



## 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. 8

15. Februar 1949

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### FRANKREICH

#### Die Elektrifizierung der französischen Staatsbahnen

der Teilstrecke Laroche-Dijon (158 km) bis im Dezember 1949 erwartet wird. Die Teilstrecke Paris-Laroche (155 km) soll im Dezember 1950, diejenige zwischen Dijon und Lyon (197 km) im Dezember 1951 vollendet werden. Von den 117 Überführungen, an denen die Schienen tiefer gelegt werden müssen, um Raum für die Fahrleitung zu schaffen, sind 105 bereits umgebaut worden. Aus demselben Grunde wurden 43 Überführungen erhöht; ähnliche Veränderungen müssen noch an weiteren 18 Überführungen vorgenommen werden. Ausserdem wurden bereits 10 von 24 Brücken vollständig umgebaut, 71 der 114 umbaubedürftigen Brücken wurden abgeändert. 18 Tunnels wurden abgedichtet, und in zwei weiteren ist diese Arbeit im Gange. 36 Bahnhofsanlagen wurden verändert und 62 weitere harren des Umbaus. Von 87 Stationsgebäuden, die eines Umbaus bedurften, wurden bisher 60 vollendet. 13 der 52 Unterstationen wurden fertiggestellt.

(ITF) Die Elektrifizierungsarbeiten auf der Hauptlinie zwischen Paris und Lyon machen so rasche Fortschritte, dass die Fertigstellung

Der Bau der Fahrleitungen erfordert die Aufstellung von 30 000 Fahrleitungsmasten zwischen Paris und Lyon; ihre Betonfundamente werden 235 000 Kubikmeter Beton benötigen, von denen 142 000 Kubikmeter bereits gegossen wurden. Der ganze Umbau erfordert 130 000 Tonnen Stahl und 9 920 km Leitungsdraht. Zum Giessen der Betonfundamente und Aufstellen der Leitungsmaste sind besondere Methoden notwendig, da der dichte Verkehr zwischen Paris und Lyon nur 90 Minuten innerhalb 24 Stunden für diesen Zweck freigibt. 10 Arbeitszüge sind eingesetzt, die die volle Ausrüstung und das nötige Material für die Zubereitung und das Giessen des Betons mitführen. Durch die Verwendung von besonderen Kranen ist es möglich, einen Leitungsmast in drei Minuten aufzustellen. Die Verkabelung der Fernsprechleitungen ist bereits auf der ganzen Strecke zwischen Paris und Lyon durchgeführt worden.

## DEUTSCHLAND

### Die Wiederinstandsetzung von Lokomotiven und Rollmaterial in der französischen Zone

gien und 700 Wagen nach der Schweiz zur Reparatur zu senden. Nach Währungsschnitt stieg jedoch die Leistung der Reparaturwerkstätten der französischen Zone. Die Aufträge wurden teilweise widerrufen. Dezember 1948 betrug die Zahl der Wagen 1980, ein beachtenswerter Fortschritt verglichen mit 1947.

Ende 1948 gab es in der französischen Zone nahezu 1 100 dienstfähige Lokomotiven. Die 50 von den französischen Staatsbahnen geborgten Lokomotiven sollen demnächst zurückgegeben werden.

Im Rahmen des Marshallplanes wurden in Belgien 1120 und in Italien 1385 neue Güterwagen bestellt, während die Aufträge in der Zone auf 2750 Güterwagen lauteten. 1 000 von Belgien im Juli 1948 zur Milderung der Transportkrise geborgte Wagen sind nun käuflich erworben worden. In der französischen Zone stehen überdies 5 000 Leitwagen der französischen Staatsbahnen in Verwendung.

### Die interzonalen Wagenschulden in Deutschland

die Wagenschuld der Sowjetzone gegenüber der Bizone seit 1947 um 2 000 Wagen verringerte, sodass die Bizone anfangs Dezember 1948 noch den Anspruch auf 3 788 Wagen besass. Die Verkehrsverwaltung der russischen Zone behauptet jedoch, diese Zahlen seien unrichtig und die Sowjetzone schulde der Bizone keine Wagen mehr.

### Deutsche Schiffe fahren nach Italien

hörden zwei deutschen Frachtschiffen die Erlaubnis erteilt haben, nach Italien zu fahren, um Apfelsinen und Zitronen für Deutschland zu laden.

Damit wurde zum erstenmal seit dem Kriege deutschen Frachtschiffen die Erlaubnis zur Überschreitung einer bestimmten Entfernung gegeben, die am Kriegsende von der Alliierten Kontrollkommission festgelegt worden war.

## GROSSBRITANNIEN

### Neue Vorrichtung zur Behandlung des Speisewassers auf Dampflokomotiven

handelt sich um das "Traitement Integral Armand", das auf den französischen Staatsbahnen allgemein angewendet wird. Das Wasser in den Wasserbehältern und im Dampfkessel wird täglich chemisch geprüft. Die chemische Flüssigkeit zur Wasserbehandlung fließt von ihrem Behälter automatisch in der nötigen Menge zum Wasserbehälter, wenn Wasser aufgenommen wird. Ihre Zusammensetzung richtet sich nach den verwendeten Wasserarten und kann je nach dem Ergebnis der täglichen Prüfung geändert werden. Die Behandlung neutralisiert die unerwünschten Wirkungen des Sauerstoffs und des Kohlendioxids im Wasser und alle Kesselstein bildenden Bestandteile werden als weicher, sich nicht ansetzender Schlamm ausgeschieden. Das Wasser verliert seine Härte vollständig und wird alkalisch, sodass keine Rostbildung befürchtet werden muss. Am Boden der Feuerbüchse ist ein handbedien-

(ITF) Als im September 1947 die Zahl der reparaturbedürftigen Wagen auf 4 300 oder 12% des gesamten Wagenparkes der Zone angestiegen war, wurde beschlossen, 2 000 Wagen nach

der Schweiz zur Reparatur zu senden. Nach Währungsschnitt stieg jedoch die Leistung der Reparaturwerkstätten der französischen Zone. Die Aufträge wurden teilweise widerrufen. Dezember 1948 betrug die Zahl der Wagen 1980, ein beachtenswerter Fortschritt verglichen mit 1947.

Ende 1948 gab es in der französischen Zone nahezu 1 100 dienstfähige Lokomotiven. Die 50 von den französischen Staatsbahnen geborgten Lokomotiven sollen demnächst zurückgegeben werden.

Im Rahmen des Marshallplanes wurden in Belgien 1120 und in Italien 1385 neue Güterwagen bestellt, während die Aufträge in der Zone auf 2750 Güterwagen lauteten. 1 000 von Belgien im Juli 1948 zur Milderung der Transportkrise geborgte Wagen sind nun käuflich erworben worden. In der französischen Zone stehen überdies 5 000 Leitwagen der französischen Staatsbahnen in Verwendung.

(ITF) In einer Antwort im englischen Parlament gab der Untersekretär des Auswärtigen Amtes bekannt, dass

die Wagenschuld der Sowjetzone gegenüber der Bizone seit 1947 um 2 000 Wagen verringerte, sodass die Bizone anfangs Dezember 1948 noch den Anspruch auf 3 788 Wagen besass. Die Verkehrsverwaltung der russischen Zone behauptet jedoch, diese Zahlen seien unrichtig und die Sowjetzone schulde der Bizone keine Wagen mehr.

(ITF) Die deutsche Wirtschaftsverwaltung gab am 9. Januar bekannt, dass die verantwortlichen alliierten Behörden

zwei deutschen Frachtschiffen die Erlaubnis erteilt haben, nach Italien zu fahren, um Apfelsinen und Zitronen für Deutschland zu laden.

Damit wurde zum erstenmal seit dem Kriege deutschen Frachtschiffen die Erlaubnis zur Überschreitung einer bestimmten Entfernung gegeben, die am Kriegsende von der Alliierten Kontrollkommission festgelegt worden war.

(ITF) Die neuesten Dampflokomotiven der Region Süd der britischen Eisenbahnen werden gegenwärtig mit neuen Vorrichtungen zur Wasserbehandlung versehen.

Das Wasser in den Wasserbehältern und im Dampfkessel wird täglich chemisch geprüft. Die chemische Flüssigkeit zur Wasserbehandlung fließt von ihrem Behälter automatisch in der nötigen Menge zum Wasserbehälter, wenn Wasser aufgenommen wird. Ihre Zusammensetzung richtet sich nach den verwendeten Wasserarten und kann je nach dem Ergebnis der täglichen Prüfung geändert werden. Die Behandlung neutralisiert die unerwünschten Wirkungen des Sauerstoffs und des Kohlendioxids im Wasser und alle Kesselstein bildenden Bestandteile werden als weicher, sich nicht ansetzender Schlamm ausgeschieden. Das Wasser verliert seine Härte vollständig und wird alkalisch, sodass keine Rostbildung befürchtet werden muss. Am Boden der Feuerbüchse ist ein handbedien-

Abschlammventil angebracht und wird alle 40 km für dreissig Sekunden geöffnet. Damit gibt es kein Wasserreißen mehr. Automatisches Abschlammen erwies sich als erfolglos, da das Wasser nicht genügend bewegt wurde, um den Schlamm loszuwerden.

#### NORWEGEN

#### Eisenbahnbau und Elektrifizierung in Norwegen

(ITF) Das Verkehrsministerium stellte in seinem Bericht an das Norwegische Parlament über die Eisenbahnen fest, dass für die Fertigstellung der geplanten und bewilligten Neubauten und Elektrifizierungen mehr als dreihundertfünfzig Millionen Kronen aufgewendet werden müssen. Von dieser Summe sollen zweihundertdreissig Millionen Kronen zum Bau von neuen Linien verwendet werden, dreiunddreissig Millionen für Umbau von Strassen und für den Ausbau zu doppelspurigen Linien und siebenundachtzig Millionen Kronen für Elektrifizierungen.

#### U.S.A.

#### Das Verkehrswesen in den Vereinigten Staaten.

(ITF) Die Amerikanische Verkehrsvereinigung veröffentlichte Mitte Januar eine Aufstellung über den Umfang und die Leistung des Verkehrswesens der Vereinigten Staaten. Darin wird behauptet, dass dieses Verkehrswesen grösser ist als das aller anderen Länder der Welt zusammen und dass die Fahrpreise und Frachten kaum die Hälfte der Preise für vergleichbare Leistungen in irgendeinem anderen Lande der Welt ausmachen.

Das Verkehrsnetz umfasst gegenwärtig 48 850 km Wasserstrassen, 5 300 800 km Überlandstrassen, 624 000 km Eisenbahnlinien, 64 000 km mit Baken versehene Luftlinien, 6 000 Flughäfen und 224 000 km Erdölleitungen.

Nahezu 90 Milliarden Dollar wurden in das Verkehrswesen investiert. Die Steuerzahler wendeten 46 Milliarden Dollar auf, und 44 Milliarden Dollar wurden von privater Seite zur Verfügung gestellt.

Das Verkehrsnetz wird von nahezu 31 Mill. Kraftwagen, 7 Millionen Lastwagen, 130 000 Bussen, 10 000 Schiffen, 42 000 Lokomotiven, 1 700 000 Güterwagen, 3 000 Handelsflugzeugen und einigen 80 000 privaten Flugzeugen benützt.

#### Die amerikanischen Reeder über die Aussichten in der Schifffahrt für 1949

(ITF) Der Amerikanische Reederverband stellte letzthin fest, dass die Weltflotte während des letzten Krieges einen Höchststand von 80 Mill. B.R.T. erreichte, seither jedoch eine "merkwürdige Tendenz zeigt, sich in der Nähe von 60 Mill. B.R.T. festzulegen". Der Verband führte weiter aus, dass die Vereinigten Staaten nicht erwarten können, mehr als 11 Mill. B.R.T. der normalen Weltflotte zu stellen. Da gegenwärtig 18 Mill. B.R.T. in Betrieb stehen, bedeutet dies eine beträchtliche Herabsetzung, doch werden die Vereinigten Staaten immer noch ungefähr 18% mehr Schiffe behalten als vor dem Kriege. (Der Vorkriegsschiffsraum der U.S.A. machte nahezu 9 Mill. B.R.T. aus, d.h. 13,5 % der 65 Mill. B.R.T. der Weltflotte am 30. Juni 1939. Die Red.)

Der Verband führte weiter aus:

"Trotz der aussergewöhnlichen Nachkriegsexporte der U.S.A. lag das Gesamtgewicht der Weltexporte sogar in den Monaten nach dem Beginn des Europäischen Hilfsprogramms in 1947 nicht viel über dem Vorkriegsdurchschnitt.

Beim Versuch, die zukünftige Entwicklung vorauszubestimmen, stützen sich viele Volkswirtschaftler auf die Annahme, der Handelsverkehr auf den Weltmeeren werde sich weiter vergrössern, weshalb die Nachfrage nach Schiffen im gleichen Maße wachsen werde.

Trotzdem wir glauben, dass der europäische Wiederaufbau den internationalen Gütertausch fördern wird, sollten wir die Tatsache nicht übersehen, dass der Handel in einigen anderen Gebieten sich gegenwärtig von den überhöhten Nachkriegsspitzen zurückentwickelt. Eine wahrscheinlichere Annahme ist, dass der Gesamtschiffsraum auf den Weltmeeren in Übereinstimmung mit langen Erfahrungen ungefähr konstant bleiben oder sogar einen kleinen Rückgang zeigen wird."

Der Verband sagt voraus, dass schliesslich etwa 225 Frachtschiffe staatlich subventionierten Betrieb und 100 Schiffe ohne Subsidien Aussenhandel eingesetzt sein werden.

Der Bericht bespricht auch den wachsenden Unterschied zwischen den Heuern auf amerikanischen und fremden Schiffen, das Häufigerwerden der "unterschiedlichen Behandlung im Schiffahrtswesen" seitens anderer Regierungen, sowie die grossen Nachteile, die der amerikanischen Schiffahrt aus der weltweiten Dollarknappheit erwachsen.

Das Schiffahrtsprogramm  
der Reeder der Vereinigten  
Staaten

(ITF) Am 9. Januar gab die Amerikanische Gesellschaft für Förderung der Schiffahrt ein Programm von 6 Punkten bekannt, für das sie die Unterstützung der Regierung suchen wird.

Das Programm führt aus:

"Angesichts der Lage der Vereinigten Staaten in der Welt müssen wir eine Flotte besitzen, die uns erlaubt, den Frieden zu erhalten und uns im Falle eines Angriffs zu verteidigen."

Die Gesellschaft stellt folgende Forderungen:

1. Einen Ansporn der privaten Industrie zum Bau und Betrieb einer genügenden Anzahl Schiffe.
2. Den vollen Anteil an den Frachten des Europäischen Hilfsprogramms für die amerikanische Schiffahrt zu Frachtsätzen, die ihr einen angemessenen Gewinn erlauben.
3. Die Verhinderung "unfairer Wettbewerbsmethoden" ausländischer Reeder.
4. Fremde Staaten müssen amerikanischen Verfrachtern dieselben Vergünstigungen gewähren, die ihre Verfrachter geniessen.
5. "Angemessene und vernünftige" Taxen für private Benutzer des Panamakanals.
6. Beschränkung der japanischen Handelsflotte auf die "vernünftigen Anforderungen" des japanischen Innen- und Aussenhandels.

Die Gesellschaft stellte weiter fest, die gegenwärtige Flotte sei "unausgeglichen wegen des Mangels an Dampfern für Passagierverkehr, Truppentransporte und an Tankschiffen für die Landesverteidigung."

Das Ziel des Programms besteht darin, die Handelsflotte der Vereinigten Staaten zu befähigen, mindestens die Hälfte von deren Ein- und Ausreisen zu befördern, verglichen mit nur ungefähr 30% in der Vorkriegszeit. Nur zwei Tage später gab die amtliche Schiffahrtskommission den Plan bekannt, 50 Mill. Dollar für den Ausbau der Handelsflotte der Vereinigten Staaten aufzuwenden. Nach diesem Plan soll sofort mit dem Bau von 17 schnell. Schiffen eines neuen Typs von Fahrgast-Frachtschiffen und von Tankern begonnen werden, die rasch auf Kriegsforderungen umgestellt werden können. Die neuen Schiffe werden von privaten Schiffahrtsgesellschaften betrieben werden und entsprechen genau den

von der Gesellschaft für Förderung der Schifffahrt aufgestellten Forderungen für diese Schiffsklasse.

Neues Peilverfahren auf amerikanischen Flughäfen

(ITF) Ein neues Peilverfahren wurde auf 79 Flughäfen der Vereinigten Staaten eingeführt und soll auf

weiteren 66 Flughäfen nächstens zur Einführung kommen. Vom Flughafen werden Kurzwellen ausgesandt, die von Bordinstrumenten aufgefangen werden, sodass der Flugzeugführer durch dicken Nebel zum Landungsfeld fliegen kann. Das neue Verfahren ermöglicht Landungen bei einer Wolkendecke in nur 60 m Höhe, verglichen mit 120 m wie bisher.

Durch die Verwendung von Peilstrahlen hoher Frequenzen wurde den Verkehrsstauungen und langen Wartezeiten der Flugzeuge über den Flughäfen abgeholfen. Auf dem Flughafen La Guardia, New York, musste in der Zeit vom Dezember 1947 bis zum Februar 1948 kein einziger Abflug wegen Verkehrsstauung abgesagt werden, verglichen mit 3877 abgesagten Flügen in der entsprechenden Zeit in 1946/47.

**EISENBAHNER**

AUSTRALIEN  
Die Grundlöhne der australischen Eisenbahner

(ITF) Die Grundlöhne für das Vierteljahr vom November 1948 bis Januar 1949 betragen auf folgenden australischen Bahnen:

Neusüdwaales:

Eisenbahnen	20/2 d.	im Tag	£ 6.1.0 d.	die Woche
Strassenbahnen	20/4 d.	" "	£ 6.2.0 d.	" "

Victoria:

Erwachsene männliche Bedienstete	19/10 d.	" "	£ 5.19.0 d.	" "
Angestellte mit Jahresgehalt	£ 310	im Jahr		
Erwachsene weibliche Bedienstete	10/9 d.	im Tag	£ 3.4.6 d.	" "
Angestellte mit Jahresgehalt	£ 167	im Jahr		

Südaustralien

Erwachsene männliche Bedienstete	19/2 d.	im Tag	£ 5.15.0 d.	" "
Erwachsene weibliche Bedienstete	10/4 d.	" "	£ 3. 2.0 d.	" "

Tasmanien: (Staatsbahnen)

Erwachsene männliche Bedienstete	19/2 d.	" "	£ 5.15.0 d.	" "
Angestellte mit Jahresgehalt	£ 300	im Jahr		
Erwachsene weibliche Bedienstete	10/4 d.	im Tag	£ 3. 2.0 d.	" "
Angestellte mit Jahresgehalt	£ 162	im Jahr		

Zu diesen Grundlöhnen kommt eine Zulage von 6 d. im Tag für erwachsene Männer, von 3 d. für Jugendliche und Frauen. Für die Lehrlinge wird die Zulage auf Grund einer gleitenden Skala berechnet.

GROSSBRITANNIEN  
Die Ausbildung des Personals  
auf Güterbahnhöfen

(ITF) Ein Ausbildungsprogramm für das Personal auf Güterbahnhöfen in der schottischen Region der British Railways ist in den schottischen Bahnen eingeführt. Lademeister

und Ladearbeiter werden für eine Woche vom Dienste befreit und wohnen in den Bahnhöfen. Die Kurse sind so aufgebaut, dass sie alle Seiten der täglichen Arbeit umfassen, wie die Annahme und Prüfung der Güter, Methoden der Verladung auf Waggon und Lastwagen, Eisenbahngeographie und Frachtwegverbindungen, Umladen von Eisenbahnfahrzeugen auf Strassenfahrzeuge und umgekehrt, Gebrauch von besonderen Einrichtungen, Sicherung des Durchgangsverkehrs und Schadenverhütung.

An einem Kurs nehmen zwanzig Leute teil. Die Vorträge sind kurz gehalten, sodass die Hauptzeit Vorführungen, praktischer Arbeit und Diskussionen unter der Leitung von Instruktionenbeamten gewidmet werden kann.

Das Ausbildungsprogramm bedeutet ein Abgehen von der bisher üblichen Praxis, wonach die Angestellten durch eigene Beobachtung und örtliche Erfahrung lernten. Das Programm sieht die Qualifikation zur Beförderung auf Grund besserer Leistung vor. Der Erfahrungsaustausch wird gefördert und die besten Erfahrungen werden allgemein eingeführt. Kurze Sonderkurse werden gegenwärtig für Vorarbeiter und Aufsichtsbeamte ausgearbeitet.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN

GROSSBRITANNIEN  
Die Forderung der Londoner  
Busleute und Strassenbahner  
vor Schiedsgericht

(ITF) Nach dem Streik der Londoner Busleute und Strassenbahner am Nachmittag des 1. Januar, einem Samstag, um ihrer Forderung auf eine Zulage von 50% für Samstag

nachmittagsdienst Nachdruck zu verleihen, gelang es der Transport General Workers Union, die Busleute und Strassenbahner, wie wir in unserem letzten Pressebericht noch kurz mitteilten, zu veranlassen, auf weitere Streike zu verzichten und ihre Forderung einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Der Arbeitsminister hat dem gemeinsamen Verlangen der Gewerkschaft und der Londoner Verkehrsverwaltung entsprechen und ein unabhängiges Schiedsgericht ernannt. Ähnliche Forderungen wie die der Londoner Busleute und Strassenbahner, die von Arbeitern im Strassenverkehrswesen in städtischen oder privaten Unternehmen an anderen Orten gestellt wurden, werden wahrscheinlich auch einem Schiedsverfahren unterbreitet werden.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORTWESEN

SÜDAFRIKA  
Forderungen der südafrikanischen  
Kraftwagenführer

(ITF) Das Kartell der Transportarbeitergewerkschaften Südafrikas, das I.T.F. angeschlossen ist, unterbreitete unlängst einem Lohnamt, das

unter dem Arbeitsministerium Bericht erstatten wird, die Forderungen der Kraftwagenführer. Die Forderungen lauten auf einen Wochenlohn von £ 7.10.0. auf Wagen von mehr als 10 Tonnen und von £ 6.0.0 auf Kraftwagen eines geringeren Ladegewichtes, sowie eine Zulage von 10 Shilling

die Woche für den Transport von Sprengstoffen, weiter eine Aufwandsentschädigung von 15 Shilling im Tag, wenn der Fahrer nicht zu Hause übernachten kann, d.h. ein Nachtessen, Zimmer und Frühstück bezahlen muss und 17/6, wenn er während eines ganzen Tages abwesend ist.

Die Gewerkschaft verlangt auch die Einführung der 44-Stundenwoche, ein Maximum von 2 Stunden Überzeit im Tag, die mit einem Zuschlag von 50.v.H. entlohnt werden sollen, sowie die Gewährung einer Stunde Ruhe nach je 5 Arbeitsstunden.

Weitere Forderungen wurden erhoben auf 3 Wochen Ferien im Jahr, offizielle Feiertage und erster Mai als bezahlte Ruhetage (Arbeit an diesen Tagen doppelt entlohnt), im Krankheitsfalle vollen Lohn während 6 Wochen und halben Lohn während der folgenden 3 Wochen.

### HAFENARBEITER

#### GROSSBRITANNIEN Fragen der Organisierung der Hafendarbeit

(ITF) Lord Ammons, der Präsident des staatlichen Hafendarbeitsamtes, machte in einem Beitrag in der Wochenzeitung "The Shipping World" folgende

Bemerkungen über den Einfluss der veränderten Organisation und Arbeitsbedingungen in den Hafendarbetrieben auf die Schiffahrt:

" Im Kampf um die Wiedereroberung unserer Stellung in der Welt des Handels und der Industrie gibt es kein empfindlicheres Barometer als die Schiffahrt. Unsere nationale Wohlfahrt hängt in erster Linie vom Überseehandel ab. Hungersnöte, Überschwemmungen, Revolutionen (wie in China), Streiks, wie die in den Vereinigten Staaten, oder anhaltendes schlechtes Wetter auf See -- alle diese Vorkommnisse haben einen nachteiligen Einfluss. Diese Tatsache unterstreicht die Notwendigkeit eines raschen Warenumschlages in den Häfen. Die Mittel gegen Unzulänglichkeiten liegen in den Händen der Schiffahrtsgesellschaften, der Hafendarbetriebe und der Gewerkschaften.

Es ist dringend notwendig, dass Arbeitgeber und die Gewerkschaften gemeinsam über die Aufgabe alter, überlebter Methoden und Gewohnheiten beraten, um den veränderten und wechselnden Bedingungen gerecht zu werden. Es sei mir gestattet, auf eine oder zwei der Veränderungen hinzuweisen, denen in nächster Zeit Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte:

Bei einem ständigen Arbeits- und Lohnverhältnis kann die Hafendarbeit es sich nicht leisten, eine bezahlte Arbeiterreserve zu unterhalten, die genügend gross ist, um die Verkehrsspitzen und alle Schwankungen des Arbeitsanfalls zu meistern. Eine gewisse Beweglichkeit ist notwendig, weshalb auf eine unbezahlte Reserve von Gelegenheitsarbeitern zurückgegriffen werden muss.

Es könnte sich als nötig erweisen, eine Altersgrenze für die Hafendarbeiter festzulegen.

Ebenso mögen sich Wartezeiten für Schiffe in den Docks und eine grössere Beweglichkeit der Arbeiter als notwendig erweisen."

## SEELEUTE

### GROSSBRITANNIEN

#### Streik kanadischer Seeleute in englischen Häfen

schen Seeleuteverbände als Protest gegen das Verhalten einiger kanadischer Reeder statt, die kanadische Seeleute abmusterter, wenn ihre Schiffe fremde Häfen anliefen und sie durch Nichtgewerkschaftsmitglieder zu niedrigeren Heuern und schlechteren Bedingungen ersetzt

(ITF) Am 11. Januar fand auf sieben kanadischen Schiffen, die sich in britischen Häfen befanden, ein dreistündiger Warnungstreik der Kanadischen Seeleute statt.

Die Britische Regierung wurde aufgefordert, in einem Falle zugunsten von 40 kanadischen Seeleuten einzugreifen, um Wasserversorgung, Beleuchtung und Heizung wiederherzustellen, die unterbrochen worden waren, nachdem die Seeleute, die entlassen worden waren, sich weigerten, das Schiff zu verlassen.

### SCHWEDEN

#### Mangel an schwedischen Seeleuten auf schwedischen Schiffen

der 48-Stundenwoche auf See müssen die Schiffsbesatzungen vergrößert werden.

(ITF) Wie wir in unserem Pressebericht vom 30. Dezember 1948 mitteilten, trat am 1. Januar 1949 ein neues schwedisches Gesetz über die Arbeitszeit auf See in Kraft. Infolge der Einführung

Schon vor der Einführung des neuen Gesetzes waren etwa 4 000 der 17 000 Seeleute in der schwedischen Handelsflotte Ausländer, und zudem ist gegenwärtig der Mangel an ausgebildeten Seeleuten ärger als je. Die Gewerkschaften sind der Meinung, das Problem sei trotz der Schwierigkeit lösbar. Die Reeder haben Gewerkschaftsfunktionäre eingeladen, auf ihren Schiffen mitzufahren, um bei der Neuorganisation der Arbeit entsprechend dem neuen Gesetz mitzuhelfen. Zwei Funktionäre des schwedischen Seeleuteverbandes haben zu diesem Zwecke bereits auf einem Schweden-Amerika-Dampfer eingeschifft.

Was die Schiffsoffiziere betrifft, so ist der Mangel an Personal sogar noch grösser als bei den Seeleuten, weshalb wahrscheinlich in einigen Beziehungen von den wörtlichen Bestimmungen des Gesetzes abgewichen werden muss.

Diese Ausnahmen werden jedoch nur vorübergehend zugelassen werden. Man hofft, dass die verbesserten Bedingungen den Nachwuchs an Offizieren und besonders an Maschinisten fördern werden.

### U.S.A.

#### Ein Programm des C.I.O. für die Handelsflotte der Ver- einigten Staaten

"Congress of Industrial Organisations", dem einen der beiden grossen Gewerkschaftsverbände in den Vereinigten Staaten, veröffentlicht.

(ITF) Ein Programm in 14 Punkten, das den Kongress auffordert, sofortige Schritte zum Ausbau der Handelsflotte der Vereinigten Staaten zu unternehmen, wurde vom

In einer Erklärung wird ausgeführt, der C.I.O. bemühe sich um die grösstmögliche Förderung der Handelsflotte, die für Prosperität, Handel und Verteidigung der Nation wesentlich sei.

Die sofortige Inkraftsetzung eines umfassenden Programms sei nötig, um dem Rückgang der Handelsflotte der Vereinigten Staaten Halt zu gebieten und die Stellung des Landes im Welthandel zu erhalten. Die Beschäftigung in der Schifffahrt ist in zwei Jahren um 50% zurückgegangen. Im Schiffsbau beträgt diese Zahl lediglich ein Sechstel dessen, was nötig wäre, um die erforderliche Zahl an geschulten Arbeitskräften und eine leistungsfähige Industrie zu erhalten.

Das Programm verlangt vom Kongress:

1. Eine Erhöhung der finanziellen Zuwendungen und eine Garantie der Stahlzuteilungen.
2. Die Beibehaltung der wesentlichen Grundsätze des Handelsschiffahrtsgesetzes aus dem Jahre 1936.
3. Zwang für subsidierte Gesellschaften, die für ihre Schifffahrtswege erforderlichen Schiffe zu bauen.
4. Ein Verbot der Übertragung von Schiffen in amerikanischem Besitz unter fremde Flaggen und die Rückgängigmachung bereits vorgenommener Flaggenwechsel.
5. Rückgabe der militärisch requirierten Schiffe an private Unternehmungen.
6. Die wirkungsvolle Durchführung des Europäischen Wiederaufbauprogramms und die Beförderung von 50% der Marshallplan-Frachten in amerikanischen Schiffen.
7. Die Beendigung des unlauteren Wettbewerbs der Eisenbahnen gegenüber der einheimischen Küstenschifffahrt.
8. Die Verhinderung des Wiederaufbaues der deutschen und japanischen Handelsflotten.
9. Die Befreiung der Seeleute vom Militärdienst und die Inkraftsetzung des Gesetzes über den Kriegsdienst der Seeleute in der Handelsflotte.
10. Die Lockerung der Einbürgerungsbestimmungen für Ausländer, die während des Krieges in der Handelsflotte der Vereinigten Staaten dienten.
11. Die Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens über die Sicherheit zur See (1948) sowie der Schifffahrtsübereinkommen der internationalen Arbeitsorganisation (1946)
12. Die Öffnung der Marinespitäler für alle Seeleute und eine Sozial- und Arbeitslosenversicherung für die Seeleute auf Schiffen im Staatsbesitz.
13. Die Garantie des Streikrechtes für Seeleute in Häfen, die Revision der veralteten Gesetze, Ende der Finanzierung von Aussperrungen mit Regierungsgeldern.
14. Die gründliche Revision des Ausbildungs- und Beförderungswesens und Ausmerzung militärischer Einflüsse.