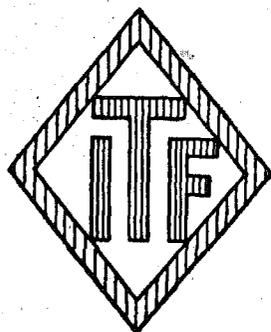


# INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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.22

30.Okt.1950

I.T.F.

J.Oudegeest, der 1919  
beim Wiederaufbau der  
ITF mitwirkte, im Alter  
von 80 Jahren gestorben.

(ITF) Jan Oudegeest, geboren am 5. August 1870, eine national wie auch international in der Arbeiterbewegung bekannte Persönlichkeit, starb in seiner holländischen Heimat am 16. Oktober. In-

ternational war Oudegeest bestens bekannt als einer der beiden Generalsekretäre (der andere war Edo Fimmen) des nach dem ersten Weltkrieg gegründeten Internationalen Gewerkschaftsbundes - der sog. Amsterdamer Internationale.

In der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Verwaltungsrat er während langer Jahre angehörte, erwies sich Oudegeest als energischer Verfechter der Interessen der freien Gewerkschaftsbewegung. Sein Name ist auch eng verknüpft mit dem Kampf zur Abwehr der von den Kommunisten in den Zwanzigerjahren häufig unternommenen Versuche, ihren Einfluss über die der Moskauer Internationale angeschlossenen Gewerkschaften hinaus, auszudehnen.

Auf nationalem Gebiet war Oudegeest einer der Mitbegründer des Niederländischen Eisenbahnverbandes, dessen Kontrolle den anarchistisch-syndikalistischen Elementen 1898 entrissen wurde, sowie des Niederländischen Gewerkschaftsbundes, dessen Gründung nach einem weiteren

heftigen Kampf mit derselben Gruppe am 1. Januar 1906 erfolgte. Er war der erste Sekretär und später der Vorsitzende des Niederländischen Gewerkschaftsbundes. In der holländischen politischen Bewegung war Oudegeest während einiger Zeit Vorsitzender der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei.

In der ITF zeichnete sich Oudegeest aus als Sekretär des provisorischen Büros, das infolge der Unterbrechung der Tätigkeit der früher in Deutschland ansässigen ITF durch den Weltkrieg 1914 - 1918 in Amsterdam errichtet wurde. Er führte den Vorsitz auf der ersten Nachkriegskonferenz der ITF am 29. und 30. April 1919 in Amsterdam. Es war Oudegeest, der auf dieser Tagung den Vorschlag machte, das Sekretariat der Konferenz Edo Fimmen zu übertragen und damit eine äusserst glückliche Zeit in der Leitung der ITF einleitete, die bis zum Ableben Edo Fimmens im Jahre 1942 dauern sollte.

Die ITF betrauert einen Freund, der ein unentbehrlicher und leistungsfähiger Leiter in ihren schwierigsten Zeiten war.

Z.

Grosse Freiheitskundgebung  
in Berlin hört den General-  
sekretär der ITF.

(ITF) Am Sonntag, den 15. Oktober, als die Bevölkerung der Ostzone Deutschlands die Erniedrigung einer Abstimmung "neu-

demokratischen" Stils mit einer Einheitsliste kommunistischer Kandidaten über sich ergehen lassen musste, x), fand auf der anderen Seite der Berliner Sektorengrenze eine von den freien Gewerkschaften veranstaltete Protestversammlung statt. Rund 35 000 Männer und Frauen aus allen Sektoren der früheren deutschen Hauptstadt nahmen an dieser Demonstration für die Freiheit und gegen die Scheinwahlen in der Sowjetzone teil. Lebhafter Beifall grüsste die Redner, unter denen sich J.H. Oldenbroek vom IBFG und O. Becu, Generalsekretär der ITF, befanden.

In einer mit starkem Beifall aufgenommenen Rede wies Becu auf das Interesse und die Bewunderung hin, mit denen der Freiheitskampf Berlins von der Gesamtheit der freien Welt verfolgt wird. Insbesondere die Leistungen der Transportarbeiter und, an erster Stelle unter ihnen der Berliner Eisenbahner, verdienen das höchste Lob aller wahren Demokraten.

Die Ausführungen Becus über die Bedeutung der Ereignisse in Korea und über die dabei den Transportarbeitern zufallende hervorragende Rolle wurden von der Zuhörerschaft mit stürmischem Beifall aufgenommen. Dass die Kommunisten so heftig alle Transportarbeiter-Gewerkschaften angriffen, die sich der kommunistischen Parteipolitik nicht unterwerfen wollen, sei gerade auf diesen Grund zurückzuführen. "Eine freie Gewerkschaftsbewegung der Trans-

x) Die Einheitsliste der kommunistischen Kandidaten soll 99,58% aller abgegebenen "Stimmen" erhalten haben. Damit wurde selbst der Rekord Hitlers übertroffen, der 1936 98,81% der Stimmen auf sich vereinigte.

portarbeiter ist eine Bürgerschaft für die Erhaltung des Friedens wie auch der demokratischen Rechte und Freiheiten" rief Becu unter grossem Beifall aus.

Im Namen der ITF versprach Becu den Verteidigern eines demokratischen Deutschlands jede mögliche Hilfe. Sollte die Zeit kommen, da zur Verteidigung Deutschlands Waffen nach diesem Land gesandt werden müssen, dann würden die Transportarbeiter anderer Länder ohne zu zögern zusammen mit ihren deutschen Kollegen den Transport dieser Waffen sicherstellen, sagte er.

Lebhafter Beifall grüsste Becu, als er fortfuhr: "Gemeinsam mit ihnen werden wir für die Wiederherstellung der Freiheit jener Hunderttausende hinter dem Eisernen Vorhang kämpfen, die, im grössten Konzentrationslager der Welt lebend, sich nach der Freiheit und ihren verlorenen Rechten sehnen, denn wir wissen, dass in ihren Herzen die Flamme der Freiheit weiterbrennt und dass sie im Geiste immer noch mit unserer Internationale und ihren Idealen sind."

Becu schloss seine Rede mit den folgenden Worten:

"In diesem Kampf für die Erhaltung unserer Kultur und zur Verteidigung der höchsten Ideale der Menschheit zählen wir auch auf Euch, deutsche Kolleginnen und Kollegen. Wir rufen Euch zu:

Nieder mit dem Kommunismus!  
Nieder mit dem Faschismus und allen Nazi-Elementen!  
Nieder mit dem Ungeheuer der Diktatur!  
Es lebe die Freiheit!  
Es lebe die Stimme der Freiheit!"

### EISENBAHNER

#### GROSSBRITANNIEN

#### Beratung zwischen Verwaltung und Personal bei den Britischen Bahnen.

(ITF) Im Verlaufe der Diskussion über Frage 11 (Organisation und Ausbau von ärztlichen und sozialen Diensten

unter Beteiligung des Personals an der Verwaltung) anlässlich der 15. Session des Internationalen Eisenbahn-Kongresses in Rom bezog sich G.B. Thorneycroft (Generalsekretär des Britischen Verbandes der Eisenbahngestellten), der am Kongress als Abgesandter der britischen Regierung teilnahm, auf den Wert, den die Britische Verkehrskommission und die Eisenbahnverwaltung darauf legen, dass dem Personal die grösstmögliche Gelegenheit zur Durchführung von Besprechungen mit der Verwaltung geboten wird. Er wies darauf hin, dass für diesen Zweck besonders geschaffene Einrichtungen, in deren Rahmen persönliche Zusammenkünfte zwischen gewählten Vertretern des Personals und der Verwaltung stattfinden, bereits auf allen Stufen des Eisenbahndienstes funktionieren.

Einrichtungen dieser Art erwiesen sich zweifelsohne als von grösstem gegenseitigen Vorteil. Thorneycroft empfahl den Eisenbahnverwaltungen anderer Länder, ähnliche Vorkehrungen zu treffen.

U.S.A.

Sechszehn Eisenbahnergewerkschaften stellen Lohnforderungen.

(ITF) Die "New York Times" berichtet, dass sechszehn amerikanische Eisenbahnergewerkschaften am 11. Oktober

beschlossen haben, beträchtliche Lohnforderungen zu stellen. Diese betreffen 1.085.000 Eisenbahner.

Fünfzehn der Gewerkschaften des nichtfahrenden Personals fordern eine Erhöhung von 25 Cent pro Stunde, während die Gewerkschaft der Lokführer und -heizer 35 Cent verlangen.

Die Gewerkschaften des nichtfahrenden Personals schätzen, dass ihre Lohnforderung Mehrauslagen für die Eisenbahngesellschaften im Gesamtwert von \$ 400.000.000 zur Folge hätten. Die Gewerkschaft der Lokführer und -heizer gab keine Schätzung der Kosten ihrer Forderung bekannt. Leitende Funktionäre der Eisenbahngesellschaften sprechen jedoch von \$ 65.000.000 im Jahr.

Zwei weitere Eisenbahnergewerkschaften, die des Zugpersonals und die der Zugführer, werden ihre Stellungnahme in der Lohnfrage voraussichtlich im Laufe der nächsten Wochen bekanntgeben.

### ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für das Personal im Personenverkehr gefordert.

(ITF) Auf einer Versammlung am 11. Oktober beschloss der Landesausschuss des Personenverkehrs-Personals des Britischen Transportarbeiterverbandes

(ein ITF-Mitglied), die anderen an den geltenden Tarifverträgen beteiligten Gewerkschaften über die Unterbreitung einer Forderung nach beträchtlichen Lohnerhöhungen für alle Lohnstufen zu befragen. Die neue Forderung soll etwa 226.000 Autobus-, Strassenbahn- und Obusfahrer, -Schaffner und -Unterhaltungsarbeiter betreffen. Verhandlungen werden mit drei Gruppen von Arbeitgebern stattfinden, und zwar mit den städtischen Verkehrsbetrieben (78.000 Mann), den Privatgesellschaften der Provinz (90.000 Mann) und der Londoner Verkehrsverwaltung (58.000 Mann).

U.S.A.

Lastwagenchauffeure verlangen die Hinterlegung von Garantiesummen durch die Arbeitgeber.

(ITF) Die Chicagoer Zeitung "Federation News" berichtet, dass eine Neuyorker Ortsgruppe der International Brotherhood

of Teamsters (ein ITF-Mitglied) in einem kürzlich mit den Arbeitgebern abgeschlossenen, für 800 Arbeiter gültigen Tarifvertrag ein einzigartiges Zugeständnis erzielt hat.

Um sicherzustellen, dass die Arbeitgeber den Vertrag genau einhalten, wird von ihnen die Einzahlung von Vorschussbeträgen in eine Kasse verlangt. Es soll dies eine Garantie gegen Vertragsbruch sein.

In einer Erklärung, warum die Gewerkschaft die Garantiebestimmung forderte, führte der Vorsitzende der Ortsgruppe den Fall eines Mitgliedes an, das einige Zeit vorher verstorben war und für das der Arbeitgeber verpflichtet gewesen wäre, eine Lebensversicherung im Werte von \$ 1.000 abzuschliessen. In Verletzung des geltenden Vertrages hatte der Arbeitgeber den Abschluss unterlassen, und die Gewerkschaft sah sich der schwierigen Aufgabe gegenüber, ihn zur Leistung des Schadenersatzes zu zwingen. Das Garantieabkommen biete Schutz gegen Arbeitgeber, die Löhne und andere vertraglich festgelegte Leistungen herabzudrücken versuchen.

### ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

#### DEUTSCHLAND

Sieg der Gewerkschaft im Streik auf den deutschen Wasserwegen.

(ITF) Am 12. Oktober ordnete die deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr die Wiederaufnahme der Arbeit

in der deutschen Binnenschifffahrt an. Damit ging der am Freitag, den 6. Oktober begonnene Streik zu Ende.

Der Beschluss folgte nach am 10. und 12. Oktober mit Vertretern der kommunalen Arbeitgeber und der Bundesregierung geführten Verhandlungen, bei denen eine Kompromissvereinbarung erzielt wurde, die im deutschen öffentlichen Dienst eine Erhöhung des Stundenlohnes der Arbeiter um 9 Pfennig und des Monatsgehaltes der Angestellten um DM 20,-- vorsieht.

Die Vereinbarung ist gültig bis zum 31. Januar 1951, sofern die deutsche Bundesregierung alles in ihrer Macht Stehende tut, um die Preise zu stabilisieren bzw. herabzusetzen.

### HAFENARBEITER

#### CURACAO

Krankenversicherung für die Hafendarbeiter in Curacao.

(ITF) Aus Willemstad, Curacao (Niederländische Antillen), wird berichtet, dass am 1. Dezember

dieses Jahres eine Krankenversicherung für die Hafendarbeiter in Kraft treten wird.

Eine zwischen den Hafnarbeitergewerkschaften und den Hafnarbetrieben getroffene Vereinbarung sieht die Versicherung von Arbeitern bis zu einem Höchsteinkommen von rund \$ 1.700 im Jahr, Überstundenlöhne nicht eingerechnet, vor.

Der Arbeiter muss zudem im Laufe des Jahres bei einem oder mehreren der Arbeitgeber, die das Abkommen mitunterzeichnet haben, ein Minimum von 1.440 Arbeitsstunden geleistet haben, bevor ein Anspruch auf Versicherungsleistungen entsteht.

Die Vereinbarung entspricht, dem Krankenversicherungsgesetz der Regierung, das dieselbe Einkommensgrenze festsetzt. Es wird erwartet, dass das Gesetz im kommenden Jahre abgeändert werden soll, um diese Grenze auf \$ 2.500 im Jahr hinaufzusetzen.

## GROSSBRITANNIEN

### Gewerkschaft fordert Lohnerhöhungen.

(ITF) Der Generalsekretär des britischen Transportarbeiterverbandes (ein ITF-Mitglied) gab am

9. Oktober bekannt, dass auf einer Versammlung des Landesausschusses der Hafnarbeiter seiner Gewerkschaft beschlossen worden war, Vorschläge zur Neufassung des geltenden Landes-Tarifvertrages für die Hafnarbeiter zu unterbreiten und dabei eine Forderung nach Erhöhung der Lohnsätze vorzubringen. Die Vorschläge sollen den Gewerkschaftsvertretern im Paritätischen Landesausschuss für Hafnarbetriebe vorgelegt werden, wonach Vorbereitungen für eine Landeskonzferenz von Hafnarbeiter-Delegierten getroffen werden sollen, die so bald wie möglich stattfinden soll.

Der gegenwärtige Mindest-Tageslohn der Hafnarbeiter in den grösseren britischen Häfen beträgt 19 Shilling, was in einer vollen Arbeitswoche von 5 1/2 Tagen £ 5.4.6 ausmacht. Ein Bereitschaftsgeld von 5 Shilling je halber Tag ist zahlbar, wenn keine Arbeit vorhanden ist. Das garantierte Wochenminimum beträgt £ 4.8.-. Der durchschnittliche Wochenverdienst liegt jedoch in einigen Häfen infolge von Akkordarbeit und regelmässiger Leistung von Überzeit bedeutend höher. Nach den letzten Angaben des britischen Arbeitsministeriums beträgt der durchschnittliche Wochenverdienst des britischen Hafnarbeiters £ 8.10.3.

### Beamter des britischen Hafnarbeitsamtes lobt das Garantie-lohnsystem.

(ITF) In einem im Nachrichtenblatt der Gruppe Liverpool des Britischen Hafnarbeitsamtes erschienenen Artikel er-

klärt der Vorsitzende der Gruppe, es sei über jeden Zweifel erhaben, dass die Grosszahl der eingetragenen Hafnarbeiter von Merseyside heute glücklicher und zufriedener seien als je zuvor in der Geschichte der Hafnarbeit. Dies sei in erster Linie der Hafnarbeits- und Garantielohnordnung zuzuschreiben, die seit 1941 in Grossbritannien bestehe. Dass der Hafnarbeiter nun regelmässig jede Woche einen Lohn beziehe, habe eine Umwälzung in Tausenden von Familien bewirkt. Aus den Einstellungsgesuchen von Hunderten von Arbeitern anderer Berufe, die Hafnarbeiter werden möchten, gehe hervor, dass eine Stelle im Hafen nun als sehr erstrebenswert gelte.

In einem Kommentar über eine kürzliche Bildungskonferenz für Hafenarbeiter sagt der Verfasser des Artikels, es habe sich dabei um ein erfolgreiches Experiment gehandelt. Das Amt hoffe, dass solche Veranstaltungen zum normalen Bestandteil des sozialen und beruflichen Lebens des Hafenarbeiters werden mögen.

## INDONESIEN

### Ende des Hafenarbeiterstreiks in Belawan.

(ITF) Infolge eines Erlasses des lokalen Kommandanten von Nordsumatra, mit welchem die Hafen-

arbeiter zur Wiederaufnahme der Arbeit auf der Grundlage von vorläufigen, vom Arbeitsinspektorat festgesetzten Löhnen aufgefordert wurden, ging der Streik der Hafenarbeiter von Belawan zu Ende.

Frühere Berichte führten aus, dass der Streik sich auf die Besatzungen der im Hafen liegenden Schiffe ausgedehnt hatte und auch den Grossteil des Angestelltenpersonals im Hafen umfasste.

Der Befehl zur Wiederaufnahme der Arbeit wurde erlassen, nachdem der Militärgouverneur die Hafenarbeit zum "wesentlichen Dienst" erklärt hatte, wodurch der Streik illegal wurde.

## SEELEUTE

### INTERNATIONAL

#### Dänemark ratifiziert ein revidiertes Seattle-Übereinkommen.

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt die Ratifizierung des revidierten Seefahrts-Arbeitsübereinkommens Nr. 92 über die Unterbringung der Mannschaft an Bord durch Dänemark am 30. September 1950 bekannt.

einkommens Nr. 92 über die Unterbringung der Mannschaft an Bord durch Dänemark am 30. September 1950 bekannt.

#### Die Vereinigten Staaten ratifizieren das I.M.C.O.-Übereinkommen.

(ITF) Die britische Zeitschrift "Shipping World" berichtet, dass die Vereinigten Staaten unter einem Vorbehalt das Überein-

kommen über die Schaffung der IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization; zwischenstaatliche beratende Organisation für Seeschifffahrt) ratifiziert haben. Die Zustimmungserklärung des amerikanischen Senats macht folgenden Vorbehalt: "Es gilt als ausgemacht, dass nichts in dem Übereinkommen darauf abzielt, die einheimische Gesetzgebung über einschränkende Geschäftspraktiken abzuändern. Es wird daher erklärt, dass die Ratifizierung des Übereinkommens durch die Regierung der Vereinigten Staaten in keiner Weise eine Veränderung in der Durchführung der Anti-Trust-Gesetze der U.S.A. bewirken wird."

Das Übereinkommen über die Schaffung der I.M.C.O. tritt in Kraft nach seiner Ratifizierung durch 21. Staaten, von denen 7 mindestens eine Million BRT aufweisen müssen. Bisher haben die Regierungen von Grossbritannien, Kanada, Griechenland und Holland die Ratifizierung offiziell vorgenommen.

Der britische Verband der Schiffsoffiziere setzt sich für eine internationale Lenkung der Schifffahrt ein.

(ITF) Der Britische Verband der Schiffsoffiziere (NEOU; ein ITF-Mitglied) setzt sich in seinem vor kurzem vorgelegten Jahresbericht für internationale

Massnahmen ein, die nach seiner Meinung zu treffen sind, um die Welt-handelstonnage innerhalb wirtschaftlicher Grenzen zu halten und das Problem der unlauteren Handelspraktiken zu lösen.

Die Gewerkschaft gibt der Befürchtung Ausdruck, dass das Anwachsen der Welttonnage Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten hervorrufen wird, sofern der Welthandel nicht ebenfalls zunimmt. Der Bericht erinnert daran, dass der Generalsekretär der NEOU anlässlich der Seattle-Konferenz im Jahre 1946 auf die Notwendigkeit hinwies, Anstrengungen zu unternehmen, um den Abschluss einer internationalen Vereinbarung über die Anpassung des Schiffsraumes an den Umfang des Welthandels zu erzielen, und weist darauf hin, dass bisher keine praktischen Schritte zur Lösung dieser Frage unternommen worden sind.

Was die Wiederezulassung der deutschen und japanischen Schifffahrt zum internationalen Handel anbetrifft, so führt der Bericht aus, dass kein Zweifel darüber bestehe, dass wirtschaftliche Erholung nur möglich ist, wenn alle Nationen die ihnen zustehenden Einrichtungen besitzen, die ihnen erlauben, am Welthandel teilzunehmen.

Dabei müsste berücksichtigt werden, dass ohne Zweifel die Meinungen weit auseinandergehen dürften, wie weit es wünschenswert sei, Länder die die Welt zu beherrschen versuchten, bereits jetzt zum internationalen Handel wieder zuzulassen.

Der Bericht fährt fort: "Man darf jedoch nicht übersehen, dass der Geist des Nationalismus sich in gewisser Hinsicht wieder bemerkbar macht, auch darf man nicht vergessen, dass Deutschland wie auch Italien vor dem Ausbruch des Krieges zum Schaden des Welthandels stärkstens nationalistisch orientiert waren. Flaggendiskriminierung ist lediglich eine andere Form des Nationalismus und tritt in immer stärkerer Masse wieder auf. So lautet z.B. eine Bedingung der Marshallhilfe, dass fünfzig Prozent der von Amerika versandten Güter von amerikanischen Schiffen zu befördern sind. Argentinien schreibt aufgrund von Handelsverträgen einen ähnlichen Prozentsatz von Gütern vor, die mit argentinischen Schiffen befördert werden müssen. Auch Chile hat den Weg der Flaggendiskriminierung eingeschlagen, und ähnliche Tendenzen sind in Indien und Südafrika festzustellen. Falls nicht eine mehr tolerante Auffassung die Oberhand gewinnt, können solche einschränkende Bestimmungen nur zu einem praktischen Stillstand des internationalen Handels führen.

Die Notwendigkeit der Schaffung eines internationalen beratenden Ausschusses sei klar ersichtlich, erklärt der Bericht. Irgend eine internationale Körperschaft müsse geschaffen werden, die die Bekämpfung unlauterer Handelspraktiken wie Flaggendiskriminierung, Unterbietung der Frachtsätze, Missachtung von Sicherheitsnormen und Gewährung von staatlichen Zuschüssen gestattet, und in deren Rahmen das erforderliche Einverständnis erzielt werden kann, damit der Handel sich auf natürlichem Wege abwickelt."

## GROSSBRITANNIEN

### Das Problem der Abwanderung von Offizieren aus dem Seedienst.

(ITF) Der Generalsekretär des Britischen Offiziersverbandes (Navigators' and Engineer Officers' Union; ein ITF-Mitglied), D.S.

Tennant, beschrieb auf dem Jahreskongress seiner Gewerkschaft die Abwanderung von Schiffsoffizieren aus dem Seedienst als eine Art "Blutverlust", der, falls ihm nicht Einhalt geboten werde, sich zu einer ernstesten Gefahr für die Leistungsfähigkeit und den erfolgreichen Betrieb der britischen Seeschifffahrt entwickeln dürfte.

Er fügte hinzu, dass das Festland mit der See in jüngsten Jahren im Streit um erstklassiges Personal gelegen hätte und dass heute festzustellen sei, dass die Beschäftigung an Land verlockender sei.

D.S. Tennant vertrat die Meinung, dass das Problem des Mangels an Seeoffizieren am besten durch die Erwägung von Lohnerhöhungen und durch eine Überholung des ganzen Lohngefüges überwunden werden könne. Es müsse dabei Vorsorge getragen werden, dass die Gehälter der oberen Stufen mit Befähigung, Erfahrung und Verantwortung im Einklang stünden.

## GRIECHENLAND

### Besprechungen über eine Kriegsrisikoprämie für griechische Seeleute.

(ITF) Aus Athen wird berichtet, dass die Frage einer Kriegsrisikoprämie für die Offiziere und Mannschaften der griechischen Handelsschiffe, die sich in koreanischen

Gewässern befinden, im Ministerium der Handelsmarine besprochen wurde. Die griechischen Reeder haben sich bereit erklärt, an Mannschaften, die in koreanische Gewässer einfahren, eine Prämie von 150 Prozent zu zahlen. Ein gemischter Ausschuss wurde mit dem Studium der Angelegenheit beauftragt. Der Abschluss einer formellen Vereinbarung sei lediglich eine Frage von Tagen, so wurde erklärt.

## ITALIEN

### Seeleute erhalten fernöstliche Kriegsrisikoprämie.

(ITF) Die der ITF angeschlossene italienische Seemannsgewerkschaft hat mit italienischen Reedern eine Vereinbarung abgeschlossen, welche

die Zahlung von Prämien an Gewerkschaftsmitglieder vorsieht, die in chinesischen und koreanischen Gewässern fahren.

Die Vereinbarung teilt das Kriegsgebiet in zwei Zonen mit folgenden Grenzen:

- a) Vom chinesischen Festland entlang des 124. Grades östlicher Länge nach Süden bis zum 24. nördlichen Breitengrad und weiter zur Südspitze Formosas, von wo die Zonengrenze entlang des 23. nördlichen Breitengrades zurück zum chinesischen Festland verläuft. Für Fahrten in dieser Zone wird eine Prämie von 100% der Grundheuer zuzüglich Minenrisiko- und anderer Prämien gezahlt, und zwar für mindestens 15 Tage.

- b) Vom chinesischen Festland entlang des 124. östlichen Längengrades nach Süden bis 33 Grad nördlicher Breite, alsdann entlang diesem Breitengrad nach Osten bis 127 Grad 40 Minuten östlicher Länge, von dort zum Schnittpunkt von 35 Grad 30 Minuten nördlicher Breite und 131 Grad östlicher Länge und schliesslich entlang dem Breitengrad bis zum Festland. Für Fahrten innerhalb dieser Zone wird eine Prämie von 200% bezahlt, auf der gleichen Berechnungsgrundlage wie oben und ebenfalls mit einem Minimum von 15 Tagen.

Eine weitere Bestimmung der Vereinbarung schreibt vor, dass bei Veränderungen in den bereits für die norwegische und britische Handelsflotte abgeschlossenen Kriegsrisikovereinbarungen die italienischen Seeleute automatisch in den Genuss derselben Bestimmungen gelangen werden.

Die Vereinbarung gilt ab 1. September für eine Zeitdauer von dreissig Tagen. Sie gilt als stillschweigend für weitere Zeiträume von 30 Tagen erneuert, falls nicht eine der beiden vertragschliessenden Parteien sie spätestens sieben Tage vor dem Ablauf einer solchen Zeitperiode kündigt.

## NIEDERLANDE

### Kriegsrisikoprämien für holländische Seeleute.

(ITF) Eine Vereinbarung ist erzielt worden über die Zahlung einer besonderen Kriegsrisikoprämie an die Offiziere und

Mannschaften der niederländischen Handelsschiffe, die in koreanischen Gewässern einlaufen. Die Hauptbestimmungen der Vereinbarung sind:

- 1) Die Vereinbarung bleibt nur solange in Kraft, als die Niederlande sich nicht mit einem anderen Lande im Kriege befinden. Sie ist jederzeit von beiden Seiten kündbar unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 14 Tagen.
- 2) Die Vereinbarung tritt rückwirkend ab 8. Juli 1950 in Kraft.
- 3) Die Offiziere und Mannschaften aller Schiffe, für welche die Vereinbarung Gültigkeit hat, besitzen für die Zeit, während welcher das Fahrzeug in einem koreanischen Hafen liegt oder in koreanischen Gewässern beladen oder gelöscht wird, Anspruch auf eine Prämie in der Höhe von 150% des im Heuervertrag festgelegten Monatslohnes. Bei einer allfälligen Erhöhung der Monatsgehältern sind die Prämien ebenfalls entsprechend zu erhöhen.
- 4) Die Prämie ist zahlbar vom Ankunftstage in Korea bis zum Abfahrtstage (beide Tage inbegriffen), und zwar für mindestens 5 Tage. In keinem Falle wird für einen im koreanischen Kriegsgelände verbrachten Tag die Prämie zweimal ausbezahlt.

## U.S.A.

### Vier Seemannsgewerkschaften erzielen Lohnerhöhungen.

(ITF) In der ersten Oktoberhälfte unterzeichneten vier amerikanische Seemannsgewerk-

schaften in den Hauptzügen identische Verträge, welche die Heuern ihrer Mitglieder um 6,38% erhöhen. Bei den Gewerkschaften handelt es

National Maritime Union (CIO), die American Radio Association (Funkler; CIO) und die Marine Engineers' Beneficial Association (Maschinisten; CIO.)

Die Lohnerhöhung von 6,38% wird berechnet auf der Basis der monatlichen Grundheuern nach Einbeziehung der gegenwärtig bezahlten Kleidungszulage von \$ 7.50.

SUP fordert Wiederherstellung des Kriegsrisikoschutzes.

(ITF) Ein Vertreter der Sailors' Union of the Pacific (AFL) erklärte in Seattle, dass die Mitglieder seiner Gewerkschaft nicht

mehr auf Schiffen anheuern werden, die nach dem fernen Osten bestimmt sind, solange nicht der Kriegsrisikoschutz wiederhergestellt ist. Dieser betrifft die Zahlung einer Tagesprämie von \$ 2.50 in den Gewässern um Korea und Formosa, eine Kriegsrisikoversicherung in Höhe von \$ 10.000 und eine Entschädigung von \$ 300 bei Verlust der Effekten. Die Einstellung dieser Zahlungen erfolgte anfangs Oktober, als das Maritime War Emergency Board (Kriegsamt für Schifffahrtsfragen) seine Tätigkeit einstellte.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Neue verkehrsstatistische Veröffentlichung der europäischen Wirtschaftskommission.

(ITF) Die Binnenverkehrsabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen hat vor kurzem die erste Nummer ihres verkehrsstatistischen

Jahrbuches (Annual Bulletin of Transport Statistics) veröffentlicht.

Die Veröffentlichung enthält umfassendes statistisches Material aus dem Binnenverkehr, und zwar über die Eisenbahnen, den Kraftwagenverkehr und die Binnenschifffahrt, und zieht die Schlüsse aus den gegenwärtigen Tendenzen im europäischen Verkehrswesen, die sich aus den im Anhang aufgeführten Tabellen und Diagrammen ergeben. Damit stehen zum ersten Mal seit dem Kriege wieder amtliche, vergleichbare Zahlen über den europäischen Verkehr zur Verfügung, wenigstens in bezug auf die Länder, welche solche Angaben veröffentlichen. In seinem ersten Jahrgang unterstreicht das Jahrbuch zur Hauptsache den Unterschied in der Lage zwischen heute und der Vorkriegszeit durch den Vergleich von Zahlen des Jahres 1949 mit solchen von 1938.

Die hauptsächlichen Schlussfolgerungen des Berichtes über die gegenwärtige Lage bei den verschiedenen europäischen Binnenverkehrsmitteln lauten:

Eisenbahnen: Im Personenverkehr für 1949 ist eine beträchtliche Zunahme im Vergleich mit 1938 festzustellen. Dies ist jedoch mehr einer Zunahme der Länge der Reisen zuzuschreiben als einer Erhöhung der beförderten Personenzahl. Die Veröffentlichung weist

Übrigens darauf hin, dass im Falle Italiens und Österreichs eine Erhöhung nicht stattgefunden hat. Der Eisenbahn-Güterverkehr nahm im Vergleich mit 1938 ebenfalls zu, wenn auch in geringerem Masse als der Personenverkehr. Jedoch ist, analog dem ersteren Falle, eine beachtliche Zunahme der Längen der einzelnen Transporte zu verzeichnen.

Strassenverkehr: Umfassende Statistiken über den Strassenverkehr sind gegenwärtig nicht vorhanden. Aus der Zahl der Fahrzeuge kann aber abgeleitet werden, dass der Verkehr im Verhältnis zur Vorkriegszeit angewachsen sein muss. Der Strassenverkehr, der vor dem Kriege rasch zugenommen hatte, erfuhr einen beträchtlichen Rückschlag zwischen 1939 und 1945, lebte aber nach Beendigung der Feindseligkeiten wieder auf. Mit Ausnahme Deutschlands und Italiens gibt es heute wieder mindestens so viele Privatwagen wie vor dem Krieg. Nahezu alle europäischen Länder besitzen nunmehr Lastkraftwagen als im Jahre 1938.

Binnenschifffahrt: Die Binnenschifffahrt weist im Vergleich mit den ersten Nachkriegsjahren eine Erholung auf, hat aber ihr Vorkriegsvolumen noch nicht wieder erreicht. Einer der zur Erklärung dieser Erscheinung angeführten Gründe ist der, dass die Frachten im Binnenverkehr/der allgemeinen Preisentwicklung viel stärker teilgenommen haben als die Eisenbahnfrachten. Infolgedessen bedeutet der Transport mit Binnenschiffen nicht mehr dieselbe Ersparnis wie vor dem Kriege. Die Erholung, die sich aber in diesem Gebiet des Binnentransportes bemerkbar gemacht hat, dürfte dem Umstand zuzuschreiben sein, dass nun, da die Vorräte wieder aufgebaut sind, der Handel der Schnelligkeit des Transportes nicht mehr dieselbe Bedeutung beimisst wie früher und infolgedessen zur Binnenschifffahrt Zuflucht nimmt, wenn diese weniger kostspielig ist als andere Transportmittel.

Schaffung eines Informations-  
zentrums der europäischen  
Eisenbahnen.

(ITF) Der Verwaltungsrat der Internationalen Eisenbahn-Union (UIC) beschloss auf einer Sitzung im Mai 1950 die Errichtung eines Informationszentrums der europä-

ischen Eisenbahnen (ICER). Die Aufgabe dieser Einrichtung liegt in der Schaffung und Entwicklung einer Atmosphäre des Vertrauens und der Freundschaftlichkeit den Eisenbahnen gegenüber. Nach den Satzungen des ICER hat dieses folgende Pflichten:

- a) Bekanntmachung in verschiedenen Kreisen über den Wert der Eisenbahnen als Beförderungsmittel und über seine fortschrittliche Entwicklung.
- b) Einsatz aller Kräfte zum Ausbau des Informationsdienstes und der Propaganda zugunsten der Eisenbahnen in der ganzen Welt durch Presse, Plakate, Radio, Kino und alle anderen geeigneten Mittel.
- c) Austausch von Informationen über die Erfahrungen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen auf dem Gebiete der Publikation.
- d) Allgemeine Pflege und Stärkung der gegenwärtig bestehenden Beziehungen zwischen den Verwaltungen in grundlegenden Fragen.

- e) Untersuchung der Bedeutung und Form der Publizität von Konkurrenzunternehmen auf dem Gebiete des Verkehrs.
- f) Untersuchung von Formen der Kundenwerbung, die den Bedürfnissen der Eisenbahnen angepasst sind.
- g) Durchführung gemeinsamer Aktionen, insbesondere was Flug-schriften und Plakate anbetrifft, sowie hinsichtlich der Schaffung gemeinsamer Vertretungen und Büros in Übersee usw.
- h) Anknüpfung der nötigen Beziehungen und Zusammenarbeit mit anderen Organisationen auf dem Gebiete der Publikation, mit anderen nationalen und internationalen Organisationen, Organisationen des Fremdenverkehrs und von Industrien, die für die Eisenbahnen von Interesse sind usw.
- i) Organisierung gemeinsamer Vertretungen der Eisenbahnen an Ausstellungen und anderen internationalen Ereignissen.

Schaffung eines Büros  
der europäischen Eisen-  
bahnen für Forschung und  
Versuche.

(ITF) Die Internationale Eisenbahn-Union (UIC) bildete kürzlich ein Büro für Forschung und Versuche (ORT), das zum Ziele hat:

- a) Die Zusammenfassung der Ergebnisse der von den verschiedenen Eisenbahnen unternommenen Nachforschungen und Versuche und die Verteilung der nötigen technischen Dokumentation unter seinen Mitgliedern.
- b) Die Vereinigung der Mittel für die Forschung.
- c) Die Durchführung gewisser Untersuchungen auf gemeinsame Rechnung.
- d) Prüfung im Hinblick auf eine Herabsetzung der Kosten, der Rationalisierung der Konstruktionsmittel und der Möglichkeit der Aufteilung der Arbeit unter die Industrien der verschiedenen Länder.

Die Tätigkeit des Büros kann auf alle Gebiete der Eisenbahntechnik ausgedehnt werden: Rollendes Material, Schienenbau, Signal- und andere Einrichtungen, Elektrifizierung, Umladeverfahren, Fragen der technischen Organisation usw.

BRITISCH WESTINDIEN

Errichtung einer Hafenbehörde  
für Trinidad.

(ITF) Die Regierung von Trinidad hat beschlossen, eine Hafenbehörde einzusetzen, die befugt ist, die Gesamtheit der bestehenden Hafenbetriebe von der Regierung zu übernehmen.

Die Behörde besteht aus einem vom Gouverneur ernannten Vorsitzenden und 10 weiteren Mitgliedern. Von diesen vertreten zwei die Interessen der Schifffahrt, eines die der Importeure und Exporteure der Kolonie, eines die der Zuckerindustrie, eines die der Erdölindustrie, zwei die

## DÄNEMARK

### ERP-Gegenwertfonds für die Küstenschifffahrt.

10 Millionen Kronen x) für den Bau von Kleinfahrzeugen bis 500 BRT zur Verfügung gestellt wurde.

(ITF) Der dänische Handelsminister hat bekanntgegeben, dass aus den ERP-Gegenwertfonds ein Betrag von

Während für normale Reparaturen keine Kredite gewährt werden, stehen Beträge zur Verfügung für Modernisierungsarbeiten, den Einbau neuer Maschinen sowie andere Umbauten, die vom wirtschaftlichen Standpunkt eine Verbesserung dieser Fahrzeuge bedeuten. Geldmittel stehen auch zur Verfügung für die Verbesserung der Mannschaftsräume.

Mit der Durchführung des Planes ist ein besonderer Ausschuss beauftragt, in welchem alle interessierten Parteien vertreten sind.

## GRIECHENLAND

### Besprechungen über in griechischem Besitz befindliche Schiffe ausländischer Flaggen.

die 800 griechischen Schiffe, die gegenwärtig unter fremden Flaggen fahren, auf das griechische Register zu überführen. An der Zusammenkunft nahmen Vertreter der Reeder wie auch des Griechischen Seeleuterverbandes, der der ITF angeschlossen ist, teil. Alle Teilnehmer an den Besprechungen legten eine aufgeschlossene Haltung an den Tag, und es ergab sich, dass keine grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten bestehen.

(ITF) Am 3. Oktober fand in Athen unter dem Vorsitz des Ministers für die Handelsmarine eine Zusammenkunft statt, um die Bedingungen zu prüfen, die es ermöglichen würden,

Unter den besprochenen Fragen befanden sich: Die Besteuerung der Profite, die Frage des Wechselkurses zwischen dem englischen Pfund und dem Dollar, sowie der Abschluss eines neuen Tarifvertrages zwischen den Seeleuten und den Reedern.

Der Minister gab bekannt, dass er in kurzer Zeit eine Konferenz der griechischen Reeder einberufen werde, die neben den in Griechenland ansässigen Reedern auch die Reeder mit Büros in Newyork und London umfassen soll.

Nach den letzten Angaben hat die Zahl der in griechischen und ausländischen Häfen aufgelegten griechischen Schiffe infolge der Ereignisse in Korea stark abgenommen. Die Zahl der aufgelegten Schiffe beträgt gegenwärtig nur mehr 60 (238.267 BRT) gegenüber 131 im Dezember 1949. 37 dieser Schiffe fahren unter der griechischen, 23 unter der panamaischen Flagge.

## GROSSBRITANNIEN

### Pläne zur Integration der britischen Binnenschifffahrt.

Richtlinien, die bei der Zusammenarbeit der Binnenschifffahrt mit den

(ITF) Die Britische Verkehrskommission hat eine neue Erklärung veröffentlicht über die

x) rund £ 500.000

Eisenbahnen und dem Strassentransport massgebend sein sollen. Eine frühere Erklärung (siehe Pressebericht Nr. 17 vom 21. August) behandelte die Richtlinien der Verkehrskommission in bezug auf die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Strassenverkehr.

Die letztveröffentlichte Erklärung weist darauf hin, dass die Binnenschifffahrt, soweit sie sich in den Händen der Kommission befindet, betrieblich unter der Hafen- und Binnenschifffahrtsexekutive zusammengefasst ist, und dass die Beförderungsaufgaben, die früher gewissen, im Besitz der Kommission befindlichen Gesellschaften privatrechtlichen Charakters übertragen waren, nun von der Exekutive selber durchgeführt werden.

Nach Auffassung der Britischen Verkehrskommission sind folgende Arten von Verkehr zur Übernahme durch die Binnenschifffahrt besonders geeignet:

- a) Importgüter, die in Häfen zur Umladung gelangen, welche mit dem Netz der Binnenwasserstrassen verbunden sind, und zwar insbesondere wenn direkt vom Seeschiff in den Kahn umgeladen werden kann und umgekehrt.
- b) Güter, die mit Kähnen direkt vom Ursprungsort zum Bestimmungsort transportiert werden können.
- c) Güter, die von am Wasserstrassennetz gelegenen Betrieben abgeholt oder dorthin verbracht werden müssen.
- d) Petroleum und andere Flüssigkeiten, die Massenladungen darstellen.
- e) Güter, die Massenbeförderung und Lagerung in den Lagerhäusern der Hafen- und Binnenschifffahrtsexekutive verlangen.
- f) Ferntransport nach Fluss- oder Kanalendstationen, wo die Strassen-transport-Exekutive die weitere Beförderung übernimmt.

## JAPAN

### Die Zusammensetzung der japanischen Hochseeflotte.

sammen 760.000 BRT in der Hochseeschifffahrt eingesetzt. Damit erreichte die japanische Handelsschifffahrt einen neuen Nachkriegs-Höchststand.

(ITF) Am 1. Oktober 1950 waren insgesamt 89 japanische Schiffe - 76 Frachter und 13 Tanker - von zu-

Die Verteilung der Fahrzeuge auf die verschiedenen Linien war wie folgt: 7 für Nordamerika, 5 für Südamerika, 5 für den Südpazifik, 10 für Indien, 23 für die Philippinen, 3 für Burma, 4 für Thailand, 4 für Indochina, 7 für Okinawa, 6 für Sachalin und 2 für Formosa, dazu 12 Tanker für Bahrein und einer für Nordamerika.

U.S.A.

Errichtung einer neuen  
Transportbehörde.

(ITF) Am 4. Oktober gab die Interstate Commerce Commission (bundesstaatliches Verkehrsamt) die Schaffung

einer neuen Regierungsbehörde zur Beaufsichtigung von Eisenbahn-Strassenverkehr und Binnenschifffahrt, im Rahmen des Defence Production Act (Gesetz über Produktion zu Verteidigungszwecken) bekannt.

Die neue Behörde, die den Namen Defence Transport Administration (Verteidigungs-Verkehrsverwaltung) trägt, wurde beauftragt mit der Lenkung und Zuteilung der Verkehrs-, Lager- und Hafeneinrichtungen, jedoch Lufttransport, Erdölleitungen, Küsten- und Seeschifffahrt ausgenommen. Diese Aufgaben sind vergleichbar mit den im letzten Kriege vom Office of Defence Transportation (Verteidigungs-Verkehrsbüro) durchgeführten Obliegenheiten.

- - - - -

## BEILAGE

zum

Pressebericht Nr. 22 vom 30. Oktober 1950

### DER INTERNATIONALE EISENBAHNKONGRESS

(Rom, 25. September - 4. Oktober 1950)

Die fünfzehnte Session der Internationalen Eisenbahnkongress-Vereinigung (IRCA) fand vom 25. September bis 4. Oktober 1950 in Rom, Italien, statt.

Das Ziel der IRCA ist die Förderung des Fortschrittes und der Entwicklung der Eisenbahnen durch die regelmässige Abhaltung von Kongressen und durch Veröffentlichungen. Die Vereinigung ist zusammengesetzt aus den Verwaltungen der staatlichen Eisenbahnen und aus Verwaltungen, die direkt mit dem Betrieb von Eisenbahnen eines öffentlichen Charakters in Ländern zu tun haben, die der Vereinigung beigetreten sind.

Dreiundvierzig Länder sind Mitglieder der IRCA. Die Kolonien, Dominien usw. von Belgien, Frankreich und Grossbritannien gehören ihr gleichzeitig mit ihrem Mutterland an.

Unter den 363 Delegierten befanden sich keine Vertreter aus USA. Die Abwesenheit von Sachverständigen der amerikanischen Eisenbahnen machte sich in den Diskussionen über Gegenstände wie moderne Sicherheits- und Signalanlagen usw. bemerkbar. Dies will nicht heissen, dass die Verhältnisse in USA nicht besprochen wurden, sondern nur, dass die Delegierten, die sich dazu äusserten, nur Kenntnisse aus zweiter Hand besaßen.

Die Regierungsdelegationen wiesen folgende Vertreter von Eisenbahnergewerkschaften auf:

<u>Land</u>	<u>Name</u>	<u>Organisation</u>
Dänemark	G. Petersen	Vorsitzender der Gew. des dänischen Lokpersonals
Grossbritannien	G. Thorneycroft	Generalsekretär des Britischen Verbandes der Eisenbahnangestellten
Niederlande	J. Joustra	Vorsitzender des Holländischen Eisenbahnerverbandes
Schweden	A. Nelgård	stellv. Vorsitzender des Schwedischen Eisenbahnerverbandes
Schweiz	R. Bratschi	Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) war eingeladen worden, Beobachter an den Kongress zu entsenden und war vertreten durch ihren technischen Berater, F. Strauss.

Was die Verhandlungen anbetrifft, so teilte sich der Kongress in fünf Sektionen, die folgende Fragen behandelten:

Sektion I: Bahnbau

- i) Moderne Tendenzen bei der Erstellung von Eisenbahnbauten, insbesondere von Brücken. Ergebnisse beim Bau von Eisenbahnbrücken aus Eisenbeton. Zukunftsaussichten des gepressten (pre-stressed) Betons.
- ii) Verbindungsschwellen. Verwendung langer, geschweisster Schienen.
- iii) Neue technische Methoden bei Planung und Bau von grossen Rangierbahnhöfen.

Sektion II: Lokomotiven und Rollmaterial

- iv) Reisekomfort in Eisenbahnwagen und elektrischen Triebwagen.
- v) Verbesserungen in der Konstruktion des Rollmaterials im Hinblick auf erhöhte Kilometerzahlen zwischen den Reparaturen.
- vi) Vergleichendes Studium der verschiedenen Arten der Transmission zwischen Motor und Achsen von elektrischen und diesel-elektrischen Lokomotiven und Triebwagen.

Sektion III: Betrieb

- vii) Methoden der Organisation in grossen Rangier- und Kopfbahnhöfen im Hinblick auf die grösstmögliche Herabsetzung der Kosten je rangierter Wagen.
- viii) Angesichts des ständig zunehmenden Wettbewerbs seitens des Strassenverkehrs, Untersuchungen über die geeignetsten Massnahmen durchzuführen, neben herabgesetzten Frachten, um den Transport voller Wagenladungen für die Eisenbahnen zu erhalten.
- ix) Moderne Sicherheits- und Signalanlagen.

Sektion IV: Allgemeines

- x) Ausarbeitung der Bilanzen über Personen- und Güterverkehr unter Berücksichtigung der Betriebskosten der Züge.
- xi) Organisation und Ausbau von ärztlichen und sozialen Diensten unter Beteiligung des Personals an der Verwaltung.
- xii) Welches muss die Bedeutung des Verkehrs und wie müssen die herrschenden Verkehrsbedingungen sein, damit vom wirtschaftlichen Standpunkt: a) der Bau einer Eisenbahnlinie, b) der Betrieb einer bestehenden Strecke vorteilhaft ist?

Sektion V: Klein- und Kolonialbahnen

- xiii) Modernisierung der Methoden der Bahnunterhaltung bei den Kleinbahnen.
- xiv) Übergang von der Dampf- zur Diesellokomotive.
- xv) Signale auf einspurigen Strecken.

Eröffnungsansprachen. Der Kongress wurde in Gegenwart des Italienischen Premierministers vom italienischen Verkehrsminister, Ludovico D'Aragona, der zum Ehrenpräsidenten der Session von Rom gewählt wurde, eröffnet. D'Aragona gab eine Übersicht über die Arbeit der IRCA und wies darauf hin, dass die Welt heute einmal mehr an den Folgeerscheinungen eines Krieges leidet, und dass die Menschheit, die sich von den Wunden des letzten Konfliktes noch nicht erholt hat, wiederum Gefahren gegenübersteht.

Herr Dolory, der Vorsitzende der ständigen Kommission der IRCA, erinnerte die Zuhörerschaft daran, dass die Eisenbahner überall in der Welt sich des Wertes der Installationen und der Bedeutung ihrer Arbeit, die zusammen eines der wertvollsten nationalen Güter darstellen, bewusst sind. Die Eisenbahner seien sich der kritischen Lage bewusst, die infolge des Wettbewerbs seitens anderer Verkehrsmittel entstanden ist. Sie wüssten, dass es sich darum handle, den Personen- und Güterverkehr auf der Eisenbahn zu verbessern.

Der Direktor der italienischen Staatsbahnen, di Raimondo, unterstrich insbesondere die Notwendigkeit der Herbeiführung einer grösseren wirtschaftlichen Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Er erklärte, die Eisenbahnen seien nicht ein veraltetes Verkehrsmittel, Sie würden im Gegenteil das grundlegende Element in jedem Verkehrssystem bilden, denn sie gestatteten dem betreffenden Lande solide Fortschritte, nicht nur auf wirtschaftlichem, sondern auch auf politischem und sozialem Gebiet. Bei der Erreichung dieser Ziele litten die Eisenbahnen unter schweren finanziellen Lasten, von denen andere Verkehrsmittel befreit seien. Dieser Umstand müsse bei der Prüfung der finanziellen Lage der Eisenbahnen bedacht werden.

Schlussfolgerungen des Kongresses. Angesichts der Vielzahl der vom Kongress behandelten Fragen ist es aus Platzgründen nicht möglich, hier sämtliche Schlussfolgerungen aufzuführen.

Ein Punkt, nämlich die Frage xi) über die Organisierung und den Ausbau von ärztlichen und sozialen Diensten unter Beteiligung des Personals an der Verwaltung ist jedoch von besonderem Interesse für die Eisenbahnergewerkschaften, und wir führen daher im Nachstehenden die entsprechenden Schlussfolgerungen auf:

- 1) Falls die Gesetzgebung des Landes dies nicht verhindert, ist es von Vorteil für die Eisenbahnverwaltungen, ihre eigenen ärztlichen und sozialen Dienste zu organisieren, um den dringenden Anforderungen des Eisenbahnverkehrs sowie den besonderen Umständen der Arbeit und der Wohlfahrt ihres Personals zu genügen.

Überdies sollte in einem Land, in welchem ärztliche Dienste ungenügend sind oder ganz fehlen, die betreffende Verwaltung selber solche Dienste für ihre Leute und deren Familien organisieren.

- 2) Wo völlige oder teilweise Unabhängigkeit der ärztlichen und sozialen Dienste von der allgemeinen Gesetzgebung besteht, ist es vorteilhaft, das Personal an der Verwaltung von Diensten, die Sozialleistungen gewähren, teilnehmen zu lassen,

soweit dies die Vorschriften zulassen, die in den einzelnen Ländern für die ärztliche und soziale Tätigkeit bei den Eisenbahnen gelten.

- 3) Insbesondere die sozialen Einrichtungen sollten auf den Begriffen der Solidarität und des gegenseitigen Beistandes aufgebaut sein.
- 4) Es ist wünschenswert, dass in allen Gebieten, in denen dies möglich ist, Fühlungnahme und Austausch zwischen dem Personal der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen organisiert werden. Wo es dies bereits gibt (auf ärztlichem Gebiet: Internationale Union der ärztlichen Eisenbahndienste; auf dem Gebiete des Sports: Internationale Eisenbahner-Sportunion; auf dem Gebiete des Tourismus: Internationale Föderation von Eisenbahner-Touristenvereinigungen) sollten diese Fühlungnahme und dieser Austausch ausgebaut werden, sodass sie auch diejenigen Verwaltungen umfassen, die sich bisher an ihnen noch nicht beteiligt haben.
- 5) Die Eisenbahnverwaltungen würden es wertvoll finden, Ausbildungskurse für ihr Personal zu organisieren, um diesen die Aneignung von Kenntnissen, die sie für höhere Posten befähigen, zu ermöglichen.

Es ist wünschenswert, dass Fühlungnahme und Austausch zwischen Eisenbahnverwaltungen, die bereits in anderem Zusammenhang empfohlen wurden, auch auf dem Gebiete der beruflichen Aus- und Weiterbildung stattfinden.

-----