trat. Die durchschnittlichen Monatsgehälter schwanken zwischen 5.500 Francs für das erste Dienstjahr bis zu 7.750 Francs für das zehnte Dienstjahr. ERSTE Funkoffiziere erhalten 8.250 Francs bis 9.000 Francs und Inspektoren 10.000 bis 12.000 Francs. Für ZWEITE Funkoffiziere, die am 16. April 48 mehr als zehn Dienstjahre vollendet hatten, ist eine besondere Regelung getroffen worden. Ihre Löhne werden bis zum 16. Dienstjahr bis auf 8.000 Francs ansteigen.

KANADA
Zusätze zum Kanadischen
Schiffahrtsgesetz.

(ITF) Das neue Kanadische Schiffahrtsgesetz enthält neben den Zusätzen die vier Übereinkommen von Seattle betreffend auch einen Zusatz, durch den die gesetzliche Stellung des Seemanns eine Verbesserung erfährt.

Die Gefängnisstrafe für Verlassen des Schiffes oder für Abwesenheit vom Schiff ohne Erlaubnis wird abgeschafft und als Verlassen des Schiffes gilt nicht, wenn man sich an einem rechtmässigen Streik beteiligt, nachdem das Schiff in den kanadischen Heimathafen gebracht worden ist. Das Verfahren, die Verfügung über das Eigentum von verstorbenen Seeleuten betreffend, wird vereinfacht. Bei Tod durch Unfall können die Angehörigen des verunglückten Seemanns das Schiff wegen Schadenersatz verklagen zu den gleichen Bedingungen ein verunglückter Seemann selbst.

NORWEGEN
Norwegische Seeleute beteiligen
sich an britischem Walfang.

(ITF) Norwegische Seeleute, die sich auf vier britischen Walfischfängern für den kommenden Winter anheuern lassen wollten, haben die Erlaubnis

hierzu und wurden von dem Gesetz ausgenommen, das notwegischen See-
eten die Beteiligung an ausländischen Walfangexpeditionen verbietet

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL
Triest als neuer russischer
Transithafen?

(ITF) Berichten aus Triest zufolge will die Sowjetunion diesen Hafen hauptsächlich Adria-Hafen für So mit Ladungen nach der Tschechoslow und Ungarn benutzen. Es wird ber

tet, dass die Russen ihren Transitverkehr aus den jugoslawischen H Rume und Suschak wegen der politischen Differenzen mit Marschall zurückgezogen haben.

GROSSBRITANNIEN
Zunahme der Pünktlichkeit
im Zugverkehr.

(ITF) Die Süd-Gruppe der Britischen E senbahnen kann auf eine bemerkenswert Verbesserung der Pünktlichkeit ihres verkehrs hinweisen. In vier Wochen

zum 12. Juni hatten die Personenzüge an Werktagen eine Durchschnitt verspätung von 0.80 Minuten und die elektrischen Züge von 0.68 Min ten. Ein Vergleich mit früheren Berichtsperioden wird nachstehend geführt:

Durchschnittsverspätung (Werktage)

	in vier Wochen endend am.			
	1945	1946	1947	1948
Personenzüge:	29. Dez.	15. Juni	14. Juni	12. Juni
Dampf:	8.06	1.59	1.28	0.80
Elektrisch:	4.97	1.18	1.27	0.68
Güterzüge:				
nur Dampf:	25.6	8.9	5.0	2.1

NORWEGEN
Ungünstige Lage in der
norwegischen Schifffahrt

(ITF) Die norwegischen Reeder klagen über die ungünstige Lage in der Schif fahrt. Verglichen mit 1947 sind die Frachtsätze um mehr als 30% gefallen

während die Betriebskosten ständig ansteigen. Die Einnahmen für Frachten decken gerade die Unterhaltskosten und ermöglichen kaum E lagen für Reparaturen und Kapitalreserven, geschweige denn für den Bau neuer Schiffe.

RUMÄNIEN
Alle rumänischen Transportmittel
werden verstaatlicht.

(ITF) Durch ein neues rumänisch Gesetz werden alle Verkehrsmitt verstaatlicht. Es soll eine sta

liche Gesellschaft gegründet werden, die die Transportvereinbarung zwischen Rumänien und ausländischen Unternehmen treffen soll. Bisher befanden sich nur die Eisenbahnen und die Donauschifffahrt in staat chem Besitz.

Eisenbahnen in Rumänien.

(ITF) Kürzlich wurde in Ostrumänien Hauptstrecke von etwa 88 km zwische

Faurei und Recuci dem Verkehr übergeben. Sie bildet die Fortsetzung der im vorigen März eröffneten Strecke Bukarest - Urziceni - Faurei. Die Strecke wurde gebaut, um die Verbindung zwischen Nordostrumänien und der Sowjetunion zu verbessern.

U.S.A.
Die Grösse der amerikanischen
Handelsflotte.

Einschluss privater und dore Regierung gehörender vermieteter Schiffe erreichte im vergangenen August mit 1754 in Betrieb befindlichen Schiffen den niedrigsten Stand seit Kriegsende. Die stillliegende Flotte umfasste am 1. September 45 Schiffe in privatem Besitz, die zeitweilig ausser Dienst gestellt waren, und 54 Schiffe in Regierungsbesitz. In der Reserv* verflotte befanden sich 1642 Schiffe.

Staatliche Zuschüsse an die
United States Lines.

Vertrag mit ausgleichenden Zuschüssen für ihre Flotte von 40 Handels- schiffen des C2 Typs erhalten, die die nordatlantischen und pazifischen Routen befahren.

Derartige ausgleichende Zuschüsse wurden im Gesetz über die Handelsma- rine von 1936 gestattet, um dem Lande angemessene Schiffsverbindungen zu sichern und den Unterschied zwischen den niedrigen Betriebskosten ausländischer und den hohen Kosten amerikanischer Schiffe auszugleichen. In dem Vertrag wird verlangt, dass pro Jahr auf jeder nordatlantischen Strecke mindestens 50 und höchstens 52 Überfahrten gemacht werden, sowie 24 bis 26 Reisen nach dem Fernen Osten und 18 bis 20 nach Australien.

(ITF) Am 1. September bestand die in privatem Besitz befindliche amerikani- sche Handelsflotte aus 1200 Schiffen. Die gesamte aktive Handelsflotte, unter

(ITF) Nach erfolgter Billigung durch die Amerikanische Schifffahrtskommission haben die United States Lines einen

EISENBAHNER

SÜDAFRIKA
Berufsschulung bei den
Südafrikanischen Eisenbahnen

von 3 Jahren mit der geplanten vollen Belegschaft von 1200 Studenten arbeiten. Zur Zeit befinden sich dort 250 Studenten zur Ausbildung, wäh- rend 920 anderen in Kroonstadt, im Freistaat Oranje, unterrichtet wer- den.

Um auf den südafrikanischen Eisenbahnen europäisches Personal in der Höhe von 93.000 Mann aufrechtzuerhalten, müssen jährlich 6 bis 7000 Mann ersetzt und geschult werden. In den 3 Jahren seit Bestehen der Schule wurden 9000 Leute, zumeist Armeeangehörige, in Kroonstad oder Esselen Park ausgebildet.

In der Schule von Esselen Park werden die Angestellten für den Verkehrs- und Betriebsdienst sowie für den Streckenbau ausgebildet. In die Ver- kehrsabteilung kommen Büroangestellte, die im Rechnungs-, Gepäck- und Schalterdienst tätig sind. In der Betriebsabteilung befinden sich Leu- te, die den Zug- und Rangierdienst erlernen, Arbeiter für den Strecken- bau und ständige Streckenkontrolleure befinden sich in der Abteilung für Streckenbau. Die Kurse für das Streckenpersonal, für den Stations- dienst und für das Zugpersonal dauern drei und einen halben Monat und die für den Gepäckdienst drei bis dreieinhalb Monate.

Die Berufsschule in Kronstaad bildet Personal für Verwaltungs- Fern- sprech- und Fernschreib- sowie für Zugförderungs- und motorisierten, Strassenverkehrsdienst aus. Heizer, Stationsbeamte und Fernsprech- u. Fernschreibpersonal bleiben dreieinhalb Monate in der Schule und der Kursus für Lastwagenfahrer umfasst zweieinhalb Monate.

Die Auswahl der Studierenden liegt in den Händen der Leiter der neun Direktionen. In der Hauptsache setzen sich die Schüler aus Leuten zusammen, die mindestens zwei Jahre bei der Eisenbahn tätig waren; der Schulbesuch ist freiwillig. Lange vor Beginn der Kurse werden in jeder Direktion die Einweisungen für die verschiedenen Kurse vorgemerkt. Das Alter der Studierenden schwankt zwischen 16 bis 19 Jahre für Lehrlinge und über 35 Jahre für Streckenpersonal.

Die nachstehende kurze Beschreibung zeigt, wie die Klasse für die Ausbildung von Dampf-Lokomotivführern die Aufnahme und den Unterricht ihrer Schüler durchführt. Ein junger Mann, der sich zum Lokomotivführer ausbilden will, wird zunächst als Heizer-Schüler ausgebildet. Er kann sich nach einem Dienst von mindestens sechs Monaten in einem Heizhaus zur Heizer-Vorprüfung melden. Nachdem er die Vorprüfung bestanden hat, muss er innerhalb von 3 Monaten die Abschlussprüfung als Heizer ablegen. Beide Prüfungen sind mündlich, der Kandidat wird darin über seine Kenntnisse der wichtigsten Betriebsvorschriften und seiner Pflichten als Heizer befragt. Nach mindestens fünfjähriger Fahrdienstzeit als Heizer kann er sich, sofern freie Stellen vorhanden sind, zum Lokomotivführerexamen anmelden. Bevor er zur Prüfung zugelassen wird, muss er drei Monate lang die Berufsschule besuchen. Dort wird der Kandidat in einem umfassenden Lehrgang mit allen Seiten der Eisenbahnbetriebsvorschriften und anderen für Lokomotivführer wichtige Vorschriften vertraut gemacht. Gleichzeitig wird er über sämtliche Teile der Dampflokomotive unterrichtet und lernt, auftretende Störungen ausfindig zu machen und sie zu beheben. Während der Ausbildungszeit wird praktischer Unterricht an Lokomotiven im Heizhaus erteilt. Jeder Student muss während der Schulung zweimal eine Fahrt auf einer grossen Lokomotive mit schwerem Güterzug durchführen, wo er in der Handhabung der Lokomotive unterwiesen wird. Sämtliche Lehrer, zehn in der Schule und zwei zur praktischen Ausbildung auf der Lokomotive, sind ehemalige Lokomotivführer. Nach Beendigung des Kursus werden die Kandidaten in Betriebsvorschriften und Anweisungen sowie in ihrer Kenntnis der Lokomotive geprüft. Die Prüfungen werden von Inspektoren der Zugförderungs-Abteilung geleitet und finden gänzlich als mündliche Prüfung statt. Die Prüfung wird in zwei Teilen durchgeführt, jeder Abschnitt dauert etwas 3-4 Stunden für den durchschnittlichen Kandidaten. Die Kandidaten, die das Examen bestanden haben, erhalten den Titel eines Lokomotivführeranwärters und werden zu gegebener Zeit, sofern Stellen frei werden, zu Lokomotivführern zweiter Klasse befördert.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN

BELGIEN
Streik der Antwerpener
Strassenbahner

(ITF) Die Antwerpener Strassenbahner riefen am 21. September zu einem 24stündigen Proteststreik wegen der äusserst unbefriedigenden

Arbeitsbedingungen, die sich trotz langandauernder Bemühungen ihrer Gewerkschaft nicht verbessert hatten. Als Ergebnis des Streiks hat die Gesellschaft folgende Forderungen angenommen: 1) Sechs Tage bezahlter Urlaub, 2) der 4,5 %ige Abzug für den Angestellten gegenwärtig zusätzliche Pensionsleistungen soll nicht rückwirkend vorgenommen werden, 3) Werkmeister und Ausbesserungspersonal der Oberleitung sollen für Nachtarbeit eine monatliche Prämie erhalten, die der Fahrkartenkontrolleure und Wagenfahrer ausbezahlten Prämie entspricht, 4) ein freier Sonntag alle 8 Wochen, 5) Berücksichtigung von Prämien für verstärkten Personenverkehr bei Errechnung der während des jährlichen Urlaubs zu zahlenden doppelten Löhne.

- 9 -

Die Fragen des Ruhegehalts sowie der Krankengelder und die vom Strassenbahnpersonal geforderten betrieblichen Arbeitsvorschriften sollen anlässlich einer späteren Sitzung des paritätischen Ausschusses beraten werden.

Belgische Strassenbahner sind unzufrieden

(ITF) Die Erweiterte Landesleitung des belgischen Verbandes für das Strassenbahn-, -Kleinbahn- und Autobuspersonal nahm in ihrer ausserordentlichen Sitzung vom 24., 25. und 26. September folgende Entschliessung an:

"Nach erfolgter Prüfung und Beratung der allgemeinen Lage der Strassenbahner und unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bezüge fordert die Landesleitung eine Verbesserung der Lebenshaltung der Strassenbahner. Die Landesleitung beauftragt das Exekutivkomitee des Verbandes, unverzüglich die hierzu notwendigen Schritte bei den Behörden und Unternehmern zu tun und erklärte ihre Bereitwilligkeit, alle Mittel einzusetzen, um bessere Lebensbedingungen für die Strassenbahner zu sichern."

SONSTIGE ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN

HOLLAND

Holländisches Abkommen für den Strassenverkehr.

(ITF) Zwischen Gewerkschafts- und Unternehmerverbänden ist ein Abkommen getroffen worden über die Löhne und die Arbeitszeit des Personals, das im Fracht und Personenverkehr auf holländischen Strassen beschäftigt ist. Die Gewerkschaften haben zwar die von ihnen geforderte 48 Stundenwoche nicht durchgesetzt, jedoch wurde die gesetzlich zulässige 55 Stundenwoche auch nicht aufrechterhalten und in der Praxis ist man von der 48 Stundenwoche nicht mehr allzuweit entfernt. Die neuen Lohnsätze bringen beträchtliche Verbesserungen. Im Frachtverkehr beruhen die Löhne auf der 51-Stundenwoche. Die 51. bis zur 55. Stunde pro Woche werden zum normalen Stundenlohn bezahlt, das heisst zum Grundlohn geteilt durch 48. Bei Beschäftigung über 55 Stunden werden die normalen Sätze für Überstunden bezahlt. Im Personenverkehr werden die neuen Lohnsätze für eine 48 Stundenwoche bezahlt, darüber hinaus gelangt eine gleitende Skala für Überstundensätze zur Anwendung. Etwa 100.000 Arbeiter werden von dem neuen Abkommen erfasst.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Personalversetzungen bei den verstaatlichten britischen Eisenbahndocks.

(ITF) Im Britischen Transportgesetz von 1947 ist in breiten Umrissen die zukünftige Organisation des Inlandtransports niedergelegt worden. Während ihres langen Bestehens hatten die Eisenbahngesellschaften ihre Interessen und Tätigkeit über den Rahmen des eigentlichen Eisenbahntransportes hinaus ausgedehnt - sie wurden Eigentümer und betrieben Kanäle, Docks, V Binnens- und Seehäfen, Strassentransporte und Oersonenfahrzeuge, Hotels und Erfrischungsräume etc. Diese umfassende Organisation wird jetzt entflochten und gewisse Tätigkeitsbereiche, die nicht zur Eisenbahn gehören, werden von der Eisenbahnverwaltung an andere im Rahmen der Britischen Transportverwaltung arbeitende Stellen abgegeben werden.

Dieser Vorgang berührt natürlich das in den betreffenden Abteilungen beschäftigte Personal. Die Transportkommission sowie die verschiedenen Verwaltungen haben die Eisenbahnerverbände und deren Teilnahme an den Beratungen über Personalversetzungen aus dem Bereich der Eisenbahnen voll und ganz anerkannt. Die Verbände werden die Vereinbarungen inbezug auf die Bedingungen solcher Versetzungen mit unterzeichnen, und weiterhin alle Gruppen ihrer Mitgliedschaft in den

Verhandlungsorganen vertreten, die für das Personal der verschiedenen Verwaltungen eingerichtet werden sollen.

Während der letzten zwei bis drei Monate haben Verhandlungen stattgefunden zwischen den Vertretern der Eisenbahn- und Dockverwaltung einerseits und der Vereinigung der Eisenbahngestellten, dem Eisenbahnerverband und dem Transportarbeiterverband andererseits über die Bedingungen für die Versetzung von Personal der früheren Great Western Railway Gesellschaft, das in den Docks von Südwales beschäftigt ist. Diese der Gesellschaft gehörenden Docks wurden von der Eisenbahnverwaltung am 1. August 1948 an die Verwaltung für Docks und Binnenwasserwege übergeben und stellen die einzige Abteilung dar, die bisher übergeben wurde.

Die Verhandlungen bewegen sich auf der Linie, dass das betroffene Personal seiner bisherigen Gehälter, Arbeitsbedingungen, Reiseerleichterungen, Mitgliedschaft in der Pensionskasse und gewisse Ansprüche auf Beförderung beibehält, bis etwaige Abänderungen zwischen den Werkschaften und der Verwaltung für Warenverteilung und Binnenwasserwege getroffen worden sind; ein endgültiges Übereinkommen ist jedoch noch nicht in allen Punkten erzielt worden. Es wird vorgeschlagen, dass das bei den Eisenbahnern bestehende Disziplinarverfahren zunächst weiterhin in Kraft bleiben soll, und dass Vereinbarungen bezüglich der örtlichen Verhandlungsorgane getroffen werden sollen.

Es ist zumindest für die nächste Zeit nicht beabsichtigt, solche Häfen zu übergeben, die lediglich eine Fortsetzung der Eisenbahnanlagen darstellen wie beispielsweise die Überfahrtshäfen an der Kanalküste sowie andere mit kontinentalen Häfen in Verbindung stehende Hafenanlagen.

4. Okt. 1948

Der Streik vom 24. September 1948 in Frankreich

von Andre Lafond

Stellvertretender Sekretär
des Französischen Eisenbah-
nerverbandes und der Force
Ouvriere (CGT).

Der Streik vom 24. September 1948 wurde erklärt und geleitet von dem Ständigen Paritätischen Ausschuss der Force Ouvriere (C.G.T.E.O.) und bedeutet eine Überraschung für die öffentliche Meinung des Auslandes. Er war in grösster Verschwiegenheit und ohne Wissen der kommunistischen C.G.T. vorbereitet worden.

Warum begannen nun die Gewerkschafter, die sich doch der grossen Schwierigkeiten wohl bewusst waren, denen Frankreich im Innern wie nach aussen gegenübersteht, gerade zu dem Zeitpunkt, als die Vertreter aller ausländischen Regierungen zur Versammlung der Vereinten Nationen in Paris versammelt waren, diese Streikbewegung? Der Grund hierzu war einfach, wennauch tragisch. Sie hatten keine andere Möglichkeit, denen, die für die schwierige Lage der Arbeiterschaft verantwortlich sind, eine feierliche und kraftvolle, wenn auch gemässigte Warnung zuteil werden zu lassen. Monatelang vorher hatte Force Ouvriere - zuerst allein, später zusammen mit dem Ständigen Paritätischen Ausschuss - vergeblich versucht, Massnahmen zur Verbesserung der Lage zu erreichen, die gleichzeitig durch Aufhalten der Inflation zur Rettung des Landes beitragen sollten.

Infolge des Krieges und der deutschen Besatzung hat die französische Wirtschaft einen ernsthaften Rückschlag erlitten und ein koordinierter Plan ist erforderlich, um sie wieder in Gang zu bringen. Die Aufgabe, einen solchen Plan auszuarbeiten, hat man, theoretisch, einer kostspieligen und unfähigen Bürokratie anvertraut, die versucht, das Wirtschaftsleben im einzelnen zu ordnen, jedoch unfähig ist, die dazu notwendige Disziplin durchzusetzen. Die vielen, einander in kurzen Abständen folgenden Regierungen gaben dem Druck der Interessengruppen nach und waren nicht imstande, eine wirksame Preiskontrolle durchzuführen, während sie ohne Hemmungen die Lohnkontrolle durchsetzten. Vom sozialen Gesichtspunkt aus war das Resultat dieser Politik verheerend.

Dank der grossen Anstrengung der Arbeiter hat der Umfang der Produktion 120% der Zahlen von 1938 erreicht. Bei Stahl und Roheisen beträgt der Prozentsatz sogar 140% und für elektrische Kraft 160%. Die Produktion von Baumaterialien, Gummi, Textilien, Kohlen und Kali ist auch erheblich höher als 1938, und im Transportwesen - besonders bei der Eisenbahn und im zivilen Luftverkehr - erfolgte eine wesentliche Zunahme der Leistungen. Die Landwirtschaft, die etwas ins Hintertreffen geraten war, hat dieses Jahr mit einer ausgezeichneten Ernte von Weizen und anderem Getreide, sowie von Wein und Zuckerrüben wieder etwas aufgeholt. Der Viehbestand übersteigt sowohl an Gewicht wie an Zahl die Vorkriegszahlen.

Aber der Bedarf des Inlandsmarktes ist gestiegen. Die Wiedergutmachung der Kriegsschäden würde zur Erklärung dieser Tatsache genügen, aber die fortschreitende Entwicklung bedingt ausserdem ein stetiges Anwachsen der menschlichen Bedürfnisse. Von mindestens derselben Dringlichkeit ist schliesslich die Steigerung des Exports, um die Handelsbilanz auszugleichen. Wir müssen mehr und zu niedrigeren Preisen erzeugen.

Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, ist eine Kontrolle der Verteilung der Rohstoffe, von Strom, Krediten, Fertigwaren und Arbeitskraft notwendig, sowie die straffe Handhabung von Löhnen und Preisen. Das französische Volk hat geglaubt, sich dieser Notwendigkeit entziehen zu können; es kann, oder vielmehr will den Verbrauch nicht mit der Produktion in Übereinstimmung bringen. Die Spekulation ist vorherrschend. Die Wiederherstellung der freien Preise hat zu einer Diktatur der Leute mit einflussreichen Beziehungen geführt.

Der Anteil der Arbeiter am Nationaleinkommen ist im Vergleich zu 1938 um ca. 30% gefallen. Während der Besetzung gingen die Verhältnisse an, sich zu Ungunsten der Arbeiter und zugunsten der Zwischenhändler, der Bauern und Fabrikanten zu verändern, und dieser Vorgang hat sich seit der Befreiung fortgesetzt. In Papiergeld ausgedrückt haben sich die Löhne (einschl. der Zahlungen für Sozialversicherung) verzehnfacht, die Preise stiegen jedoch um das Achtzehnbis neunzehnfache, sodass die Kaufkraft der Löhne fast um die Hälfte gesunken ist.

Die Anzahl der Ladenbesitzer ist von einer Million auf anderthalb Millionen angewachsen. Es gibt allein 70.000 Tuchhändler mehr. Die Anzahl der Metzgerläder ist von 15.000 auf 60.000 angestiegen und gibt 27.000 Zwischenhändler im Fleischhandel. Die zahlenmässige Inflation wurde zudem von einer Erhöhung der Profitspanne begleitet. Seit 1938 sind die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse - Fleisch, Wein, Eier, Milch usw. - um das 35 bis 40fache gestiegen, die dadurch erzielten Gewinne wurden nicht zum Ankauf von Werkzeugen und Geräten verwandt, sondern sie wurden zum grössten Teil gehortet und kehrten nicht in den Geldumlauf zurück. Im Juni 1947 schätzte der Sekretär des amerikanischen Schatzamtes den Wert der in Gold "investierten" Beträge im Gebiet des französischen Franc auf \$ 1.160.000.000. Die Gewinne der Industrie sind über alle Massen gestiegen.

Zur gleichen Zeit hat sich die Besteuerung gegen die Arbeiter auswirkt, anstatt die gleichmässige Verteilung des nationalen Einkommens zu gewährleisten. Die Lohnempfänger zahlen 33% ihrer Löhne an direkten Steuern im Vergleich zu 15% im Jahr 1938. In Geld - dem entwerteten Papierfranc - ausgedrückt, zahlen sie 39 mal mehr an Steuern als vor dem Kriege, während der entsprechende Index für Industrie und Handel nur 22 beträgt.

Die Interessen der Bauern werden von dem Allgemeinen Landwirtschaftsbund (C.G.A.) wahrgenommen, dessen Leiter, der frühere Rechtsanwält Philipp Lamour, vormals im Dienste der Regierung Petain, jetzt damit droht, weniger Weizensaatkorn auszugeben und die Ablieferung von Weizen, Wein, Milch etc, zu kürzen, falls die von ihm geforderten Preise nicht anerkannt werden.

Die Ladeninhaber sind in zwei sich bekämpfenden Verbänden organisiert, einer davon unter kommunistischer Leitung. Sie erheben Einspruch

gegen die Besteuerung und stossen Drohungen aus, sofern Ladeninhabern und Zwischenhändlern nicht erlaubt wird, die Verbraucher weiterhin zu schröpfen.

Die Fabrikanten, die im Nationalen Komitee der französischen Arbeitgeber (C.N.P.F.) organisiert sind, sind die Herren bei der Verteilung von Rohmaterialien, Strom und Kohle, deren Preise sie selbst festsetzen.

Die Regierungen, das Parlament und die politischen Parteien beugen sich den Interessen dieser Gruppen, um selbst an der Macht zu bleiben; Es ist eine fortgesetzte Erpressung.

Die arbeitenden Klassen versuchen, durch ihre Gewerkschaften den Lebensstandard der Vorkriegszeit zurückzugewinnen, als ein Schritt vorwärts bis zu dem Zeitpunkt, wo ihr Lebensstandard sich so gehoben haben wird, wie es der erhöhten Produktion entspricht. Die anderen kämpfen um Wahrung ihrer Verrechte, die mit sozialer Gerechtigkeit unvereinbar sind. Die einander abwechselnden Regierungen werden hin und her geworfen, sie sind gänzlich unfähig, kräftig Abhilfe zu schaffen und weichen zurück vor der Macht, die im Augenblick gerade am drohendsten erscheint.

Während der vergangenen acht Monate zielte die Politik der freien Gewerkschaften auf die Wiederherstellung der Ordnung hin. Während die Löhne blockiert und die Preise frei waren, versuchten wir, die Preise zu drücken, gewisse Waren zu verbilligen und damit das Ganze zu stabilisieren. Seitdem wurde jedoch ein neuer Keil zwischen Löhne und Preise getrieben und das weitere Ansteigen der Weizenpreise und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnisse schuf eine katastrophale Situation. Innerhalb weniger Wochen erzielten die Bauern einen weiteren Gewinn von 200.000.000.000 Francs (ungefähr £ 232.000.000).

Dadurch wurde eine Ausglei chung der Löhne unbedingt notwendig. Wir arbeiteten ein umfassendes soziales und wirtschaftliches Programm aus, das ermöglicht hätte, die Kaufkraft der Löhne aufrecht zu erhalten, der Inflation ein Ende zu bereiten, das Vertrauen wieder herzustellen, die Neuausrüstung von Landwirtschaft und Industrie zu beschleunigen und dadurch die Produktion zu erhöhen. Aber die Regierung hatte dafür nur taube Ohren. Die gänzlich unzulänglichen Schritte, die sie zur Hilfe der Lohnempfänger unternahm, wurden durch weiteres Steigen der Preise aufgehoben.

Das waren die Hauptgründe für den allgemeinen Warnungsstreik vom 24. September, - eine Bewegung, die was Zusammenarbeit, Disziplin, Würde und Umfang anbetrifft, ihresgleichen in Frankreich noch nicht gesehen hatte. Er offenbarte den Einfluss und die Reichweite der freien Gewerkschaftsbewegung.

Die kommunistische C.G.T. hatte bereits einige Zeit vorher eine solche Möglichkeit erwogen. Sie hatte versucht, in verschiedenen Teilen des Landes und innerhalb verschiedener Industrien und Dienste, Streiks ins Leben zu rufen. Sie hatte die Taktik gemeinschaftlicher Aktionen angenommen, indem sie ihren eigenen besonderen Ansprüchen zurückstellte, die anderer Gewerkschaftsgruppen unterstützte und dadurch hoffte, deren Mitglieder wegzulocken. Jedoch hatten ihre Parolen und die eingeschlagene Taktik sehr begrenzte Erfolge. In den Renault-Werken, in der Metallindustrie des Pariser Bezirks und in den Haupteisenbahnzentren - die allgemein als die Bollwerke

des Stalinismus angesehen werden, - gingen die Arbeiter nicht mit. Das war der erste unverkennbare Schlag für die kommunistische C.G.T. Dann kam die Überraschung mit dem Streik vom 24. September. Um alle Anschein zu wahren, war die C.G.T. gezwungen, sich dem Streik anzuschließen, wodurch sie den zweiten Schlag erhielt. Sie war nicht länger, was sie stets behauptet hatte, die Organisation, der die französische Arbeiterklasse immer folgen würde.

Wir waren sehr darauf bedacht zu verhüten, dass die Kommunisten den Streik zur Abhaltung von politischen Versammlungen und Demonstrationen ausnutzen konnten, und wir hatten damit Erfolg.

Das Verkehrspersonal spielte eine entscheidende Rolle. Man hatte beschlossen, dass das Zugpersonal der Eisenbahnen die Arbeit eine Stunde lang niederlegen sollte. In manchen Fällen dehnte sich das bis zu zwei Stunden aus, weil das Signalsystem unterbrochen war, aber um 6 Uhr nachmittags lief der Dienst wieder normal. Bei der Pariser Ufergrundbahn und bei den Omnibussen sowie bei der Strassenbahn in verschiedenen Provinzstädten wurde die Arbeit 24 Stunden lang niedergelegt. Die Organisation der Force Ouvriere hatte das Verkehrspersonal aufgefordert, geschlossen zu streiken, auch war dies eine Reaktion gegen die zeitlich schlecht gewählten Verkehrsstockungen, die die Kommunisten begonnen hatten. Die gleiche Disziplin wurde in den Häfen geübt. Es besteht kein Zweifel darüber, dass der besondere Charakter des Streiks seine Wirkung als eine Warnung nicht verfehlte.

Es ist nun möglich, das Ergebnis dieser Demonstration zusammenzufassen. Wir haben einen taktischen Erfolg errungen, den wir jetzt strategisch auswerten müssen. Die Regierung scheint das nicht verstanden zu haben, sie hat nichts unternommen, um die Preise zu halten, wie es von den Arbeitern und den einsichtigeren Leuten im Land verlangt wird.

Aus aussenpolitischen Gründen bereiten die Kommunisten aufstandähnliche Demonstrationen vor. Sie beabsichtigen, ab 4. Oktober die Arbeit in den Bergwerken stillzulegen, sodann Elektrizität und Gas, und sie werden ihr Möglichstes tun, um die Bewegung auf die Docks und gewisse Eisenbahnzentren auszudehnen. Ihre Absicht ist, das Wirtschaftsleben des Landes lahmzulegen, um dadurch die Regierung zu zwingen, dass die kommunistischen Minister zurückholt. Das wäre eine Garantie dafür, dass die Aussenpolitik den sowjetischen Wünschen angepasst würde, die Neutralisierung Frankreichs und die Verhinderung des westeuropäischen Wiederaufbaus erstreben.

Dadurch, dass die Regierung auf die Vorschläge der freien Gewerkschaften nicht eingeht, dass sie die Lösung des Problems, Löhne und Preise in Übereinstimmung zu bringen, hinauszögert und sich den Wünschen kurzfristiger Wirtschaftsgruppen unterwirft, die zur Zeit ihre Politik bestimmen, hat sie sich tatsächlich mit jenen Kräften verbündet, die auf die Zersetzung der nationalen Wirtschaft hinarbeiten, um sodann auf den Trümmern ihre Diktatur zu errichten.

Diese Ausführungen dürften genügen, um aufzuzeichnen, wie schwer und undankbar die Aufgabe der freien Gewerkschaft ist, die für sich in Anspruch nehmen können, dass sie die einzigen Kräfte mit gesundem Menschenverstand vertreten, die es heute in Frankreich noch gibt.

Paris, den 3. Oktober 1948.

Die automatische Kupplung auf den europäischen Eisenbahnen.

Ein Schritt vorwärts.

Wenn je die Wagen der europäischen Eisenbahnen mit automatischer Kupplung ausgerüstet werden, so werden drei Daten dieses Ereignis kennzeichnen: 1905, 1923 und 1948. Im Jahre 1905 nahm ein internationaler Kongress von Transportarbeitern in Mailand eine Entschliessung an, die die Einführung der automatischen Kupplung auf den europäischen Eisenbahnen forderte. Im Jahre 1923 nahm die Internationale Arbeitskonferenz eine Entschliessung an, die das Internationale Arbeitsamt beauftragte, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen, ob es im Interesse der Arbeiter wünschbar sei, auf den Abschluß eines internationalen Übereinkommens zur Einführung der automatischen Kupplung hinzuarbeiten. Im Oktober 1948 beschloss der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission (ein Organ der Vereinten Nationen) einen ersten Schritt zu tun, um die Einführung der automatischen Kupplung auf den europäischen Eisenbahnen vorzubereiten.

Der Übergang von der Schraubekupplung zur automatischen Kupplung stellt technische und finanzielle Probleme. Überdies müssen sich die Eisenbahnverwaltungen und -Ingenieure über den Typ der Vorrichtung einigen. Gegenwärtig stellt die in Aussicht genommene Änderung wegen der Stahlknappheit auch ein wirtschaftliches Problem.

Dank der Tätigkeit der Gewerkschaften im Int. Arbeitsamt haben die technischen Probleme praktisch ihre Lösung gefunden. Man weiss genau, mit welchen Methoden man zum Ziele gelangen kann.

Die Verfahren, die eine kurze Übergangszeit verlangen, kommen teurer zu stehen als diejenigen, die darauf abzielen, die Umstellung in einer verhältnismässig längeren Zeitspanne zu verwirklichen, die z.B. der Lebensdauer eines Wagens, d.h. vierzig bis fünfzig Jahren, entsprechen kann. Die Methoden, die die allgemeine Einführung der automatischen Kupplung innerhalb von zehn oder fünfzehn Jahren zum Ziele haben, weisen überdies den Nachteil auf, die Auslagen nur auf eine geringe Anzahl Jahre zu verteilen.

Zwischen den beiden Kriegen dächte man vorwiegend an mehr oder weniger kurze Übergangszeiten. Während des letzten Krieges war man in der TACIT (beratender technischer Binnenverkehrsausschuss, der durch die alliierten Regierungen eingesetzt worden war) der Auffassung, dass die Zerstörung von Rollmaterial dazu beitragen werde, die Übergangszeit zu verkürzen, unter der Bedingung, dass jeder neue, während und nach dem Kriege für den Gebrauch in Europa gebaute Wagen mit einem Fahrgestell mit Mittelbalken versehen wird, an dem später eine automatische Kupplung angebracht werden kann. Diesem Gedanken wurde durch die Binnenverkehrskommission des Int. Arbeitsamtes anlässlich der Tagung in London im Dezember 1945 Gestalt verliehen. Die von den Vertretern der Regierungen, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer ~~an dieser Tagung~~ einstimmig angenommene Entschliessung verlangt, "dass in Zukunft alles neue Rollmaterial so gebaut werde, dass es jederzeit die Ersetzung der Schraubekupplung durch die automatische Kupplung ermöglicht". Vierzig bis fünfzig Jahre nach dem Tag, an dem dieser Gedanke in ganz Europa in die Tat umgesetzt werden wird, wird es keinen einzigen Wagen mehr geben, der nicht durch einfaches Auswechseln

mit der automatischen Kupplung versehen werden kann, indem die Seitenpuffer und die Schraubenkupplung entfernt und die automatische Kupplung angebracht wird. Wenn man beschliesst, innert zwanzig Jahren die automatische Kupplung allgemein einzuführen, so muss ungefähr die Hälfte der jetzt vorhandenen Wagen umgebaut werden.

Als Ergebnis der vom Int.Arbeitsamt und der ITF gemeinsam unternommenen Schritte zeigte sich der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission bereit, jetzt einen grundsätzlichen Bescheid zu treffen, obschon er die Frage der Dauer der Übergangszeit offen liess. Anlässlich seiner Tagung vom 25. bis 30. Oktober 1948 forderte er die Internationale Eisenbahnvereinigung (das internationale Organ der Eisenbahnverwaltungen und -gesellschaften) auf, "die Bedingungen zu umschreiben, denen die Fahrgestelle der Wagen entsprechen müssen, um später ohne Umbau die automatische Kupplung aufnehmen zu können." Die Int. Eisenbahnvereinigung erklärte daraufhin, für diese Arbeit sechs bis sieben Monate zu benötigen. Der Ausschuss schien sogar geneigt zu bestimmen, dass die auf Grund der Pläne für 1949 oder 1950/51 zu bauenden Wagen nach dem neuen Grundsatz herzustellen seien. Dieser Bescheid wird jedoch kaum getroffen werden, bevor der Ausschuss die "wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen" kennt, die zu ermitteln die Internationale Eisenbahnvereinigung ebenfalls beauftragt wurde. Das Ergebnis dieser Studie ist geeignet, die Wahl des Zeitpunktes, an dem ein Anfang gemacht werden wird, entscheidend zu beeinflussen. Ein Wagen mit Mittelbalken kann teurer stehen kommen, und an Geld mangelt es ja immer. Es ist auch möglich, dass ein solcher Wagen schwerer sein und mehr Stahl benötigen wird, dessen Knappheit noch einige Zeit dauern kann. Da Belgien und Holland bereits tausende solcher Wagen mit Mittelbalken gebaut haben, soll die Sachverständigen dieser beiden Länder in der Lage sein, nützliche Angaben machen zu können.

Bleibt die Frage der Wahl des Kupplungstyps. Die europäischen Erfahrungen haben verschiedene Typen ausgearbeitet, deren jeder seine Vorzüge hat. Sie unterscheiden sich aber so stark voneinander, dass keiner unter ihnen mit allen anderen zusammengekuppelt werden kann. Die europäischen Eisenbahnverwaltungen müssen zu einer Verständigung gelangen. Es drängt nicht, aber eines Tages muss das Einverständnis erreicht werden. Es besteht kaum Grund zu glauben, daß dies in zwanzig oder dreissig Jahren leichter sein wird als jetzt. Da ist es schon besser, die Einigung in nächster Zeit herbeizuführen. Wer weiss, vielleicht wird ein solches Abkommen in einer mit Arbeitslosigkeit verbundenen Wirtschaftskrise sehr gelegen kommen. Wenn in jenem Augenblick das Abkommen eine Tatsache ist, so kann die Zeit der Arbeitslosigkeit dazu verwendet werden, automatische Kupplungen herzustellen, um sie im Hinblick auf den Zeitpunkt des Übergangs von der Schraubenkupplung zur automatischen Kupplung auf Lager zu legen.

Jeder Tag hat seine Plage. Für den Augenblick ist das einzige Gebiet, in dem praktische Entscheidungen getroffen werden können, das der Verkehr. Der Binnenverkehrsausschuss der Vereinten Nationen hat auf diesem Gebiet eine Entscheidung getroffen und damit den ersten Schritt in von den europäischen Eisenbahnern gewünschten Richtung getan. Soll dieser Entscheidung eine Zukunft haben, so müssen noch andere Hindernisse genommen werden. In Belgien und Holland ist dies seit 1945 der Fall. Es liegt nun am übrigen kontinentalen Europa, diesem Beispiel ohne launig zu zögern zu folgen. Selbst im besten Falle wird man dem Ende dieses Jahrhunderts nahe sein, wenn die europäischen Eisenbahnen, was die Sicherheit in den Verschiebebahnhöfen anbetrifft, die Stufe des Fortschritts erreicht haben werden, die seit vielen Jahren auf den amerikanischen Eisenbahnen, gewissen Netzen in Asien, ^{auf} in Kuba und in Japan wirklich ist.