



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. 10

30. März 1949

AUS DER I.T.F.

Für Gewerkschaftsfreiheit in Peru

(ITF) Der Geschäftsführende Ausschuss der I.T.F. befasste sich am 8. Februar 1949 in London mit

Berichten, aus denen hervorging, dass die Hoffnung, die Gewerkschaftsbewegung in Peru werde nach und nach zu normalen Verhältnissen zurückkehren, je weiter man sich von den politischen Wirren der Monate Oktober und November 1948 entfernen werde, endgültig aufgegeben werden muss.

Dem Peruanischen Gewerkschaftsbund, dem Sammelpunkt von einer halben Million organisierter Arbeiter, ist immer noch jede Tätigkeit untersagt. Ortsgruppen und Bezirks- und Landesleitungen von Gewerkschaften wurden aufgelöst oder fielen der Einmischung zum Opfer. Tausende von aktiven Gewerkschaftern schmachten seit Monaten in den Gefängnissen, tausende andere sind ihres Broterwerbs beraubt. Wer den Opfern der Verfolgung helfen will, wird selbst verfolgt.

Die Gewerkschaftshäuser wurden beschlagnahmt und ihre Ausstattung weggetragen. Eine Gewerkschaftspresse gibt es nicht mehr.

Die Regierung versucht durch Druckmittel und Überredung, Gewerkschaftsvertreter zu gefügigen Werkzeugen herabzuwürdigen, um das Regime mit einer pseudo-gewerkschaftlichen Bewegung auszustatten.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation protestiert aufs heftigste gegen diese Ausschreitungen, die sich ihrem Wesen nach kaum von den Verbrechen unterscheiden, die Hitlers und Mussolinis Namen zu trauriger Berühmtheit brachten. Sie verlangt als ersten Schritt zur Wiederherstellung der von der peruanischen Verfassung gewährleisteten Koalitionsfreiheit die Freilassung der Gewerkschafter aus den Gefängnissen und die Einstellung jeder Verfolgung.

Sitzung des Sachverständigen-
ausschusses der ITF für das
Strassenverkehrswesen.

(ITF) Der Sachverständigenaus-
schuss der Strassentransportar-
ter- und Strassenbahnersektion
gemäss den Beschlüssen der Sek-
sitzung in Oslo im Juli 1948

gesetzt wurde, trat am 17. und 18. Januar in London zusammen, um ver-
schiedene die Sektion berührende Fragen zu besprechen.

Fahrpersonal auf Fahrzeugen im Strassenfernverkehr.

In Oslo unterbreitete der Schwedische Transportarbeiterverband einen
Antrag, der die obligatorische Verwendung von zwei Fahrzeugführern
Autobussen, die mehr als ein Land befahren, forderte. Der Holländische
Transportarbeiterverband schlug vor, Schritte zur Festlegung der Ar-
beitszeit im internationalen Strassenverkehr zu unternehmen.

Der schwedische Antrag wurde angenommen und auf die Güterbeförderung
ausgedehnt. Überdies war man sich einig, dass nicht die Anzahl der
durchfahrenen Länder, sondern die zurückgelegte Entfernung massgebend
sein soll. Der holländische Vorschlag schien am besten mit der Revision
des Übereinkommens aus dem Jahre 1939 über Arbeits- und Ruhezeiten
Strassenverkehr verknüpft zu werden, ohne zwischen nationalem und in-
ternationalem Verkehr zu unterscheiden.

Der Ausschuss prüfte die beiden Fragen eingehend und gelangte zum
Schluss, es sei nötig, die Annahme eines europäischen Übereinkommens
herbeizuführen, das

- a) die Verwendung von zwei Fahrzeugführern auf Fahrzeugen im
Strassenverkehr, ob national oder international, vorschrei-
ben und
- b) Bestimmungen über Arbeits- und Ruhezeiten der Kraftfahrzeug-
führer im Strassenfernverkehr innerhalb der Landesgrenzen und
der Fahrzeugführer in jeder Art internationalem Verkehr, ob
Fern- oder Nahverkehr, festlegen soll.

Der Ausschuss beschloss, dass ein Vorentwurf eines solchen europäi-
schen Übereinkommens ausgearbeitet werden soll, was ohne Verzug geschehen
wird.

Revision des Übereinkommens aus dem Jahre 1939

Die Sektion schloss sich an ihrer Sitzung in Oslo der Entschliessung
an, welche die Konferenz der Busleute und Strassenbahner in Utrecht
im Mai 1948 angenommen hatte. Sie forderte die Revision des Überei-
kommens aus dem Jahre 1939 in vielen Punkten und insbesondere die
Aufnahme des Grundsatzes der 40-Stundenwoche. Die Osloer Sitzung aner-
kannte jedoch, dass die wirtschaftliche Lage in vielen Ländern eine Her-
absetzung der Arbeitszeit auf 40 Wochenstunden in naher Zukunft nicht
erlaubt und überliess es dem Exekutivkomitee der ITF, zu bestimmen, ob
und welche praktischen Schritte zur Herabsetzung der Arbeitszeit un-
ternommen werden sollen.

Der Sachverständigenausschuss ist der Ansicht, dass die Bemühungen
ein neues Übereinkommen auf dem Grundsatz der 40-Stundenwoche fort-
gesetzt werden sollen, wobei jedoch die Ausdehnung der normalen Arbei-
tsschicht auf 48 Stunden unter der Bedingung erlaubt werden soll, dass
zusätzliche Stunden als Überzeit betrachtet werden.

Ein Entwurf eines neuen Übereinkommens über Arbeits- und Ruhezeiten
Strassenverkehrswesen wurde ausgearbeitet und den angeschlossenen Ver-
bänden unterbreitet.

Der Belgische Transport-
arbeiterverband u. die Arbeitslosigkeit.

(ITF) Im Zusammenhang mit der wachsenden Arbeitslosigkeit in Belgien veröffentlichte der Landesaus-

schuss des Belgischen Transportarbeiterverbandes am 20. Januar eine Erklärung, in der an die Regierung folgende Forderungen gestellt werden:

"Erstens eine gründliche Änderung der Aussenhandelspolitik, was den Abschluss von Handelsverträgen anbetrifft; die Regierung soll diesbezüglich Arbeitgeber- und Arbeiterverbände regelmässig zu Rate ziehen.

Zweitens eine Erweiterung des Bauprogramms. Die Beträge, die für diesen Zweck zur Verfügung stehen, sollen ausschliesslich zum Bau von Industriearbeiterhäusern verwendet werden.

Drittens die strikte Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag, insbesondere im Strassenverkehrswesen.

Auch wird eine sofortige Erhöhung der Arbeitslosenunterstützung auf 60% des Mindestlohns, sowie eine Politik der Vollbeschäftigung gefordert.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Zusätzliche Hilfgelder, falls die Regel der hälftigen Aufteilung der E.R.P.-Frachten beibehalten wird?

(ITF) British United Press berichtet: "Wenn der Kongress verlangt, dass die Hälfte der E.R.P.-Frachten in U.S.A.-Schiffen befördert werden muss, wird die Marshallplan-

verwaltung zusätzliche Hilfgelder zur Deckung der Mehrkosten fordern, so wird in Washington erklärt. Wenn besondere Zuschläge an amerikanische Schiffe gezahlt werden müssten, während europäische Schiffe zu niedrigeren Sätzen zur Verfügung stehen, so sagen Beamte der Marshallplanverwaltung, würde die Hilfe an Europa um denselben Betrag verringert."

Deutsche Frachtkähne fahren wieder nach Rotterdam

(ITF) Die Besatzungsbehörden der Bizone in Frankfurt gaben am 8. Februar bekannt, dass fünf deut-

sche Frachtkähne 7500 Tonnen zur Ausfuhr bestimmte Kohle von der Ruhr nach Rotterdam bringen werden. Damit wurden zum erstenmal seit dem Kriege auf dem Niederrhein wieder deutsche Kähne zugelassen.

Wachstum des Weltflugwesens.

(ITF) Aus einer Statistik der Forschungsstelle für Luftfahrt der

Vereinigten Staaten über regelmässige Flugdienste geht hervor, dass, ohne Berücksichtigung der Sowjetunion, 3646 Flugzeuge verschiedenster Bauart gegenwärtig auf regelmässig beflogenen Strecken verwendet werden. 78% dieser Flugzeuge wurden in den Vereinigten Staaten, 13% in Grossbritannien, der Rest in Kanada, Frankreich, Deutschland und Skandinavien gebaut. 67% sind zweimotorige, 23% viermotorige, 2% dreimotorige und 7% einmotorische Flugzeuge. Insgesamt stehen im planmässigen Betrieb 87'200 Sitze zur Verfügung, d.h. im Durchschnitt 23,9 je Flugzeug. 87,5% aller verfügbaren Sitze entfallen auf in den Vereinigten Staaten gebaute Flugzeuge.

1054 oder etwa 29% aller Flugzeuge im planmässigen Dienst werden von Gesellschaften in den Vereinigten Staaten, ungefähr 26% von solchen in Europa, 18% von mittel- und südamerikanischen Unternehmen betrieben. Auf Asien entfallen etwas mehr als 12%, während sich Kanada, 4/-

Ozeanien und Afrika in den Rest teilen.

KANADA

Erhöhte Kosten für Treibstoff und Eisenbahneinrichtungen.

(ITF) Die Preise für Treibstoff, Lokomotiven und rollendes Material sind in Kanada von 1939 bis 1948 beträchtlich gestiegen, wie aus dem folgenden Vergleich hervorgeht:

	<u>1939</u>	<u>1948</u>
	\$	\$
Kohle, Preis per t	4.12	7.75
Lokomotiven, im Durchschnitt	112'547	174'960
Personenwagen	58'103	90'632
Güterwagen	4'135	6'400

IRISCHER FREISTAAT

Verstaatlichungsvorlage für das Transportwesen

(ITF) Die Irische Regierung hat beschlossen, dem Parlament folgende Vorschläge zur Reorganisation des Verkehrswesens zu unterbreiten:

- 1) Sofortige Übernahme der öffentlichen Verkehrsmittel auf Schiene, Strasse und Wasserweg, mit Ausnahme der "Great Northern Railway (Ireland) Company."
- 2) Einsetzung eines Verkehrsamtes durch die Regierung.
- 3) Bestimmungen über die Entschädigung von Aktieninhabern.
- 4) Bestimmungen, die Entlassungen wegen Überzähligkeit verhindern sollen; soweit sich ein Personalabbau als nötig erweisen wird, soll er durch das übliche Ausscheiden wegen Versetzung in den Ruhestand, Tod usw. erzielt werden.

Die Regierung Irlands hat die Umsetzung von Wertpapieren der von vorgeschlagenen Maßnahmen betroffenen Gesellschaften sowie der "Great Northern Railway (Ireland) Company" bis zum Zeitpunkt unter sagt, da die Entschädigungsbestimmungen festgelegt und bekanntgegeben sind.

DEUTSCHLAND

Anwachsen des Verkehrs in den deutschen Nordseehäfen.

(ITF) Nach der Monatsschrift der Kontrollkommission für Deutschland (Britische Zone) ist der Warenumschlag in den Seehäfen Nordwestdeutschlands weiterhin gestiegen, trotzdem Emden im Dezember einen Rückgang von 43.000 t aufwies.

Der Gesamtumschlag der drei Häfen Hamburg, Bremen und Emden betrug im Dezember 1.465.000 t verglichen mit 1.318.539 t im November. Der Umschlag stieg in Hamburg von 487.000 t im November auf 650.000 t im Dezember, in Bremen von 488.000 t auf 515.000 t, während er in Emden von 343.539 t auf 300.000 t fiel.

Für Hamburg bedeutet dies die erste Erhöhung seit mehr als zwei Monaten, in denen der Warenumschlag stetig abgenommen hatte. Die Verbesserung ist der vermehrten Einfuhr von Nahrungsmitteln, vor allem Getreide wie 50.000 t Roggen aus Polen zuzuschreiben, sowie einer Erhöhung der Verschiffungen von Alteisen nach den U.S.A. und von Fertigwaren. Damit ist der Umfang des Güterumschlags auf etwas mehr als 30% des Vorkriegsstandes angewachsen.

In Bremen fielen die Einfuhren verglichen mit dem Monat November; die Umschlagserhöhung von 27.000 t ist einem Anstieg der Ausfuhren zuzuschreiben.

Umfang und Zustand der deutschen Fischdampferflotte

ten Friedensjahr und auch in den nachfolgenden Jahren wurden zwar noch weitere Schiffe gebaut, insgesamt aber gingen während des Krieges rund 250 Fischdampfer verloren. Ende 1948 bestand die Flotte aus 178 Einheiten. Das Durchschnittsalter der Schiffe stieg von 12,5 Jahren in 1938 auf 20 Jahre in 1947. Von der jetzigen Flotte von 178 Schiffen sind 94 über 25 Jahre alt. Solche Schiffe wären vor dem Kriege wegen Unwirtschaftlichkeit längst aus dem Fang ausgeschieden, da alte, unmoderne Fischdampfer teurer arbeiten als moderne Schiffe.

Dass durch moderne Fischdampfer die Seefischpreise gesenkt werden können, geht aus der Tatsache hervor, dass es nach dem ersten Weltkrieg möglich war, durch den Bau immer grösserer und moderner Schiffe, also durch Rationalisierung, den Preis für Seefische von 1924 bis 1939 von 23 Pfg. je kg auf 12 Pfg. zu senken.

Während des Jahres 1948 machten die Fänge der Fischdampferflotte etwa 250.000 t aus, verglichen mit 560.000 t in 1938.

Die Kontrollkommission Westdeutschlands hat Ende 1946 den Bau von 100 Fischdampfern bewilligt, allerdings mit der Einschränkung, dass 34 Schiffe nicht grösser sein dürfen als 400 BRT, die restlichen Schiffe nur 350 BRT. Solche Schiffe sind aber nicht wirtschaftlich, weil zu klein und deshalb zu teuer im Betrieb.

GROSSBRITANNIEN

Beratender Ausschuss für das verstaatlichte Verkehrswesen

Britischen Verkehrskommission und deren Verwaltungen zu besprechen.

Das verstaatlichte Verkehrswesen wurde durch Mitglieder der Britischen Verkehrskommission und ihrer fünf Verwaltungen vertreten. Das Personal wurde durch elf Gewerkschaftsfunktionäre vertreten, nämlich von der Britischen Eisenbahnergewerkschaft, der Gewerkschaft der Lokomotivführer und Heizer, dem Verband der Eisenbahnangestellten, dem Transportarbeiterverband und der Konföderation der Werft- und Metallarbeitergewerkschaften.

Der Hauptzweck dieses Beratenden Ausschusses liegt darin, den Personalvertretern Gelegenheit zu geben, Vorschläge über aktuelle Fragen von grösserer Bedeutung vorzubringen und so zu ihrer Lösung beizutragen. Der Ausschuss wird vierteljährlich zusammentreten; Arthur Deakin, Generalsekretär des Transportarbeiterverbandes wurde zum Sekretär der Personalvertretung gewählt.

Standardisierung von Lokomotiven und Rollmaterial auf den britischen Bahnen

heitlichung von Lokomotiven und Rollmaterial bekannt.

(ITF) Die deutsche Fischdampferflotte bestand am Ende des Jahres 1938 aus 373 Einheiten. Im letz-

(ITF) Der Britische Beratende Verkehrsausschuss hielt Ende Januar seine erste Sitzung ab, um Fragen allgemeiner Natur in Beziehung zum Binnenverkehr und der Arbeit der

(ITF) Die bei der Verstaatlichung der Bahnen eingesetzte neue Verwaltung gab unlängst einen Plan zur umfassenden Verein-

Gegenwärtig gibt es 400 Lokomotivtypen; zukünftig werden es deren 12 sein. Die ersten zwei dieser Typen werden für Eilverkehr und gemischten Verkehr gebaut sein und eine Zugkraft von 11.000 bis 16.000 kg aufweisen. Da die Lieferfristen für Materialien zwölf bis achtzehn Monate betragen, werden die ersten Lokomotiven serienmässiger Herstellung erst 1951 die Fabriken verlassen. Obwohl die Standardisierung mit allen Mitteln gefördert wird, so sind doch Vorkehrungen für ständiges Experimentieren und Forschen getroffen; das Vorbringen und Prüfen neuer Ideen wird angespornt, sodass Standardisierung nicht gleichbedeutend ist mit Stillstand.

Neuer Musterautobus in London

(ITF) Ein Fahrzeug, das als der modernste Autobus der Welt bezeichnet wird, wird bald im mittleren Fern-

verkehr zwischen London und seiner Umgebung eingesetzt werden. Das zweistöckige Fahrzeug wurde in den Chiswick-Werken der Londoner Verkehrsverwaltung gebaut. Es wurde wegen der Verwendung vieler Patente geheimgehalten.

Nun wird der Autobus zu Versuchsfahrten auf verschiedenen Linien eingesetzt werden, und die Passagiere sind gebeten, der Verkehrsverwaltung ihre Meinung mitzuteilen.

Der Bus besitzt Stromlinienform und ist mit einer Klimaanlage versehen, die die Innentemperatur auf 15,5 Grad Celsius erhält, sogar wenn die Aussentemperatur unter den Gefrierpunkt sinkt.

Rauchen ist sowohl im unteren als auch im oberen Teil erlaubt, da die Luft in einer Stunde 17 1/2 mal erneuert wird. Im Sommer kann die Klimaanlage zur Kühlung der Luft verwendet werden.

Die 46 Sitze sind in der Art der weichen Flugzeugsitze mit Gummikissen auf Federn gebaut. Sie sind um sechs Grad stärker rückwärts geneigt als auf gewöhnlichen Bussen; dies geschah auf Grund des Ergebnisses einer Rundfrage unter 50 "Versuchsreisenden".

Die Beleuchtung besteht aus 18 Leuchtröhren. Die Fenster erlauben ungestörte Sicht und unter jedem Sitz ist Raum für einen Handkoffer.

HOLLAND

Marshallhilfe zum Wiederaufbau des Hafens von Rotterdam

(ITF) In Rotterdam wird emsig an der Ausbesserung der Kriegsschäden gearbeitet.

Die Wiederaufbauarbeiten werden voraussichtlich in 1949 weitgehend abgeschlossen. Der Hafen wird an diesen Arbeiten vergrössert und modernisiert hervorgehen.

In weitem Masse wurde der Wiederaufbau durch die Lieferung von Stahlwaren unter dem Marshallplan ermöglicht, deren Wert sich in der Zeit vom April bis November 1948 auf 1,1 Mill. Dollar belief.

Der Wiederaufbau wurde sehr rasch durchgeführt; Brücken, Krane, Öltanks wurden in kurzer Zeit durch neue ersetzt. Ohne Marshallhilfe wäre der Fortschritt viel langsamer gewesen.

Vor dem Kriege hatte Rotterdam mehr als 17 km Kais, von denen bei Abzug der Deutschen 11 km verwendungsfähig waren. Bisher wurde deren Länge auf 16 km erhöht. Von den 250 Kranen wurden mehr als 100 zerstört, doch sind jetzt 187 wieder in Betrieb. Dasselbe gilt von vielen anderen Hafeneinrichtungen. Alle Öltanks wurden zerstört, doch gibt es jetzt wieder genügend Tanks für die Lagerung von 1 Mill. t Oel.

Von ebenso grosser Bedeutung ist für Rotterdam die grosse Menge umgeschlagener E.R.P.-Güter. Nach den Angaben der E.C.A.-Mission wurden im Hafen von Rotterdam vom 26. April 1948 (als die ersten Lieferungen eintrafen) bis heute Frachten im Gesamtwert von 70 Mill. Dollar gelöscht.

U.S.A.

Unfälle auf den Bahnen der Ver. Staaten in 1947

(ITF) Eisenbahnunfälle aller Gattungen verursachten im Jahre 1947

4165 Todesfälle, verglichen mit 4 362 im Jahre 1946. Die Zahl der tödlich

verunglückten Reisenden sank von 118 in 1946 auf 75 in 1947; der Verkehrsumfang betrug im Jahre 1947 45.996 Millionen Personen-Meilen (73.600 Millionen Personen-Kilometer) d.h. 8.758 Millionen (14.000 Millionen Personen-Kilometer) weniger als im Vorjahre. Der Gesamtumfang des Verkehrs, gemessen in Zugkilometern, war in 1947 um 0,77 % geringer als in 1946. Die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang betrug für 1947 4,04 auf eine Million Zug-Meilen (2,42 Personen auf eine Million Zugkilometer) verglichen mit 4,20 Personen per Million Zugmeilen (2,52 Personen auf eine Million Zugkilometer) im Jahre 1946.

1947 brachte einen Rückgang von 6.17% in der Anzahl der Unfälle ohne tödlichen Ausgang, verglichen mit 1946. Die entsprechenden Unfallzahlen sind 48.797 und 52.007.

Die Häufigkeitszahl der Unfälle ohne tödlichen Ausgang fiel von 50,1 Personen je Million Zugmeilen (30,1 je Million Zugkilometer) in 1946 auf 47,3 (28,4) in 1947.

Die Zahl der Unfälle ohne tödlichen Ausgang fiel bei den Reisenden von 5676 in 1946 auf 5146 in 1947, doch stieg die Häufigkeitszahl von 87,6 auf 111,9 Personen je Milliarde Personenmeilen (von 52,6 auf 67,1 je Milliarde Personenkilometer).

Die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang bei den Passagieren, die 1946 1,82 je Milliarde Personenmeilen (1,09 je Milliarde Personenkilometer) betrug, fiel auf 0,98 in 1947.

Das Personal verlor in 1947 709 Mann durch tödliche Unfälle. 35.732 wurden verletzt. In 1946 betragen die Zahlen 672 Tote und 38.325 Verletzte.

Die Anzahl der tödlich verunfallten Eisenbahner betrug in 1947 0.206 je Million Arbeitsstunden, verglichen mit 0.194 in 1946.

Die Gesamtzahl der geleisteten Arbeitsstunden betrug 3439 Mill. im Jahre 1947, verglichen mit 3459 im Vorjahr. Nicht tödliche Unfälle sanken von 11,08 je Million Arbeitsstunden in 1946 auf 10,39 im darauffolgenden Jahr, die niedrigste Zahl seit 1941, als sie 8,69 betrug.

Die Zahl der beim unbefugten Betreten von Bahnanlagen verunfallten Personen sank von 1542 im Jahre 1946 auf 1400 in 1947; davon waren nicht tödlich 1179 Unfälle in 1947 und 1161 im Vorjahre.

Obschon die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen von 4001 auf 4015 anstieg, sank die Zahl der getöteten Personen von 1851 auf 1790 und die der verletzten Personen von 4397 auf 4251.

Was Zugunfälle betrifft (Betriebsunfälle mit einem Schaden am Bahneigentum von 150 Dollar oder mehr), betrug deren Zahl für das Jahr 1947 je Million Lokomotivmeilen mehr als das Doppelte als vor zehn Jahren - 10,34 (6,2 je Lokomotivkilometer), verglichen mit 4 (2,9 je Lokomotivkilometer) im Jahre 1938. Die entsprechende Zahl für 1946 war 9,67 (5,8). 16,816 Zugunfälle im Jahre 1947 stehen 15.556 Zugunfälle in 1946 gegenüber. Die Gesamtzahl für 1947 umfaßt 9,404 Entgleisungen und 4451 Zusammenstöße.

Fortschritte im Sicherungswesen
auf den Bahnen der Ver. Staaten.

(ITF) Jesse Clark, Vorsitzender der Signalarbeitergewerkschaft der Ver. Staaten gab im November

1948 vor einem von der Regierung eingesetzten Sonderausschuss folgende Einzelheiten über den Ausbau der Signaleinrichtungen auf den Eisenbahnen bekannt:

Im Januar 1921 betrug die Streckenlänge mit automatischen Signallvorrichtungen 98,790 km; bis zum Januar 1948 wuchs sie um 69.744 oder 70,6% auf 168,534 km. Vom 1. Januar 1938 bis zum 1. Januar 1948 fiel die Anzahl der Stellwerke um 1 %, während diejenige der ferngesteuerten Weichen und der zentralisierten Zugsleitungen von 330 auf 607 oder um 80,4% anstieg.

Zentralisierte Zugsleitung, die es in 1921 noch nicht gab, gab es am 1. Januar 1948 auf 15.953 km. In 1921 war 534 km Strecke mit automatischer Zugsicherung versehen, auch gab es damals keine Führerstands-signale. Am 1. Januar 1948 gab es jedoch diese Vorrichtungen 33.195 Streckenkilometer. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>Streckenkilometer</u>
1) Automatische Zugsicherung	22,597
2) Führerstands-signale im Zusammenhang mit fixen Streckensignalen, ohne automatische Zugsicherung	10.422
3) Führerstands-signale ohne fixe Streckensignale und ohne automatische Zugsicherung	176
	<u>33.195</u>
	=====

Im Jahre 1921 gab es nach den Angaben des Bundesverkehrsamtes 12.346 Eisenbahn-Signalarbeiter in verschiedenen Klassen, wie Werkmeister, Vorarbeiter, Signalarbeiter, Unterhaltungsarbeiter, Gehilfen und Hilfsarbeiter, während deren Zahl im Jahre 1925 15.440 betrug. Im März 1948 gab es trotz des Ausbaus der Signallvorrichtungen 15,429 Signalarbeiter, ein Rückgang von 11 Mann.

Die Leistung der Angestellten im Signaldienst hat, wie aus diesen Zahlen hervorgeht, stark zugenommen. Der Grund dafür liegt in modernen Werkzeugen und Vorrichtungen und verbesserten Arbeitsmethoden. Zwei Beispiele mögen dies beleuchten:

Vor wenigen Jahren noch wurden fast ausschliesslich Petrollampen als Signallichter verwendet. Diese Lampen mussten damals täglich gereinigt und nachgefüllt werden, was bedeutete, dass an allen sieben Tagen der Woche Unterhaltungsarbeiter gebraucht wurden. Heutzutage sind nahezu keine Petrollampen mehr im Gebrauch und die wenigen, die noch verwendet werden, wurden derart verbessert, dass sie nur einmal wöchentlich behandelt werden müssen. Praktisch sind jetzt alle Signale elektrisch beleuchtet, und die Birnen, deren Lebensdauer man kennt, werden ausgewechselt, bevor sie versagen.

Mechanische Stellwerke waren vor einigen Jahren sehr häufig. Sie müssen täglich nachgesehen und oft gereinigt und geölt werden; trotzdem versagten sie häufig wegen Temperaturwechsel oder Wetterbedingungen. Unterhaltungsarbeiter mussten immer in Bereitschaft stehen, um - falls nötig - beizuspringen, um Zugverspätungen zu vermeiden. Die mechanischen Stellwerke wurden durch verbesserte und moderne Einrichtungen ersetzt, die weniger Wartung benötigen und deshalb die Dienste der Unterhaltungsarbeiter nicht ständig in Anspruch nehmen.

Wachstum der Reserveflotte der Vereinigten Staaten

(ITF) Im Laufe des Jahres 1948 vergrösserte sich die Reserveflotte der U.S.A. um 548 Schiffe. Die Gesamt-

zahl der Schiffe betrug am Jahresende 1966, verglichen mit 1418 Ende 1947.

Die Gesamtzahl Ende 1948 schliesst 62 vor dem 3. September 1939 gebaute Schiffe ein.

Die Anzahl der während des Krieges gebauten Liberty-Schiffe in der Reserveflotte stieg auf 1406 (wovon 11 Tankschiffe), verglichen mit 841 (wovon 36 Tankschiffe) Ende 1947. Die Anzahl der Victory-Schiffe dreier verschiedener Klassen stieg von 127 auf 235.

Verkauf von U.S.A.-Schiffen an das Ausland.

(ITF) Bis Ende 1948 verkaufte die Schifffahrtskommission der Vereinigten Staaten auf Grund eines Gesetzes

aus dem Jahre 1946 über den Verkauf von Schiffen der Handelsflotte 1756 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 13,058,733 BRT. Davon gingen 644 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 5,137,310 BRT an Reeder in den Vereinigten Staaten und 1112 Schiffe mit 7,921,423 BRT an das Ausland. Unter den Käufern steht Grossbritannien an der Spitze mit 218 Schiffen oder 1,561,972 BRT. Dann folgt auffallenderweise Panama in engem Abstand mit 147 Schiffen und 1,254,605 BRT. (Vor einem Vierteljahrhundert wurde Panama in Lloyd's Register mit 15 Schiffen und 85,593 BRT zum erstenmal aufgeführt; bis 1939 nahmen diese Zahlen "inflationäres" Ausmass an: 159 Schiffe mit 717,525 BRT). Nach Panama folgt Italien mit 122 Schiffen und 901,588 BRT, dann Frankreich mit 98 Schiffen und 747,860 BRT und Norwegen mit 102 Schiffen und 691,157 BRT. Die letzte grosse Käufergruppe stammt aus den Niederlanden (84 Schiffe mit 564,162 BRT). Dann folgt in einigem Abstand Honduras, das fragwürdigste schifffahrttreibende Land, mit 28 Schiffen oder 191,308 BRT. Einige wenige andere Länder, darunter China, Argentinien, Dänemark und Belgien, erhielten ebenfalls mehr als 100.000 BRT.

AUSTRALIEN

40-Stunden in fünf Tagen

(ITF) Im Jahre 1947 wurde die 40-Stundenwoche in Australien durchgehend eingeführt und in den Industrien wird nun an fünf Tagen in der Woche, nämlich von Montag bis Freitag, gearbeitet.

Auf den Eisenbahnen konnte die Einteilung des Personals in einer Weise, die nach je fünf Arbeitstagen zwei freie Tage erlaubt hätte, noch nicht überall vorgenommen werden. Im November 1948, an einer Sitzung des Gewerbegerichts von Queensland, das sich mit einer Forderung der Eisenbahner auf 5 Arbeitstage in einer oder 10 Arbeitstage in zwei Wochen befasste, wurde die Lage in vier australischen Staaten wie folgt beschrieben:

Neusüdwaales

Güterboden-, Rangier- und Stellwerkspersonal in den bedeutenden Zentren arbeitet fünf Tage in der Woche und genießt zwei aufeinanderfolgende Ruhetage. Die Diensterteilungen des Zugpersonals werden auch auf dieser Grundlage aufgestellt.

Viktorien

Der Grundsatz der Fünftageweche wurde eingeführt. Wo ihre Anwendung noch nicht möglich ist, werden Überstunden bezahlt.

Ein Rundschreiben der Eisenbahnverwaltung für Viktorien zuhanden des Personals führt aus:

"Die Diensterteilungen müssen nach folgenden Grundsätzen aufgestellt werden:

1) Der Grundsatz der 80 Arbeitsstunden in 10 Tagen je zwei Wochen muss, soweit das dafür notwendige Personal vorhanden ist, durchgeführt werden; in den übrigen Fällen muss die bestmögliche Vorkehrung in dieser Richtung getroffen werden. Beginn und Ende der Schichten können verlegt werden, wo dies durchführbar ist.

2) Wo die Einführung der 80 Arbeitsstunden in 10 Tagen innerhalb zweier Wochen wegen bestehender Geschäftsstunden nicht möglich ist, können folgende Änderungen zu diesem Zwecke getroffen werden:

Zusätzlich zur Verkürzung der Öffnungszeiten können die Güterschuppen an Samstagen oder anderen Wochentagen geschlossen werden, falls dies die örtlichen Verhältnisse zulassen, doch darf die neue Regelung das Laden und Entladen von offenen Eisenbahnwagen an Samstagen nicht verhindern.

- 3) Was Arbeitsunterbrechungen und Essenspausen anbelangt:
- a) die bestehenden Unterbrechungen dürfen nicht ausgedehnt werden;
 - b) in Dienstzeiten, in denen es bisher keine Unterbrechungen für die Mahlzeiten gab, dürfen solche nicht eingelegt werden. bestehende Essenspausen dürfen nicht verlängert werden.
- 4) Den Gewerkschaftsvertretern muss, wo immer dies durchführbar ist, Einsicht in die Dienstpläne gewährt werden, bevor sie in Kraft treten.
- 5) Die übliche Anpassung der Dienstpläne an Veränderungen des Fahrplans, der Geschäftsverhältnisse usw. wird durch diese Vorschriften nicht berührt.

Südaustralien

In 1947 verweigerte der Eisenbahnverwalter für Südaustralien die Einführung von Dienstplänen auf der Grundlage der Fünftageweche. Nach Rückfragen und Besprechungen wurde er jedoch angewiesen, den Schiedsspruch des Gewerbegerichtes durchzuführen und "den Grundsatz der zehntägigen Arbeitszeit im zweiwöchentlichen Zeitraum für Betriebspersonal anzuwenden, und die neue Dienstregelung nach und nach durchzuführen, nach Massgabe der Verfügbarkeit der Arbeitskräfte."

Obschon die Fünftageweche nicht durchgehend eingeführt wurde, wird die Lage als befriedigend betrachtet und bald wird alles Personal der Eisenbahnen Südaustraliens 40 Stunden die Woche in fünf aufeinanderfolgenden Tagen arbeiten.

Queensland

Der Sprecher der Gewerkschaft führte über die Lage in Queensland vor dem Gewerbegericht im November 1948 folgendes aus:

"Das letzte Mal, als wir vor Gericht standen, habe ich folgende Erklärung abgegeben:

"Wir sind zur Beratung mit dem Eisenbahnverwalter bereit, doch widersetzen wir uns seiner Auffassung was die Arbeitszeiten anbetrifft. Er will einen Teil der Leute an sechs aufeinanderfolgenden Tagen an der Arbeit haben."

Unser Angebot, Verhandlungen aufzunehmen, gilt immer noch, vorausgesetzt, dass das Gericht der Vierzigstundenwoche in fünf Tagen zustimmt.

Der jetzt gültige Schiedsspruch überlässt die Bestimmung über die zeitliche Verteilung der 40-Stundenwoche dem Eisenbahnverwalter allein. Dies ist äusserst ungerecht und beraubt die Gewerkschaften des Rechtes, die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren.

Die Berichte aus einer Reihe von Dienststellen zeigen, dass in gewissen Dienststellen die Fünftageweche nicht angewendet wird, in andern nur teilweise. Unter den jetzigen Bestimmungen des Schiedsspruches kann der Eisenbahnverwalter die Arbeitszeiten jedes Angestellten von einer Woche auf die andere verändern.

Ich möchte wiederholen, dass die Gewerkschaften wünschen, dass der Schiedsspruch abgeändert wird. Dieser soll die Fünftageweche und den Achtstundentag vorschreiben und die Regelung der Einzelheiten dem Eisenbahnverwalter und den Gewerkschaften gemeinsam überlassen.

Wir sind der Meinung, dass es keinen Grund gibt, Eisenbahnpersonal anders zu behandeln als die Arbeiter in anderen Industrien, von denen die Mehrzahl im Genusse der Fünftageweche mit zwei anschliessenden freien Tagen steht."

Ein besonders interessanter Punkt, der offenbar vor Gericht nicht zur Sprache kam, ist die Bezahlung von Samstags- und Sonntagsarbeit. Die Gewerkschaft erklärt:

"Wir fordern die Fünftageweche, gefolgt von zwei freien Tagen mit Lohnzuschlägen für alle Arbeit an Samstagen und Sonntagen."

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für Werkzeugarbeiter auf den Britischen Eisenbahnen.

(ITF) Am 25. Januar 1949 gewährte ein Schlichtungsgericht eine Lohnerhöhung von zwei Shilling

die Woche an Werkzeugarbeiter der Signal- und Telegraphenabteilung der Britischen Eisenbahnen. Die neuen Löhne sind £ 5.15.0 die Woche in London und £ 5.12.0 an allen anderen Orten.

HAFENARBEITER

AFRIKA

Mechanisierung der ostafrikanischen Häfen.

(ITF) Abfertigungsstockungen in süd- und ostafrikanischen Häfen, in denen Laden und Löschen immer noch

von Hand vorgenommen werden, lassen die Verwendung von maschinellen Ladevorrichtungen wünschenswert erscheinen. Zur Unterstützung der Gründe für die Mechanisierung dieser immer wichtiger werdenden Häfen

Wurde unlängst das Beispiel der Greifbagger beim Verladen von Manganerz in Beira (Mozambique) angeführt. Jeder Greiferkran, der von einem weissen Maschinisten und zwei Eingeborenen bedient wird, befördert doppelt so viel Ladegut in einem Tag wie vorher 115 Eingeborene.

GROSSBRITANNIEN

Keine Fortschritte in der Frage von Hafearbeiterpensionen.

(ITF) Das Abkommen in der britischen Hafenindustrie vom 3. Juli 1947 über das ständige Beschäftigungsverhältnis der Hafearbeiter

sah vor, dass bis spätestens 31. August 1948 die Frage der Anwesenheitsgelder und garantierten Wochenlöhne für Hafearbeiter von 65 Jahren und darüber geprüft werde.

Die Arbeitgeber nahmen diese Bestimmung zum Vorwand, um die Frage der Entlassung aller Hafearbeiter von mehr als 65 Jahren aufzuwerfen. Sie führten an, Hafearbeit sei Schwerarbeit und um einen Zustrom von jungen Leuten zu erhalten, sei es nötig, eine Altersgrenze festzusetzen, bei deren Überschreitung die Hafearbeiter entlassen werden können, so Platz für junge Arbeiter zu schaffen. Damit erklärte sich jedoch der Transportarbeiterverband nicht einverstanden, indem er darauf hinwies, dass die Britische Regierung Leute über 65 Jahren auffordert, in der Industrie zu verbleiben.

Alsdann forderten die Arbeitgeber die Entlassung aller Arbeiter von 70 Jahren und darüber. Der Verband war bereit zuzustimmen, vorausgesetzt dass die Arbeitgeber diesen alten Hafearbeitern eine wöchentliche Zahlung garantieren. Nach langen Verhandlungen verweigerten die Arbeitgeber die Beteiligung an einer für den Zweck zu schaffenden Kommission, die den älteren Arbeitern eine bescheidene Unterstützung von einem Pfund Sterling pro Woche ausgerichtet hätte.

Angesichts der Haltung der Arbeitgeber blieb der Gewerkschaft nichts anderes übrig, als sich der Entlassung von Arbeitern aus Altersgründen zu widersetzen. Die Zustände bleiben deshalb beim alten.

ITALIEN

Forderungen der italienischen Hafearbeiter.

(ITF) Eine Versammlung von in Genua vertretenen Hafearbeitern forderte: die Gründung eines Landesverbandes aller Transportarbeiter,

den raschen Wiederaufbau der Häfen von Genua, Savona, Imperia und Spezia, angemessene Vertretung der Hafearbeiter in den Hafenverwaltungen, bessere Verbindungen zwischen den Häfen und ihrem Hinterland und die Wiederaufnahme normaler Handelsbeziehungen mit osteuropäischen Ländern.

SEELEUTE

FINNLAND

Erhöhung der finnischen Seemannsheuern.

(ITF) Der von der Regierung eingesetzte Schiedsrichter schlug eine Erhöhung der finnischen Seemannsheuern um 10% vor. Der Vermittler

vorschlag wurde vom finnischen Reederverband am 30. Januar, zwei Tage bevor der Streik des finnischen Seeleuteverbandes beginnen sollte, angenommen.

ISRAEL

Plan zur Einrichtung eines norwegischen Seemannsheims in Haifa.

eines Heims für norwegische Seeleute in Haifa. Dasselbe soll mit einer Bücherei ausgestattet werden und regelmässig Zeitungen und Zeitschriften aus den skandinavischen Ländern erhalten.

(ITF) Die norwegisch-israelische Gesellschaft plant u.a. die Einrichtung

NORWEGEN

Zentrales Registrieramt für die norwegischen Seeleute.

nigen Grossbritanniens seine Tätigkeit aufgenommen. Es besteht die Absicht, dort alle norwegischen Seeleute einzutragen, um den Registrierstellen zu erlauben, die Dienstdauer jedes einzelnen Seemanns festzustellen. Aufzeichnungen über das Verhalten der Seeleute, wie in Grossbritannien, sollen jedoch nicht geführt werden.

(ITF) Am 1. Januar hat in Norwegen ein zentrales Registrieramt ähnlich demje-

In Norwegen werden 16 Heuerstellen für Seeleute eingerichtet werden, im Ausland deren 300. Die einheimischen Heuerstellen werden wöchentlich, diejenigen im Ausland alle zwei Wochen Bericht erstatten. Gegenwärtig gibt es auf norwegischen Schiffen 30'000 bis 35'000 norwegische Seeleute.

SCHWEDEN

Beigelegter Streitfall in Schweden.

Schwedischen Reederverbandes eine Streikwarnung aus. Die Verbände der Deckoffiziere, Maschinisten und Stewards forderten daraufhin ihre Mitglieder ebenfalls zu Streikbereitschaft auf.

(ITF) In den ersten Februartagen gab der Schwedische Seeleuteverband an alle Mitglieder auf Schiffen des

Der Konflikt entstand aus der Forderung des Seeleuteverbandes auf Überzeitentschädigung für wachegehendes Personal bei Überschreitung der vom neuen schwedischen Gesetz über die Arbeitszeit zur See festgelegten 48-Stundenwoche oder der 112 Stunden in 14 Tagen in der Verpflegungsabteilung. Die Reeder wiesen die Forderung ab, weshalb die betreffenden Verbände beschlossen, am 16. Februar zu streiken.

Der Streitfall wurde aufgrund der Vorschläge eines Vermittlungsausschusses der schwedischen Regierung rechtzeitig beigelegt.

U.S.A.

Die abwechslungsreiche Verpflegung der amerikanischen Seeleute.

1600 Schiffen der Ver. Staaten 271 verschiedene Nahrungsmittel verbraucht wurden, die für jede Fracht zur Verfügung standen, ob Küstenfahrt oder grosse Fahrt nach Europa, Afrika, Südafrika oder dem Orient. Die Tage von Schiffszwieback und Büchsenfleisch sind vorbei. Die amerikanischen Seeleute erwarten heutzutage Speck und Eier zum Frühstück, Braten zum Mittagessen, Kalbskoteletten zum Abendessen und viele andere Speisen in einem abwechslungsreichen Menu. Bei den hohen Nahrungsmittelpreisen ermöglichen nur Grosseinkäufe, den amerikanischen Seeleuten die beste und abwechslungsreichste Kost zu geben, die heutzutage auf den Schiffen aufgetragen wird. Die Verpflegung eines Seemanns kostet \$ 2.40 pro Tag.

(ITF) Im Blatt des Amerikanischen Instituts der Handelsmarine wird ausgeführt, dass an Bord von