



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.19

7.Sept.1949

Aus der I.T.F.

Jubiläumskongress des Schwedischen Eisenbahner- verbandes.

Millionen steht eine Gesamtstreckenlänge von über 16.000 km zur Verfügung. Es kann auch gesagt werden, dass der Schwedische Eisenbahnerverband verhältnismässig eine der stärksten Eisenbahnerorganisationen in der Welt ist. Die Schwedischen Eisenbahnen beschäftigen 73.000 Mann, von denen 68.000 dem Eisenbahnerverband angehören. Wenn man diejenigen, die als Mitglieder nicht in Frage kommen, beiseite lässt, dann bedeutet dies, dass 99,5% derjenigen, die im Eisenbahnerverband sein sollten, ihm auch wirklich angehören.

(ITF) Im Verhältnis zu seiner Bevölkerung besitzt Schweden das dichteste Eisenbahnnetz Europas. Einer Bevölkerung von etwa sieben

An seinem kürzlichen Kongress im Stockholmer Konzerthaus, einem der schönsten Gebäude der schwedischen Hauptstadt, feierte der Eisenbahnerverband sein 50-jähriges Jubiläum. Während des Kongresses fanden Veranstaltungen im Stadthaus und in der Königlichen Oper statt.

Die Jubiläumsfeier fand in der Öffentlichkeit grossen Widerhall. Es nahmen daran teil der Premierminister, der Finanz- und der Verkehrsminister sowie der Generaldirektor der Schwedischen Staatsbahnen und sein Stellvertreter, Vertreter der Vereinigung der Privatbahnen, der Präsident des Schwedischen Gewerkschaftsbundes, Funktionäre mancher anderen schwedischen Gewerkschaften, verschiedene Pioniere des Eisenbahnerverbandes und die Delegierten von 310 Ortsgruppen. Die I.T.F. vertraten der Veteran Charles Lindley und der stellvertretende Generalsekretär, Paul Tofahrn. Viele Bruderverbände aus Dänemark, Norwegen, Finnland, Grossbritannien, Holland, Belgien, Frankreich (Force Ouvrière), der Schweiz, Deutschland (Vereinigtes Wirtschaftsgebiet) und Österreich hatten Delegationen entsandt.

Die schwedische Presse und der schwedische Rundfunk massen dem Ereignis große Bedeutung zu; der Eisenbahnerverband veröffentlichte eine Geschichte der Gewerkschaftsbewegung unter den schwedischen Eisenbahnern in zwei Bänden.

Der Kongress dauerte vom 12. bis zum 18. Juni. Parteipolitisch gefärbte Opposition machte sich nicht bemerkbar. Unter den 400 De-

legierten befanden sich vielleicht etwa 15 Kommunisten, doch zogen sie es offenbar vor, sich stillschweigend zu verhalten.

Der Kongreß genehmigte den Tätigkeitsbericht über die letzten vier Jahre, dankte dem Vorstand für seine Tätigkeit im Namen der Mitglieder und hieß die Politik der gegenwärtigen Arbeiterregierung einstimmig gut.

Die Tagesordnung führte etwa 300 Anträge auf. Die Statuten des Verbandes schreiben vor, dass neue Kollektivverträge den Mitgliedern zur Abstimmung unterbreitet werden müssen. Zu ihrer Verwerfung und zur Erklärung eines Streiks ist eine Zweidrittelmehrheit vorgeschrieben. Eine Anzahl von Ortsgruppen hatten einen Abänderungsvorschlag unterbreitet, der darauf abzielte, die Zweidrittelmehrheit durch eine einfache Mehrheit zu ersetzen; der Kongress beschloß jedoch, an der bisherigen Bestimmung festzuhalten.

Der Vorstand stellte den Antrag, die Zahl der Kongreßdelegierten auf 250 herabzusetzen und gleichzeitig die Zahl der Mitglieder des Generalrates, der zwischen den Kongressen die höchste Autorität ausübt, von 17 auf 30 zu erhöhen. Letzterer Vorschlag wurde angenommen; die Frage der Herabsetzung der Zahl der Kongressdelegierten soll jedoch der Urabstimmung unterbreitet werden.

Der Vorstand, der sich aus vier vollamtlichen Funktionären und sechs aktiven Eisenbahnern zusammensetzt, wurde einstimmig wiedergewählt.

Das Amt des Präsidenten, der der oberste ständige Funktionär des Verbandes ist, wird ausgeübt von Herman Blomgren, einem fünf- undvierzigjährigen Werkstättenarbeiter, der im Verband sehr rasch zu hohen Stellungen aufgestiegen ist; Vizepräsident ist August Nelgard, ein ehemaliger Lokomotivheizer; Sekretär ist Gustav Andersson, ein ehemaliger Eisenbahnbeamter, stellvertretender Sekretär J.A. Nordin, ebenfalls ein ehemaliger Lokomotivheizer.

Der Kongreß beschloß diskussionslos, den Mitgliederbeitrag von vier auf fünf schwedische Kronen im Monat zu erhöhen; ein Teil dieses Mitgliederbeitrages fließt den Kassen der Ortsgruppen zu. Der in anderen Gewerkschaften Schwedens übliche Beitrag beträgt soviel pro Woche, jedoch ist darin ein Beitrag für die Arbeitslosenkasse inbegriffen. Die Mitglieder des Schwedischen Eisenbahnerverbandes sind versichert gegen alle Unfälle, ob sie sich bei der Arbeit oder anderswo ereignen, auch genießen sie die Vorteile eines eigenen Krankenhauses und haben Anrecht auf unentgeltlichen Rechtsbeistand.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

Arbeitsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission über Verkehrskoordination

(ITF) An einer Tagung des neuen Verkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission in Genf vom

13. bis 17. Juni 1949 wurde ein Arbeitsausschuss mit der Zusammenstellung der nötigen Unterlagen zur Erwägung der Frage der Koordi-

nation zwischen Strasse und Schiene beauftragt. Der Arbeitsausschuss wird sich auch mit dem Einfluss des Eisenbahnverkehrs auf die Binnenschifffahrt befassen.

Arbeitsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission über ein einheitliches System der Rechnungsführung auf den Eisenbahnen Europas.

(ITF) Der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission hat einen Arbeitsausschuss eingesetzt, der die Frage eines einheitlichen Systems der Rechnungsführung auf den europäischen

Bahnen studieren wird. Die Einführung eines einheitlichen Systems der Rechnungsführung wird einen unverfälschten Vergleich der Betriebsergebnisse der verschiedenen Eisenbahnnetze erlauben und damit zur Vereinheitlichung des europäischen Verkehrswesens beitragen.

Der Beitrag des Verkehrs zur wirtschaftlichen Entwicklung.

(ITF) In einem von den Vereinten Nationen kürzlich veröffentlichten Bericht mit dem Titel "Technischer Beistand

zur Entwicklung der Wirtschaft" wird ein umfassendes Programm zur Zusammenarbeit in den Vereinten Nationen und ihren Spezialorganisationen dargelegt. Über die Rolle des Verkehrswesens wird ausgeführt:

"Der Ausbau des Verkehrswesens ist in vielen Teilen der Welt der Schlüssel zur wirtschaftlichen Entwicklung. In den meisten rückständigen Ländern tut eine bessere Entwicklung des Strassenverkehrs not, in vielen Fällen bedürfen aber auch die Binnenschifffahrt, die Eisenbahnen, die Zivilluftfahrt und die Seehäfen des Ausbaus. Während in manchen Fällen dafür hohe Summen aufgewendet werden müssen, würde technischer Beistand beim Bau von wenig kostspieligen Verkehrseinrichtungen, wie z.B. Strassen in ländlichen Gegenden, sich unmittelbar in einer besseren Versorgung der Städte mit Nahrungsmitteln und der Landwirtschaft mit Hilfsmitteln zur Erhöhung der Produktion auswirken. Die Beweglichkeit der ländlichen Arbeitskräfte und die Verbreitung neuer Ideen würde gefördert. Ausserdem würde Beistand zur Ermittlung der Gesamtverkehrsbedürfnisse und für Planung und Ausbau des Verkehrswesens zukünftigen Kapitalinvestitionen den Weg vorbereiten.

Dem Luftverkehr kommt besondere Bedeutung zu in unentwickelten Ländern, in denen geographische und klimatische Besonderheiten den Zugang zu den Hilfsquellen erschweren, da die natürlichen Hindernisse, die die Anlage von erdgebundenen Verkehrswegen beeinträchtigen, den Luftverkehr nicht hemmen. Die Schnelligkeit des Flugzeuges macht dieses zu einem wertvollen Hilfsmittel zur wirtschaftlichen, verwaltungsmässigen und politischen Zusammenfassung der in manchen unentwickelten Ländern weit auseinander liegenden Siedlungen; auch erlaubt es einen engen Kontakt mit den Weltzentren der Wirtschaft. Der technische Beistand könnte hier gewährt werden in der Form von Untersuchungen über den Luftverkehr, durch die Erteilung von Ratschlägen über Pläne zum Bau von Flughäfen und deren Ausführung, über Flugvorrichtungen und Apparate,

Organisation und Betrieb von Flughäfen und über die Ausbildung des Personals."

Die Einzelvorschläge der Internationalen Arbeitsorganisation über Schifffahrtswesen enthalten folgende, sich hauptsächlich auf Südostasien, den Fernen Osten und Lateinamerika beziehende Ausführungen allgemeiner Natur:

"Eine Anzahl rückständiger Länder sind gegenwärtig daran, eine Handelsflotte zu schaffen oder ihre Flotte auszubauen. Der Wert dieser Bemühungen für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder liegt auf der Hand, doch ist es, wenn unlautere Konkurrenz in dieser wesentlich internationalen Industrie vermieden werden soll, von besonderer Wichtigkeit, von allem Anfang an für gute Arbeitsbedingungen auf diesen Schiffen zu sorgen."

Schwierigkeiten Österreichs im Handelsverkehr mit Bulgarien.

(ITF) Die österreichische Zeitschrift "Verkehr", eine Fachzeitschrift für Verkehrswirtschaft, en-

hielt kürzlich einen interessanten Bericht über die Lage im Verkehr zwischen Österreich und Bulgarien, den wir hier im vollen Wortlaut wiedergeben:

"Die Transportlage im bulgarischen Aussenhandelsverkehr ist gegenwärtig durch ein Kuriosum gekennzeichnet. Österreich und durch Österreich transitierende Transporte nach Bulgarien werden vorwiegend per Bahn abgewickelt, was wohl in der Regel auf die vereinbarten Zahlungsmodalitäten zurückgehen dürfte, während die bulgarischen Exporte nach Österreich und den darüber hinausliegenden Ländern zum Grossteil auf dem Donauwege durchgeführt werden. Das Resultat: Die nach Wien kommenden Schlepper der BRP (Bulgarische Donauschifffahrt) müssen nach längerer Wartezeit ihre Talfahrt fast unausgenutzt antreten. Wie dazu allerdings bekannt wird, hat sich in der letzten Zeit die Möglichkeit ergeben, in Bratislava so viel Ladung für die Talfahrt zu übernehmen, dass die Schiffe in ihrem bulgarischen Bestimmungshafen doch nicht unausgenutzt einlangen. In Wien waren übrigens in der letzten Zeit einige neue bulgarische 1000-t-Schlepper zu sehen, die vermutlich auf der Komorner Werft erbaut wurden. Die bulgarische Donauflotte soll vor kurzem mehrere solche erstklassige und moderne Schiffe erhalten haben, die sich besonders durch die geräumigen und zweckmässig eingerichteten Ladeluken auszeichnen.

Ein anderes Problem im Transportgeschäft mit Bulgarien:

Die auf Grund der Handelsbeziehungen Bulgariens mit der Bizone anfallenden und ziemlich bedeutenden Transporte, die franko-deutscher Grenze geliefert werden, gehen in der Regel auf dem Bahnweg bis Regensburg, von wo sie mit Schiffen der DDSG auf der Donau bis Linz befördert werden. In Linz erfolgt die Umladung wieder auf die Bahn und erst in Wien der weitere Umschlag auf bulgarische Donauschiffe -bestimmt ein Kuriosum, dass eine nur 207 km lange Donautrecke per Bahn umfahren werden muss und dies im fünften Jahre nach dem Ende des Krieges! Dieser wirklich groteske Zustand beleuchtet besonders grell die völlig unmögliche Situation auf der Doanu und ist eine würdige Parallele dazu, dass es trotz der im Anfang anscheinend erfolversprechenden Verhandlungen um die Versuche zur Aufnahme eines innerösterreichischen Donauverkehrs über die Grenzen der Besatzungszonen hinaus wieder gänzlich still geworden ist."

Tschechischer Protest gegen angebliche Verletzung der tschechischen Verkehrsinteressen.

über wiederholte Verletzungen der tschechoslowakischen Verkehrsinteressen in Deutschland. Die Verweigerung von Bewilligungen zum Transit von Gütern durch die Bizone verunmöglichte die Beförderung von Gütern zwischen der Tschechoslowakei und den holländischen Häfen. Dasselbe gelte für den Güterverkehr zwischen Hamburg und der Tschechoslowakei. Der holländische Vertreter bestätigte diese Ausführungen.

Weitgehende Aufhebung der einschränkenden Bestimmungen in der deutschen Schifffahrt.

delsschifffahrt verhängten geographischen Einschränkungen bekannt. Die Erklärung führte aus, es handle sich um einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Devisenlage Deutschlands, sowohl durch die Einsparung der Zahlungen an das Ausland für gecharterte Schiffe, als auch durch die Einnahmen aus ausländischen Aufträgen.

Seit dem Kriegsende wurde die deutsche Handelsflotte nur innerhalb einer bestimmten Grenze zugelassen, die von Brest nach Grossbritannien, Skandinavien und Finnland verlief, sowie zur Beförderung deutscher Ein- und Ausfuhren und- mit gewissen Ausnahmen-, nach deutschen Häfen bestimmten Transitgütern. Die Aufhebung dieser Einschränkungen soll die Eröffnung von Schifffahrtslinien im Personen- und Frachtverkehr mit Spanien, dem Mittelländischen Meer und dem Adriatischen Meer ermöglichen. Gesuche um die Bewilligung zur Eröffnung dieser Schifffahrtslinien sind bereits eingereicht worden. Mit besonderer Erlaubnis der Besatzungsbehörden können auch Fahrten über den Atlantik unternommen werden; das erste deutsche Schiff traf am 16. Juni in Montreal (Kanada) ein.

Die Handelsflotte Westdeutschlands umfasst etwa 1.100 Schiffe mit insgesamt 270.000 BRT. Im Laufe des Jahres 1948 beförderte die deutsche Handelsflotte ungefähr fünf Millionen Tonnen.

Bremen verliert einen Teil seines Verkehrs an die Benelux-Häfen.

Entwicklung werden billigere Frachten zwischen den westdeutschen Industriegebieten und den Häfen der Beneluxländer erwähnt.

Der Bremer Hafen ist nun dank des fortgeschrittenen Wiederaufbaus so leistungsfähig geworden, dass mehr als die Hälfte des Vorkriegsverkehrs bewältigt werden könnte, doch wird diese Leistungsfähigkeit nur zu einem Viertel ausgenützt.

Gegenwärtig zählt Bremen nur 1700 Hafentarbeiter, d.h. 700 weniger als im Oktober des letzten Jahres. Der Rückgang ist vor allem dem Umstand zuzuschreiben, dass die Massengüter, die unter den Schiffs-ladungen vorwiegen, maschinell geladen und gelöscht werden.

(ITF) Auf einer Sitzung des Binnenverkehrs-ausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission am 15. Juni in Genf beklagte sich der Vertreter der Tschechoslowakei

(ITF) Die "Joint Export-Import Agency" (eine Amtsstelle der Besatzungsbehörden) gab am 2. Juli die nahezu vollständige Aufhebung der über die deutsche Han-

(ITF) In letzter Zeit macht sich eine Abwanderung des Verkehrs von Bremen nach den Benelux-ländern fühlbar. Als Grund dieser

Vereinbarung über den Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich auf der Donau.

(ITF) Dank einer Vereinbarung zwischen den Schifffahrtsbehörden Deutschlands und Österreichs konnte die deutsche Donauflotte zum ersten Mal seit dem Kriege ihre Tätigkeit in

nennenswertem Umfang wieder aufnehmen.

Die Vereinbarung, die von der amerikanischen Militärregierung in Deutschland bekannt gegeben wurde, sieht vor, dass 70% der Kohlentransporte nach Österreich von der österreichischen und 30% von der deutschen Flotte befördert werden sollen.

FRANKREICH

Vorschläge zur Koordination im Verkehrswesen.

(ITF) Weitere Einzelheiten sind nicht bekannt geworden über die Empfehlungen zur Koordination im Verkehrswesen, die der Beratende Verkehrs-

ausschuss (Conseil supérieur des transports) dem Verkehrsminister unterbreitet hat. Die wichtigsten Vorschläge lauten:

Eisenbahnen, Strassenverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und Luftverkehr müssen so miteinander koordiniert und aufeinander abgestimmt werden, dass

- 1) sie den Bedürfnissen gerecht werden;
- 2) der Wirtschaft des Landes alle Verkehrsmittel, deren sie bedarf, unter den vorteilhaftesten Bedingungen und in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung stehen;
- 3) dasjenige Verkehrsmittel verwendet wird, das - unter Berücksichtigung des Wertes des dem Benutzer erwiesenen Dienstes und der Verpflichtungen, die sich aus der Eigenschaft als öffentlicher Dienst ergeben - mit den geringsten Realkosten arbeitet;
- 4) eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln erzielt wird. Insbesondere müssen dort, wo sich für ein und dieselbe Verkehrsleistung mehrere Verkehrsmittel ablösen, die Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden.

Die Massnahmen, die zur Verwirklichung dieser Ziele getroffen werden müssen, sind:

Die teilweise oder vollständige Schliessung gewisser Eisenbahnlinien für den Reisenden- und Güterverkehr;
ihre sofortige oder spätere Rangänderung;
die Ersetzung dieser Linien durch den Strassenverkehr, die jedoch nicht zur systematischen Einschränkung des Verkehrs auf den Hauptlinien der Eisenbahnen führen darf;

Bau neuer Normalspurbahnen unter Verwendung des Materials von stillgelegten Linien;

Vorschriften über die betriebliche, technische und kommerzielle Verzahnung der verschiedenen Verkehrsmittel, wobei soweit wie möglich Doppelspurigkeit vermieden und darauf Bedacht genommen werden muss, dass jeder Verkehrszweig seine Betriebsrechnung ausgleichen muss.

GRIECHENLAND

Handelsmarine

(ITF) Nach den Angaben des "Saporta Guide to Greek Tonnage", Jahrgang 1948/49, umfasst die griechische Handelsflotte gegenwärtig 338 Schiffe der Grössenordnung von 300 BRT und darüber. Die Zahl der Reedereien beläuft sich auf 207.

Von diesen haben 48 ihren Sitz im Ausland - 28 in New York, 19 in London und eine in Schanghai. Sechs Reedereien haben Niederlassungen sowohl in Griechenland als auch in ausländischen Häfen wie New York oder London.

Die vor einem Jahr veröffentlichten Zahlen umfassten 158 Reedereien und 285 in Griechenland eingetragene Schiffe. 58 Reedereien hatten ihren Sitz ausserhalb Griechenlands (38 in New York, 17 in London und je eine in Genua, Alexandrien und Schanghai). Damals hatten nur 100 Reedereien ihren Sitz oder Hauptsitz in Griechenland; heute beläuft sich ihre Zahl auf 159.

GROSSBRITANNIEN

Fortschritte in der Verstaatlichung des Strassen-transportgewerbes.

(ITF) Nach Angabe des Vorsitzenden der Britischen Verkehrskommission sind die Verhandlungen über den Erwerb von Strassentransportunternehmungen durch die Britische Verkehrskommission in allen Fällen praktisch abgeschlossen. Die Kosten sollen sich auf nahezu 25 Millionen Pfund Sterling belaufen. Die Übernahmen durch Enteignung sind ebenfalls weit fortgeschritten; bis Ende Mai wurden nahezu 1300 zwangsweise Übernahmen angekündigt. Am 30. April waren bereits 200 Unternehmungen von der Verkehrskommission übernommen.

ITALIEN

Plan zum Ausbau des Verkehrswesens.

(ITF) Das langfristige Wirtschaftsprogramm, das der O.E.E.C. von Italien unterbreitet wurde, führt in einem Abschnitt über das Verkehrswesen aus, dass der Ausbau der Land- und Seeverbindungen eng mit dem Produktionsprogramm zusammenhängt. Zur Förderung der Produktion sollen 335 Millionen, für den Ausbau des Verkehrswesens 340 Millionen Lire aufgewendet werden. (2000 Lire = 1 Pfund Sterling).

Der Teilplan über den Ausbau der Eisenbahnen sieht vor:

- 1) die Vollendung der Wiederaufbauarbeit;
- 2) Verbesserung von Einrichtungen und Betrieb, um die Betriebskosten herabzusetzen und den Verkehr zu beschleunigen;
- 3) neue Elektrifizierungen auf einer Gesamtstreckenlänge von 780 km. Es wird angenommen, dass die Ausführung dieser Pläne die Leistungsfähigkeit in bezug auf die Beförderung von Gütern um 20 - 25% und in bezug auf den Personenverkehr um 100% steigern wird, verglichen mit 1938.

Das Programm weist darauf hin

- 8 -

Das Programm weist darauf hin, dass die Grösse der Handelsflotte von 3.323.000 BRT in 1938 auf 2.108.000 in 1948 fiel. Bis im Jahre 1952 soll der Schiffsraum auf ungefähr 2.658.000 BRT anwachsen. Die Handelsflotte wird, dank technischer Neuerungen, in jenem Zeitpunkt 85 bis 90% der Leistungsfähigkeit der Vorkriegsflotte erreicht haben. Es wird jedoch angenommen, dass bis dahin die italienischen Bedürfnisse den Vorkriegsstand um 30 - 35% übersteigen werden, sodass die Handelsflotte den Ansprüchen immer noch nicht genügen wird.

Die Leistungsfähigkeit der italienischen Werften im Bau von mittelgrossen Schiffen ist etwa 300.000 BRT im Jahr; die Pläne zum Neubau von Schiffen der Handelsflotte entsprechen zwei Dritteln der Leistungsfähigkeit.

KANADA

Der Kanadische Gewerkschaftsbund über die Grundsätze der Verkehrspolitik.

(ITF) Am 14. April 1949 unterbreitete der Kanadische Gewerkschaftsbund der Sonderkommission zur Untersuchung der Verhältnisse im Verkehrswesen seine Ansicht über

die Grundsätze, nach denen das Verkehrswesen Kanadas arbeiten sollte. Dem Gewerkschaftsbund gehört u.a. die grösste einzelne Gewerkschaft im kanadischen Verkehrswesen an, die "Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers" (Kanadischer Verband der Eisenbahner und anderer Verkehrsarbeiter), ein Mitgliedsverband der I.T.F.

Hier ist ein Auszug aus der Erklärung des Kanadischen Gewerkschaftsbundes:

- "1. Die nationale Verkehrspolitik darf sich nicht ausschliesslich auf enge wirtschaftliche Grundsätze stützen. Ob ein gewisser Dienst "rentiert" oder nicht, ist natürlich eine Überlegung von grösster Wichtigkeit. In unserem Lande darf sie jedoch nicht allein massgebend sein. Es muss auf die Erschliessung neuer Gebiete sowie auf die Erhaltung historischer Siedlungen Bedacht genommen werden, wobei wirtschaftliche Zuschüsse in Kauf genommen werden müssen.
2. Die Eisenbahnen und andere Verkehrsunternehmungen sollten nicht mit den Kosten für "unrentable" Dienste belastet werden. Diese Last sollte von der Allgemeinheit getragen werden.
3. Unter Vorbehalt obiger Ausführungen sollten die Tarife der Eisenbahnen und anderer Unternehmungen auf dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Kunden beruhen. Weder zwischen Landesteilen oder Orten noch zwischen den verschiedenen Industrien soll ein Unterschied gemacht werden. Jede Region, jeder Ort, jede Art Güter muss seinen angemessenen Anteil an den Beförderungskosten tragen.

- 4) Jedem Verkehrsmittel sollte die Aufgabe zugewiesen werden, die es am wirtschaftlichsten erfüllen kann,.
- 5) Um dies zu ermöglichen, muss das gesamte Verkehrswesen dem Verkehrsamt unterstellt werden, das jedem Verkehrsmittel sein eigenes Gebiet zuweisen und keinem erlauben wird, mit den andern in unwirtschaftlichen Wettbewerb zu treten.
- 6) Unter Berücksichtigung obiger Überlegungen sollten die Tarife der Eisenbahnen und der andern Verkehrsmittel so angesetzt werden, dass die Verkehrs- und Transportarbeiter angemessen entlohnt werden können und eine vernünftige Verzinsung des investierten Kapitals erzielt wird. Dieser Grundsatz gilt sowohl für Unternehmungen im öffentlichen und privaten Besitz, als auch für Betriebe gemischten Charakters.

U.S.A.

Untersuchung im Verkehrswesen

(ITF) Ein Unterausschuss des Senatsausschusses für Innen- und Aussenhandel wurde mit der Durchführung einer Untersuchung der Ver-

hältnisse im Verkehrswesen der Vereinigten Staaten beauftragt. Er wird sich mit allen Aspekten des Binnenverkehrs der U.S.A. befassen, einschliesslich der Erdölleitungen. Löhne und Arbeitsbedingungen im Verkehrswesen werden ebenfalls untersucht werden.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

Ruhezeitbestimmungen auf den Britischen Eisenbahnen.

(ITF) In Grossbritannien gelten für die Ruhezeiten des Zugpersonals folgende Bestimmungen:

- a) Zugpersonal, dessen Dienstruhe an einer auswärtigen Station mehr als 14 Stunden beträgt, wird für die 14 Stunden übersteigende Zeit zum gewöhnlichen Lohnsatz entschädigt. Diese Entschädigung wird auf den garantierten Tages- oder Wochenlohn nicht angerechnet.
- b) Zugpersonal, dessen Dienstruhe an einer auswärtigen Station nach Dienst auf Sonderzügen sieben bis neun Stunden beträgt, wird bei der Rückkehr zum Dienort sofort abgelöst und vom Dienste befreit.
- c) Dem Zugpersonal muss zwischen zwei Dienstreisen eine Ruhezeit von mindestens 12 Stunden am Dienort gewährt werden. Wenn infolgedessen die in der Diensteinteilung vorgesehene Schicht nicht angetreten werden kann, so muss der Bedienstete nach diesen zwölf Stunden für andere Dienstleistungen verfügbar sein, bis er wieder in seine Diensteinteilung eintreten kann. In aussergewöhnlichen Fällen kann die Ruhe verkürzt werden, wenn unaufschiebbaren Betriebsbedürfnissen nicht auf andere Weise entsprochen werden kann.

Löhne der wegen unzureichender
Sehschärfe versetzten Eisen-
bahner.

(ITF) Zwischen der Eisenbahnver-
waltung und den Eisenbahnver-
bänden wurde über die Löhne der
wegen unzureichender Sehschärfe

versetzten Eisenbahner folgendes vereinbart:

Wegen unzureichender Sehschärfe versetzte Eisenbahner, die im Zeit-
punkt der Prüfung, an der unzureichende Sehschärfe festgestellt wird

- a) das 50. Altersjahr überschritten haben,
- b) während mindestens 15 Jahren in jenem Grad
Dienst geleistet haben, von dem sie rückver-
setzt werden, oder
- c) nach Erreichung des Mündigkeitsalters mindesten
25 Jahre im Bahndienst gestanden haben,

erhalten, ohne Rücksicht darauf, ob die Prüfung nach einer Krankheit
vorgenommen wurde oder nicht, den mittleren Lohn zwischen demjenigen
des Grades, in dem sie bis zum bewussten Zeitpunkt Dienst geleistet
haben, und demjenigen, zu dem sie versetzt wurden. Die Kürzung des
Lohnes darf 10 Shilling in der Woche nicht übersteigen. Lokomotiv-
führer, Triebwagenführer und Heizer, die ihren Dienst wegen unzurei-
chender Sehschärfe aufgeben müssen und bei denen obige Voraussetzungen
nicht zutreffen, erhalten den Mittelsatz zwischen dem früheren
Lohn und demjenigen der Klasse, in die sie versetzt werden. Alle an-
dern erhalten den Lohn des Grades, in den sie versetzt werden.

STRASSENTRANSPORTARBEITER

ÖSTERREICH

Der bundeseinheitliche Kollektivvertrag für die Arbeiter
der Speditions-, Möbeltransport-
und Lagereibetriebe.

(ITF) Wie wir in unserem Presse-
bericht Nr.17/18 vom 8.8.1949
mitteilten, hätte der neue Kollektivvertrag im Strassentransport-
gewerbe am 23. Mai dieses Jahres

in Kraft treten sollen. Da die Gewerkschaft der Transportarbeiter
doch nachträglich Abänderungswünsche vorgebracht hat, erfolgte der
formelle Vertragsabschluss erst am 25. Juni; der Wirksamkeitsbeginn
der neuen Regelung wurde auf den 1. Juli festgesetzt.

Gegenüber dem ursprünglich vereinbarten Text weist die neue Fassung
die wesentliche Änderung auf, dass die zulässige wöchentliche Über-
zeitarbeit von 12 auf 8 Stunden herabgesetzt wurde.

Die neuen Lohnsätze, die mit Ausnahme Wiens in ganz Österreich Gül-
tigkeit haben sind:

	<u>Wochenlohn</u>
	S
1. Kraftfahrer mit abgeschlossener Lehre als Automechaniker, sowie Kraftfahrer auf Last- kraftwagen ab 10 t Tragfähigkeit	182,25
2. Kraftfahrer auf Lastkraftwagen ab 5 bis 10 t Tragfähigkeit, sowie Fahrer auf Zugmaschinen und Traktoren	175,56

Wochenlohn
S

3. Kraftfahrer auf Lastkraftwagen unter 5 t Tragfähigkeit sowie alle übrigen Kraftfahrer	170,54
4. Platzmeister, Magazinmeister, Schaffer, denen mehrere Arbeitspartien unterstehen	171,80
5. Vorarbeiter, Partieführer, Packmeister	170,54
6. Speditions- und Möbeltransportarbeiter in vielseitiger Verwendung mit über drei- jähriger Berufspraxis	165,53
7. Speditions- und Möbeltransportarbeiter in viel- seitiger Verwendung unter dreijähriger Berufspraxis	164,07
8. Sonstige Transportarbeiter	155,50
9. Bürodiener	141,49
10. Portiers, Tag- und Nachtwächter	145,26
11. Stalleute	145,26
12. Kutscher	156,12
Pauschale für Fütterung und Betreuungs- arbeiten pro Woche	26,50
Kutscher, die nicht selbst füttern, erhal- ten eine Pflegepauschale von wöchentlich	10,50

Entfernungszulage

Bei einer Abwesenheit vom Standort des Fahrzeuges über 6 bis 12 Stunden	4,20
Bei einer Abwesenheit von 6 Stunden gelangt dieser Spesenbeitrag nur dann zur Auszahlung, wenn die volle Mittagspause ausserhalb des Standortes verbracht wird.	
Bei einer Abwesenheit von über 12 bis 15 Stunden	5,30
von über 15 bis 20 Stunden	7,90
von über 20 bis 30 Stunden	9,50

Übernachtungen

Bei Übernachtung werden die tatsächlichen
Kosten laut Rechnung vergütet.

Bei diesen Ansätzen handelt es sich um Mindestlöhne und -
zulagen. Sie werden wöchentlich ausbezahlt und zwar spätestens
am Freitag Abend.

U.S.A.

Forderungen der Verkehrs-
arbeiter Chicagos.

(ITF) Die Gewerkschaften der Verkehrsarbeiter Chicagos fordern eine allgemeine Erhöhung der Stundenlöhne um 15 Cent,

dazu Verbesserungen in Bezug auf den Urlaub, die Bezahlung von Überzeitarbeit und andere Einzelheiten.

Gegenwärtig werden dem Personal der Hochbahn folgende Löhne bezahlt:

Lokführer	Dollar 1,46
Zugbegleiter	" 1,41
Zugführer	" 1,39
Rangierarbeiter	" 1,52

Die gegenwärtig gewährten Urlaubszeiten sind: 21 Tage nach 20 Dienstjahren und 14 Tage bei kürzerer Dienstzeit. Die Gewerkschaften verlangen, dass nach 10 Dienstjahren 18 Tage Urlaub gewährt werden.

HAFENARBEITER

NIEDERLANDE

Schule für Rotter-
damer Hafendarbeiter.

(ITF) Da die im letzten Sommer durch eine einzelne Hafenfirma ins Leben gerufene Hafendarbeiter-schule gute Ergebnisse zeitigte,

wurde am 1. Juli von den Hafendarbetrieben Rotterdams eine grosse neue Schule zur Ausbildung der Hafendarbeiter eröffnet. Die theoretischen und praktischen Kurse werden auf einem Schiff erteilt.

U.S.A.

Hafendarbeiterstreik
in Hawai.

(ITF) Ein Streik der Hafendarbeiter, der am 1. Mai begann, dauert immer noch an, obgleich die Streikenden bisher nahezu

zu 600.000 Dollar an Löhnen verloren haben.

Ursache des Streiks ist eine Forderung der 2.000 Mitglieder zählenden Ortsgruppe der "International Longshoremen's and Warehousemen's Union" (C.I.O.) auf Erhöhung des Stundenlohnsatzes um 32 Cent auf 1.74 Dollar, die die Arbeitgeber mit einem Angebot auf eine Erhöhung von 12 Cent beantworteten. Eine Einigung wurde bisher nicht erzielt.

Der Streik wirkt sich in einer Verknappung der Nahrungsmittelzufuhren aus, da nur wenige Schiffe, und diese nur auf Grund von besonderen Vereinbarungen, entladen wurden. Die Schiffe der Armee wurden jedoch regelmässig abgefertigt.

SEELEUTE

POLEN

Prämien für Kapitäne
und Schiffsoffiziere.

(ITF) Die staatliche Reederei der Gdynia-Amerika-Linie hat ein Prämiensystem eingeführt für Kapitäne und erste Ma-

schinisten ihrer Schiffe. Die Höchstprämie wird an den Kapitän oder ersten Maschinisten ausbezahlt, dessen Schiff während einem halben Jahr keinen Schaden erlitten hat und nicht aufgelegt werden musste.

Prämien werden auch ausgerichtet für besondere Leistungen hinsichtlich des Betriebes und der Unterhaltung der Schiffe sowie für wirtschaftliches Haushalten mit den Nahrungsmitteln.

U.S.A.

Gesetzesvorlage bedroht das
Streikrecht der amerikanischen
Seeleute.

(ITF) In den amerikanischen Seeleuterverbänden herrscht die Besorgnis, dass eine neue Gesetzesvorlage, die

am 29. April unterbreitet wurde, das Streikrecht der amerikanischen Seeleute beeinträchtigen wird.

Die Gesetzesvorlage zielt darauf ab, alles patentierte und nicht patentierte Personal auf Schiffen der Handelsflotte der U.S.A. in einer "Reserve der Handelsmarine" zusammenzufassen. Die Seeleute könnten im Kriegsfall oder im Falle eines nationalen Notzustandes sofort aufgeboden werden. Letztere Bestimmung hat das Missfallen der Gewerkschaften erregt, da der Ausdruck "nationaler Notzustand" nicht näher umschrieben ist und damit das Gesetz der Regierung erlauben würde, z.B. im Falle eines Streiks Seeleute aufzubieten und unter militärischem Kommando einzusetzen.

Die "Seafarers' International Union" weist ferner darauf hin, dass die Erfahrungen des zweiten Weltkrieges gezeigt haben, dass auch ohne eine Reserve der Handelsmarine die Schiffe der USA im Kriegsfall leicht bemannt werden können.