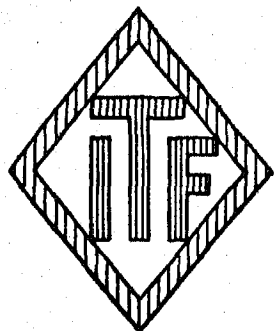


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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

21. August 1950

I.T.F.

Streik der C.G.G.M.A. abgebrochen.

(ITF) Das Sekretariat der I.T.F. hat vom Kartell der argentinischen Seeleute folgendes Telegramm erhalten:

"Infolge von Schwierigkeiten, die sich in den letzten Tagen eingestellt haben, hat der Vorstand nach Beratungen über die Fortsetzung der Aktion beschlossen, diese am Freitag, den 4. August, abubrechen. Bitte übermitteln Sie den Organisationen, die uns ihre Hilfe angedeihen ließen, sowie dem Vorstand der I.T.F. unseren herzlichen Dank. Boykott ist aufzuheben: Brief folgt."

Das Sekretariat hat daraufhin alle angeschlossenen Organisationen angewiesen, den Boykott argentinischer Schiffe abubrechen. Wir enthalten uns des Kommentars über den Ausgang der Aktion, bis uns weitere Einzelheiten bekannt sind.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE

U S A

Kommunistische Seeleute auf amerikanischen Schiffen nicht zugelassen.

(ITF) Vertreter der Seelutegewerkschaften des C.I.O. und der A.F.L. vereinbarten mit den Reedern in Washington am 24. Juli 1950, kommunistische Seeleute vom Dienst auf USA-Schiffen auszuschließen. Der Zweck dieser Vereinbarung ist, den Transport von Mannschaften und Nachschub nach Korea und anderen bedrohten Gebieten sicherzustellen.

Die Küstenwache ist, gestützt auf Auskünfte des "Federal Bureau of Investigation" und des "Office of Naval Intelligence" befugt, Seeleute, die als "umstürzlerisch" betrachtet werden, am Mitfahren auf

Die Küstenwache ist, gestützt auf Auskünfte des "Federal Bureau of Investigation" und des "Office of Naval Intelligence" befugt, Seeleute, die als "umstürzlerisch" betrachtet werden, am Mitfahren auf

solchen Schiffen zu verhindern. Die Betroffenen können gegen diese Massnahme Berufung einlegen. Gewerkschaftstätigkeit darf nicht als Vorwand zu einem Fahrverbot benützt werden.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Personalabbau bei der Bundesbahn?

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands veröffentlicht in der Nummer vom 1. August 1950 ihres offi-

ziellen Organs folgende Erklärung:

"Durch die Presse geht die Mitteilung, dass dem Bundesverkehrsministerium und der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn ein Gutachten der amerikanischen Firma Coverdale & Colpitt, New York, die Deutsche Bundesbahn betreffend, übergeben wurde. In dem Gutachten werden, angeblich um die Finanzen der Deutschen Bundesbahn zu verbessern, Vorschläge unterbreitet, die darauf hinauslaufen, Personalentlassungen grossen Ausmasses vorzunehmen. Weiterhin fordern die amerikanischen Wirtschaftsprüfer die Einstellung der Zahlungen der Ruhegehälter und der sozialen Leistungen der Deutschen Bundesbahn für Vertriebene und Flüchtlinge.

Da in der Oeffentlichkeit durch die Form der Publikation des Gutachtens Befürchtungen entstanden sind, die Deutsche Bundesbahn würde nunmehr zu Entlassungen übergehen, teilt die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands mit:

Zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands besteht ein Abkommen, nach dem bis zum 31. Dezember 1950 Entlassungen überhaupt nicht vorgenommen werden dürfen. Der Bundesverkehrsminister Dr. Seeborn hat in einer Sitzung des Verwaltungsbeirates der Deutschen Bundesbahn ausdrücklich festgestellt, dass dieses Abkommen auch vom Bundesverkehrsminister anerkannt wird. Alle Schlussfolgerungen in der Presse, die die Empfehlungen der amerikanischen Firma Coverdale & Colpitt vor allem hinsichtlich eines Personalabbaues schon als Absicht der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn bezeichnen, sind falsch und irreführend.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands weist ferner darauf hin, dass die Firma Coverdale & Colpitt ihr Gutacht weder in Uebereinstimmung mit den amerikanischen Gewerkschaften noch nach Fühlungnahme mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund erstattete.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands erklärt deshalb ausdrücklich, dass sie das Gutachten des amerikanischen Institutes ablehnt und die aus ihm gezogenen Schlussfolgerungen aufs schärfste verurteilt. Sollte sich eine deutsche Stelle finden, die sich den Empfehlungen der amerikanischen Gutachter unterstellt und damit den Bruch bestehender Verträge empfiehlt, muss sie damit rechnen, dass sich die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands nicht mehr an ihre vertragsmässigen Verpflichtungen gebunden fühlt und sich derartigen Plänen mit allen Mitteln widersetzen wird.

Die I.T.F. hat auf ihrem Kongress in Stuttgart (21. bis 29. Juli 1950) eine Entschliessung angenommen, die dem Standpunkt der deutschen Gewerkschaft beipflichtet (siehe Kongress-Sonderausgabe vom 31.7.1950).

KANADA

Streikbeschuß der Eisenbahner

(ITF) Aus Montreal wird berichtet, dass Eisenbahnergewerkschaften, die 90.000 nicht im Zugdienst stehende Eisenbahner auf vier

kanadischen Bahnen vertreten, nahezu einstimmig die Auslösung eines Streiks beschlossen haben. Der Beschluss erfolgt nach der Ablehnung ihrer Forderung auf Einführung der 40-Stundenwoche und auf Erhöhung der Löhne um 7 Cent die Stunde.

Die Gewerkschaften der Eisenbahnangestellten und des Bedienungspersonals auf Expresszügen, die zusammen rund 35.000 Mitglieder besitzen, haben bereits früher beschlossen, in den Ausstand zu treten, wollten aber den Beschluss der übrigen Gewerkschaften vor der Festsetzung eines Zeitpunktes abwarten. Nach den Aussagen des Vorsitzenden des Verhandlungsausschusses der Gewerkschaften ist der Streikbeginn nun auf den 22. August 06.00 Uhr früh angesetzt.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U S A

Abkommen über zweijährigen Arbeitsfrieden im New Yorker Strassentransportgewerbe.

(ITF) Die Mitglieder der New Yorker Ortsgruppe der International Brotherhood of Teamsters (Kraftfahrer) haben mit Dreiviertelmehrheit

einem Tarifvertrag zugestimmt, der im Strassentransportgewerbe New York's den Arbeitsfrieden für eine Dauer von zwei Jahren garantiert. Die Vereinbarung soll den Arbeitgebern eine "Atempause" geben und damit dem Hafen neuen Aufschwung verschaffen.

Der Tarifvertrag, der am 1. September in Kraft tritt, sieht Leistungen an Fahrer und Mechaniker vor, deren Wert sich auf 9 1/2 Cent die Stunde beläuft. 2 Cent die Stunde werden zur Verbesserung der Unfall- und Krankenversicherung verwendet, weitere 2 Cent fließen in eine Pensionskasse. Die Stundenlöhne werden um 2 Cent erhöht, doch wird dieser Mehrbetrag von den Arbeitern in die Pensionskasse abgeführt. Die restlichen 3 1/2 Cent entfallen auf erhöhte Urlaubsgelder.

Die Gewerkschaft hatte ursprünglich eine Lohnerhöhung von 1 Dollar pro Tag gefordert, dazu andere Leistungen, über die im Tarifvertrag enthaltenen hinaus. Die Gewerkschaftsfunktionäre empfahlen Zustimmung zum Tarifvertrag. Durch Wiederholung der umfassenden Streiks der Jahre 1946 und 1948

hätten nach ihrer Meinung grössere Erfolge erzielt werden können, aber ein neuer Streik hätte sehr wahrscheinlich weiteren Verkehr von New York abgelenkt und damit die Zahl der Arbeitsplätze vermindert.

Transportarbeitergewerkschaft
verzichtet auf Streikwaffe.

(ITF) Die amerikanische Gesandtschaft in London veröffentlicht in ihren "Arbeitsnachrichten" eine Meldung, wonach die Transport

Workers' Union (C.I.O.) mit der New Yorker Vereinigung der Arbeitgeber im Strassentransportgewerbe eine Erhöhung der Stundenlöhne um 11 Cent, eine dritte Urlaubswoche nach 10 Dienstjahren, sowie weitere Verbesserungen vereinbart hat. Die Gewerkschaft hat sich verpflichtet, bis zum 1. Juli 1952 von Streiks und anderen Eingriffen abzusehen und keine Abänderung der hauptsächlich tarifvertraglichen Bestimmungen zu fordern.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Pariser Rheinschiffahrts-
konferenz nimmt internatio-
nale Abkommen an.

(ITF) Regierungsvertreter aus Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Schweiz und West-

deutschland haben auf einer Konferenz in Paris, die vom 24. bis 27. Juli 1950 dauerte, zwei internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen und die Sozialversicherung des fahrenden Rheinschiffahrtspersonals in endgültiger Form angenommen.

Die "technischen" Bestimmungen der beiden Abkommen, die auf die Initiative der I.T.F. zurückgehen, wurden auf einer Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in den letzten Monaten des Jahres 1949 ausgearbeitet. Die Aufgabe der Pariser Konferenz lag darin, die Texte der I.A.O. zu genehmigen und überdies die Abkommensbestimmungen auszuarbeiten, die sich mit Ratifizierung, Durchführung, Datum des Inkrafttretens und Geltungsdauer befassen.

Die Abkommen werden nun den beteiligten Regierungen zur Ratifizierung vorgelegt. Sie stehen allen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Regierungen zur Unterzeichnung offen. Die Zustimmungsurkunden sind beim Internationalen Arbeitsamt zu hinterlegen. Die Abkommen treten in Kraft nach der Hinterlegung der letzten Ratifizierung durch die Rheinuferstaaten und Belgien. Die Vertragsdauer ist zunächst drei Jahre, wonach die Abkommen, falls nicht gekündigt, von Jahr zu Jahr stillschweigend erneuert werden.

SEELEUTE

JAPAN

Kriegsrisikoprämie
für japanische Seeleute.

(ITF) Nach einem Bericht aus Tokio zahlen die Vereinigten Staaten an japanische Seeleute, die die

koreanische Kriegszone befahren, eine Kriegsrisikoprämie von mindestens 100% der Normalheuern.

Als Gefahrenzone gilt der Raum zwischen dem 124. und 131. Längengrad und nördlich des 33. Breitengrades. Sie erstreckt sich von der koreanischen Halbinsel rund 90 Meilen nach Süden, 35 Meilen nach Westen und 80 Meilen nach Osten.

Auf Fahrten südlich des 36. Breitengrades beträgt die Prämie 100%, nördlich dieser Linie 105% der Normalheuern.

Die Prämie wird erhöht auf Schiffen, die "gefährliche Güter" befördern.

NORWEGEN

Verwendung von D.P.'s in der Handelsschiffahrt.

(ITF) Die Tageszeitung der norwegischen Arbeiterpartei "Arbeiderbladet" berichtet, dass 50 "displaced persons" versuchsweise in der norwegischen Handelsflotte beschäftigt werden sollen. Die Ausgewählten dürfen ihre Familien mit nach Norwegen nehmen und geniessen dieselben Rechte wie die norwegischen Seeleute.

Vertreter des norwegischen Arbeitsdirektorats und der norwegischen Seemannsgewerkschaft sollen in naher Zukunft Deutschland einen Besuch abstatten, um die notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Vorherhand sollen ausschliesslich Spezialarbeiter ausgewählt werden wie Elektriker, Mechaniker usw. Falls sich das Experiment als erfolgreich erweist, dürfte die Verwendung von D.P.'s in der norwegischen Handelsschiffahrt in grösserer Zahl erwogen werden.

Zwei abgeänderte Seattle-Übereinkommen ratifiziert.

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt bekannt, dass Norwegen im Juni folgende revidierten internationalen Seefahrts-Arbeitsübereinkommen ratifiziert hat:

Übereinkommen über den bezahlten Urlaub für Seeleute (revidiert 1949);

Übereinkommen über die Quartierräume an Bord (revidiert 1949).

U S A

USA-Löhne und -Arbeitsbedingungen auf einem Panamaschiff.

(ITF) Zum ersten Mal in der Geschichte der Seefahrt ist es einer amerikanischen Seemannsgewerkschaft, der Sailor's Union of the Pacific, gelungen, auf einem Schiff der Panamaflagge, der S.S. Phopho, amerikanische Arbeitsbedingungen, Heuern und Besatzung einzuführen.

Dem Abschluss des Vertrages für die "Phopho" ging ein vier Monate dauernder Kampf zwischen der Gewerkschaft und dem griechischen Schiffseigner voraus, der sich mit allen Mitteln der Festlegung des Schiffes und seiner Umstellung mit Streikposten widersetzte. Als er sah, dass der Kampf für ihn verloren war, verkaufte er das Fahrzeug an Henry Kaiser, einen amerikanischen Reeder, der die

"Phopho" im Chartervertrag für die Beförderung von Mineralien aus Südamerika benutzt hatte. Kurz danach unterzeichnete Kaiser einen Vertrag mit der Sailor's Union of the Pacific.

Der Vertrag sieht als eine der Hauptbestimmungen vor, dass er für die gesamte Besatzung gültig ist ohne Rücksicht darauf, ob ein Besatzungsmitglied ein Patent besitzt oder nicht. Eine andere Bestimmung gestattet einem Mitglied der Besatzung, dem bei der Erfüllung seiner Pflichten ein Unfall zustößt, im Rahmen des "Jones Act" auf Schadenersatz zu klagen.

HOCHSEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Heringsssaison beginnt (ITF) Die deutsche Fischdampferflotte ist fast vollzählig zum Heringsfang ausgelaufen. Die Saison dauert bis zum Oktober/November.

Das deutsche Heringsfangergebnis belief sich 1947 auf 160.800 to; 1948 auf 117.333 to und 1949 auf 174.055 to. Das Fangergebnis des Jahres 1949 übertraf zum ersten Male die Vorkriegsmengen.

Etwa ein Fünftel der deutschen Fischdampferflotte ist während der Heringsssaison beim Frischfischfang eingesetzt.

Die westdeutsche Fischdampferflotte umfasst heute 240 Einheiten gegenüber 388 vor dem Kriege. 123 der Dampfer sind in Bremerhaven, 63 in Cuxhaven, 48 in Hamburg und 6 in Kiel beheimatet. Etwa 20 Neubauten sollen noch in diesem Jahre fertiggestellt werden.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

GROSSBRITANNIEN

Arbeitsteilung zwischen Strasse und Schiene. (ITF) Kürzlich von der Britischen Transportkommission herausgegebene Richtlinien legen die Grundsätze fest, die bei der Zuweisung der Frachtaufträge an Eisenbahn- und Strassenverkehr zu befolgen sind.

Grundsätzlich sind die beiden Verkehrsträger so zu entwickeln, dass sie einander nicht konkurrieren, sondern sich ergänzen.

Zu diesem Zwecke wurde festgelegt, dass sich der Eisenbahntransport besonders für solche Güter eignet, die ganze Zugladungen bilden (z.B. Kohle) für regelmäßigen Fernverkehr ohne Rangieren, für Güter, deren Umladekosten auf der Bahn geringer sind als auf der Strasse (z.B. Mineralien), für Güter, für welche die Eisenbahn Lagerräume besitzt (z.B. Getreide und Futtermittel), sowie für Importe und industrielle Massengüter. Der Strassentransport

andererseits ist geeignet für den Ortsverkehr, aber auch für den Fernverkehr, wenn dieser unter Berücksichtigung von Ladearbeiten, Verpackung usw. auf der Strasse billiger ist als auf der Eisenbahn, für Stückgüter, die sich infolge ihrer Abmessungen mit der Eisenbahn nicht befördern lassen, sowie für Umzüge und ähnliche Aufgaben, bei denen sorgfältige Verpackung und Behandlung erforderlich ist.

Der Vorsitzende der Transportkommission erklärte, nach seiner Auffassung liessen sich diese Grundsätze ohne Härten und Ungechtigkeiten durchführen. Das Personal müsse aber für die Notwendigkeit von Veränderungen Verständnis aufbringen. Der Fortschritt dürfe durch keine anderen Erwägungen aufgehalten oder verzögert werden als die des öffentlichen Wohls und der Leistung. Er erklärte auch, dass Methoden der Verkehrsteilung zwischen Binnenschifffahrt einerseits und Strasse und Schiene andererseits ausgearbeitet würden.

INDIEN

Pläne zur Koordinierung von Strasse und Schiene

(ITF) Der Transportkommissar für die Vereinigten Provinzen Indiens gab am 9. Juli 1950 im Rundfunk bekannt, dass die indische Regierung

mit den Regierungen der Einzelstaaten Maßnahmen über die Verteilung des Verkehrsaufkommens vereinbarte, um sicherzustellen, dass beide Verkehrsarten sich im besten Sinn entwickeln. Der Güterfernverkehr bleibt den Eisenbahnen überlassen. Der Kraftwagen wird nur über kurze Entfernungen und im Verkehr von Haus zu Haus eingesetzt.

Der Kommissar erklärte, die Verkehrs- und Transportmittel dürften nicht im Privatbesitz verbleiben. Es liege dies im Interesse der Öffentlichkeit und der Verkehrswirtschaft. Die Koordinierung des Eisenbahn- und Strassenverkehrs wäre eine wesentliche Massnahme. Die Regierung hätte beschlossen, den Strassenverkehr zu organisieren. Ursprünglich wäre geplant gewesen, ihn Aktiengesellschaften zu überlassen unter Beteiligung der Regierung, der Eisenbahnen und der Unternehmer. Da letztere diesem Plan nicht zustimmten, sehe sich die Regierung gezwungen, zur Verstaatlichung des gesamten Strassenverkehrs zu schreiten.

Mit Bezug auf die seit Mai 1947 verstaatlichten Verkehrsbetriebe erklärte der Kommissar, der Bestand an Kraftwagen betrage 1.290 Autobusse, 583 Lastkraftwagen und 47 Taxis. Der Autobusbetrieb erstreckte sich auf 4.600 Meilen gepflasterter Strassen. Die 200 Autobuslinien beschäftigten 6.500 Personen.

U S A

Eisenbahnunfälle im Jahre 1949.

(ITF) Eine vor kurzem erschienene Ausgabe des Organs der amerikanischen Zugschaffner-Gewerkschaft (Order of Railway Conductors),

die der I.T.F. angeschlossen ist, berichtet:

"Die Zahl der Unfälle auf den amerikanischen Eisenbahnen hat im Jahre 1949 einen absoluten Tiefstand erreicht. Auf je 5.875 Millionen Personen-Meilen ergab es nur einen Todesfall infolge Zusammenstosses, Entgleisungen und anderer Zugunglücke. Alle Todesursachen eingerechnet, beträgt diese Zahl 0,07 je 100 Millionen Personen-Meilen oder nur einen Todesfall je 1.400 Meilen. Der Rückgang gegenüber 1939 beträgt 42%.

Die Gesamtleistung der Eisenbahnen der USA im Jahre 1949 betrug 35.250 Millionen Personen-Meilen, die Zahl der Todesfälle als Folge von Zugunglücken lediglich 6. Die Gesamtzahl der Todesfälle unter den Reisenden bei Berücksichtigung sämtlicher Todesursachen betrug 25.

Bei den Eisenbahnern entfielen auf 1 Million Arbeitsstunden 0,13 tödliche Unfälle, es ist dies die bisher kleinste Zahl.

Nach Angaben des Bundesstaatlichen Verkehrsamtes (Interstate Commerce Commission), die sich nur auf den Dampfbetrieb beziehen, sank die Zahl der im Jahre 1949 bei Bahnübergängen tödlich verunglückten Personen erneut trotz vermehrter Benutzung der Übergänge durch Kraftwagen. Im Laufe der letzten vier Jahre sank die Zahl der tödlich Verunglückten um mehr als 20%. Die Gesamtzahlen für Unfälle an Bahnübergängen betragen im Jahre 1949 1.507 Tote und 3.775 Verletzte gegenüber 1.612 Toten und 4.255 Verletzten im Jahre 1948. Im Dezember 1949 gab es 176 Tote und 491 Verletzte gegenüber 193 Toten und 551 Verletzten im entsprechenden Monat des Vorjahres. "

vom 21. August 1950

Wohlfahrtseinrichtungen und betriebliche Pensionsordnungen
in den U.S.A.

Wir haben in unserem Pressebericht verschiedentlich über die Einführung von Wohlfahrtseinrichtungen und betrieblichen Pensionsordnungen in den U.S.A. auf dem Wege des Kollektivvertrages berichtet. Es kommt in der Tat häufig vor, dass die amerikanischen Gewerkschaften, anstatt auf Lohnerhöhungen zu drängen, die Einführung von beitragspflichtigen, vor allem aber beitragsfreien Versicherungssystemen fordern.

Es stellen sich dabei dem amerikanischen Gewerkschaftler zwei grundsätzliche Fragen: 1.) Soll der durchschnittliche amerikanische Arbeitnehmer beim Austritt aus dem beruflichen Leben weiterhin ein regelmässiges Einkommen besitzen, dass ihm und seiner Familie einen angemessenen Unterhalt gewährt und 2.) soll er von einer seine Mittel übersteigenden finanziellen Last befreit sein, wenn sich Krankheiten oder Unfälle in seiner Familie ereignen?

Der Bericht einer vom Präsidenten der Vereinigten Staaten eingesetzten Untersuchungskommission beleuchtet das Problem in folgenden Worten:

"Es gab eine Zeit des unaufgeklärten sozialen Denkens in unserem Lande, in der man der Auffassung war, dass das Bedürfnis des Arbeiters, sich gegen die Gefahren des modernen Wirtschaftslebens zu versichern, niemand anginge als ihn selbst - oder vielleicht noch Wohltätigkeits-Institutionen. Man stellte sich irgendwie vor, dass er genug Sparsinn besitzen müsse, um von seinem beschränkten Einkommen einen Sparpfennig beiseitelegen zu können für Tage der Not - Lohnausfall infolge Krankheit oder Unfall, Arzt- und Spitalkosten Einkommensverlust infolge Arbeitslosigkeit - und darüber hinaus noch eine Lebensversicherung abzuschliessen. Man nahm auch an, dass er am Ende seiner Verwendungsfähigkeit als Arbeiter genügend Ersparnisse angelegt hätte, um sich und seiner Frau im hohen Alter ein Auskommen zu ermöglichen. Denjenigen, denen all dies nicht gelang, wurde Mangel an Voraussicht vorgeworfen; man überliess sie der Wohltätigkeit ihrer Kinder oder dem Armenhaus."

Wie wenig dieses immer noch von vielen amerikanischen Arbeitgebern vertretene Argument mit dem Sparvermögen des amerikanischen Arbeiters im Einklang steht, geht daraus hervor, dass im Jahre 1949 das durchschnittliche Sparguthaben eines gelernten oder angelernten Arbeiters 200 Dollar betrug und dass der durchschnittliche ungelernete Arbeiter überhaupt keine Ersparnisse besass. Diese Angaben stammen von einer amerikanischen Regierungsstelle, die überdies in einem Vergleich der Lebenshaltungskosten

mit dem Lohneinkommen nachweist, dass das gegenwärtige Lohnniveau im Durchschnitt gerade zu einer angemessenen Lebenshaltung ausreicht. Ersparnisse anzulegen, sei dabei mindestens schwierig wird erklärt. Der durchschnittliche Jahreslohn eines amerikanischen Arbeiters betrage 3.000 Dollar. Eine vierköpfige Familie aber brauche 3.000 bis 3.500 Dollar im Jahr für ein bescheidenes Auskommen. Sparen für Tage der Not sei nur auf Kosten des gegenwärtigen Lebensstandards möglich.

Der bereits erwähnte Untersuchungsausschuss erklärte: Wir sind der Auffassung, dass alle Unternehmen, soweit staatliche Hilfe fehlt, die Verpflichtung besitzen, für den "Unterhalt" des menschlichen Körpers durch ärztliche Betreuung und für seine "Abnutzung" durch ein Ruhegehalt aufzukommen, wie dies bereits bei Anlagen und Maschinen geschieht.

Im Laufe der letzten zwei Jahre wurden Pensionsordnungen und Bestimmungen über Wohlfahrtseinrichtungen in zunehmendem Masse in Kollektivverträge aufgenommen. Was die Finanzierung anbetrifft so kann im allgemeinen gesagt werden, dass die Gewerkschaften des C.I.O. beitragsfreie Einrichtungen vorziehen, während die der A.F.L. eher paritätisch verwaltete Kassen befürworten, an die Arbeitnehmer wie auch Arbeitgeber Beiträge entrichten. Manche A.F.L.-Gewerkschaften besitzen in der Tat bereits solche paritätischen Versicherungseinrichtungen seit einer Reihe von Jahren. Das gegenwärtige Ziel des C.I.O. ist eine Pension von mindestens 100 Dollar im Monat für Arbeiter, die im Alter von 65 Jahren in den Ruhestand treten, staatliche Leistungen eingerechnet.