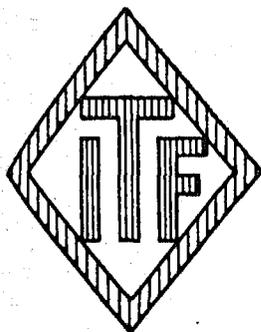


# INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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. 17/18

8. August 1949

Aus der I.T.F.

### Neue Beitritte zur S.I.U.

(ITF) Der amerikanische Seeluteverband (Seafarers International Union of America) nahm

kürzlich folgende Verbände auf: "Marine Allied Workers of the Atlantic and Gulf" und "Brotherhood of Marine Engineers" (Schiffsmaschinisten). Die beiden Unterverbände bleiben vollkommen selbständig. Letzterer hat folgendes Programm:

" Schaffung eines starken Verbandes der Schiffsmaschinisten unter Ausnützung der Stärke und der brüderlichen Bande der American Federation of Labor im AFL maritime trades department (Gewerkschaftliches Kartell der Hafendarbeiter und Seeleute).

Erhöhung der Löhne und Verbesserung der Arbeitsbedingungen, so daß sie mit Fachbildung, Verantwortung und Würde des Berufes in Einklang stehen.

Erhaltung einer von politischen Einflüssen, besonders aber denjenigen der Agenten und Mitläufer der Kommunistischen Partei vollkommen freien demokratischen Organisation für Schiffsmaschinisten.

Aufbau einer Organisation, die ihren Mitgliedern dient, ihnen den vollen Schutz ihrer Verträge sichert, regelmäßige Berichte und Veröffentlichungen herausgibt und jederzeit als verantwortliche Körperschaft auftritt.

Verhandlungen über Verträge für Maschinisten durch Maschinisten - nicht durch Rechtsanwälte und andere Aussenseiter. "

### ALLGEMEINE NACHRICHTEN

#### INTERNATIONAL

Tagung des Ausschusses der I.A.O. zur Untersuchung der Arbeitsverhältnisse auf panamischen Schiffen.

(ITF) Der Ausschuss, der von der Internationalen Arbeitsorganisation mit einer Untersuchung der Arbeitsbedingungen

an Bord panamischer Schiffe beauftragt worden war, tagte unlängst in

Brüssel, ohne jedoch einen Beschluss zu fassen. Nach der Sitzung gab er bekannt, dass er von der Regierung Panamas und von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation weitere Auskünfte erhalten müsse, bevor er zu einem Ergebnis gelangen könne. Die Mitglieder des Ausschusses besuchten zwei im Hafen von Antwerpen liegende Schiffe, sagten jedoch, es sei nötig, eine viel größere Anzahl Schiffe zu besichtigen, da sich aus den Verhältnissen auf zwei Schiffen nicht auf eine ganze Flotte schliessen lasse.

Zur Anwendung der  
Fifty-Fifty-Klausel

(ITF) Nun ist der monatelange Konflikt zwischen der Marshall-Plan-Verwaltung und der amerikanischen Schifffahrt

durch ein Gesetz des amerikanischen Kongresses entschieden worden. Das Bestreben der Marshall-Plan-Verwaltung, sich der Verpflichtung zu mindestens 50%iger Benutzung der amerikanischen Tonnage zu entledigen, um die billigeren Seefrachten der anderen Flaggen zu genießen, setzte sich nicht durch. Im Gegenteil wurde der bisherige Grundsatz durch eine Reihe von Ausführungsbestimmungen derart ausgebaut, dass Zuwiderhandlungen unmöglich werden. Während bisher 50% in Bausch und Bogen auf die gesamte Marshall-Plan-Verschiffungen zu berechnen waren, wurden die Güter nunmehr in drei Kategorien geteilt und zwar:

- a) trockene Schüttladung, wie z.B. Getreide, Erze, Kohle usw.
- b) trockene Linienladung (Stückgüter im Gegensatz zum losen Massengut),
- c) Tankschiffladung.

Innerhalb jeder dieser drei Kategorien sind 50% der amerikanischen Flagge reserviert und auch da wieder nach den Bestimmungsländern unterteilt. Mit anderen Worten hat die amerikanische Flagge Anspruch auf jeweils 50% jeder der drei Ladungskategorien nach jedem Empfangsland, jedoch unbeschadet des Rechtes der Marshall-Plan-Administration, die Spitzen zwischen den einzelnen Ländern derart gegeneinander zu kompensieren, dass im Gesamtergebnis die 50%ige Mindestquote der amerikanischen Flagge innerhalb der drei Kategorien erreicht wird. Ferner hat die Marshall-Plan-Verwaltung darauf zu achten, dass die Zuteilung der Ladung an die amerikanischen Schiffe den geographischen Gegebenheiten in vernünftiger Weise gerecht werde. (Dies bedeutet, dass z.B. Ladungen nach Frankreich nicht etwa so gehandhabt werden, dass die amerikanischen Schiffe nur die südfranzösischen und die fremden Schiffe nur die nordfranzösischen Häfen bedienen, es sei denn, auf eigenen Wunsch der Amerikaner.)

Die Marshall-Plan-Verwaltung hat ein sehr genaues Kontroll-System ausgearbeitet, wird dieses jedoch nur in Kraft setzen, wenn es sich auch nach Ablauf des mit dem 30. Juni endigenden Vierteljahres zeigen sollte, dass die einzelnen Länder im eigenen Wirkungskreise die obigen Bestimmungen nicht beachtet haben.

Die einzige Beschränkung der Ansprüche der amerikanischen Schifffahrt ist in der Bestimmung enthalten, dass diese zu den jeweiligen Marktraten für USA-Schiffe erhältlich sein müssen.

Die Lage in der europäischen  
Binnenschifffahrt.

(ITF) Der Verkehr auf den europäischen Binnengewässern hat von 1947 bis 1948 beträ-

lich zugenommen, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht:

Frachtenmengen in der Binnenschifffahrt.

<u>Land</u>	<u>1937 od. 1938</u>	<u>1947</u>	<u>1948</u>
Belgien	39.400	23.200	26.090
Tschechoslowakei	3.873	1.539	2.425
Frankreich	45.018	29.056	34.000 (ca.)
Bizone Deutschlands		28.400	48.700 (ausschließlich Durchgangsverkehr)
Ungarn	4.246	1.190	1,281 (6 Monate)
Niederlande	90,231	39.545	52,103
Schweiz	2,700	1.800	2.800

Was den internationalen Verkehr anbelangt, so hat sich der Umfang der Transporte auf den wichtigsten internationalen Flussläufen wesentlich vergrößert. Auf dem Rhein beträgt der Zuwachs in der anglo-amerikanischen Zone 65% der Menge des Jahres 1947, in der französischen Zone 100%. Nach inoffiziellen Auskünften erreichte der Verkehr auf der Donau ungefähr 2/3 seines Umfanges in 1938. Auf der Elbe wurden wegen der durch die Behörden angeordneten Einschränkungen keine Fortschritte verzeichnet.

Der Bericht des Sekretariats des Binnenverkehrsausschusses der europäischen Wirtschaftskommission, dem wir obenstehende Angaben entnehmen, führt über die Stellung der Binnenschifffahrt innerhalb des europäischen Verkehrswesens aus:

" Trotz der auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt erzielten Fortschritte macht sich eine gewisse Tendenz fühlbar, andere Transportarten der Binnenschifffahrt vorzuziehen. In einigen Fällen wird von den Möglichkeiten der Binnenschifffahrt mit ihren wichtigen Wasserstraßen, von denen die hauptsächlichsten moderne Einrichtungen besitzen und über leistungsfähige Fahrzeuge verfügen, bei weitem kein voller Gebrauch gemacht. Welcher Meinung man in Bezug auf die Vorteile von Schiene oder Wasserstrasse auch sein mag, so scheint es mindestens zweifelhaft, ob es gerechtfertigt ist, dieses Kapital nur teilweise auszunutzen. Wäre es nicht wirtschaftlicher - im weitesten und nicht nur zahlenmäßigen Sinne des Wortes - dieses Kapital zu verwerten und für die Art von Beförderung heranzuziehen, für die es sich am besten eignet, anstatt alle Anstrengungen auf andere Transportmittel zu richten, womit namhaft höhere Betriebskosten verbunden sind und sogar Kapitalauslagen.

Es handelt sich hier um ein Problem von unmittelbarem Interesse, weshalb der Binnenverkehrsausschuss, ohne auf die allgemeinen Grundsätze einzugehen, es vielleicht als angemessen betrachten könnte, die Frage der Koordination der Verkehrsmittel in Angriff zu nehmen. Der Ausschuss wurde vom Wirtschafts- und Sozialrat ausdrücklich beauftragt, die kurzfristigen Aspekte dieses Problems zu prüfen, dessen Bedeutung für die Gesamtwirtschaft Europas nicht unterschätzt werden sollte. "

## AUSTRALIEN

### Die australische staatliche Reederei.

dieses Jahres stattfinden werden, aufnehmen. Bisher wurde noch kein Zeitpunkt festgesetzt, doch wird allgemein erwartet, dass im Laufe der nächsten Monate die letzten Vorbereitungen getroffen werden sollen. Der Leiter der Reederei ist bisher noch nicht ernannt worden. Auch sind noch keine Büroräumlichkeiten bereitgestellt worden.

Die Verwaltung, die ihren Sitz in Sydney aufschlagen wird, ist als ständige Körperschaft aufgebaut wie die Staatliche Luftverkehrskommission (National Airlines Commission), und wird zu Beginn über einige 40 kleinere und grössere Schiffe von bis zu 10.000 BRT verfügen.

## BELGIEN

### Das Rollmaterial der Belgischen Eisenbahnen.

wies der belgische Verkehrsminister darauf hin, dass sich in Deutschland und Osteuropa 30.000 belgische Eisenbahnwagen befinden, deren Rückgabe immer noch aussteht. Die belgische Regierung hat sich an einen Sonderausschuss der UNO in Genf gewandt mit dem Ersuchen, eine Untersuchung über den Verbleib dieser Wagen durchzuführen. Belgien wird auch neues Rollmaterial in Auftrag geben; 10.000 Wagen sollen in Belgien und 6.000 in Kanada gebaut werden. Die U.S.A. wird 300 Lokomotiven liefern.

## DEUTSCHLAND

### Binnenschifffahrt in der Bizone.

3.451.249 Tonnen auf. In dieser Zahl sind die Hafenboote und Schlepper mit insgesamt 299.000 P.S. nicht inbegriffen. Es ist jedoch möglich, dass infolge der teilweisen Überführung von Booten von der Elbe nach der Westzone einige der Schiffe zweimal gezählt wurden. Zum erwähnten Zeitpunkt befanden sich 22% der Schiffe in Reparatur.

Die Schifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal hat nun nach Angaben der zuständigen Schifffahrtsbehörden den Umfang von 1936 wieder erreicht. In 1947 wurden mehr als 4.000.000 Tonnen, in 1948 mehr als 6.000.000 Tonnen Schiffsraum geschleust.

## FINNLAND

### Finnische Transportarbeiterverbände fordern Verkehrs-koordination.

nals beim Premierminister vor und überreichten ihm folgende Erklärung:

"Auf wirtschaftlichem Gebiet und insbesondere auf demjenigen der Gütererzeugung ist Planung die Vorbedingung allen Fortschritts.

(ITF) Nach Berichten aus Canberra wird die australische staatliche Reederei ihre Tätigkeit noch vor den allgemeinen Wahlen, die Ende

(ITF) In einer Ansprache vor einer Versammlung der staatlichen belgischen Eisenbahngesellschaft

(ITF) Ende März 1949 wies die Binnenflotte der deutschen Bizone eine Gesamttonnage von

(ITF) Am 3. Mai sprachen Vertreter des Finnischen Seeleuteverbandes, des Transportarbeiterverbandes und des Verbandes des Lokomotivperso-

Hochentwickelte und wirksame Produktionsmethoden können jedoch ohne ein wohlgeordnetes und geschlossenes Transportwesen nicht die besten Ergebnisse zeitigen. Die Bedeutung dieser Tatsache zeigte sich während des Krieges, als das gesamte Verkehrswesen von einer Zentralstelle aus gelenkt werden musste. Sogar nach dem Kriege war es immer noch nötig, das Verkehrswesen zu beaufsichtigen, da die Abnützung der Einrichtungen und Fahrzeuge und die Verluste der Handelsmarine es unmöglich machten, den Bedürfnissen der Nation gerecht zu werden, ohne die verschiedenen Zweige des Verkehrswesens aufeinander abzustimmen. Nun hat sich die Lage aber gewandelt: die Zahl der Lastkraftwagen hat Vorkriegsstand erreicht und sogar der Eisenbahnverkehr ist wieder nahezu auf seinen früheren Umfang angewachsen. Auch die Handelsflotte hat sich beträchtlich vergrössert, trotzdem ihre Grösse den Bedürfnissen Finnlands noch nicht entspricht. Es ist sehr wahrscheinlich, dass sich früher oder später ein starker Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsarten (Strassenverkehr, Eisenbahnen, Binnenschifffahrt usw.) fühlbar machen wird. Vor dem Kriege waren wir Augenzeugen einer zügellosen Konkurrenz zwischen Strassenverkehr und Schifffahrt, insbesondere in der Küsten- und Binnenschifffahrt. Sogar die Eisenbahnen litten bis zu einem gewissen Grade unter der Konkurrenz der Lastkraftwagen. Die ganze Nation leidet unter diesem Wettbewerb. Dies zeigt sich besonders im Strassentransportwesen, wo private Unternehmer versuchen, ihre Arbeitszeit über die Grenzen körperlicher Widerstandskraft hinaus auszudehnen. Vor dem Kriege war es z.B. für selbständig gewerbetreibende Kraftfahrer, die den scharfen Wettbewerb jener Tage mitmachten, nicht ungewöhnlich, täglich 14 bis 16 Stunden zu arbeiten. Solch grosse Anforderungen an einen Kraftfahrer bedrohen die Verkehrssicherheit in solchem Ausmass, dass die Gesellschaft sie nicht länger zulassen kann. Auf dem Gebiete der Güterverteilung trifft die Gesellschaft bereits Massnahmen, um sich gegen die Gefahren des unbeschränkten Wettbewerbes, wie z.B. in bezug auf die Öffnungszeiten der Läden, zu schützen. Da auf dem Gebiete des Verkehrs jedoch viel grössere Gefahren entstehen können, sollte die Gesellschaft Schritte zur Planung und Beaufsichtigung des Verkehrswesens unternehmen. Wir wissen, dass in Verkehrskreisen die Möglichkeit der Rationalisierung und der dadurch zu erzielenden Erhöhung der Leistung geprüft wird, doch ist es klar, dass ohne einige staatliche Eingriffe die schädlichen Wirkungen des Wettbewerbes nicht ausgeschaltet werden können. Die Verbände bitten deshalb den Verkehrsminister, folgenden Vorschlag in Erwägung zu ziehen: Es sollte so bald als möglich eine Organisation gebildet werden mit der Aufgabe, Eisenbahn-, Strassen- und Seeverkehr so zu planen und zu organisieren, dass die verschiedenen Verkehrszweige zusammenspielen und einander in Übereinstimmung mit den Interessen der Gesamtwirtschaft ergänzen. Dies kann erreicht werden, indem der Staat, vor allem die verschiedenen Zweige des Verkehrswesens, der Leitung eines Ministeriums unterstellt, und indem den Transportarbeitergewerkschaften bei der Planung ein Mitspracherecht eingeräumt wird, denn nur auf diese Weise kann dafür gesorgt werden, dass praktische und soziale Gesichtspunkte mitberücksichtigt werden."

## GROSSBRITANNIEN

Zur Umstellung von Lokomotiven von der Kohlen- auf die Ölfeuerung.

(ITF) In dem am 31. März 1948 zu Ende gegangenen Betriebsjahr wandte das Verkehrsministerium zum Zwecke des Umbaus von Lokomotiven

von der Kohlen- auf die Ölfeuerung Pfund Sterling 1.335.309 auf. Weitere Pfund Sterling 268.650 wurden in der Jahresrechnung des Verkehrsministeriums für 1946 - 1947 für denselben Zweck ausgewiesen.

Mit dem Umbau wurde im Sommer 1946 auf Veranlassung des Ministeriums für Energiewirtschaft begonnen. Der Umbau von einigen 1.200 Lokomotiven hätte eine Ersparnis an Kohle von jährlich 1.000.000 Tonnen mit sich gebracht. Der Plan sah auch den Bau der nötigen Hilfseinrichtungen und Lagertanks vor. Infolge der grossen Dringlichkeit wurden die Arbeiten aufgenommen, bevor genaue Kostenberechnungen vorlagen.

Im September 1947, als 93 Lokomotiven bereits umgebaut waren oder sich im Umbau befanden, wurde das Verkehrsministerium gewarnt, dass die für das volle Programm jährlich benötigten 840.000 Tonnen Öl vorläufig wahrscheinlich nicht zur Verfügung stehen werden. Es wurde deshalb beschlossen, den Umbau der Lokomotiven vorübergehend einzustellen, jedoch nicht die Arbeiten an den Lagertanks, die nahezu fertiggestellt waren, und die Lage in bezug auf die Versorgung mit Brennöl am Jahresende neu zu prüfen.

Anfangs 1948 gab das Verkehrsministerium der Ansicht Ausdruck, die Ausführung des Planes sollte nicht länger aufgeschoben werden. Dieser Ansicht konnte sich die Britische Verkehrskommission, die am 1. Januar 1948 die Eisenbahnen übernommen hatte, jedoch nicht anschliessen. Im Februar 1948 teilte sie dem Verkehrsministerium mit, dass der Betrieb der 93 umgebauten Lokomotiven jährlich Pfund Sterling 279.000 teurer zu stehen kommt und dass die Mehrkosten nach Ausführung des ganzen Programms sich auf jährlich Pfund Sterling 3.500.000 belaufen würden. Die Kommission war der Ansicht, dass alle weiteren Auslagen für diesen Zweck nicht gerechtfertigt seien, worauf der Plan im Mai 1948 endgültig aufgegeben wurde. Die ölbefeuerten Lokomotiven sollen mit einem Kostenaufwand von Pfund Sterling 200 je Lokomotive wieder auf Kohlenfeuerung umgebaut werden; die Auslagen des Verkehrsministeriums für den Unterhalt der Lagertanks werden für den Anfang auf 11.000 Pfund Sterling und hernach auf 10.000 Pfund Sterling geschätzt. Diese Zahlen sollen im Oktober 1949 überprüft werden. Die Gesamtauslagen im Zusammenhang mit diesem Umbauplan wurden im November 1948 vom Verkehrsministerium auf über 3.000.000 Pfund Sterling geschätzt.

Der britische Verkehrsminister äussert sich über die Ratifizierung des Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens zur See.

(ITF) Als der britische Verkehrsminister unlängst im Unterhaus die dritte Lesung der Gesetzesvorlage über Sicherheit zur See beantragte, führte er aus, dass das Gesetz ihn ermächtigen

werde, die Durchführung des Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens zur See (1948) anzuordnen, und in gewisser Hinsicht über

seine Bestimmungen hinaus zu gehen.

Auf die Frage, ob ausländische Schiffe, die britische Häfen anlaufen, denselben Vorschriften unterstehen werden, wie die britischen Schiffe, antwortete er, dass Schiffe, die dem Übereinkommen unterstehen und die Ländern gehören, die das Übereinkommen angenommen haben, in britischen Häfen alle Vorteile des Übereinkommens geniessen werden, sofern sie in befriedigender Weise belegen, dass sie die Bestimmungen des Übereinkommens erfüllen.

Das Übereinkommen verpflichtete Grossbritannien, den ausländischen Schiffen, die nachweisen, dass sie die Bedingungen des Übereinkommens erfüllen, das Klarierungsattest auszustellen, doch könne Grossbritannien von solchen Schiffen nicht verlangen oder erwarten, etwaigen höheren Anforderungen zu genügen, die für britische Schiffe in Kraft stehen.

"Die Vorlage", sagte der Minister, "ist nicht nur ein Ausdruck des Wunsches der Regierung, beim Schutz von Normen und bei der Verbesserung der Sicherheitsvorschriften in der Schifffahrt voranzugehen, sie trägt gleichzeitig die Schuld ab, die die britische Nation bei ihrer Handelsflotte für deren Leistungen während des Krieges und deren Beitrag zu unserer wirtschaftlichen Erholung hat."

#### RUMÄNIEN

##### Bau eines Kanals zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer.

(ITF) Der "Wirtschaftsrat der Ostländer" beschloss, die Pläne zum Bau eines 64 km langen Kanals zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer, die erstmals vor drei Jahrzehnten auftauchten, auszuführen. Der Kanal wird von Seeschiffen bis zu 15.000 Tonnen Wasserverdrängung befahren werden können.

Was Rumänien anbetrifft, so hat die rumänische Regierung am 26. Mai die nötigen Arbeiten beschlossen. Sie werden unter der Aufsicht eines besonderen Direktorats ausgeführt werden.

Nach der offiziellen Ankündigung der rumänischen Regierung wird der Kanal "den Flussverkehr verbilligen und Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe im südwestlichen Teil des Landes fördern."

#### U.S.A.

##### Rasches Wachstum der amerikanischen Tankerflotte.

(ITF) Die Zahl der Tankschiffe im Besitz der amerikanischen Reeder ist nach einem Bericht der Amerikanischen Forschungsstelle der Handelsschifffahrt seit 1939 auf das Fünffache angestiegen.

Die Vorkriegsflotte bestand aus nur 48 Tankern mit insgesamt 565.000 Tonnen Ladevermögen, die vor allem in der westlichen Hemisphäre eingesetzt wurden. Heute besteht die Flotte aus 187 grösseren und schnelleren Schiffen mit insgesamt 2.976.000 Tonnen Ladevermögen, die alle Handelslinien der Welt befahren und von denen einige nie amerikanische Häfen anlaufen. Die Tankerflotte wird bald um verschiedene grosse Tanker von mehr als 27.000 Tonnen anwachsen, die in Auftrag gegeben wurden und sich zum Teil gegenwärtig im Bau befinden.

U.d.S.S.R.

Die automatische Kupplung auf den Eisenbahnen der Sowjetunion.

(ITF) Mr. P.E. Garbutt's Buch "The Russian Railways" (die russischen Eisenbahnen), das kürzlich in London erschien,

enthält folgende Angaben über die automatische Kupplung in der Sowjetunion:

"Die Zahl der mit automatischer Kupplung ausgestatteten Güterwagen stieg von 20.000 in 1935 auf 77.000 in 1936 und sollte den Plänen gemäss bis 1937 121.000 erreichen.

Bis 1939 stieg der Anteil der mit automatischer Kupplung ausgerüsteten Güterwagen auf ein Viertel des gesamten Güterwagenparks der U.d.S.S.R.. Die übrigen Güterwagen sind weiterhin mit der gewöhnlichen Schraubenkupplung ausgerüstet, wie sie im zaristischen Russland ausschliesslich Verwendung fand. Etwa die Hälfte der Lokomotiven (auf die Gesamtzugkraft berechnet) sind nun mit automatischer Kupplung versehen.

Die auf den Bahnen der Sowjetunion verwendete automatische Kupplung ist russischer Konstruktion (Selinanov-Kupplung) und hat eine Zugkraft von 65 Tonnen, die Schraubenkupplung hingegen nur eine solche von 16 Tonnen. Der Anteil der mit automatischer Kupplung versehenen Wagen am gesamten Güterwagenpark soll bis 1937 auf 75% anwachsen.

**FRANKREICH**

Personalaustausch zwischen den Britischen und Französischen Eisenbahnen.

(ITF) Vor kurzem wurde zwischen den Britischen und den Französischen Bahnen mit dem Austausch von kleinen, besonders ausgewählten

ten Personalgruppen begonnen, die sich mit dem Studium technischer und Betriebsmethoden im Nachbarland befassen werden.

Jede dieser Gruppen, deren Besuche sechs Wochen dauern, umfasst sechs Beamte.

In der Regel werden die Besucher in Provinzstädten stationiert sein und ihre Studien in ihrem eigenen Fach betreiben.

**EISENBAHNER**

**GROSSBRITANNIEN**

Die Sonntagsstreiks auf den Britischen Eisenbahnen.

(ITF) Zwischen dem 15. Mai und dem 12. Juni wurde der Betrieb der Hauptlinien der Britischen Eisenbahnen

durch Sonntagsstreiks des Lokomotivpersonals gestört. Es handelte sich dabei um "inoffizielle" Streiks, d.h. sie wurden vom Personal unabhängig und im Widerspruch zu den Beschlüssen und zum Rat ihrer Gewerkschaften beschlossen. Der Anlass der Streiks war ein Beschluss der Eisenbahnverwaltung, neue Dienstreisen mit auswärtigen Übernachtungen einzulegen. Die betroffenen Leute weigerten

sich, diese Übernachtungstouren zu leisten und traten überdies in einen allsonntäglichen Demonstrationstreik, der praktisch vom gesamten Lokomotivpersonal auf den betroffenen Linien befolgt wurde.

Das Lokomotivpersonal ist in zwei Verbänden organisiert, dem Verband der Lokomotivführer und Heizer (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen), dem die Mehrzahl des Lokomotivpersonals angehört, und im Landesverband der Eisenbahner (National Union of Railwaymen), dem der Rest angehört. Die beiden Verbände verfolgten in bezug auf Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten eine widerstreitende Politik. Der Verband der Lokomotivführer trat für die Abschaffung dieser Dienstreisen ein, wo dies praktisch möglich ist, und für die Beschränkung neuer Reisen mit Übernachtung auf ein absolutes Minimum, und bestand im allgemeinen auf guten Übernachtungsbedingungen und auf Besprechungen und Vereinbarungen vor der Einführung neuer Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten. Der Landesverband der Eisenbahner forderte die vollständige Abschaffung der Dienstreisen mit auswärtiger Übernachtung und hatte seit 1945 seine Mitglieder aufgefordert, die Leistung von neuen Reisen mit auswärtigem Übernachten zu verweigern.

Die Eisenbahnverwaltung stimmte der Auffassung zu, dass Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten abgeschafft werden sollten, wo dies ohne wesentliche Erhöhung der unproduktiven Zeit oder Verschwendung von Arbeitskräften getan werden kann, und so wurden denn auch zwischen 1945 und März 1949 aufgrund von Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahnerverbänden beim Lokomotivpersonal 57% und bei den Zugführern 34% der Dienstreisen mit Übernachtung aufgehoben.

Im Mai 1948 setzte die Eisenbahnverwaltung jedoch die beiden Gewerkschaften von ihrer Absicht in Kenntnis, im Mai 1949 neue Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten einzuführen, um das an den Strassenverkehr verlorene Geschäft zurückzugewinnen. Während der ganzen Dauer der Verhandlungen zwischen dem Mai 1948 und Mai 1949 weigerte sich der Landesverband der Eisenbahner, der Einführung von neuen Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten zuzustimmen, und als die Eisenbahnverwaltung die neuen Dienstsichten trotzdem einführte, begannen die Sonntagsstreiks und breiteten sich aus. Der Umfang der Streikbewegung stand zur Anzahl der betroffenen Leute in schroffem Missverhältnis. Auf einer Strecke nahmen 3.102 Lokomotivführer und Heizer daran teil, wobei nur 26 Mann Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten leisteten. Auf einer anderen leisteten 96 Mann aus einer Gesamtzahl von 5.430 Lokomotivführern und Heizern solche Dienstreisen.

Die beiden Eisenbahnerverbände versuchten ihr bestes, ihre Mitglieder vom Unrecht und der Schädlichkeit der Arbeitsniederlegungen zu überzeugen, jedoch ohne Erfolg, und trotz des von der Eisenbahnverwaltung und der Regierung ausgeübten Druckes gelang es den Verbänden nicht, ihre Autorität bei den Mitgliedern wiederherzustellen; die Sonntagsstreiks gingen weiter.

Dem Landesverband der Eisenbahner insbesondere wurde nahegelegt, seine Einstellung zu ändern, und als er es ablehnte, seine Instruktionen an die Mitglieder über die Verweigerung der Leistung neuer Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten zu widerrufen, weigerte sich die Eisenbahnverwaltung, mit dem Landesverband der

Eisenbahner über Lohnforderungen zu verhandeln, die dieser unterbreitet hatte, aber als eine von den Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten getrennte Angelegenheit betrachtet wurde.

Damit waren alle Verhandlungen abgebrochen, was den Landesverband der Eisenbahner veranlasste, auf den 16. Juni eine ausserordentliche Delegiertenversammlung einzuberufen, an der die Politik des Verbandes in bezug auf Dienstreisen mit auswärtigem Übernachten revidiert und im wesentlichen mit derjenigen des Verbandes der Lokomotivführer und Heizer in Übereinstimmung gebracht wurde.

Als Ergebnis dieses Beschlusses wurde am 19. Juni die normale Sonntagsarbeit wieder aufgenommen, und der Weg geöffnet zur Wegräumung anderer Ursachen der Reibung oder der Unzufriedenheit, die dazu beigetragen hatten, den Konflikt zu verschärfen. Eine dieser Ursachen war die Ablehnung einer Forderung des Landesverbandes der Eisenbahner auf Erhöhung aller Löhne um 12s. 6d. die Woche durch das Schiedsgericht für das Eisenbahnpersonal am 18. März 1949. Die Forderung wurde unterdessen vom Landesverband der Eisenbahner wiederum aufgenommen, abgeändert jedoch in 10s. die Woche mit erhöhten Lohnsätzen für Arbeit an Samstagnachmittagen. Verhandlungen über diese abgeänderte Forderung hätten am 9. Juni aufgenommen werden sollen, begannen jedoch erst am 20. Juni.

Der Landesverband der Eisenbahner hat auch seine Enttäuschung über die Verwaltung der verstaatlichten Eisenbahnen ausgedrückt. Ungleich dem Verband der Lokomotivführer und Heizer und dem Verband der Eisenbahnbeamten und Angestellten (Railway Clerks' Association) gibt er sich mit einer beratenden Rolle nicht zufrieden und besteht auf einer aktiven Beteiligung an der Verwaltung. Diese Frage wird gegenwärtig vom Britischen Gewerkschaftsbund und Labourpartei studiert.

#### Wohnungsnot der britischen Eisenbahner.

(ITF) Die Britische Eisenbahnverwaltung, die drei Eisenbahnergewerkschaften und die Konföderation

der Metallarbeitergewerkschaften, (denen Werkstättenarbeiter in grösserer Zahl angehören,) wandten sich unlängst gemeinsam an den Gesundheitsminister, mit dem Ersuchen, die Bedingungen zur Erteilung von Wohnbewilligungen an das Eisenbahnpersonal zu erleichtern.

Eine Verständigung wurde getroffen, wonach die Kreisverwaltungen der Britischen Eisenbahnen bestimmte Beamte beauftragen werden, gemeinsam mit den Personalvertretern mit den leitenden Beamten für Wohnungsfragen des Gesundheitsministeriums zusammenzuarbeiten, um die aus Betriebsgründen dringendsten Fälle unter den wohnungsuchenden Eisenbahnern zu ermitteln. Die zuständigen leitenden Beamten für Wohnungsfragen des Gesundheitsministeriums werden die lokalen Behörden ersuchen, solchem ausgewählten Personal bei der Erteilung von Wohnbewilligungen den Vorzug zu gewähren, wie dies für andere Spezialarbeiter bereits geschieht.

Den Eisenbahnern als Gruppe wird jedoch vom Gesundheitsminister kein allgemeines Vorrecht gewährt. Die lokalen Behörden werden lediglich die Erledigung der aus Betriebsgründen dringlichen Fälle beschleunigen.

## NEUSEELAND

### Lohnerhöhungen für die Eisenbahner Neuseelands.

(ITF) Nach den Verhandlungen über die Lohnforderungen der Eisenbahnerverbände gab das staatliche

Schiedsgericht für die Eisenbahnen am 9. März 1949 folgende Lohnerhöhungen bekannt:

- a) Erhöhung der Jahreslöhne um 22 Pfund Sterling;
- b) " " Stundenlöhne um 2 1/2 d.;
- c) " " Wochenlöhne um 8s. 4d.

## ÖSTERREICH

### Das Personalproblem bei den Österreichischen Bundesbahnen.

(ITF) In der Mainnummer 1949 der Monatszeitung "Der Eisenbahner", des Zentralorgans der Öster-

reichischen Eisenbahner, schreibt der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen über Personalabbau und Nachwuchsproblem.

Für die normale Geschäftsabwicklung stehen den Bundesbahnen gegenwärtig rund 76.900 Personen zur Verfügung. Daneben werden für die unerlässlichen Aufgaben des noch nicht abgeschlossenen Wiederaufbaus rund 3.900 Kräfte beschäftigt. Nach dem Voranschlag für das Jahr 1949 sollen jedoch im normalen Geschäftsgang nur noch 72.100 Personen verwendet werden. Bis Ende 1949 soll demnach der Überschuss von 4.800 durch den natürlichen Abfall und die Pensionierung von Bediensteten, die die Altersgrenze erreicht oder überschritten haben, beseitigt werden.

Andererseits sind die Österreichischen Bundesbahnen gegenwärtig dabei, 1000 junge Leute im Betriebsdienst einzustellen. Obschon sie im Betriebsdienst verwendet werden, erfolgt die Aufnahme dieser Nachwuchskräfte nicht durch die Bundesbahndirektion oder die Bahnhofsvorstände, sondern durch die Streckenleitungen, weil diese über eine besonders reiche Erfahrung auf dem Gebiet der Neueinstellung von Arbeitskräften verfügen, und da die Aufnahmen ja an vielen Punkten des Bundesbahnnetzes durchgeführt werden müssen.

Die bereits vor 1938 stets geübte Praxis im Bau- und Bahnerhaltungsdienst alljährlich eine grössere Anzahl von Saisonarbeitern aufzunehmen, die während der Bauperiode die notwendigen Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten an den Bahnanlagen vornehmen, ist im laufenden Jahr aus finanziellen Gründen nur in sehr bescheidenem Ausmass möglich. Die finanziellen Schwierigkeiten sind auch der Grund dafür, dass die Erhaltungsarbeiten in einem Masse eingeschränkt werden, das vom Standpunkt der Betriebssicherheit aus gerade noch verantwortet werden kann.

## URUGUAY

### Verbesserte Urlaubsbestimmungen für die Eisenbahner Uruguays.

(ITF) Als Ergebnis der Verstaatlichung der Eisenbahnen Uruguays erhalten alle Eisenbahner 20 Tage bezahlten Jahresurlaub,

sowie vier freie bezahlte Feiertage im Jahr, anstelle der 12 Urlaubstage und drei öffentlichen Feiertagen, als die Eisenbahnen noch in privaten Händen waren. Ab 1. Februar 1949 geniessen sie auch das Recht auf bezahlten Urlaub im Falle eines Unfalls oder der Krankheit.

U.S.A.

Verbesserte Urlaubsbestimmungen für gewisse amerikanische Eisenbahner.

fenden Urlaubsabkommens auf. Am 30. November 1948 unterbreiteten auch die zwei Verbände des Lokomotivpersonals und der Rangierarbeitervorband ähnliche Forderungen.

Am 16. März 1949 hielten die Verhandlungsausschüsse der fünf Organisationen eine gemeinsame Sitzung ab, um die beiden Vorschläge aufeinander abzustimmen und gemeinsame Aktion für das ganze Land zu führen.

Die darauf folgenden Verhandlungen mit Vertretern der Eisenbahnen führten am 29. April 1949 zur Unterzeichnung eines neuen Urlaubsabkommens. Seine wichtigsten Bestimmungen sind:

Nach dem 1. Juli 1949 hat jeder Angestellter, der unter die Kollektivverträge der fünf Eisenbahnerverbände fällt, und während des vorausgehenden Kalenderjahres 160 Arbeitstage geleistet hat, Anrecht auf einen bezahlten jährlichen Urlaub von einer Woche. Die Lohnzahlung während dieser Woche beträgt  $1/52$  der Gesamtsumme der im Vorjahr empfangenen Zahlungen.

Angestellte mit fünf oder mehr Dienstjahren, d.h. mindestens 800 Arbeitstagen - erhalten zwei Wochen bezahlten Urlaub mit Bezahlung von  $1/26$  der Lohnzahlungen des Vorjahres.

Die Lohnzahlung während des Urlaubs stützt sich für beide Gruppen nicht mehr wie bisher auf den Grundlohn, sondern auf das durchschnittliche Einkommen des Vorjahres, das Überzeimentschädigungen und andere Sonderzahlungen einschliesst, womit sich das Urlaubsgeld auf mehr als das Doppelte erhöht.

Für das Speisewagenpersonal wird bei der Berechnung der Urlaubszahlung der Lohn von  $7 \frac{1}{2}$  Arbeitsstunden als Tagesgrundlohn betrachtet.

Das neue Abkommen sieht auch vor, dass bis zu 30 Tage Abwesenheit wegen im Eisenbahndienst erlittenen Unfällen bei der Berechnung der Urlaubsschädigung mitberücksichtigt werden. Bei der zeitlichen Festsetzung des Urlaubs wird in jeder Dienstklasse den Wünschen der Dienstältesten zuerst entsprochen.

Schliesslich legt das Abkommen auch das Verfahren zur Beilegung von Streitfällen vor, die sich aus der Auslegung oder Durchführung seiner Bestimmungen ergeben. Ein Streitfall, der nicht in direkten Verhandlungen beigelegt werden kann, kann von jeder der beiden Parteien einem Ausschuss unterbreitet werden, der aus je fünf Vertretern der Eisenbahngesellschaften und der an diesem Abkommen beteiligten Gewerkschaften besteht.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN.

AUSTRALIEN

Schiedsspruch im Taxigewerbe von Neu-Südwest.

autofahrer in Neu-Südwest.

(ITF) Die Verbände der Zugführer und des Zugpersonals stellten am 18. November 1948 die Forderung auf eine Revision des

(ITF) Im Dezember 1948 fällte ein staatlicher Schlichtungsausschuss einen Schiedsspruch über die Arbeitsbedingungen der Taxi- und Miet-

X Fortsetzung zu:  
Arbeiter im Strassenverkehrswesen.

Vorbehaltlich einer anderslautenden Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeber und dem Angestellten findet der Schichtwechsel allwöchentlich statt.

Tatsächliche Löhne. Die Mindestlöhne für männliche und weibliche Arbeiter müssen betragen: Angestellte im Wochenlohn:

- a) Fahrer auf Privat-, Luxus- und Reisewagen für höchstens 7 Fahrgäste oder Personen: 7.14.0 Pfund Sterling pro Woche in Sydney, Newcastle und Port Kembla-Wollongong; andernorts 7.11.0 Pfund St.
- b) Taxi- und Mietautofahrer: 7.4.0 Pfund Sterling pro Woche in Sydney, Newcastle und Port Kembla-Wollongong; andernorts 7.1.0 Pfund Sterling.

Überzeitenschädigung. Montag bis und mit Sonntag: Lohnzuschlag von 50% für die ersten vier Stunden, von 100% für die weitere Überzeit für:

- a) alle 80 Stunden in 14 Tagen übersteigende Arbeitszeit, oder alle die normale Arbeitszeit übersteigende Arbeitszeit, falls die 14 Tage einen Urlaub einschliessen;
- b) für alle vor oder nach der in einer Diensterteilung festgelegten Arbeitszeit geleistete Arbeit;
- c) für alle die im Schiedsspruch festgelegte Höchstarbeitszeit pro Schicht übersteigende Arbeitszeit;
- d) kein Angestellter darf zu mehr als 10 Stunden Arbeit oder Dienstbereitschaft --ausschliesslich Essenspausen - gehalten werden;
- e) kein Angestellter darf wöchentlich zu mehr als zwölf Stunden Überzeitarbeit gehalten werden.

Sonntagsarbeit:

- a) Zuschlag von 50% für alle Sonntagsarbeit;
- b) Mindestzahlung von vier Stundenlöhnen für Arbeitsleistungen an Sonntagen;
- c) mindestens jeder vierte Sonntag dienstfrei.

Jährlicher Urlaub:

- a) Urlaubsgewährung nach den Bestimmungen des Feriengesetzes (1944);
- b) alle dem Angestellten zustehenden Urlaubszahlungen und fällige Löhne müssen vor Antritt des Urlaubs ausbezahlt werden;
- c) zum im Feriengesetz festgelegten jährlichen Urlaub kommen hinzu:  
nach fünf Jahren ununterbrochenen Dienstes 5 Tage  
" zehn " " " 10 "

Dieser zusätzliche Urlaub wird zusammenhängend mit dem gesetzlichen Urlaub gewährt. Während seiner Dauer wird der volle Lohn ausbezahlt.

Krankheitsurlaub: Angestellte mit mindestens drei Monaten ununterbrochenem Dienst haben Anrecht auf Krankheitsurlaub unter folgenden Bedingungen:

- a) Der Angestellte muss seinem Arbeitgeber innerhalb von 24 Stunden nach Ausbruch der Krankheit von ihrer Natur und voraussichtlichen Dauer Kenntnis geben;
- b) Er muss seine Arbeitsunfähigkeit nachweisen;
- c) der Krankheitsurlaub kann im einzelnen Jahr eine normale Arbeitswoche nicht übersteigen, auch dann nicht, wenn der Angestellte im Laufe des Jahres den Arbeitgeber gewechselt hat.

Lohngrundlage. Allen Lohnregelungen müssen folgende Grundlöhne zugrunde gelegt werden: Männliche Fahrer erhalten in Sydney, Newcastle und Post Kembla-Wollongong einen wöchentlichen Grundlohn von 6.0.0. Pfund Sterling, an anderen Orten 5.17.0. Pfund Sterling.

Der Grundlohn ist ein Existenzminimum und wurde nach dem Lebenskostenindex für Sydney errechnet. Er wird alle drei Monate revidiert.

Arbeitszeit: Die normale Arbeitszeit darf ausschliesslich der Essenspausen 40 Stunden in der Woche oder 80 Stunden in vierzehn Tagen nicht überschreiten. Die Wahl zwischen der Fünf- oder der Sechstageswoche steht dem Unternehmer zu, doch muss eine diesbezügliche Änderung drei Tage vorher durch eine im Schuppen oder der Garage an gut sichtbarer Stelle angebrachte Bekanntmachung angekündigt werden.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt 8 Stunden im Tag oder je Schicht, ausschliesslich der Essenspausen. Ausser im Falle eines Schichtwechsels muss dem Angestellten nach Beendigung eines Arbeitstages oder einer Schicht eine Ruhezeit von mindestens zwölf aufeinanderfolgenden Stunden gewährt werden.

DEUTSCHLAND

Streik der Transportarbeiter Hessens.

(ITF) Wie uns nachträglich mitgeteilt wird, wurden die Verhandlungen zur Beilegung

des Transportarbeiterstreiks in Hessen, der am 20. April mit einer Lohnerhöhung von 11 bis 23 Prozent endete, (siehe Pressebericht Nr. 13/14 vom 8. Juni), von der "Gewerkschaft Handel und verwandte Gewerbe" in Frankfurt am Main geführt.

GROSSBRITANNIEN

Neue Lohnforderungen der Transportarbeiter im Dienste der Gewerkschaften.

(ITF) An einer am 22. Mai 1949 in Manchester abgehaltenen Konferenz der Transportarbeiter der britischen Grosseinkaufsgewerkschaften wurden neue Lohn-

forderungen aufgestellt. Die geforderten Löhne betragen:

Pfund  
Sterling: shilling: pence:

Lader und Ladegerhilfen:	5.	5.	0.
Fahrer auf Kraftwagen mit einem Ladegewicht von mehr als 1 t	5.	15.	0.
Fahrer auf Kraftwagen mit einem Ladegewicht von mehr als 2 t	6.	0.	0.
Fahrer auf Kraftwagen mit einem Ladegewicht von mehr als 5 t	6.	10.	0.
Fahrer auf Kraftwagen mit einem Ladegewicht von mehr als 8 t	6.	15.	0.
Fahrer auf Kraftwagen mit einem Ladegewicht von über 12 t	7.	0.	0.

Die jetzt gezahlten Löhne sind 12 - 26 sh niedriger

Auch wurden gefordert: Eine Übernachtungszulage von 17s.6 d., die garantierte 44-Stunden-Woche, zwei Wochen bezahlter Jahresurlaub, Lohnzahlung an allen gesetzlichen und gebräuchlichen Feiertagen, Überstundenzuschläge gemäss den Vorschriften des Lohnamtes für den gewerblichen Strassentransport, sowie Lohnzahlung im Krankheitsfalle nach den Bestimmungen des Abkommens mit den Genossenschaften im Detailhandel.

Ein Antragsteller, dessen Entschliessung über Schutzkleidung angenommen wurde, verlangte, dass Überkleider, Stiefel oder Holzschuhe und Mantel von der Genossenschaft gestellt werden, während eine andere Entschliessung das Anbringen von zwei Rückspiegeln, Richtungsanzeigern und doppelten Scheibenwischern an den Kraftwagen fordert.

### ÖSTERREICH

#### Neuer Kollektivvertrag für Speditionsarbeiter.

(ITF) Die Österreichische Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr hat un-

längst einen bundeseinheitlichen Kollektivvertrag für die Speditionsarbeiter abgeschlossen, der am 23. Mai 1949 in Kraft trat.

Die Löhne im Speditionsgewerbe wurden neu festgelegt wie folgt:

	<u>Wochenlohn</u>
	S
1. Kraftfahrer mit abgeschlossener Lehre als Automechaniker sowie Kraftfahrer auf Lastkraftwagen ab 10 t Tragfähigkeit .....	160.--
2. Kraftfahrer auf LKW ab 5 bis 10 t Tragfähigkeit sowie Fahrer auf Zugmaschinen und Traktoren .....	153.60
3. Kraftfahrer auf LKW unter 5 t Tragfähigkeit sowie alle übrigen Kraftfahrer .....	148,80
	Schaffer?,
4. Platzmeister, Magazinmeister, denen mehrere Arbeitsparteien unterstehen.	150.--
5. Vorarbeiter, Parteiführer, Packmeister...	148.80
6. Speditions- und Möbeltransportarbeiter in vielseitiger Verwendung mit über dreijähriger Berufspraxis.....	144.--
7. Speditions- und Möbeltransportarbeiter in vielseitiger Verwendung unter dreijähriger Berufspraxis.....	142.60
8. Sonstige Transportarbeiter .....	134.40
9. Bürodiener.....	121.--

10. Portiere, Tag- und Nachtwächter .....	124.60
11. Stall-Leute .....	124.60
12. Kutscher .....	135.--

Pauschale für Fütterung und Betreuungsarbeiten  
der Pferde pro Woche ..... 25.--

Die mit der Fütterung und Betreuung der Pferde  
an gesetzlichen Feiertagen beschäftigten Kutscher  
erhalten hierfür neben ihren normalen Bezügen drei  
Arbeitsstunden pro gesetzlichen Feiertag vergütet.

Kutscher, die nicht selbst füttern, erhalten eine  
Pflegepauschale von wöchentlich .....10.--

Entfernungszulage.

Bei einer Abwesenheit vom Standort des Fahr-  
zeuges von über 6 bis 12 Stunden ..... 4.--

Bei einer Abwesenheit von 6 Stunden gelangt  
der vorgenannte Spesenbeitrag nur dann zur Aus-  
zahlung, wenn die volle Mittagspause ausserhalb  
des Standortes verbracht wird.

Bei einer Abwesenheit von über 12 bis 15 Stunden 5.--  
von über 15 bis 20 Stunden 7.50  
von über 20 bis 30 Stunden 9.--

Sämtliche Löhne und Zulagen verstehen sich als Mindestwochen-  
löhne und Mindestzulagen. Die Lohnauszahlungen haben wöchent-  
lich und zwar spätestens am Freitagabend zu erfolgen.

Anmerkung: 1 Pfund Sterling = 40,6 Schilling.

U.S.A.

Höhere Pensionen für die  
städtischen Verkehrsar-  
beiter in Chicago.

(ITF) Am 1. Juni 1949 trat in  
Chicago eine neue Pensionen-  
regelung für die städtischen  
Verkehrsarbeiter Chicagos in

Kraft.

Die Beitragsleistungen der Arbeiter werden für die ersten zwei  
Jahre von 1 1/2% auf 2% ihres Lohnes heraufgesetzt, im dritten  
Jahr auf 2 1/2%. Die Städtische Verkehrsverwaltung wird an die  
Pensionskasse Beiträge leisten in Höhe von 3% der Löhne im er-  
sten Jahr, 4% im zweiten und 5% im dritten Jahr. Alsdann soll die  
Pensionsordnung im Lichte der Erfahrungen während der ersten drei  
Jahre neu geprüft werden.

Die Ruhegehälter wurden folgendermassen geregelt:  
Arbeiter mit 20 Dienstjahren erhalten nach Pensionierung im Alter  
von 65 Jahren mindestens 75 Dölar monatlich. Arbeiter, die vor  
Vollendung des 65. Altersjahres in den Ruhestand treten, erhalten  
eine entsprechend herabgesetzte Pension. Die Ruhegehälter werden

auf Grund der geleisteten Dienstjahre, des durchschnittlichen Lohneinkommens und des Alters berechnet, sodass die Mindestpension von 75 Dollar monatlich oft überschritten wird. Die Höchstpension ist auf 70% des durchschnittlichen Lohneinkommens während der besten fünf Jahre festgesetzt.

Arbeitsunfähig gewordene Arbeiter mit mindestens 10 Dienstjahren erhalten 75 Dollar monatlich; das Ruhegeld des bereits pensionierten Straßenbahners wird um 10 Dollar monatlich erhöht (vorher betrug die Mindestpension des Straßenbahners 60 Dollar).

Die Durchführung der neuen Pensionsordnung ist einem gemeinsamen Ausschuss der beteiligten Gewerkschaften und der Verkehrsverwaltung übertragen. Streitfälle werden im Schlichtungsverfahren beigelegt.

### HAFENARBEITER

#### AUSTRALIEN

##### Kürzere Arbeitsschichten im Hafen von Melbourne.

(ITF) Der Sekretär der Hafendarbeitergewerkschaft in Melbourne gab der Meinung Ausdruck, daß die Verkürzung der Arbeitsschichten im Hafen von

Melbourne, die am 9. Mai in Kraft trat, die Abfertigung der Schiffe beschleunigen wird, wodurch eine Erhöhung der Löschungskosten vermieden werde.

Vor dem erwähnten Zeitpunkt wurde im Hafen von Melbourne in zwei Schichten gearbeitet, von 8 Uhr bis 19 Uhr und von 20 Uhr bis 7 Uhr morgens; in einer Abstimmung erklärten sich die Arbeiter jedoch zugunsten des Dreischichtensystems (8 Uhr bis 17 Uhr, 17 Uhr bis 23 Uhr, 24 Uhr bis 7 Uhr), wonach dieses in Melbourne als letztem australischem Hafen eingeführt wurde.

Die Zahl der eingetragenen Hafendarbeiter soll von 4.700 auf über 5.200 anwachsen, was ermöglichen wird, auf den einzelnen Schiffen täglich mindestens 14 Stunden zu arbeiten.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Auswirkungen eines unbegründeten Streiks des Kanadischen Seeleuteverbandes in britischen Häfen.

(ITF) Am 31. März 1949 erließ der Kanadische Seeleuteverband (C.S.U.) einen Streikbefehl an die kanadischen Seeleute im atlantischen Ozean. Die Hintergründe dieses Streiks können nur erraten werden.

Die Führer des C.S.U. erließen die Streikbefehle vergeblich zur Verteidigung von Heuern und Arbeitsbedingungen. Der Generalrat der I.T.F. kam jedoch nach sorgfältiger Prüfung aller Tatsachen zu folgendem Schluss:

"Wären die Mitglieder des Kanadischen Seeleuteverbandes über die Streitfragen, die in ihrem Namen geführten Verhandlungen und über das Schlichtungsverfahren gehörig und ehrlich unterrichtet worden, so hätten sie der Streikaufrufung nicht Folge geleistet."

Die Streikaufrufung und der Appell für Sympathiestreiks verursachten in Kanada lediglich eine kurze Stilllegung einiger weniger Schiffe und einige Raufereien zwischen den Streikern und den Mitgliedern des kanado-amerikanischen Seeleuterverbandes (Seafarers' International Union of America, S.I.U.), die angewiesen worden waren, die bestreikten Schiffe zu bemannen. Nach wenigen Tagen waren die Verhältnisse in den kanadischen Häfen wieder normal. Bemannen, Laden und Löschen der Schiffe verlaufen normal. Mannschaften kanadischer Schiffe, die in kanadische Häfen einliefen, verliessen die C.S.U. und traten zur S.I.U. über.

Die Führer der C.S.U. fuhren jedoch fort, ihre Mitglieder irrezuführen und stiessen sie tiefer und tiefer in einen sinnlosen Kampf. Ihre Sendboten entfalteten in verschiedenen europäischen und australischen Häfen eine eifrige Tätigkeit, und es gelang ihnen, manche Schiffe aufzuhalten. Die Seeleute wurden zum Streik aufgefordert, ohne Rücksicht darauf, dass sie damit mit dem Gesetz in Konflikt gerieten, dass Verweigerung des Gehorsams gegenüber dem Kapitän auf offener See oder in einem ausländischen Hafen als strafbares Vergehen stempelt.

Die Führer der C.S.U. wussten, dass es unmöglich gewesen wäre, die Seeleute- und Hafenarbeiterverbände des Auslandes zu überzeugen, dass es sich bei diesem Konflikt um einen echten Arbeitskonflikt handle, und verzichteten deshalb darauf, auch nur zu versuchen, ihre Unterstützung zu erhalten. Sie missachteten die Statuten der I.T.F., die genaue Vorschriften enthalten über das Verfahren, das eingehalten werden muss, soll die Maschine der internationalen Solidarität in Bewegung gesetzt werden. Nein, sie spekulierten auf die natürliche Abneigung der organisierten Hafenarbeiter, sich mit bestreikten oder mit von "Streikbrechern" bemanneten Schiffen zu befassen. Die Hafenarbeiter im Ausland werden ebenso skrupellos falsch unterrichtet und verführt wie die eigenen Mitglieder, wobei die kommunistische Presse und kommunistischen Rädelsführer Beistand leisten.

So gelang es, unter den Hafenarbeitern in einigen britischen Häfen schädliche Verwirrung zu stiften. Die Unruhen begannen am 14. Mai im Hafen von Avonmouth, als die Hafenarbeiter sich weigerten, ein kanadisches Schiff zu löschen. Eine Woche später griff die Arbeitsniederlegung auf Bristol über, während die Hafenarbeiter Liverpools am 26. Mai die Arbeit teilweise einstellten, nachdem ein in den Streik in Avonmouth verwickeltes kanadisches Schiff nach ihrem Hafen gesandt worden war. Der Britische Transportarbeiterverband (Transport and General Workers' Union), der den Streik als "Wilden Streik" erklärte, versuchte ohne Erfolg, die streikenden Hafenarbeiter zu überzeugen, dass die Streitfrage sie nicht berührte. Der Konflikt dehnte sich auch auf andere als kanadische Schiffe aus, als die Weigerung, letztere zu entladen, von den Hafenbetrieben damit beantwortet wurde, dass diese in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Hafenarbeitsordnung davon absahen, weitere Arbeitskräfte zu beanspruchen. Die Regierung setzte zum Löschen verderblicher Schiffsladungen Truppen ein, enthielt sich jedoch aller Schritte, die eine Beilegung des Konfliktes hätte gefährden können.

Die Streikaktion des Kanadischen Seeleuteverbandes und die darauf folgenden Arbeitsniederlegungen der Hafentarbeiter in den betroffenen Häfen riefen viel Bewegung hervor. Einmal schlossen sich der Aktion auch die Schlepperbesatzungen und Seeleute in Bristol an, ohne dass jedoch ihr Verhalten ernsthafte Folgen nachgezogen hätte.

Da keine Forderungen der streikenden Hafentarbeiter selber aufgestellt wurden, war ihre die Allgemeinheit schädigende Aktion verurteilt, in einer Sackgasse zu enden, und sie durch ihren eigentlichen Charakter dazu zu zwingen, ohne jeden Gewinn wieder an die Arbeit zurückzukehren. Die Hafentarbeiter in Liverpool waren die ersten, die einem am 11. Juni über den Rundfunk an sie gerichteten Appell des britischen Arbeitsministers, zur Arbeit zurückzukehren, Folge leisteten.

Am 15. Juni nahmen auch die 2.000 Hafentarbeiter in Avonmouth und Bristol die Arbeit wieder auf, nachdem vereinbart wurde, dass gegen die Hafentarbeiter keine Disziplinarstrafen ergriffen werden dürfen, und die Versicherung abgegeben wurde, dass kanadische Schiffe, die in einem anderen Hafen aufgehalten werden, nicht nach den Häfen im Bristolkanal gebracht werden sollen.

Kaum war der normale Betrieb in den Westhäfen wieder hergestellt, als die Wirren in den Londoner Hafen getragen wurden, wo eine kommunistisch geführte lokale Stauergewerkschaft eine hervorragende Rolle spielt und einige tausend Mitglieder des Transportarbeiterverbandes mitgerissen hat. Die Regierung hat den Notstand erklärt, was ihr das Recht gibt, den gesamten Verkehr mit Truppen aufrechtzuerhalten. Bisher (19. Juli) sind alle Versuche, die Londoner Stauer und den streikenden Teil der Hafentarbeiter zu überzeugen, dass ihre Solidarität schimpflich missbraucht wird, gescheitert. Auch die Tatsache, dass in allen Häfen der Welt, einschliesslich Kanada's kanadische Schiffe reibungslos geladen und gelöscht werden, beeindruckt die Streikenden nicht.

#### NIEDERLANDE

Verbesserte Arbeitsbedingungen für holländische Hafentarbeiter.

(ITF) Nach langen Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften und den Arbeitgebern in den Häfen von Rotterdam und Amsterdam wur-

de ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen.

In Zukunft wird die Arbeitswoche im Hafen von Amsterdam zur gleichen Zeit enden wie in Rotterdam, nämlich am Samstag um 13.30 Uhr, anstatt wie bisher um 18 Uhr. Nach 13.30 Uhr geleistete Arbeit wird mit einem Zuschlag von 50% entlohnt. Überdies werden nun in beiden Häfen zum Zwecke der Bestimmung des Ferienanspruches 16 Arbeitstage als ein voller Monat betrachtet.

Andere Bestimmungen betreffen die Berechnung der Überzeidentlohnung und die Entlohnung der Abend- und Nachtarbeit in beiden Häfen.

Bisher wurden für solche Arbeit feste Beträge ausbezahlt. Von nun an wird ihre Entlohnung pro Stunde  $1/48$  des Wochenlohnes eines vollbeschäftigten ständigen Arbeiters betragen, plus 33% für Abendarbeit, 50% für Nachtarbeit und 100% für Arbeit an Sonn- und offiziellen Feiertagen.

Der feste Wochenlohn der Stauer in Amsterdam wurde in einen wöchentlichen Mindestlohn umgewandelt, und damit die Verhältnisse in Amsterdam denen in Rotterdam angepasst.

## SEELEUTE

### DÄNEMARK

Vorschriften eines neuen Gesetzes über die Ausbildung der dänischen Seeleute.

(ITF) Ein Gesetz, das am 23. März 1949 in Kraft trat, schreibt für dänische Seeleute der Handelsmarine eine bestimmte Ausbildungszeit vor.

Das zuständige Ministerium wird beauftragt, die zur Durchführung des Gesetzes nötigen Schulen zu gründen.

Die Ausbildung dauert 3 Monate und erfolgt entweder an einer staatlichen Seeleute-Schule oder auf einem vom Handelsministerium anerkannten Schulschiff. Von dieser Bestimmung können ausgenommen werden Personen über 15 Jahre mit mindestens 12 Monaten Deckdienst auf einem dänischen Segler oder einem dänischen Segler mit Hilfsmotor von 20 bis 60 BRT (ausgenommen Fischerboote.)

Der Betrieb der Seemannsschulen wird der Aufsicht des zuständigen Ministers unterstehen. Ihm wird der Paritätische Seefahrtsausschuss zur Seite stehen, der 1938 eingesetzt wurde. Jede einzelne Schule wird von einem Ausschuss von drei Personen geleitet werden, von denen eine vom Minister und die anderen zwei von den örtlichen Behörden ernannt werden.

Die Finanzen der Schulen werden vom Finanzministerium überwacht, doch werden die Schulen nicht ausschliesslich aus staatlichen Geldmitteln betrieben, da das Gesetz vorschreibt, dass alle in Dänemark registrierten Schiffe (ausgenommen Fischerboote) einen jährlichen Beitrag zu leisten haben, der 16 Oere je BRT nicht übersteigen darf.

Das Gesetz soll spätestens nach Ablauf von 3 Jahren nach seinem Inkrafttreten revidiert werden.

### NIEDERLANDE

Neuer Vertrag für die holländischen Seeleute.

(ITF) Verhandlungen zwischen dem Holländischen Verband der Offiziere der Handelsmarine und der Seeleutearbeiterschaft des Holländischen Trans-

portarbeiterverbandes einerseits und der Mehrzahl der holländischen Reeder andererseits, die im Februar dieses Jahres begonnen hatten, führten zum Abschluss eines neuen Kollektivvertrages.

Der neue Vertrag, der rückwirkend auf den 1. Mai in Kraft trat, bringt den Angehörigen der Mannschaft nach Dienstdauer abgestufte Lohnerhöhungen, während das Verhältnis der Heuern der Offiziere verglichen mit den Heuern der Kapitäne verbessert wurde, was vor allem den ersten Maschinisten zugute kam.

Neben Verbesserungen technischer Art wurden, was die eigentlichen Arbeitsbedingungen anbetrifft, Fortschritte erzielt im Hinblick auf grössere Sicherheit der Beschäftigung, sowie in bezug auf die Lage der Seeleute im Krankheitsfalle.

Offiziere und Seeleute, die vorübergehend arbeitslos werden, erhalten unter gewissen Bedingungen 100% ihrer letzten Heuer für die Dauer von höchstens drei Wochen und bis 80% für die Dauer von höchstens 26 Wochen.

#### NORWEGEN

##### Neuer Kollektivvertrag für die norwegischen Seeleute.

(ITF) In Norwegen wurde ein neuer Kollektivvertrag für die Seeleute abgeschlossen. Viele seiner Bestimmungen stimmen mit denjenigen

des neuen Gesetzes über die Arbeitszeit zur See überein. Gesetz und Kollektivvertrag werden gleichzeitig, und zwar am 1. Sept. 1949 in Kraft treten.

Die Arbeitszeit zur See wird gemäss der neuen Regelung 8 Stunden in einem Arbeitstag von 13 Stunden, der zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr liegen muss, betragen. Im Hafen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden in einem Arbeitstag von 12 Stunden zwischen 6.00 Uhr und 19 Uhr.

Auf Schiffen, denen das neue Gesetz das Zweiwachen-System vorschreibt, werden an die Mannschaftsangehörigen im Deck- und Maschinenraumdienst folgende Zulagen ausgerichtet:

	monatlich:
1) Vollmatrosen und höhere Grade	75 norw. Kronen
2) Matrosen, Kohlentrimmer, Schmierer.	60 " "
3) Jugendliche	50 " "
4) Schiffsjungen (Deck- und Maschinenraumdienst)	40 " "

Überstundenzuschläge: Die Bezahlung für Arbeit, die ausserhalb der normalen Arbeitsstunden geleistet wurde, ist wie folgt:

	<u>An Werktagen:</u>	<u>An Sonn- und Feiertagen:</u>
1) Elektriker	4 Kronen pro Std.	8 Kronen pro Std.
2) Kühlmaschinenarbeiter	3,50 " " " "	7 " " " "
3) Zimmermann, Bootsmann, Vollmatrose, Kühlmaschinenarbeiter-Gehilfe	3,00 " " " "	6 " " " "

	<u>An Werktagen:</u>	<u>An Sonn- und Feiertagen:</u>
4) Matrose, Kohlentrimmer, Schmierer	2,35 Kr.pro Std.	4,70 Kr.pro Std.
5) Jugendliche	1,90 " " "	3,80 " " "
6) Schiffsjungen	1,50 " " "	3,00 " " "

Auch mit Bezug auf bezahlten Urlaub und Freizeit im Hafen bringt der neue Kollektivvertrag Verbesserungen gegenüber den 1938 festgesetzten Bestimmungen.

Fähigkeitszeugnis für Schiffsköche und Stewards.

(ITF) Das norwegische Parlament hat ein neues Gesetz über die Beschäftigung von Köchen und Stewards in der Handelsmarine erlassen.

Jede Person, die an Bord des Schiffes den Beruf eines Koches oder Stewards ausüben will, muss im Besitze eines offiziell anerkannten Zeugnisses sein. Köche können ein solches Zeugnis erwerben, wenn sie nach mindestens dreijähriger Praxis eine Prüfung an einer anerkannten Kochschule abgelegt haben.

Das Zeugnis für Stewards wird ausgestellt, wenn der Anwärter nach dem Erwerb des Zeugnisses für Köche mindestens drei Jahre in dieser Eigenschaft gedient hat, wovon zwei an Bord eines Schiffes, das verpflichtet ist, einen geprüften Koch mitzuführen. Der Rest dieser Zeit kann in einem Hotel oder Restaurant als Koch verbracht worden sein. Das Zeugnis wird auch ausgestellt an Personen, die sich im Besitze eines unter früher geltenden Bestimmungen an einer Schule für Stewards erworbenen Zeugnissen befinden.

U.S.A.

Neue Kollektivverträge amerikanischer Seeleuteverbände.

(ITF) Am 16. Juni gab der Landesverband der amerikanischen Seeleute (C.I.O.) und der amerikani-

sche Funkerverband (C.I.O.) den Abschluss eines neuen Kollektivvertrages mit einer Laufzeit von zwei Jahren bekannt.

Der neue Vertrag sieht vor: eine monatliche Kleidungszulage von 7.50 Dollar, die Errichtung eines Schlichtungsausschusses zur Beilegung von Streitfällen, die Verlängerung des jährlichen bezahlten Urlaubs von einer auf zwei Wochen und die Bezahlung von Überzeitschädigungen auf Fahrgastschiffen für Arbeiten ausserhalb der normalen Arbeitszeit, die auf Frachtern bereits mit Überzeitsätzen entlohnt werden, wie Reparaturen usw.

Der Verband der Maschinisten (C.I.O.) gab den Abschluss eines ähnlichen Kollektivvertrages am 14. Juni bekannt, doch muss dieser Vertrag auf schriftlichem Wege den Mitgliedern zur Abstimmung unterbreitet werden.

HOCHSEEFISCHER

Amerikanische Fischdampfer  
für Deutschland

(ITF) Sechundsiebzig deutsche Hochseefischer befinden sich gegenwärtig in New York, um sich mit der Bedienung von zwölf in den Vereinigten Staaten gebauten Fischdampfern vertraut zu machen, die von der Alliierten Militärregierung zum Einsatz in der deutschen Hochseefischerei angekauft wurden. Die Dampfer besitzen Dieselantrieb und sollen sich in zwölf Monaten amortisieren. Ihre Grösse schwankt zwischen 250 und 350 BRT.

Beilage zum Pressebericht Nr.17/18  
=====

Die Französischen Eisenbahnen in Schwierigkeiten.

Die französischen Staatsbahnen (S.N.C.F.) hatten unlängst eine schlechte Presse. Das Defizit des abgeschlossenen Betriebsjahres von einundzwanzig Milliarden Francs gab den Vorwand zu Angriffen von allen Seiten, wodurch der Minister für Öffentliche Arbeiten und Verkehr veranlasst wurde, den Generaldirektor und den Präsidenten des Verwaltungsrates zu entlassen. Politiker und Presse erklären in aller Öffentlichkeit, dass bei den Eisenbahnen eine böse Misswirtschaft herrscht und geben zu verstehen, dass dies bei einem verstaatlichten Betrieb garnicht anders sein könne. Der Strassenverkehr wird als dem Eisenbahnverkehr so überlegen angepriesen, dass sogar Vorschläge gemacht werden, 9750 km Eisenbahnlinien mit schwachem Verkehr zu schliessen.

Bis im Jahre 1937 wurden vier der sechs französischen Eisenbahnnetze von privaten Gesellschaften betrieben. Nahezu alle arbeiteten mit grossen Verlusten, für die der Staat aufzukommen hatte. Die Lage verschlimmerte sich so sehr, dass die Bahnen am 31. August 1937 reorganisiert werden mussten, worauf am 1. Januar 1938 die "Société nationale des chemins de fer francais" (S.N.C.F) gebildet wurde, deren Aktienkapitel sich zu 51% im Staatsbesitz und zu 49% in den Händen der früheren Eisenbahngesellschaften befindet.

Der der I.T.F. angeschlossene Eisenbahnerverband Force Ouvrière beschreibt die Lage folgendermassen:

"Es trifft zu, dass anfangs 1949 das Defizit der S.N.C.F. 21 Milliarden Francs betrug; auch stimmt es, dass der Vorschuss des Schatzamtes für das Betriebsjahr 1949 von 35 Milliarden Francs in wenigen Monaten aufgebraucht wurde.  
Welches sind die Gründe?

- 1) Der Rückgang des Verkehrs.
- 2) Das Missverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben. Fahrpreise und Gütertarife sind seit 1938 auf das elf - resp. vierzehnfache angestiegen, während die Auslagen für Maschinen und Werkzeuge, Arbeiten und Rohmaterialien auf ungefähr das zweiundzwanzigfache angewachsen sind.
- 3) Ein Anwachsen der Steuerlast (9 Milliarden Francs seit anfangs 1949), ohne Entschädigung für die vom Staat verlangten Leistungen und Dienste.
- 4) Fehler der Verwaltung (demagogische Sozialpolitik, unüberlegte Vorschüsse an eisenbahneigene Lebensmittelvertriebe, sog. "économats", kostspielige Arbeiten.)
- 5) Verzögerung der Einführung von kostensparenden technischen Umstellungen (Elektrifizierung).

Die ersten drei Gründe haben hervorragende Bedeutung, doch liegen sie ausserhalb des Einflussbezirks der Eisenbahnen. Sie entspringen dem entschlossenen Willen, dem privaten Kapital zu dienen durch die Überlassung der einträglichsten Transporte an die Strassentransportunternehmungen, die in wachsender Masse von Einschränkungen befreit werden, und der Auffassung des Begriffs des öffentlichen Betriebes, der aus Gründen der Wirtschaftspolitik verpflichtet werden kann, mit Verlust zu arbeiten.

Die Löhne sind seit 1938 um das zwölffache gestiegen. Die Personalkosten machen 62% der Betriebsausgaben der S.N.C.F. des Jahres 1948 aus. Dieser Prozentsatz ist niedriger als in vielen anderen Ländern. Und schliesslich ist die Zahl der Beamten und Angestellten pro Betriebskilometer eher niedriger als in anderen Ländern.

Die Regierung ist für die gegenwärtige Lage der Eisenbahner weitgehend verantwortlich. Dem Verwaltungsrat gehören Vertreter des Ministers für Öffentliche Arbeiten an. Diese sahen der Verschlimmerung der Lage tatenlos zu. Für die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel haben sie keinen Finger gerührt; ungerechtfertigten Ausgaben haben sie sich nicht widersetzt. Das Finanzministerium ist im Verwaltungsrat ebenfalls vertreten; sein Vertreter hat nichts unternommen, um das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnen wiederherzustellen; er scheint im Gegenteil diese Entwicklung begünstigt zu haben, um die S.N.C.F. in eine Sackgasse zu treiben und damit den Politikern eine Waffe in die Hand zu geben, die nun die Bahnen bekämpfen und die Interessen der Strassentransportunternehmungen zu begünstigen suchen.

Die Hochfinanz ist im Verwaltungsrat durch die Vertreter der früheren Eisenbahngesellschaften vertreten. Der Vizepräsident des Verwaltungsrates ist gleichzeitig Mitglied von Verwaltungsräten von Petrolgesellschaften und der Schwerindustrie, sowie einer Reihe von machtvollen Gesellschaften, die als Kunden der Bahnen auftreten. Er besitzt Beziehungen zu den Strassentransportunternehmern. Als Präsident der Kommission für die eisenbahneigenen Lebensmittelvertriebe trägt er einen Teil der Verantwortung für deren Verwaltung und für die Vorschüsse von mehreren Milliarden Francs, die ihnen gewährt werden mussten.

Es kann deshalb gesagt werden, dass die vereinigten Machenschaften mächtiger, den Eisenbahnen feindlich gesinnter Politiker und Finanzleute für die gegenwärtige Lage der S.N.C.F. verantwortlich sind."

Die Eisenbahnerverbände haben eine Kampagne zugunsten der Eisenbahn eingeleitet. Vier unter ihnen (die kommunistische C.G.T., der christliche Verband, der unabhängige Verband der Beamten und Techniker und der Verband der Aufsichts- und höheren Beamten) haben unter Führung des kommunistischen Verbandes ein Aktionskomitee gebildet.

Auch hier hat die Politik hineingespielt. Die Kommunisten machten den Marshallplan verantwortlich für die schwierige Lage, in der sich die S.N.C.F. befindet. Die von der kommunistischen C.G.T. in diesem Aktionskomitee gemachten Vorschläge, mit denen sie jedoch nicht durchdringen, forderten die Abkehr vom Marshallplan, die Einstellung des Personalabbaus, die Aufrechterhaltung des Betriebes auf allen Linien, den Ausbau der technischen Methoden, die Erneuerung der Maschinen und Werkzeuge, eine Erhöhung der Löhne und die Rückkehr zur 40-Stunden-Woche ohne Herabsetzung der Löhne.

Der Eisenbahnerverband Force Ouvrière weist darauf hin, dass die Reihe von politischen Streiks verbunden mit Sabotageakten und Gewaltanwendung gegenüber den Eisenbahnern, die sich den Streiken widersetzen, zur Abwanderung des Verkehrs an den Strassenverkehr beigetragen haben. Er vertritt den Standpunkt, dass die französischen Bahnen vor dem weiteren Zusammenbruch bewahrt werden müssen durch eine Reorganisation ihrer Verwaltung, die gleichzeitig den Einfluss des Privatkapitals und der Politiker, die den wirklichen Interessen der französischen Eisenbahnen nur schaden, ausschalten würde.

Der Verband spricht von der gebieterischen Notwendigkeit, die Gesamtheit des Verkehrswesens zu reorganisieren und zu koordinieren. Er gibt ebenfalls der Überzeugung Ausdruck, dass es möglich ist, die Eisenbahnen auf eine solide Grundlage zu stellen ohne die Lebensbedingungen der Eisenbahner zu beeinträchtigen und ohne zu einem massiven Personalabbau Zuflucht zu nehmen, der lediglich das Ergebnis hätte, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen bei der Bewältigung des modernen Verkehrs und bei der Rückeroberung des verlorenen Verkehrs herabzusetzen.

---