



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 20

13. Oktober 1952

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Politische Entlassungen
bei den ostdeutschen
Eisenbahnen

(ITF) Unser Mitgliedsverband, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, teilt uns mit, dass die von der Verwaltung der sowjetzonalen Eisenbahnen aus politischen

Gründen ausgelöste Entlassungswelle immer noch anhält. Nach einem Bericht der Bezirksleitung Berlin der GdED wurden zwischen 1. Juni und 31. August ds.Js. nicht weniger als 635 Gewerkschaftsmitglieder entlassen. Unser Mitgliedsverband weist darauf hin, dass die Gesamtzahl der Entlassungen wahrscheinlich noch höher ist, weil organisierte und unorganisierte Westberliner Eisenbahner von den Kommunisten gemassregelt werden.

KANADA

Pensionsordnung
revidiert

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt meldet, dass die "Canadian National Railways" ihre Pensionsordnung revidiert haben. Diese besteht nun

aus zwei Teilen. Der erste setzt die frühere Ordnung mit einigen Abänderungen, wie z.B. Einführung von Invalidenpensionen und frühzeitige Zuruhesetzung mit verminderter Pension fort. Der zweite gilt für die Arbeitnehmer, die bereit sind, den Anspruch auf eine höhere Pension bei der Zuruhesetzung zu erwerben. Die Bediensteten können dem einen oder andern Teil der Pensionsordnung beitreten, ihr Beschluss ist jedoch unwiderruflich.

Bei der ersten Alternative zahlt die Gesellschaft entweder ein Ruhestandsgehalt von \$25 pro Monat oder eine auf der Dienstleistung beruhende Pension im Betrage von 1 % des Durchschnittslohnes des Pensionsberechtigten während eines beliebigen zehnjährigen Zeitraumes vor 1935, multipliziert mit der Zahl der bis zum 1. Januar 1935 vollendeten Dienstjahre. Die Gesellschaft hilft dem Bediensteten beim Erwerb einer zusätzlichen Rente. Für diesen Zweck leistet der Arbeitnehmer einen Beitrag von 1 bis 10 % seines Lohnes, und nach zehn Dienstjahren zahlt die Gesellschaft denselben Beitrag bis zu einer Höhe von 5 %.

Bei der zweiten Alternative leistet der Arbeitnehmer während seiner ganzen Dienstzeit einen Beitrag von 5 % des Lohnes. Die Pension beträgt 1 % des Durchschnittslohnes während der letzten fünf oder zehn Dienstjahre (es wird der günstigere Fall berücksichtigt) für jedes der ersten zwanzig Dienstjahre, 1 1/4 % für jedes der nächsten zehn Jahre und 1 1/2 % für jedes darauffolgende Jahr. Die Gesellschaft bestreitet den Teil der Kosten, der nicht durch die Arbeitnehmerbeiträge gedeckt ist.

Das normale Pensionierungsalter ist 65 Jahre. Bei beiden Alternativen ist die Zahlung einer herabgesetzten Ruhestandspension an Personen möglich, die das Alter von 55 Jahren erreicht haben. Für jedes Jahr unter dem Alter von 65 Jahren ist ein zusätzliches Dienstjahr erforderlich. Invalide, die das Alter von 50 Jahren erreicht haben und mindestens 20 Jahre anrechenbaren Dienst aufweisen, sind ebenfalls pensionsberechtigt. Vorbehaltlich derselben Alters- und Dienstbedingungen kann der Pensionsausschuss aus eigenem Ermessen Hinterbliebenenpensionen gewähren.

Die geltenden Pensionen wurden mit Wirkung ab 1. Juli 1952 revidiert, um weitgehende Gleichheit in der Behandlung der jetzigen und der zukünftigen Pensionsbezieher herbeizuführen.

KOLUMBIEN

Verletzung von Gewerkschaftsrechten

(ITF) Sowohl die I.T.F. als auch der I.B.F.G. haben bei der Regierung von Kolumbien energisch gegen deren Verfolgung der im

pazifischen Küstengebiet beschäftigten Eisenbahner protestiert. Obschon die Gewerkschaft, das "Sindicato Ferroviario del Pacifico", über jeden Verdacht politischer Domination erhaben ist, hat die gegenwärtige konservative Regierung sie unter dem Vorwand einer antikommunistischen Kampagne böswillig angegriffen. Die letzten Berichte aus Kolumbien besagen, dass im Zuge einer "kommunistischen Säuberung" rund 4.000 Eisenbahner, darunter Mitglieder des Zentralvorstandes der Gewerkschaft, entlassen worden sind.

Das Protesttelegramm, das dem Präsidenten von Kolumbien vom Generalsekretär der I.T.F., Omer Becu, zugestellt wurde, lautet:

"Im Namen von sechs Millionen Transportarbeitern aus 50 Ländern protestiere ich nachdrücklichst gegen die Massenentlassung von Eisenbahnern und Verletzung von Gewerkschaftsrechten. Ich ersuche eindringlich um Gerechtigkeit durch Sicherung der gewerkschaftlichen Grundsätze unter dem Schutz des Staates sowie um die Freilassung der verfolgten Arbeiter."

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen, längerer Urlaub für Autobuspersonal

(ITF) Rund 100.000 Arbeitnehmer der z.T. der Britischen Verkehrskommission, z. T. Privatgesellschaften gehörenden Autobusbetriebe der Provinz erhalten eine Er-

höhung der Grundlöhne von 5s. pro Woche.

Der Entscheid des Schiedsgerichtes wurde am 24. September bekanntgegeben. Ein ähnlicher Schiedsspruch für 80.000 Arbeitnehmer der städtischen Omnibusbetriebe wurde kürzlich von einem Arbeitsgericht gefällt.

Die neue Lohnerhöhung tritt in der ersten vollen Lohnperiode nach dem 11. September in Kraft. Sie gilt für Autobuslenker und -schaffner, angelernte Arbeiter, Putzer und gelerntes Wartungspersonal.

Das Schiedsgericht hat ausserdem beschlossen, den bezahlten Jahresurlaub zu verlängern und zwar auf zwölf Tage mit dem Lohn von 88 Stunden nach einem Dienstjahr. Früher betrug der Jahresurlaub acht Tage mit dem Lohn von 58 $\frac{2}{3}$ Stunden. Gelerntes Wartungspersonal erhält einen Jahresurlaub von zwei Wochen mit dem Lohn von 88 Stunden nach einem Dienstjahr.

Später wurde von der Londoner Verkehrsverwaltung bekanntgegeben, dass das von ihr beschäftigte Autobuspersonal ebenfalls eine Wochenlohnerhöhung von 7s. erhält. Die Erhöhung tritt rückwirkend ab 17. September in Kraft und betrifft rund 58.000 Arbeitnehmer.

NEUSEELAND

Lohnerhöhung für Autobuspersonal

(ITF) Durch schiedsgerichtlichen Entscheid ist der Mindestwochenlohn der neuseeländischen Autobuschauffeure auf £9/12/4 erhöht

worden. Gewerkschaftsvertreter haben ausserdem mit den Arbeitgebern vereinbart, dass die tägliche Arbeitszeit zwischen sieben und acht Stunden liegen soll, bei einem Gesamtumfang des Arbeitstages von elf Stunden. Schichtarbeit wird nicht mehr um 01.30 Uhr sondern um 00.30 Uhr aufhören. Die Arbeitgeber haben sich ausserdem bereit erklärt, für die Kosten der jährlichen ärztlichen Untersuchung der Chauffeure aufzukommen, die mindestens zwölf Monate beim selben Unternehmen gearbeitet haben.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Höhere Löhne für Strassentransport- arbeiter

(ITF) Die im Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer der Britischen Strassentransportverwaltung erhalten auf Grund eines Schiedsspruchs eine Lohnerhöhung von 8s. pro Woche.

Jugendliche Arbeitnehmer erhalten ähnliche Erhöhungen. Auf Grund eines zweiten Schiedsspruchs erhält das erwachsene Werkstätten- und Wartungspersonal eine Lohnerhöhung von 2d. pro Stunde bei entsprechenden Erhöhungen für Jugendliche. Die vorgelegte Forderung, die auf eine Erhöhung von 10 % lautete, was zwischen 11s. und 14s. ausgemacht hätte, betraf rund 9.350 Arbeiter.

NEUSEELAND

Lohnerhöhungen für Chauffeure

(ITF) Der neuseeländische Kraftfahrerverband meldet, dass die neuseeländischen Chauffeure ab 1. September eine Erhöhung der

Wochenlöhne um 14/1d. erhalten haben.

Kraftfahrer im städtischen Verkehr treten ausserdem in den Genuss verbesserter Arbeitszeit- und Krankenurlaubsbestimmungen. Die Arbeitszeitvorschriften erklären, dass der Arbeitstag sechs Stunden nicht überschreiten darf, jedoch gleich zu entlönnen ist, wie wenn acht Arbeitsstunden geleistet worden wären. Infolgedessen werden nun alle sechs Stunden überschreitenden Arbeitsleistungen zu Ueberstundensätzen entlohnt. Eine völlig neue Bestimmung, die, wie man hofft, später auch auf die Kraftfahrer im ländlichen Verkehr Anwendung finden soll, schreibt vor, dass der Arbeitnehmer nach zehnmonatigem Dienst bei demselben Arbeitgeber Anspruch auf einen Tag Krankenurlaub ohne Lohnabzug besitzt. Für jede weitere Dienstleistung von zehn Wochen tritt ein weiterer Tag hinzu. Das Maximum beträgt 15 Tage.

Kraftfahrer im ländlichen Verkehr, die mit ihrem eigenen Auto oder Motorrad zur Arbeit fahren, erhalten folgende Entschädigung: bis 9,5 PS = $6\frac{1}{2}$ d. pro Meile; bis 14,5 PS = $7\frac{1}{4}$ d. pro Meile; über 14,5 PS = $8\frac{3}{4}$ d. pro Meile.

VEREINIGTE STAATEN

Neue Vorschriften für Kraftfahrer

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt die Herausgabe neuer Vorschriften für die Lenker von Motorfahrzeugen im gewerbsmässigen

Strassenverkehr der Vereinigten Staaten bekannt. Diese Vorschriften gelten, von gewissen Ausnahmen abgesehen, für die Unternehmungen, die im zwischenstaatlichen und Auslandsverkehr Personen oder Güter mit Motorfahrzeugen gegen Entgelt befördern und der Jurisdiktion der "Interstate Commerce Commission" unterstehen.

Körperliche Anforderungen an Fahrer

Nach den neuen Vorschriften müssen alle Kraftfahrer nach dem 1. Januar 1954 die in den Vorschriften festgesetzten Mindestanforderungen erfüllen, während in der Vergangenheit diese Anforderungen nur auf neuangestellte Fahrer zur Anwendung gelangten.

Die Normen der verlangten Sehschärfe sind auf 20/40 für jedes Auge mit oder ohne Brille gehoben worden, verglichen mit 20/40 beim einen Auge und 20/100 beim andern. Die Anforderungen hinsichtlich des horizontalen Schwinkels wurden von 90 auf 140 Grad erhöht.

Die alten Vorschriften verlangten vom Fahrer ein "ausreichendes" Hörvermögen. Dieses wird nun definiert als 10/20 beim bessern Ohr ohne Hörgerät.

Ärztliche Untersuchung

Eine neue Klausel verlangt nach dem 1. Januar 1954 ärztliche Untersuchungen in Abständen von nicht mehr als 36 Monaten. In Zukunft genügt die Aufbewahrung eines Exemplars des Untersuchungszeugnisses durch den Unternehmer nicht mehr, sondern der Fahrer muss ausserdem auf dienstlichen Fahrten ein Exemplar bei sich haben.

Arbeitszeit

Wie schon bei den früheren Vorschriften dürfen die Fahrer innerhalb von 168 aufeinanderfolgenden Stunden nicht mehr als 60 Stunden, innerhalb von 192 aufeinanderfolgenden Stunden nicht mehr als 70 Stunden arbeiten.

Fahrtenbuch

In der Vergangenheit waren die Fahrer auf Fahrten innerhalb des Registrierungsbezirks und in anstossenden Bezirken von der Verpflichtung der Führung eines Fahrtenbuches befreit. Die neuen Vorschriften enthalten diese Befreiung für Fahrten innerhalb eines Radius von 50 Meilen vom Standort des Fahrzeugs aus, sofern die Arbeitszeit nicht mehr als 12 Stunden im 24-stündigen Zeitraum beträgt und der Arbeitgeber Aufzeichnungen über die geleistete Arbeitszeit führt.

Schlafstätte

Die neue Vorschrift bestimmt, dass, sofern die Schlafstätte nicht in der Führerkabine des Kraftfahrzeugs untergebracht ist, man sich zwischen Schlafstätte und Kabine verständigen können muss. Im Güterraum dürfen Schlafstätten nur in einem besonderen Abteil angebracht werden. Nach dem 1. Juli 1952 dürfen in Anhängern oder anhängerrähnlichen Fahrzeugteilen keine Schlafstätten untergebracht werden. Nach dem 31. September 1952 müssen die Schlafstätten in neuen Kraftfahrzeugen in die Führerkabine eingebaut werden.

ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Bedeutende Verbesserung der Vergütung für Lade- und Löscharbeiten

(ITF) Die an die belgischen Binnenschiffer gezahlten Entschädigungen für Lade- und Löscharbeiten haben durch ein Dekret vom 29. Juli 1952 eine bedeutende Verbesserung erfahren. Das einschlägige Gesetz aus dem Jahre 1936 hatte infolge von Unklarheiten über die Bezahlung der Nacht- und Ueberzeitarbeit zu Auseinandersetzungen Anlass gegeben. Diese Unklarheiten sind nun behoben worden.

Das neue Dekret bestimmt, dass Lade- und Löscharbeiten zwischen 06.00 und 20.00 Uhr als Tages-, zwischen 20.00 und 06.00 Uhr als Nachtarbeit zu gelten haben. Für tagsüber an Wochentagen geleistete Lade- und Löscharbeiten (einschliesslich Verholen), die insgesamt 8 Stunden nicht überschreiten, wird keine Vergütung gezahlt. Für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit erhält der Schiffsführer eine Pauschalvergütung von 130 Belg. Franken und jedes Besatzungsmitglied eine solche von 80 Belg. Franken. *) Beträgt die Arbeitsdauer am Tage bzw. in der Nacht mehr als 8 Stunden, so erhält der Schiffsführer eine Vergütung von 65 Belg. Franken, jedes Besatzungsmitglied eine solche von 40 Belg. Franken. Ggf. werden diese Zahlungen kumuliert.

Bemerkenswert ist, dass zum ersten Mal von "Verholen" gesprochen wird. Damit wird es nicht mehr möglich sein, das Entstehen des Anspruchs auf Vergütungen durch Unterbrechung der Lade- und Löscharbeiten durch Verholen zu vermeiden. Ausserdem sind die Vergütungen dem Personal auf Verlangen unmittelbar nach Abschluss der Arbeiten direkt auszuzahlen.

*) 140 Belg. Franken = £1

HAFENARBEITER

ARGENTINIEN

Misshandlung von Hafenarbeitern durch die peronistische Polizei

(ITF) Infolge der Weigerung von Mitgliedern der FORA (der geheimen argentinischen Hafenarbeitergewerkschaft), an ein Monument zu Ehren Eva Perons beizutragen, ist eine neue Terrorwelle gegen die Mitglieder dieser Organisation und ihre Familien ausgelöst worden. Obschon selbst auf Grund der Gesetze Perons keine Anklage gegen diese Mitglieder erhoben werden konnte, wurden viele unter ihnen ins Gefängnis geworfen und brutal misshandelt.

Die argentinische Presse bewahrt, wie üblich, Stillschweigen zu diesen Ausschreitungen. Einigen Einblick in die Vorgänge gibt jedoch folgende Frage, die ein Parlamentsmitglied an den Präsidenten des Argentinischen Parlaments richtete und die im Verhandlungsbericht wiedergegeben ist:

"Wer gab die Befehle, die zur Tortur folgender Häftlinge führten: Teodoro Suarez Oliva, Teófilo Senaument, Victorino Javier Volpe, Juan Bautista Mayorga, Honorio Brunos Santana und Zacarías Gutiérrez, die in der Hafenzollstation entkleidet, an einen zwei Meter hohen Balken gebunden und vom diensttuenden Polizeioffizier, Rodolfo Menéndez, und seinem Assistenten Solís brutal geschlagen wurden?"

Die Frage enthielt noch weitere Einzelheiten über die genauen Umstände der Misshandlungen. In einem Fall sollen sie in Gegenwart der Frau des Misshandelten geschehen sein.

BELGIEN

Gewerkschaft studiert Hafensicherheit

(ITF) Der Vorstand der Hafensarbeitersektion des der I.T.F. angeschlossenen belgischen Hafensarbeiterverbandes hat beschlossen,

einen besonderen Ausschuss mit dem Studium der Frage des Arbeitsschutzes im Antwerpener Hafen zu beauftragen. Seine Hauptaufgabe wird darin bestehen, die geltende Gesetzgebung über Sicherheitsvorkehrungen in den Hafensbetrieben zu studieren und neue Vorschläge vorzulegen. Nach der Einsetzung des amtlichen Hafensicherheits- und Gesundheitsausschusses wird er in der Lage sein, die Tätigkeit dieses Ausschusses genau zu beobachten.

Unser Mitgliedsverband ist zur Zeit besorgt über die Verzögerung bei der Einsetzung dieses Ausschusses; denn die belgische Regierung hat, wie wir in unserer letzten Ausgabe meldeten, das Internationale Uebereinkommen über die Sicherheit der Hafensarbeit schon am 7. Juli 1952 ratifiziert.

NIEDERLANDE

Weihnachtsgratifikationen

(ITF) Dieses Jahr erhalten die holländischen Hafensarbeiter eine Weihnachtsgratifikation in Höhe von

2 % des Jahreslohnes. Die Gewerkschaften hatten sich im August erstmals in dieser Frage an die Reedereien gewandt. Nachdem die Besprechungen erfolgreich verlaufen waren, hat nun das Lohnschießgericht seine Zustimmung zu der Weihnachtsgratifikation gegeben.

VEREINIGTE STAATEN

Schlichtungsverfahren von den Hafensarbeitern angenommen

(ITF) Die der I.T.F. angeschlossene "International Longshoremen's Association" hat bekanntgegeben, dass die Mitglieder ihrer 70 Ortsgruppen mit überwältigender Mehrheit

der Unterbreitung ihres Lohnkonflikts mit der Neuyorker Reedervereinigung an einen unabhängigen Schiedsrichter zugestimmt haben. Das Abstimmungsergebnis -- 11.855 für und 3.091 gegen Schlichtung -- bedeutet eine entscheidende Niederlage für die Anhänger des "Streikausschusses", dessen Bildung im vergangenen Jahr während eines 25-tägigen wilden Streiks erfolgte.

Die Gewerkschaft fordert auf Grund der Revisionsklausel des am 30. September abgelaufenen Vertrages eine Erhöhung des Stundenlohnes um 50 Cent sowie einen Lohnzuschlag von 100 % für Ueberstunden. Die Besprechungen über diese Forderungen verliefen bisher ergebnislos, weil die Unternehmer sich weigerten, ihr Angebot einer Erhöhung des Stundenlohnes um 8½ Cent und der Ueberzeitentschädigung um 12 3/4 Cent zu verbessern,

SEELEUTE

DEUTSCHLAND

Neue Lohnverhandlungen (ITF) Die der I.T.F. angeschlossene deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat uns von der auf den 30. September erfolgten Kündigung des Heuertarifvertrages für die deutsche Seeschifffahrt in Kenntnis gesetzt. Ueber den Verlauf der am 22. September begonnenen Verhandlungen ist weiter noch nichts bekannt.

HOCHSEEFISCHER

DEUTSCHLAND

Neue Zusatzvereinbarung für die deutsche Hochseefischerei (ITF) Nachdem die der I.T.F. angeschlossene Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr den Heuertarifvertrag für die Besatzungen der deutschen Hochseefischereifahrzeuge am 28. März 1952 gekündigt hatte, wurde am 2. September 1952 eine Einigung mit den Reedern erzielt. Es wurde beschlossen, dass der Vertrag vom 4. August 1951 bis zum 20. Juli 1953 mit folgenden Abänderungen in Kraft bleiben soll:

Dem Deckspersonal mit Ausnahme des Kapitäns wird eine jährliche Ausrüstungsbeihilfe von DM: 80,-- , dem übrigen Personal (Maschinisten, Assistenten, Funker, Heizer, Trimmer, Koch, Kochmaat, Kochsjunge) eine solche von jährlich DM: 40,-- gewährt. Innerhalb eines Jahres müssen, gerechnet ab 1. Juli 1952, neun Monate Beschäftigungszeit bei derselben Reederei nachgewiesen werden, wenn der Anspruch auf Auszahlung der Ausrüstungsbeihilfe geltend gemacht werden soll.

Die im Manteltarifvertrag vom 31. Januar 1952 festgelegten monatlichen Vergütungen während der Liegezeit werden um 15 % erhöht. Sie betragen damit:

Kapitän	DM: 690,--	Koch	DM: 348,--
1. Maschinist	425,--	Netzmacher	348,--
2. Maschinist	387,--	Matrose	342,--
1. Steuermann	406,50	Trimmer	319,--
2. Steuermann	368,50	Leichtmatrose	256,--
Steuermann		Kochsmaat	256,--
ohne Patent	348,--	Junge, Kochsjunge	230,50
Funker	353,--	Heizer	348,--

- - - - -

DAS PROBLEM DES EUROPÄISCHEN VERKEHRS

Es muss mit der Tradition gebrochen werden

von Paul Tofahrn, Stellv. Generalsekretär

Einer der Hauptpunkte auf der Tagesordnung des I.T.F.-Kongresses im vergangenen Juli in Stockholm betraf den Zusammenschluss des europäischen Verkehrs. Es lässt sich mit Sicherheit voraussagen, dass diese Frage auch in Zukunft auf Tagesordnungen der I.T.F. stehen wird. Nicht nur deshalb, weil der Bruch mit der ein Jahrhundert alten Tradition schwierig ist, sondern auch weil die neue Organisationsform des europäischen Verkehrs nicht auf einmal gefunden werden kann, sondern auf den Lehren der Erfahrung aufgebaut werden muss. Aus beiden Gründen ist deshalb fortwährende Prüfung und Diskussion unerlässlich.

Fortschritt und Stillstand

Die Errichtung des Europarates und der Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit beweist, dass die Menschen Europas gewillt sind, ihr politisches und wirtschaftliches Verhalten zu ändern. Die Schaffung der europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl ist ein kühnes und nicht risikoloses Experiment; die Mehrheit der Bürger von sechs europäischen Ländern ist jedoch übereingekommen, es zu unternehmen, weil es den Versuch darstellt, mit einer neuen und voraussichtlich besseren Weltordnung einen konkreten Anfang zu machen. Zur Zeit sind die Vertreter derselben sechs Länder mit der Ausarbeitung der Verfassung einer europäischen politischen Behörde beschäftigt. Sie stellen sich ihre Länder als Gründerstaaten der zukünftigen Vereinigten Staaten Europas vor.

Dies sind begrüßenswerte Anzeichen der Bereitschaft, der traditionellen Zerstückelung Europas ein Ende zu setzen. Auf dem Gebiete des europäischen Verkehrs vertritt kein verantwortlicher Fachmann heutzutage öffentlich die alte Ordnung. Manche betonen in der Tat die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit, vermeiden es jedoch — von seltenen Ausnahmen abgesehen —, die Worte "Integration" oder "Zusammenschluss" zu gebrauchen. Vor die Notwendigkeit des Beschliessens und Handelns gestellt, weichen die politisch Verantwortlichen zurück.

Ein altes Problem: Nordseehäfen versus Triest

Diese Feststellung sei durch ein Beispiel jüngsten Datums illustriert. Mit Schreiben vom 7. Juni 1952 ersuchte die Alliierte Militärregierung von Triest den Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission, sich mit der Frage einer Koordinierung der Eisenbahntarife unter den westeuropäischen Staaten zu befassen. Dieses Ersuchen war veranlasst durch den Wettbewerb zwischen den Nordseehäfen und Triest, in welchem die Eisenbahnen eine bedeutende Rolle spielen. Kurz danach verlangte die italienische Regierung eine Untersuchung des irrationalen Wettbewerbs zwischen Häfen und die Ausarbeitung einer Reihe von Grundsätzen der Verkehrsteilung zwischen den europäischen Häfen.

Dieses Problem ist so alt wie der internationale europäische Eisenbahnverkehr. In einem 1929 vom Völkerbund veröffentlichten Bericht wird es in folgenden Worten beschrieben:

"Die deutschen, belgischen und französischen Eisenbahnen führen verschiedene verbilligte Tarife an mit dem ausdrücklichen Zweck, ihren eigenen Seehäfen einen möglichst grossen Anteil am Verkehr zu sichern. In Wahrheit bedeuten niedrige Eisenbahntarife in diesem Zusammenhang Opfer, die sich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht verteidigen lassen. Die Eisenbahnen geben ihre eigenen Interessen preis, um sich eines Verkehrs zu versichern, der unter natürlichen Umständen die See auf anderem Wege erreichen würde."

Der Eisenbahnausschuss des Binnenverkehrsausschusses der E.W.K. wies darauf hin, dass das Problem der Koordinierung der Eisenbahntarife im Verkehr nach und von Seehäfen nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch andere Verkehrsarten und die Seehäfen selbst berührt. Der Unterausschuss ersuchte deshalb um Einsetzung eines Organs, das zuständig wäre für die Behandlung des allgemeinen Problems, "insbesondere im Lichte des konkreten Falls des Wettbewerbs zwischen den Nordseehäfen und dem Hafen von Triest".

Fadenscheinige Ausflüchte

Der Binnenverkehrsausschuss der E.W.K. antwortete jedoch mit einer Entschliessung, die erklärte, dass "das allgemeine Problem des Wettbewerbs zwischen europäischen Seehäfen nur im Lichte konkreter Fälle mit Nutzen geprüft werden kann" und dass "ihm gegenwärtig kein konkreter Fall zur Untersuchung vorliegt". Der Ausschuss verwies die Angelegenheit an den Sekretär und beauftragte ihn, "mit den interessierten Regierungen Kontakt aufrecht zu erhalten und, wenn es sich ergeben sollte, dass nützlichweise in Verhandlungen eingetreten werden kann, eine Tagung von Sachverständigen dieser Regierungen einzuberufen".

Dies ist eine aussergewöhnlich entschlossene, jedoch keineswegs vereinzelte Weigerung, mit der Tradition zu brechen. Hier geht es um Gepflogenheiten, die den europäischen Verkehr schon seit fünfzig oder mehr Jahren verzerren und alle Bestrebungen, Eisenbahntarife zu schaffen, die mit den Kosten in einigem Zusammenhang stehen, durchkreuzen. Die in der E.W.K. versammelten Verkehrsminister, da sie verfassungsmässig nicht gezwungen werden können, das Problem zu lösen, leisten sich den Luxus es zu ignorieren. Ihre Instruktionen an den Sekretär können nicht ernst genommen werden. Zum Beweis diene folgende Erklärung im Schreiben der Militärregierung von Triest vom 7. Juni 1952:

"Diese Regierung hat die in Rom, Regensburg, Hamburg, Triest und Bremen durchgeführten Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen von Italien, Triest, Oesterreich, Jugoslawien und Deutschland -- die später auch auf die Benelux-Länder ausgedehnt wurden -- aufmerksam verfolgt. Diese Konferenzen, die den Wettbewerb zwischen den Nordseehäfen und Triest regeln sollten, konnten nur vorläufige, auf kurze Zeit befristete Vereinbarungen erzielen, weil eine endgültige Regelung, die nach Auffassung der südlichen Verwaltungen auf der geographischen Entfernung begründet sein muss, sich als unmöglich erwies."

Eine Lehre aus den Vereinigten Staaten

Vielleicht sind alle Interessen, die bei den Regierungen Zuflucht suchen, ehrbar -- obschon das nicht unbedingt feststeht --, viele unter ihnen stehen jedoch im Widerspruch zueinander. Die Fortdauer und Verschärfung solcher Konflikte ist dazu angetan, den wirtschaftlichen Fortschritt Europas zu behindern, weshalb ein zwingendes Bedürfnis nach Mitteln und Wegen zu ihrer Lösung besteht. Dieses Bedürfnis kann nur durch eine Einrichtung befriedigt werden, die mit der Wahrnehmung der allgemeinen Interessen Europas betraut ist.

Ein erstes Erfordernis ist die Blosslegung der Interessenkonflikte, damit alle Europäer klar erkennen können, worum es geht. Das Weshalb und Warum dieser Forderung wurde schon 1929 von einem unter der Leitung von Professor Eli Heckscher stehenden Völkerbunds ausschuss festgestellt, der erklärte: "Als allgemeine Regel sollte nach Meinung des Ausschusses der Grundsatz Anwendung finden, dass keine Tarife angeboten werden dürfen, die unter den zusätzlichen Beförderungskosten liegen, und dass keine Route einem billigeren Beförderungsweg vorgezogen werden darf, wobei in beiden Fällen der Wert des geleisteten Dienstes als Grundlage gilt.

Sollte man es nichtsdestoweniger aus politischen oder anderen Gründen für notwendig halten, anders zu verfahren, dann ist sehr zu empfehlen, dass ein solcher Schritt nicht ohne volle Kenntnis der Tatsachen und Aufklärung der Öffentlichkeit geschieht.

Da die Eisenbahnen in diesem Falle für einen andern Zweck als den der Beförderung gebraucht werden, könnte man sogar wünschen, dass andere Mittel als Eisenbahntarife in den Dienst einer solchen Politik gestellt werden. Der Ausschuss glaubt, dass in diesen Fällen eigentliche Prämien im Verkehr nach oder von bestimmten Häfen besser wären als die Heranziehung der Eisenbahnen, womit entweder deren Betriebsüberschuss vermindert oder sie als Mittel zur Besteuerung der Verbraucher verwendet werden. Eine solche Politik würde die Situation klären und internationale Anpassungen erleichtern."

Auf diesem Gebiet kann Europa von Amerika lernen. Interessenkonflikte gibt es in den Vereinigten Staaten von Amerika ebensogut wie in den immer noch unvereinigten Staaten von Europa. In den U.S.A. herrscht jedoch das Bewusstsein der Interessengemeinschaft und in jedem Staat ein Sinn der Verantwortung dem Land in seiner Gesamtheit gegenüber. Interessenkonflikte sind öffentlichen Untersuchungen unterworfen, "hearings" genannt, in denen alle Parteien ihre Forderungen erheben und rechtfertigen können. Der Schiedsrichter, die "Interstate Commerce Commission" (Bundesstaatliches Verkehrsamt), muss seinen Entscheid öffentlich rechtfertigen und den Nachweis erbringen, dass sein Beschluss mit dem Landesinteresse vereinbar und berechnet ist, diesem zu dienen. Beschlüsse der I.C.C. sind nicht unbedingt endgültig, sondern sie können vor Gericht angefochten werden, wenn eine Partei glaubt, dass die Schiedsrichter ihre Befugnisse überschritten haben.

Wie wichtig und nützlich die Funktion des Schiedsrichters auch sein mag, die Europäische Verkehrsbehörde könnte sich damit nicht begnügen. Sie müsste Vorschriften erlassen, die im internationalen Verkehr vor den nationalen Vorschriften

den Vorrang haben würden, wie z.B. Arbeitszeitvorschriften im internationalen Verkehr auf Strasse und Wasserweg, und -- was noch wichtiger wäre -- sie müsste befugt sein, zum Zwecke der Kapitalersparnis die Investitionen zu lenken und zu koordinieren, sowie die Beförderungstarife im Hinblick auf die Umgestaltung Europas zu einem einzigen Markt festzusetzen.

Nationale Souveränität schädlich und illusorisch

Während alle diese und verschiedene weitere Dinge, die die Notwendigkeit der Begehung neuer Wege bei der Organisation des europäischen Verkehrs betonen, unbestreitbar und unbestritten sind, zögern die meisten europäischen Regierungen, danach zu handeln. Was hält sie zurück? Die Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde mit der Befugnis, das Verkehrswesen im Interesse aller europäischen Völker zu organisieren, bedeutet eine wesentliche Beschränkung der nationalen Souveränität. Bei nationaler Souveränität ist der Verkehr in den Händen der Regierungen eine wichtige Waffe der wirtschaftlichen Kriegsführung -- wie auch jeder andern Art von Kriegsführung. Die meisten Regierungen scheinen diesen Verlust zu fürchten. Ist er von Bedeutung?

Eine Europäische Verkehrsbehörde müsste und könnte den rechtmässigen Interessen aller Länder ebenso gut und in mancher Hinsicht besser dienen als die nationalen Verkehrsbehörden es tun und tun können. Der Behörde wäre es jedoch untersagt -- und sie wäre auch unfähig --, sich der unrechtmässigen Interessen europäischer Staaten anzunehmen. Das ist der Unterschied, auf den es gewissen Verfechtern der nationalen Souveränität in Verkehrsangelegenheiten, nämlich den Anhängern der Machtpolitik, wirklich ankommt.

Die grosse Mehrheit der Verteidiger der nationalen Souveränität besteht vermutlich aus Leuten, die unfähig sind, sich von traditionellen Vorstellungen zu befreien, unfähig, bei der Schaffung einer neuen Ordnung in Europa mitzuwirken, Konservative, die in Ruhe gelassen werden wollen. Diese Leute würden nichts verlieren als eine Illusion, denn die Vorteile der nationalen Souveränität in Dingen des Verkehrs sind illusorisch.

Freie Gewerkschafter klammern sich weder an Machtpolitik noch an Illusionen und sind entschlossen, beide zu bekämpfen. Deshalb verlangte der Stockholmer Kongress die Einsetzung eines europäischen Verkehrsausschusses der I.T.F., der sich fortwährend und methodisch für den Fortschritt einer Idee einsetzen soll, deren Verwirklichung zur wirtschaftlichen Stärkung Europas unerlässlich ist. Die Gleichgültigkeit und aktive Opposition gewisser Regierungen ist dazu angetan, den Bemühungen der I.T.F. und ihrer Mitgliedsverbände, die Europäer von der dringenden Notwendigkeit eines Bruchs mit der Tradition vernunftswidriger Organisation des europäischen Verkehrs zu überzeugen, Auftrieb zu verleihen.