



## 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. 9

23. März 1949

### AUS DER I.T.F.

#### Zusammenarbeit der Transport- arbeiterverbände der Benelux- länder

werpen und setzte Unterausschüsse für Hafendarbeit, Schiffahrt, Rhein- und Binnenschiffahrt, Hochseefischerei, Strassenverkehr und Strombau (einschliesslich Bergung) ein. Gleichzeitig wurden die Vorsitzenden und Sekretäre dieser Unterausschüsse bestimmt.

(ITF) Die "BENETRA", der gemeinsam beratende Ausschuss der Transportarbeiterverbände Belgiens und der Niederlande, versammelte sich unlängst in Ant-

An der Versammlung wurden auch die Richtlinien festgelegt, welche die Unterausschüsse bei der Ausarbeitung von Berichten befolgen werden. So sollen die Berichte strukturelle, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen in den entsprechenden Gebieten umfassen und gleichzeitig lang- und kurzfristige Maßnahmen aufzeigen, die in beiden Ländern in den betreffenden Wirtschaftszweigen ergriffen werden sollen.

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### Die Regel der hälftigen Aufteilung der E.R.P.-Schiffsladungen vor- läufig weiterhin beibehalten

18. Januar bekannt, dass für mindestens 60 Tage die Schiffe unter der Flagge der Vereinigten Staaten weiterhin 50% der Marshallplan-Schiffsladungen amerikanischer Herkunft befördern werden.

(ITF) Herr Paul G. Hoffman, Vervalter des Marshallplanes, gab den Besitzern von Schiffen unter U.S.A.-Flagge, den Seeleuterverbänden und dem Kongress am

Herr Hoffman hatte früher angekündigt, er werde nach dem 1. Januar amerikanische Schiffe nur dann zur Beförderung der E.C.A.-Schiffsladungen verwenden, wenn ihre Tarife denen fremder Schiffe entsprechen. Später hatte er diesen Zeitpunkt auf den 1. Februar verschoben.

Herr Arthur Syran, Leiter der E.C.A.-Transporte, gab den Presseberichterstattem nach der Sitzung vom 18. Januar bekannt, Herr Hoffman

habe zwei Gründe, das Abgehen von der Regel der hälftigen Aufteilung aufzuschieben. Einerseits, sagte er, fordern die veränderten Verhältnisse die weitere Verwendung einer beträchtlichen Anzahl von amerikanischen Schiffen, da Frankreich wegen des Streiks der französischen Belegschaften monatlich 1'000'000 t anstatt 35'000 t Kohle benötigt, wovon ein Grossteil in amerikanischen Schiffen befördert werden muss.

Andererseits ist Herr Hoffman der Meinung, der Kongress sollte die Gelegenheit haben, die Verhältnisse in der Schifffahrt zu prüfen. Gegenwärtig befasst sich der Kongress mit einem Gesetz, das verlangt, dass 50% aller Ladungen, die mit amerikanischen Hilfgeldern bezahlt werden, in amerikanischen Schiffen verfrachtet werden müssen.

Die Verteilung der E.C.A.-Schiffsfrachten auf die verschiedenen Flaggen

(ITF) Folgende Aufstellung zeigt die Verteilung der E.C.A. Frachten zwischen amerikanischen und anderen Schiffen in der

Zeit vom 3. April bis 31. Oktober 1948.

E.C.A.-Frachten nach Flaggen

(in tausend "long tons";  
1 long ton = 1016 kg)

| Bestimmungsland | Gesamtzahlen<br>Jede Art Frachten |                            |                       | Daxon:<br>Frachten ameri-<br>Herkunft |               |               |               |
|-----------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|                 | Gesamttonnage                     | Amerik. Schiffe            | Fremde Schiffe        | Ges. Tonn.                            | Amer. Schiffe | Amer. Schiffe | Amer. Schiffe |
|                 |                                   | Tonnage % der Ges. Tonnage | Tonnage % der Ges. T. |                                       |               |               |               |
| Frankreich      | 7.262                             | 3.487 48.0                 | 3.752 51.7            | 5.452                                 | 2.972         | 2.972         | 2.972         |
| Grossbritannien | 5.374                             | 483 9.0                    | 4.891 91.0            | 2.200                                 | 1.062         | 1.062         | 1.062         |
| Italien         | 3.593                             | 1.123 31,2                 | 2.471 68.8            | 691                                   | 91            | 91            | 91            |
| Niederlande     | 891                               | 237 26.6                   | 535 60.0              | 614                                   | 204           | 204           | 204           |
| Griechenland    | 409                               | 328 80,2                   | 81 19,8               | 346                                   | 279           | 279           | 279           |
| Österreich      | 330                               | 324 98,2                   | 6 1.8                 | 287                                   | 281           | 281           | 281           |
| Dänemark        | 295                               | 18 6.1                     | 277 93.9              | 264                                   | 82            | 82            | 82            |
| Belgien         | 277                               | 82 29.6                    | 195 70,4              | 185                                   | 9             | 9             | 9             |
| Franz. Zone     | 185                               | 9 4.9                      | 176 95,1              | 130                                   | 29            | 29            | 29            |
| Norwegen        | 173                               | 29 16,8                    | 144 83,2              | 130                                   | 91            | 91            | 91            |
| Bizone          | 146                               | 98 67,1                    | 48 32,9               | 64                                    | 5             | 5             | 5             |
| Triest          | 36                                | 35 97.2                    | ... ..                | 35                                    | 35            | 35            | 35            |
| Insgesamt       | 18.971                            | 6.253 33.0                 | 12.577 66.3           | 10.399                                | 5.140         | 5.140         | 5.140         |

Anmerkung: Eine kleine Frachtenmenge wurde auf Schiffen befördert, deren Flagge nicht verzeichnet wurde; daher machen die Prozentzahlen nicht immer zusammen 100 aus.

E.R.P.-Aufwendungen für die Eisenbahnen

(ITF) Die Zuteilungen für Rollmaterial und Lokomotiven unter dem Europäischen Wiederaufbauprogramm betru

gen vom 3. April bis 30. November 1948:

| Land                 | Millionen Dollar |
|----------------------|------------------|
| Deutschland (Bizone) | 34,6             |
| Frankreich           | 18,4             |
| Grossbritannien      | 0,7              |
| Italien              | 0,1              |
| Niederlande          | 0,1              |

KANADA  
Überprüfung des  
kanadischen Verkehrswesens

(ITF) Die kanadische Regierung hat eine Kommission mit der Überprüfung des Verkehrswesens des Landes beauftragt. Dieser Schritt

ist eine Folge von Klagen bei der Regierung, dass gewisse Landesteile wegen wirtschaftlichen, geographischen und anderen Nachteilen Verkehrsschwierigkeiten empfinden und durch gewisse Regelwidrigkeiten in Tarifen und Verkehrsgebühren benachteiligt werden.

Obschon alle Transportzweige geprüft werden sollen, wurde die Kommission beauftragt, insbesondere das Eisenbahngesetz in seiner Auswirkung auf die Befugnisse des Amtes zu prüfen, das die Frachtsätze festlegt und besondere Wettbewerbs- und internationale Frachtsätze bestimmt. Die Frage der Frachtsätze der Eisenbahnen bildete seit langem eine Quelle der Unzufriedenheit; als die Eisenbahnen unlängst um eine Tarifierhöhung nachsuchten, unterbreiteten alle Landesteile mit Ausnahme von Quebec und Ontario den Bundesbehörden eine Denkschrift über die Gründe zur Ablehnung der Erhöhung.

Die meisten dieser Gründe wurden in den Arbeitsauftrag der Kommission aufgenommen, und es wird erwartet, dass eine gründliche Prüfung des ganzen Verkehrswesens die Kommission in die Lage versetzen wird, wirtschaftspolitische und andere Empfehlungen zu machen, die dem Parlament ermöglichen werden, seine gesetzgeberischen Befugnisse über Betrieb und Erhaltung des Verkehrswesens in befriedigender Weise auszuüben.

ITALIEN  
Der Marshallplan und die Ent-  
wicklung der italienischen Flotte

(ITF) Der italienische Minister für Handelsschifffahrt gab unlängst bekannt, in welchem Ausmaß die Hilfe des Europäischen

Wiederaufbauprogramms beitragen wird, die italienische Handelsflotte auszubauen. Zwischen 1949 und 1952 wird die Handelsflotte, die gegenwärtig lediglich 1/3 des Vorkriegsschiffsraums aufweist, um 700'000 t anwachsen. Bis Ende 1952 werden 10'000 Seeleute wieder Arbeit finden. Bis 1952 wird Italien dank der E.R.P.-Hilfe 90% der Vorkriegszahl an Schiffen besitzen. Der Wiederaufbau der Handelsflotte wird das Defizit des Staatsvoranschlages um mehr als 30 Milliarden Lire herabsetzen.

JAPAN  
Die Lage der japanischen  
Handelsschifffahrt

(ITF) Nach dem Korrespondenten der englischen Schifffahrtswochenzeitung "Fairplay" arbeitet die japanische Han-

delsschifffahrt immer noch unter der Formel "privater Besitz, Regierungsbetrieb".

Im November 1945 wies das alliierte Oberkommando die japanische Regierung an, einen Handelsschifffahrtsausschuss zu ernennen, beauftragt, die Handelsmarine unter der Oberaufsicht der See-Schifffahrts-Aufsichtsbehörden der U.S.A. für Japan zu verwalten.

Die japanische Regierung war jedoch der Ansicht, die "Sempaku-Unyeikai" eine von der Regierung während des Krieges zum Betrieb der Handelsschiffe eingesetzte Organisation, erfülle bereits die Aufgaben des geplanten Ausschusses.

In der Folge wurden alle Schiffe über 100 B.R.T., ausgenommen Fischerboote und Schiffe, die ausschliesslich zu gewissen besonderen Regierungsdiensten verwendet werden, durch die Regierung von den Reedern gemietet und werden unter der Sempaku-Unyeikai entsprechend dem Regierungsplan betrieben werden.

Die japanische Handelsflotte besass Ende Oktober 1948 etwa 1,5 Millionen B.R.T., wovon ungefähr 874'000 B.R.T., oder etwa 60% minderwertige Schiffe, die während des Krieges gebaut wurden. Die vor dem Kriege gebauten Schiffe machen den verhältnismässig hohen Anteil von nicht weniger als 30% aus.

Ende September belief sich die Tonnage der von der Regierung betriebenen Schiffe auf: 949'000 B.R.T. in der allgemeinen Schifffahrt und 139'000 B.R.T. in der Heimschaffung von Kriegsgefangenen und anderen Staatsangehörigen. Ungefähr 58'000 B.R.T. wurden als stilliegend bezeichnet, an 250'000 B.R.T. werden grössere Ausbesserungsarbeiten vorgenommen, etwa 70'000 B.R.T. sind bergungs- und verwendungsfähiger Schiffsraum, u.s.w.

Grosse Warenmengen, einschliesslich Nahrungsmittel und Rohmaterialien für die verarbeitende Industrie, wurden dank des Beistandes der Besatzungsbehörden eingeführt. Diese Einfuhren wurden beinahe ausschliesslich von ausländischen Schiffen befördert, während Ausfuhrfrachten ebenfalls an fremde Schiffe vergeben wurden.

Aus einer Nachricht der British United Press geht weiter hervor, dass sich unter den Vorschlägen, die von der alliierten Wirtschaftskommission nach Washington gebracht wurden, der Plan befindet, Japan zu erlauben, 91 Liberty-Schiffe von den U.S.A. zu chartern oder zu kaufen. Für die Vereinigten Staaten besteht der Hauptgrund zugunsten dieses Planes darin, dass sich die passive Handelsbilanz Japans verbessern wird, wenn ihm die Erlaubnis erteilt wird, einen Teil seiner Einfuhren selber zu befördern.

U.S.A.

Zunahme der Diesellokomotiven im Rangierdienst.

(ITF) Im Jahre 1941 besaßen die Vereinigten Staaten 8 159 Rangierlokomotiven, von denen 12% Diesellokomotiven, 87% Dampf- und 1% elektrische Lokomotiven waren.

In jenem Jahr leisteten die Diesellokomotiven 24% und die Dampflokomotiven 74% der Rangierstunden im Güterzugdienst.

In 1947 betrug die Zahl der Rangierlokomotiven 8 820, wovon 33% Diesellokomotiven und 66% Dampflokomotiven waren. In jenem Jahr wurden 31% der Rangierstunden im Güterzugdienst von den Diesellokomotiven und 67% von den Dampflokomotiven geleistet.

Die Gesamtzahl der Dampf- und Diesellokomotiven verminderte sich von 7 113 in 1941 auf 5 922 zu Ende 1947, während die Zahl der Diesellokomotiven von 1 046 in 1941 auf 2 891 am Ende 1947 anstieg.

U.S.A.

Mechanisierung von Rangierbahnhöfen in den U.S.A.

(ITF) Im Laufe des Jahres 1947 wurden 6 Rangierbahnhöfe mit Schienenbremsen ausgestattet. Diese Zahl der Neuanlagen wurde nur 1926 und 1927 erreicht.

und in 1929 übertroffen, als zehn Bahnhöfe mit Schienenbremsen ausgestattet wurden. In etwa 30 grossen Rangierbahnhöfen wurden von 1926 bis 1930 Schienenbremsen angebracht. Zwischen 1931 und 1947 wurden 16 weitere Bahnhöfe mechanisiert.

Neue Charter-Politik hinausgeschoben.

(ITF) Die neuen Bestimmungen über die Charterung von Schiffen im Staatsbesitz, die am 31. Januar hatten in Kraft treten sollen, werden erst ab 28. Februar Gültigkeit besitzen. An diesem Datum erlischt die Befugnis der Seeschiffahrtskommission, Schiffe zu betreiben und zu chartern. Es hängt nun vom Entscheid des Kongresses ab,

ob sich die vorgeschlagene neue Charterpolitik der Schifffahrtskommission verwirklichen wird. Diese Politik stützt sich auf die Klage der Reeder, dass durch die Charterung von Schiffen an Unternehmer, die selber keine Schiffe besitzen, das langfristige Schiffsbauprogramm ungünstig beeinflusst wurde. Die neue Politik würde in erster Linie Unternehmern, die selber Schiffe besitzen, erlauben, Schiffe von der Regierung zu chartern.

### EISENBAHNER

#### FRANKREICH Neue Urlaubsbestimmungen auf den französischen Bahnen

(ITF) Verhandlungen über Urlaub und Ferien für das Personal der französischen Bahnen wurden kürzlich mit der Unterzeichnung eines Protokolls

abgeschlossen, das folgende Bestimmungen enthält:

Neben den von der Arbeitsgesetzgebung festgelegten Ruhetagen hat festangestelltes Personal alle offiziellen Feiertage, die nicht auf einen Sonntag fallen, frei. Personal, das aus Dienststrücksichten an solchen Feiertagen zu arbeiten hat, hat Anspruch auf einen anderen Ruhetag, der innerhalb eines Monats nach dem Feiertag zu gewähren ist, wobei nach Möglichkeit den Wünschen des Personals Rechnung zu tragen ist.

Ab 1. Januar 1949 ist das ständige Personal zu jährlichem bezahltem Urlaub wie folgt berechtigt:

- |   |                |  |
|---|----------------|--|
| a) Festangestelltes Personal  |                |  |
| 1) Gehaltsklassen 1 bis 9   | 24 Arbeitstage |  |
| 2) " 10 bis 14<br>(Aufsichtspersonal)   | 26 "           |  |
| 3) Gehaltsklassen 15 bis 19<br>(höhere Beamte)  | 28 "           |  |
| b) ständige, nicht vollbeschäftigte Aushilfsarbeiter  | 16 "           |  |
| c) nicht festangestelltes Personal hat Anrecht auf Urlaub entsprechend seiner Gehaltsklasse und der Zahl der Monate geleisteten Dienstes. |                |  |

Urlaub und Ruhetage werden grundsätzlich in Zeitabschnitten von nicht weniger als einem Tag gewährt, obschon Halbtage ausnahmsweise zulässig sind. Soweit die Erfordernisse des Betriebes dies zulassen, wird den Wünschen des Personals Rechnung getragen.

Mindestens die Hälfte des jährlichen Urlaubs muss zusammenhängend gewährt werden und, falls dies der Angestellte wünscht, zwischen dem 1. Juni und dem 31. Oktober.

Krankheit unterbricht die Ferien nur dann, wenn ihre Dauer zwanzig aufeinanderfolgende Tage überschreitet.

Bedienstete aus Korsika oder französischen Überseegebieten können die Ferien von zwei aufeinanderfolgenden Jahren zusammenlegen. Dasselbe gilt, wenn Ehefrau oder Ehemann der betreffenden Person aus diesen Gebieten stammen, oder wenn Eltern, Schwiegereltern oder Kinder dort leben.

Zusätzlich kann Urlaub ohne Lohnausfall in folgenden Fällen gewährt werden :

Heirat des Angestellten: 4 Tage; Tod von Ehefrau oder Ehegatte: 3 Tage; Tod von Vater, Mutter, Schwiegervater oder Schwiegermutter: 2 Tage; Geburt, Adoption oder Tod eines Kindes: 3 Tage; Heirat eines Kindes: 2 Tage; Tod eines Schwiegersohns oder einer Schwiegertochter: 2 Tage; Tod der Grosseltern des Angestellten oder derjenigen seiner Ehefrau: 1 Tag; Heirat oder Tod von Bruder, Schwester, Schwager, Schwägerin, Enkel, Enkelin, Nichte oder Nefte, wenn der Angestellte deren Vormund ist oder war: 1 Tag.

Ein zusätzlicher freier Tag wird gewährt, wenn der Angestellte für Hin- und Rückfahrt einen Weg von 400 bis 600 km zurücklegen muss, zusätzliche Tage bei mehr als 600 km.

Urlaub  
Bezahler/von höchstens 5 Tagen im Jahr kann zur Pflege eines kranken Ehegatten oder abhängigen Kindes zusätzlich gewährt werden.

Weiterer bezahlter Urlaub kann in den folgenden Sonderfällen gewährt werden: für die Entgegennahme der Ehrenmedaille der Eisenbahnen: 2 Tage; militärärztliche Untersuchung: 1 Tag; Vorladung im Zusammenhang mit einem erlittenen Unfall zu ärztlicher Untersuchung, Rentenprüfung oder Prothesenprüfung: 1 Tag; in den beiden letzteren Fällen kann zusätzliche Freizeit für die Reisedauer gewährt werden.

Verschiedene andere Bestimmungen beziehen sich auf die Gewährung von Freizeit und Urlaub ohne Lohn.

GROSSBRITANNIEN  
Personalabbau auf den  
englischen Eisenbahnen

(ITF) An einer Zusammenkunft im Dezember 1948 brachte die Eisenbahnverwaltung drei Eisenbahnergewerkschaften (Landesverband der Eisenbahner, Verband der Lokomotivführer und Heizer, Verband

(Eisenbahnangestellten) zur Kenntnis, dass im Laufe der nächsten drei oder vier Monate die Angestelltenzahl herabgesetzt werden müsse. Bei Berücksichtigung verkürzter Arbeitszeiten, verlängerten Ferien, günstigerer Vereinbarungen über Feiertagsarbeit u.s.w. und unter Berücksichtigung eines ausreichenden Personalstandes, um lange Überzeiten während der Winter- und Sommerstosszeiten zu vermeiden, ist die Verwaltung zum Schlusse gekommen, dass auf der Grundlage des gegenwärtigen Verkehrs der Überschuss an Personal etwa 26.000 betrage. Es wird daher gegenwärtig geprüft, wie und wo die nötigen Einsparungen an Personal vorgenommen werden können. Das Ausmass der Neueinstellungen wird wesentlich vermindert werden. Angestellte über 65 Jahre werden in den Ruhestand versetzt, Frauen, die vertretungsweise die Plätze von Männern innehaben und nicht festangestellte verheiratete Frauen werden entlassen werden.

Die Vertreter des Verbandes der Eisenbahnangestellten schlugen an seiner Zusammenkunft vor, eher Angestellte über 60 Jahren, die Anspruch auf eine angemessene Pension besitzen, in den Ruhestand zu versetzen als die Neuanstellung von Angestellten einzuschränken, und verlangten dass überall da, wo Sparmassnahmen ins Auge gefasst werden, die Personalvertreter beigezogen werden.

Zusätzliche Ferien für  
militärische Wiederholungskurse.

(ITF) Der Verteidigungsminister gab im britischen Parlament am 21. Januar 1949 bekannt, dass

die verstaatlichten Verkehrsunternehmungen Vorsorge getroffen haben zusätzliche Ferien zu bewilligen, um ihrem Personal, das der Reserve oder den Hilfstreitkräften angehört, den Besuch ihrer jährlichen Wiederholungskurse zu ermöglichen. Die Britische Verkehrskommission



wird zwei Wochen zusätzlicher Ferien bewilligen und für eine Woche den Unterschied zwischen Sold und Lohn bezahlen. Bei dem Personal, das den Genietruppen (Eisenbahnerkorps) angehört und deren militärische Ausbildung für das Unternehmen von Wert ist, wird die Britische Verkehrskommission den Unterschied zwischen Sold und Lohn für die ganze Zeitdauer bezahlen.

UNGARN  
Disziplinarbestimmungen  
auf den ungarischen Eisenbahnen

(ITF) Am 17. Dezember 1948 erliess die ungarische Regierung eine neue Verordnung, die die bis dahin gültigen Dienstvorschriften ersetzt

und einen sog. "Disziplinarrat" schafft, der sich mit gewissen schwerwiegenden Verletzungen der neuen Vorschriften befassen wird.

Die Eisenbahnverwaltung wird weiterhin für gewöhnliche Dienstverletzungen zuständig sein, während der Disziplinarrat nur im Falle schwerwiegender Verfehlungen gegen die gute Ordnung der Eisenbahnen, tödlicher Unfälle oder solcher, die mehr als 50'000 Forints (1 £ = 47 Forints) Schaden verursachen, zuständig ist. Er wird auch zuständig sein im Falle der Verletzung von Dienstvorschriften, die vom Transportminister festgehalten werden.

Der Disziplinarrat besteht aus zwei Körperschaften, dem eigentlichen Disziplinarrat mit der Befugnis, Einvernehmen über das Verhalten des Angestellten vorzunehmen und ihn zu verurteilen und einem Berufungsrat, der Berufungen gegen die Urteile des Disziplinarrates behandelt.

Der Disziplinarrat besteht aus einem Obmann, der vom Verkehrsminister ernannt wird und aus vier Mitgliedern. Zwei davon werden von der Eisenbahnverwaltung ernannt, zwei je nachdem vom Landesverband der Eisenbahner oder vom freien Verband der Transportarbeiter (Strassenbahner).

Der Berufungsrat setzt sich aus einem Vorsitzenden und zwei Mitgliedern zusammen, die alle vom Verkehrsminister ernannt werden. Berufungen haben keine aufschiebende Wirkung auf Urteile der ersten Instanz. Ausserdem haben die Angestellten kein gesetzliches Recht, bei einem öffentlichen Gericht Klage einzureichen, um die Aufhebung von Entlassungen durch den Disziplinarrat zu erreichen.

NEUSEELAND  
Forderungen auf bessere Arbeitsbedingungen für Eisenbahnpersonal in Neuseeland

(ITF) Der Neuseeländische Eisenbahnerverband hat dem für die Staatsbahnen zuständigen Schlichtungsamt 43 For-

derungen unterbreitet, von denen nachstehend einige angeführt sind:

Nachtarbeitszuschläge für Arbeit zwischen 18 und 6 Uhr.

Berechnung des Nachtarbeitszuschlages nach den Sonntagslohnsätzen für Arbeit an Sonntagen zwischen Mitternacht und 6 Uhr morgens und 18 Uhr Mitternacht.

Die Mindestentlohnung für Arbeit an Samstagen (von Mitternacht bis Mitternacht) soll 150% für die ersten vier Stunden und 200 % für jede weitere Stunde betragen.

Drei Wochen Ferien im Jahr für das gesamte Personal.

Ein Zuschlag von 100% für die 10 Stunden in einer Schicht übersteigender Arbeitszeit.

Erhöhung der Wohnungszulagen für junge Angestellte, die nicht zu Hause wohnen, um £ 25 im Jahr, um die erhöhten Lebenskosten zu decken.

Erhöhung der Sonderzulage für Arbeit in den Lokomotivdepots auf 1/8 Shilling die Stunde.

Erhöhung der Gummistiefel-Zulage auf 1 1/2 Shilling im Tag.

Eine Erhöhung des Stundensatzes um 2 Pence für Personal im Signal- und elektrischen Dienst, das mit dem Unterhalt von Tageslichtsignalen und elektrischen Signaleinrichtungen beschäftigt ist.

Erhöhung des Lohnsatzes für Zugführer um 3 Pence die Stunde.

Eine Zulage von 2 Pence die Stunde für Rangiervorarbeiter in Rangierbahnhöfen erster Klasse.

Gleichstellung der Rottenführer mit den Handwerkern und Handwerker-Vorarbeitern.

Gleichstellung der Wagenuntersucher mit den Handwerkern.

Drei Wochen bezahlter Erholungsurlaub für Lastwagenführer und Gararbeiter, deren Anstellungsbedingungen in Anlehnung an Schiedssprüche festgelegt werden.

Festsetzung der Arbeitsbedingungen der Autobusführer durch das Schlichtungsamt.

Wagenputzer sollen eine Zulage für schmutzige Arbeit von 1 3/4 Pence die Stunde erhalten.

**RHODESIA**  
Verbesserte Lohn- und Arbeits-  
verhältnisse auf den rhodesischen  
Eisenbahnen.

(ITF) In einer Ansprache an der Konferenz des Rhodesischen Eisenbahnverbandes vom Jahre 1948 erwähnte der abtretende Präsident, Herr McNeillie, die

im Jahre 1948 erzielte Verbesserungen für das Eisenbahnpersonal

Ein im Jahre 1948 abgeschlossenes Übereinkommen ersetzt die Teuerungszulage von 21 % durch eine 15 %ige Erhöhung des Grundlohns, zuzüglich einer an den Lebenshaltungskostenindex gebundenen Zulage von 10 % zum neuen Grundlohn. Die Kinderzulagen werden auch weiterhin gewährt. Die Teuerungszulage wurde im Mai 1948 auf 14% erhöht, als der offizielle Lebenskostenindex um vier Punkte stieg. Am 1. Dezember 1948 wurde sie nach einer nochmaligen Erhöhung des Index auf 18% erhöht.

Der besondere Wert der neuen Vereinbarung liegt in der Tatsache, daß die Veränderungen der Lebenskosten automatisch und fast unmittelbar eine Anpassung der Löhne nach sich ziehen.

Ein anderer namhafter Fortschritt ist die grundsätzliche Anwendung der Vierzigstundenwoche im Eisenbahndienst. Obschon dieser Grundsatz wegen des herrschenden Personalmangels nur teilweise in die Wirklichkeit umgesetzt werden konnte, hofft man, dass mit der Verbesserung der Lage eine stufenweise Durchführung der Forderungen der Gewerkschaft auf eine kürzere Arbeitswoche möglich sein wird.

Andere Verbesserungen umfassen die Erhöhung des Überzeitzuschlages für Werktagsarbeit von 25 auf 50 %, eine bessere Regelung der Darlehen für den Erwerb von Wohnhäusern, Erhöhung der Aufwandsentschädigungen, die Gewährung von 22 Feiertagen nach drei statt vier Dienstjahren, die Anrechnung der ersten 30 Tage Abwesenheit vom Dienste wegen Urlaub oder Krankheit auf die Dienstzeit für den Zweck der Berechnung des Urlaubsanspruchs, voller Lohn bei Abwesenheit wegen Erkrankung nach vier statt nach sieben Tagen und Erhöhung der jährlichen Zahl der bezahlten öffentlichen Feiertage.



Das Anwachsen des Verkehrs machte Neuanstellungen von Personal aus Übersee (Grossbritannien) notwendig, da es sich als unmöglich erwies, die nötigen Arbeitskräfte im Lande oder in der Südafrikanischen Union zu finden. Der Stellenplan sah bis zum 31. Dezember 1948 folgende Anstellungen vor:

| Gelernte Heizer | Heizer auf Rangierlokomotiven | Rangierarbeiter | Zugführer | Erfahrene Verkehrsbeamte | Zusammen |
|-----------------|-------------------------------|-----------------|-----------|--------------------------|----------|
| 30              | 120                           | 25              | 66        | 66                       | 307      |

U.S.A.  
Forderung auf verbesserte Ferienbestimmungen bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten.

(ITF) Zwei Eisenbahnverbände - der Verband der Zugführer und der des Zugpersonals - stellten unlängst eine Forderung über einen verbesserten Ferienvertrag auf.

Die Vorschläge der Verbände lauten:

|                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| Bei weniger als zehn Dienstjahren: | 15 Tage |
| " 10 bis 14 Dienstjahren:          | 20 "    |
| " 15 bis 19 "                      | 25 "    |
| " 20 und mehr Dienstjahren:        | 30 "    |

#### ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN

FRANKREICH  
Die Löhne der Strassenbahner in Frankreich

(ITF) Die Löhne der französischen Strassenbahner werden in Prozentsätzen berechnet, wobei die Entlohnung des ungelerten Arbeiters mit

100 eingesetzt wird. Die Liste der Prozentsätze ist folgende:

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Gewöhnlicher Arbeiter        | 100 |
| Schwerarbeiter               | 115 |
| Spezialarbeiter              | 127 |
| Gelernter Arbeiter 1. Stufe  | 140 |
| " " 2. "                     | 155 |
| " " 3. "                     | 170 |
| Schaffner und Schaffnerinnen | 140 |
| Fahrer                       | 155 |

Auf Einmannwagen erhält der Fahrer für die Zeit der Fahrkartenausgabe eine Zulage, die 5 % des Lohnes des Schaffners entspricht.

Zu diesen Löhnen kommen folgende Dienstalterszulagen:

3 % nach einem Jahr, 6 % nach drei Jahren, 9 % nach 6 Jahren, 12 % nach 10 Jahren, 16 % nach 15 Jahren und 20 % nach 20 Jahren.

Die Arbeitswoche beträgt 48 Stunden, doch werden die einundvierzigste bis achtundvierzigste Stunde gesetzlich als Überzeit betrachtet und zu 125 % entlohnt.

Die Löhne in Paris betragen in Francs:

|         |            |     |                               |
|---------|------------|-----|-------------------------------|
| 38 Frs. | die Stunde | für | gewöhnliche Arbeiter          |
| 43.70"  | "          | "   | " " Schwerarbeiter            |
| 48.26"  | "          | "   | " " Spezialarbeiter           |
| 53.20   | "          | "   | " " gelernte Arbeiter 1.Stufe |
| 58.90   | "          | "   | " " " " 2.Stufe               |
| 64.60   | "          | "   | " " " " 3.Stufe               |

Zu diesen Löhnen kommt eine Teuerungszulage, die für alle 17 Francs pro Stunde beträgt.

Im übrigen Frankreich sind die Löhne niedriger. Der Unterschied beträgt 5 % für die grössten Städte und steigt bis auf 25% für ländliche Gegenden.

### HAFENARBEITER

#### AUSTRALIEN

Die Australischen Hafendarbeiter verlangen genossenschaftliche Organisation der Hafendarbeit

(ITF) In einem Kommentar zum Plan der australischen Regierung eine staatliche Schiffahrtsgesellschaft zu gründen (siehe Beilage) unterstrich ein Sekretär des Hafendarbeiterverbandes die Notwendigkeit, diesen Plan durch eine genossenschaftliche Organisation der Hafendarbeit zu ergänzen. Er beschrieb die privaten Hafengesellschaften als "Parasiten, die vom Schweiss und der Arbeit der Hafendarbeiter leben und keinerlei Interesse daran haben, für den Erfolg der (geplanten) Commonwealth-Schiffahrtsgesellschaft zu wirken." Der Erfolg wäre jedoch gesichert, wenn die australische Regierung durch die Gesetzgebung die privaten Hafengesellschaften vom Laden und Beladen der staatlichen Schiffe ausschliessen und sich direkt mit den Hafendarbeitern, d.h. einer genossenschaftlichen, ganz Australien umfassenden Hafengesellschaft verständigen würde.

heren Premierminister gemacht wurde, zu verwirklichen. Da sich die Verhandlungen jedoch in die Länge zogen, hat sich der Verband entschlossen, eigene Vorschläge bekanntzugeben, die jedoch nur als Grundlage dienen sollen und deshalb Abänderungen erfahren können.

Vorschläge des Australischen Hafendarbeiterverbandes für ein Hafendarbeiter-Pensionsgesetz

(ITF) Der Australische Hafendarbeiterverband hat mit der Regierung längere Verhandlungen geführt, um das Versprechen auf eine Hafendarbeiter-Pensionskasse, das vom frü-

Die Kasse soll alle Hafendarbeiter, die die Altersgrenze von 60 Jahren erreichen, oder wegen Krankheit oder Unfall arbeitsunfähig sind und die Angehörigen der Arbeiter oder ihre Witwen betreuen. Der Arbeiter, der auf eine Pension Anspruch erheben will, soll diese beantragen und gleichzeitig Ansprüche für Angehörige geltend machen können.

Arbeiter von 60 Jahren sollen folgende Bedingungen erfüllen:  
Wohnsitz in Australien während der letzten fünf Jahre, mindestens 60 Arbeitstage in den 12 Monaten, die dem Inkrafttreten des Gesetzes oder dem 60. Geburtstag des Arbeiters unmittelbar vorausgehen und

entweder mindestens 300 Arbeitstage während der letzten 5 Jahre oder 500 während der letzten 7 Jahre. Die Bedingung der 60 Tage während der letzten 12 Monate gilt auch im Falle der Arbeitsunfähigkeit infolge Alters, Unfalls oder Krankheit,

Die wöchentlichen Pensionen sollen betragen: für einen Arbeiter £ 3.0.0, für die Ehefrau £ 2.0.0 dazu 10 s. je Kind unter 15 Jahren; im Falle der Ausbildung oder Invalidität der Kinder kann diese Grenze auf 18 Jahre heraufgesetzt werden. Für eine Witwe beträgt die Pension £ 2.5.0; die Gesamtsumme der Pension kann £ 6.10.0 nicht übersteigen.

Alle Pensionsgelder der allgemeinen öffentlichen Altersversicherung, einschliesslich der staatlichen Kinderzulagen werden von der Gesamtsumme der Pension abgezogen, ausgenommen, es wird ein Krankenpfleger oder -pflegerin gebraucht. Der Pensionierte kann auch einen Verdienst bis höchstens £ 3.0.0 die Woche haben, übersteigt er jedoch diese Summe, so wird der Mehrbetrag von der Pension abgezogen; ist die Frau erwerbsfähig, so kann jedoch höchstens ihr Pensionsanteil abgezogen werden.

GUATEMALA  
Grosse Arbeitslosigkeit  
bedroht die Hafendarbeiter  
in Puerto Barrios.

(ITF) Wegen Rückgang der Bananenausfuhr entliessen mehrere Obstbaugesellschaften unlängst 500 Hafendarbeiter in Puerto Barrios. Dies rief heftige Empörung hervor.

Daraufhin erliess die United Fruit Company an ihre Schiffe die Weisung, Puerto Barrios nicht anzulaufen. Dies dürfte zur Arbeitslosigkeit von 2 000 Hafendarbeitern führen und, da Unruhen befürchtet werden, wurde die Regierung aufgefordert, einzugreifen.

ST. LUCIA  
Neues Lohnabkommen für die  
Hafendarbeiter auf St.Lucia.

(ITF) Die Seeleute- und Hafendarbeitergewerkschaft von St.Lucia, die der I.T.F. angeschlossen ist, schloss unlängst ein Abkommen über Lohnzahlungen und Arbeitsbedingungen ab, das am 1. Januar 1949 in Kraft trat. Die Lohnsätze in der Stunde sind:

Arbeitsbedingungen ab, das am 1. Januar 1949 in Kraft trat. Die Lohnsätze in der Stunde sind:

|                                     | <u>Gewöhnlicher</u><br><u>Satz</u> | <u>Überzeit-</u><br><u>Satz</u> | <u>Karfreitag</u><br><u>und</u><br><u>Weihnachten</u> |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---|
| Ladearbeiter                        | 1/6                                | 2/3                             | 3/-   |
| Schauerleute                        | 1/8                                | 2/6                             | 3/4   |
| Windenleute                         | 2/2                                | 3/3                             | 4/4   |
| Tallyleute, Ladungsan-<br>schreiber | 3/4                                | 5/-                             | 6/8   |

Der normale Arbeitstag ist 8 Stunden, nämlich von 7 bis 12 Uhr und von 13 bis 16 Uhr. Für unvollständige Schichten werden mindestens 3 Stunden bezahlt. Überzeitentschädigung wird für Arbeit ausserhalb der normalen Arbeitszeit von Montag bis Samstag bezahlt.

Auch wurde eine Teuerungszulage vereinbart, die bei jeder Erhöhung des Lebenskostenindex die Löhne um ebenfalls 5% erhöht.

SEELEUTE

Die bevorstehende Revision  
von vier Seattle-Übereinkommen.

(ITF) Einzelheiten sind nun zugänglich über die vorgeschlagene Teilrevision von vier Seattle-

Übereinkommen, nämlich Nr.70 über soziale Sicherheit für Seeleute, Nr.72 über bezahlten Urlaub, Nr.75 über die Unterkunft der Seeleute an

Bord und Nr.76 über Heuern, Arbeitszeiten und Bemannung. Die Abänderungsvorschläge werden an der Internationalen Arbeitskonferenz, die am 8. Juni 1949 zusammentreten wird, behandelt werden.

Was das Übereinkommen Nr.70 anbetrifft, so wird vorgeschlagen, Artikel 3, Absatz 2, der Beträge und Dauer der Zahlungen festlegt, abzuändern. Er bezieht sich auf Seeleute, die ihren Wohnsitz im Lande haben, in welchem das Schiff registriert ist, und die wegen Unfalls oder Krankheit, die nicht selbst verursacht wurden, in einem anderen Lande zurückgelassen werden. Nach der gegenwärtigen Fassung des Übereinkommens besitzen solche Seeleute neben dem Anspruch auf ärztliche Behandlung Anspruch auf ihre volle Heuer (ohne Prämien) bis sie eine passende Anstellung finden oder nach Hause zurückgebracht worden sind oder aber bis zum Ablauf einer Frist, die von den Landesgesetzgebungen, Erlassen oder Kollektivverträgen festgesetzt wird.

Die Vorschläge zur Abänderung des Übereinkommens Nr.72 betreffen ununterbrochenen Dienst und Unterhaltungszulagen. Was den ununterbrochenen Dienst anbelangt, so wird die Abänderung von Artikel 3, Absatz vorgeschlagen. Dieser enthält gegenwärtig, nach 12 Monaten ununterbrochenen Dienstes einen Anspruch auf einen bezahlten jährlichen Urlaub von folgender Dauer:

- a) für Kapitäne, Offiziere und Funker: mindestens 18 Arbeitstage für jedes Dienstjahr;
- b) für die anderen Besatzungsmitglieder: mindestens 12 Arbeitstage für jedes Dienstjahr.

Was die Unterhaltzulage anbetrifft, so stellt Artikel 5, Absatz 2, für den ein Abänderungsvorschlag vorliegt, fest, dass die üblicherweise zu zahlende Entlohnung eine angemessene Unterhaltzulage umfasst und auf eine Weise berechnet werden muss, die von Landesgesetzgebungen oder Erlassen vorgeschrieben oder durch Kollektivverträge festgelegt wird.

Übereinkommen Nr.75, Artikel 1, dessen Abänderung ebenfalls vorgeschlagen ist, stellt fest, dass das Übereinkommen Anwendung findet auf alle Seeschiffe mit mechanischem Antrieb, ob in öffentlichem oder privatem Besitz, die zur gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder Fahrgästen dienen und die in einem Lande eingetragen sind, für das das Übereinkommen verbindlich ist. Der Abänderungsvorschlag will auch Versuchsschiffe einbezogen wissen.

Eine Abänderung ist auch vorgeschlagen bezüglich der Lüftung der Mannschaftsunterkünfte (Art.7 Abs.9). Dieser Absatz besagt gegenwärtig: "Schiffe, die regelmässig in den Tropen und im Persischen Golf fahren müssen mit mechanischer Ventilation ausgestattet sein." Ein anderer Vorschlag geht dahin, Artikel 10, Absatz 10, abzuändern, der von der Höchstzahl der Seeleute der Verpflegungsabteilung handelt, die in einem Raum untergebracht werden dürfen und Artikel 10, Absatz 14, der sich mit dem Bau von übereinanderliegenden Kojen befasst. Auch wird vorgeschlagen, Artikel 18, Absatz 1, der sich mit der Durchführung des Übereinkommens auf bereits gebauten Schiffen bezieht, abzuändern, sowie dem Artikel einen weiteren Absatz (Nr.4) anzufügen.

Was das Übereinkommen über Heuern, Arbeitszeiten und Bemannung auf See (Nr.76) anbetrifft, so wird vorgeschlagen, Artikel 18, Absatz 1, abzuändern, der sich mit der regelmässigen Leistung von Überzeit befasst und Artikel 27, der sich mit der Kündigung des Übereinkommens befasst.

Arbeitszeit zur See  
in Skandinavien

(ITF) Nach einer Zusammenkunft von Vertretern der skandinavischen Seeleuteverbände am 8. Dezember in Kopenhagen wurde folgende Erklärung veröffentlicht:

" Die skandinavischen Seeleuteverbände, unterstützt von der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, sind einstimmig übereingekommen, an den kommenden Besprechungen über Gesamtverträge zu versuchen, das Problem der 48-Stundenwoche zu lösen.

An Feiertagen geleistete Wachen sollen, soweit als möglich, durch Freizeit im Hafen oder Verlängerung des jährlichen Urlaubs wettgemacht werden. Entschädigung durch Entlohnung zum Überzeitsatz soll nur erfolgen, wenn es praktisch unmöglich ist, zusätzliche Freizeit zu gewähren. "

Zusammenarbeit der skandinavischen  
Handelsflotten in Wohlfahrtsfragen

(ITF) An einer Sitzung der Wohlfahrtsausschüsse der dänischen, schwedischen und norwegischen

Handelsflotte in Göteborg wurde beschlossen, dass die Ausschüsse mindestens einmal im Jahr zusammentreffen werden. Viele Wohlfahrtsfragen wurden besprochen, u.a. die der Errichtung von gemeinsamen Unterkunftshäusern für Seeleute in New York und Antwerpen.

BELGIEN

Streik der Schlepperbesatzungen  
in Antwerpen abgeblasen

(ITF) Der Belgische Transportarbeiterverband drohte unlängst mit einem Streik der Antwerpener Schlepperbesatzungen, falls der

Achtstundentag, den sie forderten, nicht gesetzlich verankert würde. An den darauf folgenden Verhandlungen versprach die zuständige Regierungsabteilung entsprechende Gesetzesbestimmungen auszuarbeiten, worauf der Verband die Streikdrohung zurückzog.

FINNLAND

Schwierige Verhandlungen in  
der finnischen Schifffahrt

(ITF) Ende November 1948 forderte der finnische Seeleuteverband Heuererhöhungen von 20 bis 29 % und die allgemeine Einführung

des Dreiwachen-Systems auf Schiffen auf Auslandsfahrt. Die Begründung für die Forderung auf eine Erhöhung der Heuern liegt darin, dass, trotzdem die Lebenskosten seit 1. November 1947 gestiegen sind, die Heuersätze keine Veränderung erfahren haben. An den Verhandlungen erklärten die Reeder, dass sie keine Erhöhung der Heuern gewähren werden, da die Lage auf dem Frachtenmarkt gegenwärtig schlecht sei.

Der Finnische Seeleuteverband beschloss deshalb am 14. Januar, einen Streik der Seeleute auf Schiffen auf Auslandsfahrt durchzuführen, mit Beginn am 1. Februar 1949 um 6 Uhr morgens. Es muss hier erwähnt werden, dass der finnische Gewerkschaftsbund beschlossen hat, dass keine Forderungen auf allgemeine Lohnerhöhungen gestellt werden sollen, und dass deshalb der finnische Seeleuteverband von dieser Seite keine Unterstützung erwarten kann.

Seit der Androhung des Streiks haben die Reeder an wieder aufgenommenen Verhandlungen grundsätzlich einer Erhöhung der Heuern zugestimmt, während der Vermittler der Regierung von der Möglichkeit einer Erhöhung von 10 bis 12% sprach.

Die Streikansage wurde nicht eingezogen, aber der Streik auf den 1. März verschoben, um weitere Verhandlungen über die noch strittigen Fragen zu ermöglichen.

GROSSBRITANNIEN  
Vermehrung der Schiffsbüchereien

reien auf britischen Schiffen eingerichtet wurden. Dies bringt die Zahl der Schiffsbüchereien ohne Mitberücksichtigung der Büchereien an Land auf mindestens 1 400 und übersteigt damit die Vorkriegszahl um mehr als das Doppelte.

(ITF) Der britische Verkehrsminister gab in einer Neujahrsbotschaft bekannt, dass im Laufe des letzten Jahres mehr als 200 Schiffsbüchereien

Streik der Schlepperbesatzungen auf der Themse wegen Arbeitszeiten

(ITF) Am 23. Januar traten die Schlepperbesatzungen auf der Themse in den Ausstand. Die Arbeitsniederlegung umfasste nahezu 400 Mann um 30 bis 40 Kähne.

Obschon das Ziel in der Einführung der 48-Stundenwoche mit einer Höchstzahl von 24 Überstunden liegt, waren die Schleppkahnleute bereit, während der Verhandlungen 60 Stunden die Woche ohne Überzeitentschädigung zu arbeiten. Die Arbeitgeber bestanden jedoch auf der Rückkehr zur Arbeit unter den üblichen Bedingungen. Diese bedeuten oft eine Arbeitszeit von 80 bis 90 Stunden die Woche -- und gelegentlich sogar mehr.

Der Streik wurde von der Transportarbeiter-Gewerkschaft nicht unterstützt, da sie die Leute aufgefordert hatte, zur Arbeit zurückzugehen, um Verhandlungen mit den Arbeitgebern zu erlauben, die dazu bereit waren. Am 27. Januar beschlossen die Streikenden, den Rat der Gewerkschaft zu befolgen und andertags die Arbeit wieder aufzunehmen. Die Gewerkschaft hatte bereits Forderungen auf Verbesserung der Arbeitsverhältnisse vorgebracht, die behandelt worden wären, hätten die Leute nicht beschlossen, in den Ausstand zu treten. Viele Schiffe wurden durch den Streik aufgehalten.

Streik kanadischer Besatzungen in britischen Häfen beigelegt.

(ITF) Der Sitzstreik der Besatzung eines kanadischen Schiffes, die am 26. Dezember in Cardiff abgeheuert

wurde, ist nun für die Leute günstig beigelegt worden. Eine gerichtliche Klage der kanadischen Reeder hatte keinen Erfolg, da das Gericht weder die Entfernung der Mannschaft vom Schiff erlaubte, noch die Forderung auf Schadenersatz guthiess. Das Gericht vertagte sich alsdann, um den Parteien gemäss seinem Vorschlag eine aussergerichtliche Beilegung zu ermöglichen.

Die Reeder anboten sich, die fälligen Heuern und Verpflegungsentschädigungen sowie die Fahrt zurück nach Kanada und zwei Monatsheuern nach Ankunft in Montreal zu bezahlen. Dieses Angebot, das einem Eingeständnis der Niederlage der Reeder gleichkam, wurde von der Mannschaft angenommen.

Vor der Beilegung dieses Streitfalles gab die britische Regierung, die von der Besatzung zum Einschreiten aufgefordert worden war, bekannt, dass sie dazu nicht befugt sei und gab der Mannschaft den Rat, "den geeigneten Rechtsweg zu beschreiten."

Man ist der Ansicht, dass der Ausgang dieses Streitfalles dem Vorgehen gewisser kanadischer Reeder, kanadische Seeleute in ausländischen Häfen abzumustern, um sie durch unorganisierte Leute zu ersetzen, ein Ende setzen wird.

Beilage.



BEILAGE  
zum  
Pressebericht No. 3

23. März 1949

DIE AUSTRALISCHE REGIERUNG UND DIE SCHIFFFAHRT.

Gegen Ende letzten Jahres hielt der Premierminister der australischen Arbeiterregierung eine Radioansprache, in welcher er den Plan seiner Regierung besprach, die Schifffahrt des Landes u.a. durch die Gründung eines staatlichen Schifffahrtsunternehmens auszubauen.

Die wichtigsten Punkte der Rede sind:

"Während des Krieges war die Regierung weitgehend für die Schifffahrt verantwortlich.

Schiffe im Privatbesitz wurden beschlagnahmt und während des Krieges durch die Regierung betrieben. Einige wurden von den Streitkräften verwendet, andere zu Handelszwecken.

Eine Schiffbau-Industrie wurde aufgebaut.

Neben vielen für Kriegszwecke gebauten Schiffen haben die australischen Werften mehr als zwanzig Handelsschiffe in der Größe von 500 bis 9000 B.R.T. gebaut.

Verschiedene Handelsschiffe wurden nach privaten Aufträgen gebaut.

Die beschlagnahmten Schiffe wurden mit einer oder zwei Ausnahmen den Eigentümern zurückgegeben, doch das australische Schifffahrtsamt hält weiterhin den Betrieb der staatlichen Flotte aufrecht, einschließlich der von der Regierung in Übersee gecharterten Schiffe, die zur Beförderung von wichtigen Gütern, vor allem Kohle, dienen.

Die Australische Regierung ist deshalb der bedeutendste Reeder in Australien.

Die Regierung hat die Absicht, durch Gesetz ein staatliches Schifffahrtsunternehmen zu gründen; der Kern der Flotte wird aus den Schiffen bestehen, die sich gegenwärtig im Staatsbesitz befinden. Die gecharterten Schiffe werden nach und nach zurückgegeben, und, falls nötig, durch neue, in australischen Werften gebaute Schiffe ersetzt werden.

Die Regierung hat nicht die Absicht, die Reedereien zu verstaatlichen; in der Tat fehlt dazu die verfassungsrechtliche Grundlage. Die australische Küstenschifffahrt bietet genug Möglichkeiten zur Entfaltung sowohl der bestehenden Privatunternehmen als auch der geplanten staatlichen Reederei.

Später, wenn es die Lage in der Küstenschifffahrt erlauben wird, wird die staatliche Reederei ihre Tätigkeit auch auf den Verkehr mit Übersee ausdehnen.

Die Regierung ist entschlossen, die Schiffsbauindustrie, die während des Krieges unter großen Schwierigkeiten aufgebaut wurde, als ständigen Teil der Wirtschaft des Landes zu erhalten.

Die australischen Werften haben bewiesen, daß sie fähig sind, Schiffe zu bauen, die denjenigen aus Übersee ebenbürtig sind.

Da eine blühende Schiffsbauindustrie und eine moderne Handelsflotte für die Landesverteidigung wichtig sind, wird die Regierung Bestimmungen in die Gesetzgebung aufnehmen, die einen ständigen Markt für die in Australien gebauten Schiffe sichern werden.

Diese gesetzlichen Bestimmungen werden vorsehen, dass alle Schiffe der Küstenschifffahrt in australischen Werften gebaut werden müssen,

und dass kein Schiff, das älter als 24 Jahre ist, länger betrieben werden darf, ausgenommen in Sonderfällen. Doch wird erwartet, dass wenig Ausnahmen gemacht werden müssen, nachdem einmal die vielen veralteten Schiffe ersetzt sein werden. Die Regierung wird die Schiffbauindustrie auf die eine oder andere Weise finanziell unterstützen, damit die australischen Reeder Schiffe von australischen Werften kaufen können.

Nun ein Wort zur Frage der Abfertigung von Schiffen in den australischen Häfen. Es stimmt, dass die Abfertigung der Schiffe jetzt längere Zeit in Anspruch nimmt als vor dem Kriege. Es handelt sich um eine Erscheinung, die überall und nicht nur in Australien anzutreffen ist.

Die Abfertigung von Schiffen wird von solchen Faktoren beeinflusst wie allgemeine Knappheit an Arbeitskräften, Wachstum der Schifffahrt und entsprechender Mangel an Anlegeplätzen, ungenügende und in einigen Fällen veraltete Hafeneinrichtungen; obendrein werden Schiffe jetzt voll beladen, wogegen es vor dem Kriege nicht ungewöhnlich war, dass Schiffe mit halber Ladung fahren.

Es ist ungerecht, ausschließlich die Hafendarbeiter für die langsamere Abfertigung der Schiffe verantwortlich zu machen.

Die Regierung hat ein Hafenamts geschaffen, dem es obliegt dafür zu sorgen, dass die Arbeitskräfte in den Häfen auf bestmögliche Weise eingesetzt werden.

Obschon eine baldige Lösung der Probleme nicht wahrscheinlich scheint, bin ich überzeugt, dass die Tätigkeit des Amtes eine allmähliche Verbesserung in der Abfertigung der Schiffe zur Folge haben wird.

Die Regierung tut alles, was in ihrer Macht steht, um die Zukunft der Schifffahrt und der Schiffbauindustrie zu sichern. Doch hat die Regierung auf manche Faktoren in Schifffahrt und Schiffbauindustrie keinen Einfluß. Dies betrifft besonders die Gestehungskosten. Ich fordere Reeder, Schiffbauer und andere Arbeitgeber sowie die Hafendarbeiter, Seeleute und alle Anderen in den beteiligten Industrien auf, ihr Bestes zu geben, um unserem Land eine leistungsfähige Schiffbauindustrie und Schifffahrt aufbauen zu helfen.