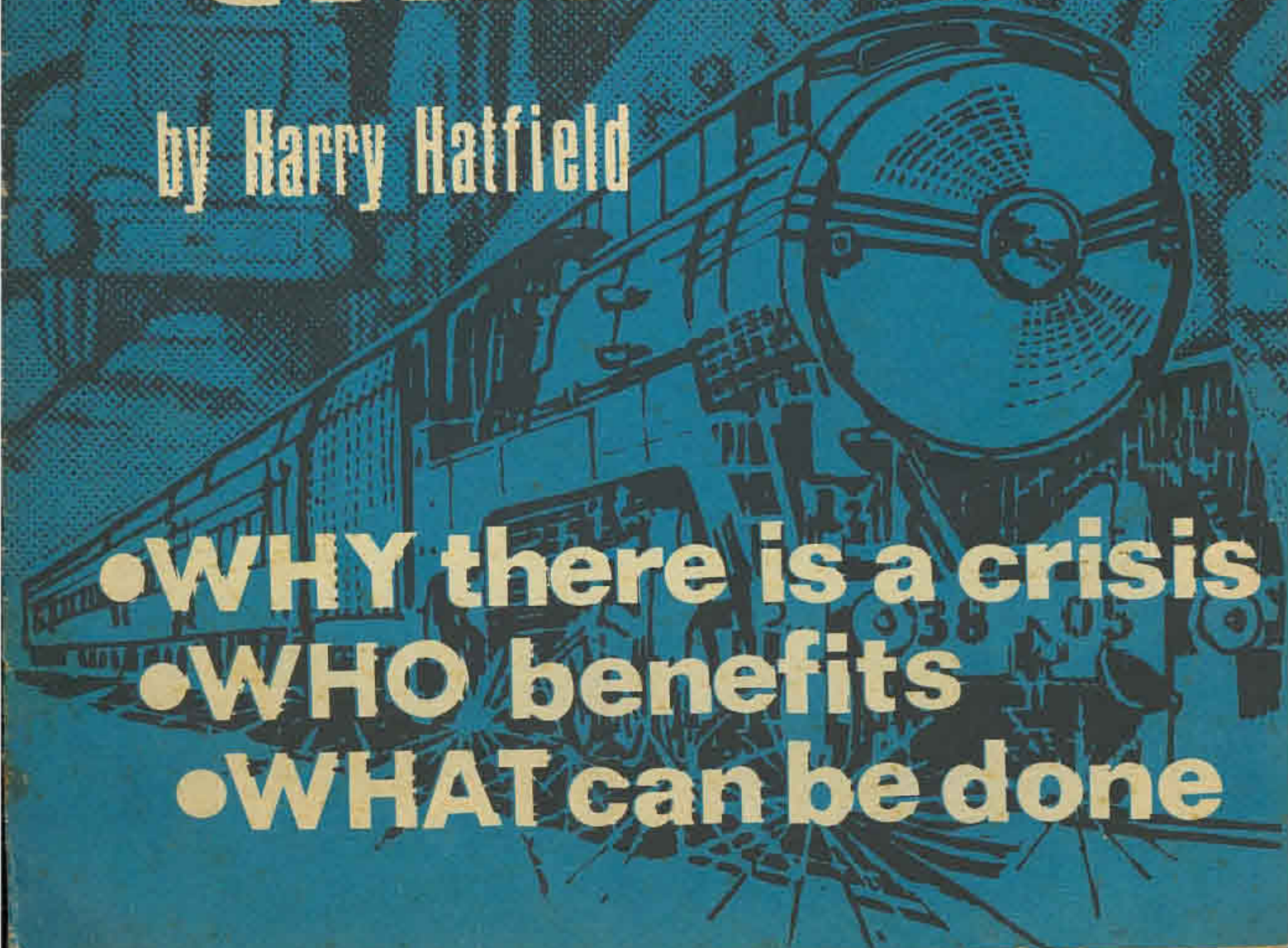


30c

THE FACTS ON THE RAIL CRISIS

by Harry Hatfield

- 
- WHY there is a crisis
 - WHO benefits
 - WHAT can be done

INTRODUCTION

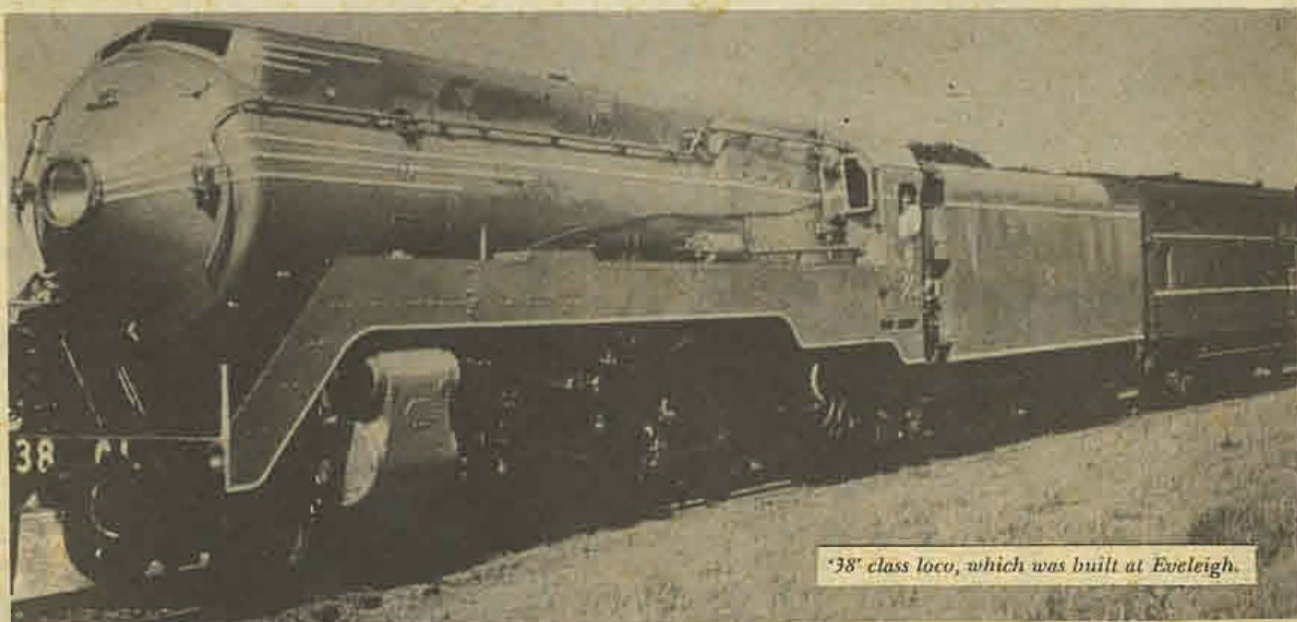
This pamphlet is about the rail transport industry, its history and its problems, the effects of technological change, and the relations between government and the giant monopolies for whose benefit the government primarily directs the rail system. Most of all, this pamphlet is intended to show what all this means to railway workers and the people generally.

What is the future of the NSW Government Railways? Will the industry, still the largest single employer of labor in this State, provide its workers with a decent living and a measure of security for the future for themselves and their families? At one time, the industry was looked upon as a career with a measure of security. Can this be said of the industry today?

Is the system capable of providing efficient, comfortable, cheap — even free — transport for the public?

It is an unhappy but inescapable fact that, from the viewpoint of railway workers and the suffering public, the railways are in a mess. Despite all the changes in methods, all aimed at increasing productivity, the railway system grows increasingly worse, both for those who work in it and for those people who have to use it.

This pamphlet aims to set out the reasons for the shocking state of the industry, and to raise some new perspectives. It cannot pretend to provide all the answers and comments, criticisms or views will be welcome.



'38' class loco, which was built at Eveleigh.

THE RAILWAYS AND THE PEOPLE

The railway systems in Australia had their painful beginnings in the days before Federation. The administrators of the day could not see beyond State boundaries. Nor did they visualise anything but a predominantly agrarian economy. Hence we suffer such heritages as different gauges.

Agriculture to Industry

Australia has experienced a rapid transformation from an agrarian economy to a dominance of secondary industry, mainly directed by big monopoly groupings many of which are overseas controlled. Helped by the tremendous post-war advances in technology, a network of industrial complexes now accounts for the biggest portion of the gross national income.

All this has changed the population pattern so that more than two-thirds are now concentrated in the capital cities.

In the Service of Monopoly

The outmoded rail system, with its broken gauges and other shortcomings, could no longer meet the needs of modern industry. With Sydney and Melbourne having become the main commercial and industrial centres, unification of this Melbourne-Sydney rail link became a first priority. A second great influence on our rail system was the discovery of rich mineral deposits which spread right across the continent, practically wholly controlled by overseas capital. We have witnessed the subsequent implementing of a national scheme for rail unification which now links west and east, north and south. This tremendous national expansion of the rail transport system has mainly followed and served the needs of big monopolies. At the same time, the new high-pressure exploitation by Australian and foreign monopoly groups of huge mineral deposits in relatively remote areas, particularly in the northern part of the continent, has created needs for railway services in areas hitherto neglected. Extensive new lines have been built for these purposes in W.A. and Queensland. There was also the \$60-odd million reconstruction of the line to Mt. Isa, for the special benefit of American-controlled Mt. Isa mines, and now there is a proposal to double the line (and hence the capacity) of the Mt. Isa line.

Workers Transport — The Contrast

The post-war industrial expansion has intensified the high density living in the cities. The Sydney metropolitan area constantly extends; embracing new industrial centres and new housing and shopping areas. Examples of this are in the Bankstown and Sutherland Shires. But the railway services have not kept up with the people's needs. At the time in the 1930's when a single track line was built from Sutherland to Cronulla, the Miranda-Caringbah area was mainly a concentration of poultry farms. Today, Caringbah is a big industrial centre; Miranda's growth is reflected by the establishment there of one of the most modern supermarkets, and houses and flat dwellings occupy practically all the land between Sutherland and Cronulla. Despite this development, the line remains a single-track railway. So does the East Hills line, another pre-war project.

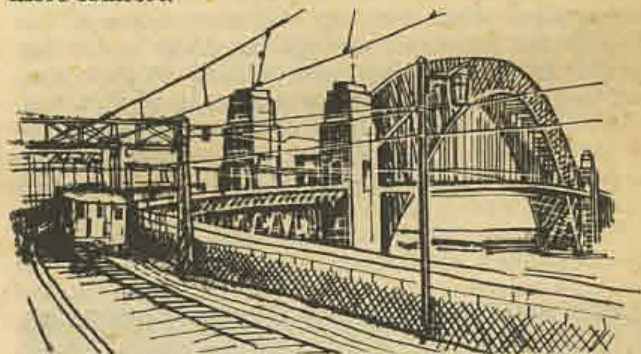
The department and the government try to suggest that suburban electric services are provided to saturation point in peak hours. In fact, the services have been drastically cut.

In 1956, about 1380 electric trains passed through Central Station in 24 hours. In 1962, the number had been reduced to about 1278. In 1968, the number of trains tabled was down to about 1135, and the present table introduced on November 14, 1971, has about the same number. That means about 245 fewer trains a day in fifteen years, while people stand in droves.

The reduction of trains in off-peak hours does not account for this drastic reduction. Nor does the introduction of double-decker cars; at present there are only forty trains with two double-decker cars; nine trains with four double-decker cars and one train of eight double-decker cars.

The congestion at Central in peak hours is *not* caused by there being too many trains; it is due to the need for transposition of trains which have become defective and are unable to cross the Harbour Bridge. If transpositions become heavy, shortages of relay guards and drivers intensify the problem.

Additional modern rolling stock and greater numbers of double-decker cars are required. They could be handled — and commuters would get seats and more comfort.



At long last we witness the continuation of the Eastern Suburbs line. Already decades overdue, completion of this inner suburban need has been forced by conditions in which the inner-city areas are being choked to death by traffic congestion and the related pollution.

Employers need a transport system that will bring employees to work, but (in contrast to the attitude towards the carriage of freight) workers' public transport is kept at the very minimum and lags far behind needs. So peak hour travel is notorious as the "nightmare ride", typified in verse by one commuter:

What a crowded train this is!
Travelling on it's far from bliss,
In fact, the nearest thing to hell
In daily life, that I can tell,
Human beings in the mass,
Jammed toe to toe and ass to ass.
Minister for Transport Morris
Is never one of us, of course,
Neither is McMahon, M.P.,
No suffering commuter he . . .

Services outside peak hours also have been slashed. A good question is: In peak hours, find the seat; in off-peak hours, find the train.

Adding Insult to Injury

Both the Government and the Railway Commissioner have now indicated that further cuts are to be made in country and city passenger services.

The full effects of these proposals will not be known until the complete details of the cuts are announced, but it is already clear that it will result in reducing the number of stations and trains correspondingly lowering maintenance programs which must create staff redundancies.

The latest proposal to establish a single Government Transport Authority will not solve the current crisis in public transport; unless there is a complete reversal of the continuing policy of *maximum fares* for a *minimum service*.

Public transport must be recognised as a social service. The aim must be for an extension of cheap efficient and comfortable rail passenger service with free travel to and from work.

Surely this is a sane and practical way to combat the present traffic chaos, and the related constant acceleration of pollution.

The cost of traffic control, parking facilities, special expressways and general road maintenance would be far in excess of a free efficient public transport system.

Passengers and Freight

Mr. Cox, Labor Member for Auburn in the State Parliament, and Shadow Minister for Transport, in a recent speech, released some revealing figures on freight charges. He pointed out that a great percentage of freight now carried by the railway is charged for at a rate little different from the rate that applied some years ago, and even below it. In 1963-64, the railways were getting \$5.45 a ton for freight; in 1969-70 they were getting \$5.15 a ton; and in 1970-71 the figure was still only \$5.30 a ton.

Mr. Cox further pointed to the growing influence on freight handling of big transport monopolies such as Mayne Nickless, Thomas Nationwide Transport, etc.

For example, Thomas Nationwide Transport uses the Flexy Van method by which the container on van is merely lifted from road wheels to rail bogies.



Loading of flexi-vans goes on through the night.

Whole trains of such vans operate for TNT. Mr. Cox quoted a section of the annual report of that company which referred to "our TNT trains having the effect of displacing over 130 semi-trailers on the Hume Highway when we double the trains' volume".

The estimated cost of TNT for a year's carriage of these Flexy Vans between Melbourne and Sydney, for as many times as they can be loaded, is approximately \$70,000: evidence of the growing domination of the big transport companies on both freight haulage and freight charges. The subservience to them by the government and department contrasts very sharply with the attitude to the travelling public.

The recent increase of at least 50 percent in fares for inadequate passenger services was a blatant attempt to try to force the travelling public to subsidise lucrative freight concessions to the big monopolies. When, as a consequence, people started increasingly using cars, and railway passenger traffic dropped still further, the Askin Government savagely increased car taxation, etc. from January 1972.

In addition to the concessions to big companies in

the form of cheap freight charges generally, there are special concessions on coal, steel and primary produce, wool and wheat.

Since the railways' change-over from steam to diesel, the oil companies dominate all fuel supplies. Caltex, for instance, accounts for 70 percent of diesel engine lubricating oil to State and Commonwealth Government Railways. In addition, this company will supply 3½ million gallons of fuel oil in five years from January 1971.

Well Oiled?

It is significant to recall that in April 1960, a special concession was granted to the oil companies, freight payments in excess of those paid in 1957 being made subject to rebate of 33-1/3 percent.

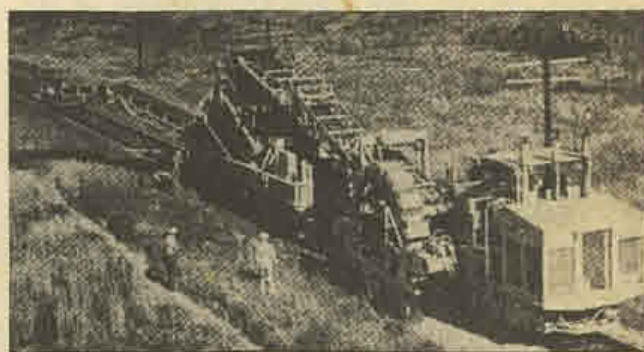
It is clear that the railway systems are directed primarily to meet the demands of big monopolies, including cheap freights and special concessions.

We believe that public transport is a social service and that government policies must be reversed. Big business, with its mounting profits, is entitled to no concessions. On the contrary, it should provide subsidies to pay for cheap — even free — efficient and attractive passenger services.

Technological Changes

The change from steam to diesel has more than doubled freight haulage capacity. It is roughly estimated that a diesel does the work of 2½ steam locos. Diesel locos do not require the regular watering and fuelling depots that were needed for steam. They require less maintenance and are more economical to run, with three or more times the mileage. For example, Mr. McCusker, Commissioner for NSW Railways, stated on 22/7/70: "The most travelled steam loco covered 2.2 million miles in seventy-seven years. A diesel can cover the same mileage in 16 years". Moreover, one crew can operate multi-coupled diesel locos.

We have already referred to some changes in freight handling such as specialised containers designed for all types of freight handling, and bogies designed for high speeds and greater tonnage. In general, one could say there is a wagon to suit each of the major industrial products, including metal, mining and the transport of motor vehicles, with a minimum of time needed for loading and unloading.



Mechanical ballast cleaner at work.

Higher speeds and greater loads have given rise to new mechanised methods of track maintenance. The manual fettler is being replaced by a mechanised ballast cleaner. This machine adjusts the track levels' ballast and can operate at one mile an hour.

Automatic signalling is extensively developed on all main long distance lines.

In August 1971, the first semi-automatic shunting yard came into operation in Melbourne. A press report said:

"When the yard was opened, ten tracks came into use and the first freight train to use the yard was sorted automatically. At the Victorian hump shunting yard in Melbourne, two H-class diesel-electric locomotives, equipped with cab radio signalling, controlled from the nearby control tower, pushed the train's 45 wagons up the man-made hill.

"At the crest of the hump, 15 ft. 3 ins. above the tracks, the wagons were uncoupled and allowed to roll under gravity, individually or in groups to the various sorting sidings.

"Their speed was regulated by computer-controlled wagon retarders, and automatic switching equipment controlled the points ahead of the rolling vehicles.

"The tracks in the new yard permit longer trains to be received and made up, and the new grade separations allow sorting to proceed without interruption."

This system can be introduced in other major shunting yards.

TECHNOLOGICAL CHANGE — ITS EFFECT ON PRODUCTIVITY

Figures for NSW indicate the increasing productivity:

Employment	Tonnage Carried
1958 — 51,933	1965 — 27,999,629
1965 — 46,156	1966 — 27,165,030
1967 — 45,425	1967 — 29,399,637
1968 — 44,778	1968 — 30,855,696
1969 — 43,845	1969 — 31,984,012
	1970 — 33,556,045

Thus, fewer workers but more tonnage.

Overall figures for the Commonwealth show a growth rate of 53 percent in freight haulage for ten years to 1970. This was achieved with 480 fewer locos (that is, diesel replacing steam), and 4700 fewer freight wagons. In NSW, from 1960 to 1970, the staff has declined by 7,672 (or 14.4%), but the increase in freight ton miles in the same period was about 60 percent. Freight tonnage per employee was up by over 80 percent.

The Workshop and the Future

The technological changes being effected in rail operation created the need for new techniques in general maintenance. The diesel locomotive is far more complex than its predecessor. The skills and abilities of railway workers are demonstrated at Chullora, where complete overhauls are carried out, as also are rewinds on traction motors and generators, and, according to a leading electrician, at a lower cost than applies in outside industry.



Machine gun carriers in the tank shop at Chullora.

One leading engineer told of the exorbitant cost in outside industry for some replacement parts. These can be made at Eveleigh Workshops for much less. As another example, a spring-making machine introduced to Eveleigh Spring Shop in 1960 proved again the workshop's ability to compete successfully with outside industry.

The railway workers' proud record demonstrates their skills. Examples include the manufacture of the quite famous 38 Class locomotive at Eveleigh Loco, shunting locos recently made at Water Supply, and the manufacture of new types of rolling stock at Clyde and at Carriage Workshops. Nor should it ever be forgotten that the complete manufacture of aircraft took place in the Chullora Workshops during the war.

Workers who took part in these experiences tell of the enthusiasm that comes from the opportunity to engage in creative and useful labor. This was perhaps most vividly shown by Eveleigh workers' exuberant applause for the first 38 Loco, when it was completed.

Similarly now, when there is an attempt to carry out genuinely constructive work (such as at the Diesel Maintenance and Rail Motor Engine Maintenance, to use two current examples), a greater morale is engendered by the workers' knowledge that their abilities and skills are being usefully applied.

Despite these facts, there exists a deliberate government and department policy to allow a general deterioration of the workshops and let lucrative contracts to private industry. There is deep feeling against the trend, not only from the men in overalls, but among the managements and the administrative staff. It is of paramount importance that these common sentiments be moulded into activity which will demand that the necessary technical improvements be carried out to ensure the workshops function as modern centres, fully engaged in maintaining and developing the rail system.

THE FINANCIAL STRANGLEHOLD

The Australian railways were established and expanded with money from Commonwealth Government loans at the going interest rate. Few of these loans are ever fully repaid; they remain a ruinous financial drain. State governments are now paying interest on railway loans totalling nearly \$2,000 million. The NSW Railways capital debt is about \$610 million, on which \$40 million is paid each year in interest rates. As an example of the effects of this, in 1970-71 an operational profit of \$29.6 million was made but the \$40 million interest charge turned this into a big deficit.

In Queensland — one of the most prosperous railway systems in freight revenue — in 1970-71, there was a credit balance of \$12 million but a capital debt charge of \$15 million turned this into a \$3 million deficit.



Undercarriage assembly at Aircraft Annex, Chullora.

An example of what is possible is given by the Commonwealth Railways which was built directly by the Commonwealth Government and has no capital debt charge. A clear profit of half a million was made in 1970-71. An editorial in *The Australian* on January 4, 1971, makes the point that the railway must be free of interest charges and notes that this is the position in the United Kingdom, West Germany and Japan.

The Commissioner for the Western Australian Railways has proposed that the railways should be the cheapest and most attractive form of transport, and be recognised as the most sensible way of travelling to work.

The current policy of the Federal Government constitutes a vicious circle. The technical innovations carried out to date have created a shocking bill for the third time in five years of more than \$45 million, thereby further escalating the exorbitant interest charges. The Federal Government, by a policy that sets out to make the people pay for all social services, will force higher fares and inflict further cuts on services to the public.

Compare all this with the financial policy regarding roads. In 1969-70, \$517 million was made available to the States by way of a special grant. Allocations from this included:

\$209 million for roads (39%).

\$20.5 million for rail (4%).

Between 1952 and 1970, \$1845 million was spent on roads. *None of this is repayable.* In the same period, \$232 million went to specific rail projects, with more than half to be repaid.

Ship building and aviation receive the same sort of favoured treatment as do roads. For example, air services in the same period received \$107 million, not repayable. Such hand-outs assist the giant transport monopoly of Ansett, whose influence extends to road and rail freight haulage.

Examination of rail finance exposes the policy of the Federal Government and vindicates the demand that it execute in full the *financial responsibility for a nationally co-ordinated public transport system which operates as a social service in the interests of the majority of the people and not as a hand-maid of monopolies*.

The Askin Government is a political appendage of the Federal Liberal Government. Hence Askin's statement that workers can "walk to work" if fares are beyond their reach. Increased fares, in fact, are an extra tax on the travelling public.

The elimination of the capital debt charges is a necessary progressive step.

Finance must be made available for *attractive travel* to and from work. Extended services are badly needed. Most suburban areas need adequate new passenger cars and duplication of tracks.

Trade Union Organisation

The trade unions have a long history of activity in the railways. Their militant record goes back to the epic struggle of 1917. Since then, there have been many fine struggles of railwaymen. These have been mainly defensive, on such economic issues as wages, hours, jobs, conditions, leave, sick pay, etc., and such struggles have not changed the basic problems of the industry.

While the ALP has been able to capitalise in propaganda on the recent actions of the Askin Government on fares and increased car taxes, it must be remembered that changes in the industry in recent years — dieselisation, electrification, other technological innovations and a reduced work force, etc. — were as a result of recommendations from an EBASCO investigation commenced in the time of the ALP Government and carried on as policy to the present time.



Doubtless the return of a Labor Government could mean some improvement in certain aspects of railway working, and some changes in policy, but these changes would not basically alter the present problems in the industry.

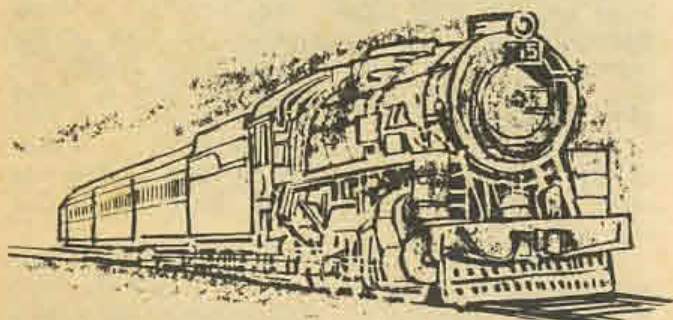
In this respect, rail unions need to see the greater role they must play to bring about a substantial change in outlook of the government and the department. It is necessary to substantially change defensive struggles into offensive action for a complete revitalisation of the industry, in which the interests of union members and the travelling public must be advanced.

The multiplicity of unions is a considerable problem and one which has not lessened. In fact, in NSW in 1917, there were 14 unions, but today there are 25. The ARU is the major union with some 25,000 members in NSW. The AFULE, made up of loco crews, has about 4,500 members in NSW. Outside these, there is the metal trades group, including the ETU, which occupies key positions in general maintenance. The VBU is one of the larger unions located in the workshops and covers rolling stock maintenance and construction. A small, miscellaneous group, such as Rubber Workers, Timber, Canvas and Building trades, makes up the balance. Very few of these 25 unions are entirely railway unions. In fact, many of the unions, particularly in the tradesmen's area, spend most of their time, money and thought in other industrial areas.

It is notable that a growing number of lower salaried officers and technical staff see their interests as lying in co-operation with unions, particularly the tradesmen's unions. It is important that they be involved in any and all rail committees and action.

Discussion at all levels, particularly among the rank and file, should be initiated to promote amalgamation of groups of unions such as ARU and AFULE, and all tradesmen's unions, with the ultimate aim of one union in the industry.

Strong workshop organisation had been set up. This achieved a very high standard in the development of shop committees at Eveleigh and Enfield in 1926. It reached a peak with the formation of the Council of Railway Shop Committees in 1933 and the regular production of a newspaper, "Magnet", which had a wide circulation throughout the service and played an important role in uniting workshop and traffic in common action.



Today, there is no such comparable development. The present form of organisation is based on the union shop stewards in the workshops. This provides the starting-point in determining program and policies for rail workers and the industry. However, its main weakness lies in poor connection with the traffic workers.

Trade union structure at job level needs to be examined with the aim of strengthening its effectiveness and expanding the consultation and democratic participation of all railway workers.

Job organisation must be representative of all sections of the work-force, with particular emphasis on including all traffic branches, the aim being to involve the whole of the industry. One of the best examples of such organisation is the power industry in which job representatives from all stations and sections make up the Electricity Commission Combined Unions' Delegates Organisation.

In the rolling stock industry, a similar kind of organisation has begun to function.

Migrant Workers and their Problems

Major changes in the work-force include the postwar influx of migrant workers, mostly European. They now comprise more than 50 percent of the work-force. This important section of workers faces difficulties additional to those confronting Australian workers. They usually have the lowest-paid jobs and language difficulties worsen their lack of opportunity to understand the forms and practice of Australian trade unionism. Lack of communication can give rise to chauvinism and racist attitudes which do great harm to the cause of unity. All this requires a much greater acceptance of responsibility and greater effort on Australian-born workers' part to bridge the gap and strengthen the unity between all workers. It is a working class responsibility to ensure that migrants are involved in union and job organisation.

It must be admitted that the labor movement as a whole pays little or no attention to the problem of actively involving migrants in job and trade union organisation. As an instance of what is needed, in all main centres full-time interpreters nominated by all workers, and paid for by the department, should be made available for the purpose of communicating on all matters concerning the organisation and welfare

of railway workers. Also, the department should conduct language classes on the job and during working hours.

The examination of the rail industry shows the possibility of developing a broad programme on the realities of the needs:

- A real living wage as the minimum in the industry.
- Cheap and efficient travel facilities.
- Free travel to and from work.
- A 35 hour week and extended annual leave now!
- The financial straitjacket caused by the Federal and State Governments must be ended.

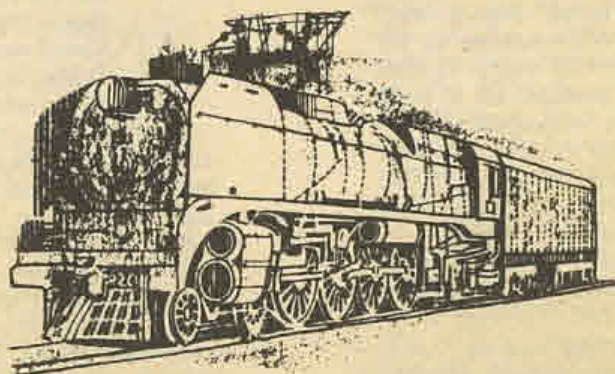
For Democratic Control of the Industry

Elected rank and file representatives of the unions and workers should be involved in serious top-level conferences to determine policy for the industry at all levels. This includes a direct say in future policy as it affects railworkers and the travelling public, the preservation and modernisation of the workshops, making them models of a genuine state public enterprise. Such conferences involving trade union and worker representatives to be held at all levels, at each workshop and depot.

The railway worker must assert the right to build and fully maintain the industry and its equipment. Only through workers' full participation and direct intervention of control in all levels of administration can there be any real guarantee of a railway in the service of the people.

For a Socialist Australia

The industry has significance as a State enterprise. But it operates in the interests of the monopoly giants of this country, because it is a capitalist state enterprise. Therefore, the more long-range responsibility of the workers and the trade union movement is needed to transform our society to a Socialist System. Only then can this industry, together with all other industries, truly serve all sections of the working people and advance the Australian nation, free from all monopoly domination, with its destiny determined by the democratic will of the people.



L'INTRODUZIONE

Quest'opuscolo s'interessa delle ferrovie dello Stato di New South Wales; s'interessa della sua storia, dei suoi problemi, degli effetti dei cambiamenti tecnologici, e delle relazioni fra il governo ed i pescecani monopoli per cui il governo dirige le ferrovie dello stato. Per lo più, quest'opuscolo vuole dimostrare cosa significano queste cose per i ferrovieri ed il pubblico.

Cos'è il futuro per le ferrovie dello Stato di New South Wales? Potrà quest'industria, il massimo unico datore di impiegato dello Stato, provvedere guadagno da vivere ai suoi lavoratori, ed un futuro sicuro alle sue famiglie? Una volta si stimava un posto nelle ferrovie come posto da carriera. Cosa se lo stima oggi?

Possono dare al pubblico le ferrovie un trasporto da buon prezzo (perfino franco di spese), e confortabile ed efficiente?

Ma i ferrovieri ed il pubblico sopportante sanno bene che le ferrovie sono in un bel pasticcio. Tanto per i ferrovieri, quanto per il pubblico, le ferrovie si peggiorano sempre, malgrado ai cambiamenti nei sistemi (tutti intesi ad aumentare la produttività).

Quest'opuscolo vuole suggerire le ragioni per il fiasco, e proporre delle nuove prospettive. La critica e le opinioni degli altri saranno benvenute dagli autori.

LE FERROVIE ED IL POPOLO

Le ferrovie dell'Australia sono nate nei tempi difficili della Federazione (degli stati Australiani). Gli amministratori dell'epoca non s'immaginavano al di là del confine del loro Stato. Non si raffiguravano che un'economia industriale succedrebbe all'economia agricola. Perciò soffriamo dalle sue reliquie come gli scartamenti interrotti.

Dall'agricoltura all'industria

L'economia dell'Australia è stata rapidamente trasformata dall'agricoltura alla dominazione dell'industria, diretta dai pescecani monopoli, di cui molti sono controllati dal capitale forestiero. Una rete dei complessi industriali, aiutata dalle nuove tecniche del dopoguerra, produce la massima parte della produzione nazionale. Anche adesso più dei due terzi della popolazione è concentrata nelle città.

Per servire i monopoli

Il sistema antiquato delle ferrovie, coi suoi scartamenti interrotti, e gli altri difetti, non piaceva ai monopoli. Dal primo era chiaro che Sydney e Melbourne, i due centri industriali più importanti, bisognavano uno scartamento normale. Poi, in ogni parte del continente, erano scoperti i minerali. Questi ricchi depositi sono quasi la proprietà esclusiva dei monopoli americani, giapponesi ed inglesi. Susseguentemente noi siamo spettatori dell'effettuazione di un piano nazionale per una strada ferrata unita. Questa adesso congiunge l'occidente coll'oriente, ed il nord col sud. Questo sviluppo serve i monopoli. Nuovi binari erano costruiti nell'Australia Occidentale ed nel Queensland, nelle regioni trascurate. Poi il governo ha trovato sessanta milioni per costruire le ferrovie per le miniere di Mt. Isa (la proprietà privata dei capitalisti Americani (Mt. Isa Mines). Adesso si discutono se possano raddoppiare i binari, per portare una produttività raddoppiata.

Il contrasto col trasporto per i lavoratori

L'espansione industriale del dopoguerra ha concentrata la popolazione nelle città. L'area metropolitana di Sydney sempre espande iniziando nuovi centri industriali, nuove case e nuovi magazzini, per esempio a Bankstown ed a Sutherland. Ma le strade ferrate rimangono come prima. Una strada ferrata unica era costruita da Sutherland a Cronulla durante gli anni trenta (1930's). Alla volta l'area di Miranda-Caringbah

era una concentrazione di pollai. Ma Caringbah oggi è un gran centro industriale, e le case e gli appartamenti si estendono lungo la strada ferrata da Sutherland a Cronulla. Nonostante questo sviluppo, la strada è unica sempre. Anche progetto dell'anteguerra è la strada di East Hills.

Il dipartimento ed il governo dicono che i servizi elettrici sovrabbondano durante le ore di maggior traffico. Al contrario i servizi sono stati drasticamente ridotti.

In 1956 circa 1380 treni elettrici passarono per la stazione Centrale per ogni ventiquattro ore; in 1962, il numero era ridotto a circa 1278; in 1968 l'orario dei treni era ridotto di più, a circa 1135; e l'orario presente introdotto il quattordici Novembre, 1971, ha circa lo stesso numero. Insomma la gente ha perduto 245 treni.

Questa seria mancanza è spiegata ne' dalla riduzione dei treni nelle ore di minor traffico, ne' dall'uso delle vetture a doppioponte (ce ne sono quaranta al presente con due vetture a doppioponte; nuovi treni con quattro, ed un treno con otto vetture a doppioponte).

L'affollamento alla Centrale durante le ore di maggior traffico non viene da troppi treni — la causa è che molti treni hanno difetti e non possono attraversare il Ponte del Porto. Così bisogna spostarli. Tanti spostati, (aumentati dalla mancanza delle guardie e dei conducenti), quanti i problemi.

Si vuole più vetture moderne, e vetture a doppioponte. I ferrovieri le accomoderebbero, e la gente potrebbe sedersi confortabilmente.

Finalmente noi siamo spettatori della continuazione della strada ferrata di Eastern Suburbs. Con ritardo di molte decadi, e soltanto perché i sobborghi interni stanno soffocando dal fumo e dalla congestione che questo progetto è stato ricominciato.

I padroni vogliono che i lavoratori arrivino per tempo al posto. Ma, contrastando al sopporto per i treni merci, il trasporto pubblico per i lavoratori rimane al livello del minimo bisogno, e zoppica dietro le folle dei passeggeri. Le ore di maggior traffico sono veramente ore di tortura. Una vittima ha scritto:

Treno treno rimpinzato
Perché i' o viaggiato?
Gente sopra ed interno,
Dentro qua e' co' l'inferno.
Schiacciata e' la folla,
Pied'a piede, e golla golla.
Spinto, spinto ogni volta
Sento io una rivolta;
Rabbi'a destra, rabbi'a sinistra,
Chti ha cotta questa minestra?
Dov'e' Signor Morris grasso
Con il suo franco passo,
Dov'e' Signor Orecchioni,
Cuocendo altri minestroni?

I servizi fuori delle ore di maggior traffico sono stati anche troncati. Si domanda o si possa trovare un posto nelle ore di maggior traffico o si possa trovare un treno alle altre ore.

I passeggeri e il carico

Il Signor Cox, il rappresentativo di "Labor" da Auburn nel parlamento dello Stato, e il possibile prossimo Ministro del Trasporto, recentemente diede delle cifre interessanti. Mostro' che il prezzo pagato per una grande percentuale del carico trasportato dalle ferrovie è fissato allo stesso prezzo minimo o minore, che da molti anni fa:—

Anno	prezzo per tonnellata
1963-64	\$5.45
1969-70	\$5.15
1970-71	\$5.30

Il Signor Cox mostro' che Mayne Nickless, Thomas Nationwide Transport, etc., i grandi monopoli dei trasporti, dominano i treni merci. Per esempio, Thomas Nationwide Transport usa il metodo dei FLEXY VANS dove il contenente e' sollevato dagli autocarri ai carri della ferrovia. Ci sono dei treni interi di FLEXY VANS operati per TNT. Il Signor Cox ha citato dal notiziario annuale di questa compagnia "i nostri TNT treni hanno disposto sopra di 130 autocarri dalla Hume Highway, perche' noi raddoppiamo la capacita' dei treni."

Il costo stimato per un anno intero a TNT per questi FLEXY VANS fra Melbourne e Sydney, caricati e ricaricati tanto che possibile, e' soltanto \$70,000; ecco il contrasto nella politica del governo — per i monopoli, i doni e le concessioni, per il pubblico, gli insulti e l'indifferenza.

L'aumento recente di quasi cinquanta per cento nei prezzi per questi insufficienti servizi ha tentato di forzare il pubblico a sussidiare le concessioni lucrative ai grandi monopoli. Poi, in conseguenza, la gente ha cominciato a usare di piu' le automobili, e il traffico delle ferrovie e' diminuito di piu'. Ecco poi il governo di Askin ha aumentato le tasse per l'automobili dal gennaio 1972.

Non solo ce ne sono concessioni ai monopoli per i treni merci da minimo prezzo, ma anche le concessioni speciali per portare il carbone, l'acciaio, i prodotti, la lana ed il grano.

Dal tempo quando le ferrovie si sono cambiate dal vapore a Diesel, i pescecani dei lubrificanti hanno dominato la fornitura dei combustibili. Caltex, per esempio, vende settanta per cento del lubrificante Diesel al governo dello Stato ed al governo Federale. Anche, questa compagnia fornira' tre milioni e mezzo di galloni di lubrificante combustibile per i cinque anni da gennaio 1971.

Ben lubrificato?

Ricordiamoci che una concessione speciale fu data alle compagnie lubrificanti nell'aprile di 1964. Tutti i pagamenti per treni merci che ammontarono a piu' di quelli del 1957 erano ridotti del 33 1/3 per cento.

E' chiaro che le ferrovie sono dirette d'accordare colle domande dei monopoli chi hanno carico da buon prezzo e le concessioni speciali.

Crediamo che il trasporto pubblico e' un servizio sociale e che la politica del governo deve essere cambiata. I monopoli, coi loro guadagni enormi, non meritano le concessioni. Al contrario, i monopoli stessi dovrebbero sussidiare il trasporto pubblico, per provvedere trasporto confortabile ed efficiente, e non solo a buon prezzo ma anche franco da spese.

I cambiamenti tecnologici

Il cambiamento dal vapore a Diesel ha raddoppiato la capacita' dei treni merci. Si stima che un diesel fa il lavoro di due macchine e mezzo a vapore. I diesel non hanno bisogno di rifornirsi regolarmente di acqua alle stazioni come le macchine a vapore. Esse richiedono meno manutenzione, costano meno per combustibile e viaggiano tre volte di piu' per gallone. Per esempio, il Signor McCusker, il commissario delle ferrovie disse 22/7/70: "La macchina a vapore da piu' tempo in servizio raggiunse 2.2 milioni di miglia in 77 anni. Un diesel lo fa in 16 anni." Per di piu', una squadra puo' far girare le macchine da diesel coi suoi parecchi agganciati.

Abbiamo gia' riferito ai cambiamenti del trasporto del carico. Ci sono i contenitori speciali, disegnati per tutte le maniere del maneggiamento del carico. Ci sono le macchine delle grandi velocita' che spostano di piu'. In generale, si puo' citare un carro per ciascun prodotto maggiore dell'industria, racchiudendo i metalli, le miniere e gli automobili, tutti caricati e scaricati senza perder minuto.

cati senza perder minuto.

Le alte velocita' ed aumentati carichi producono nuovi metodi da mantenere le strade ferrate. Il ferroviere e' spostato da un pulitore meccanico della zavorra. Questa macchina va un miglio per ora, e livella la zavorra sulla strada.

Anche si usano segnali automatici per le maggiori strade alla lontananza.

Nell'agosto 1971, la prima piazzale da smistare semi — automatica comincio' a Melbourne. Un giornale disse:—

"Quando aprirono la piazzale, si uso' dieci strade ferrate, e il primo treno era assorto automaticamente. Alla piazzale da "gobba" in Melbourne, due tipi-H macchine da diesel-elettrificato, forniti col segnale da radio in cabina, e controlli dal torre accanto, spinsero i 45 carri del treno in alto del colle fabbricato da uomo. Sulla cima della "gobba", 15 ft. 3 ins. sopra le strade, i carri erano sganciati e permessi da socorrere dalla forza della gravita', individualmente o in gruppi, ai parecchi piazzali degli scambi.

"La loro velocita' era regolata dalle macchine a ritardare i carri (controllati da computer), e gli scambi alla fronte dei veicoli rotolanti erano controllati da equipaggio che li smisto' automaticamente.

"La strada nella nuova piazzale ricevono e formano treni piu' lunghi, e gli scambi nuovi spaziano i treni senza interruzione."

Si puo' introdurre la stessa sistema nei altri piazzali da smistare.

IL CAMBIAMENTO TECNOLOGICO L'EFFETTO SULLA PRODUTTIVITA'

Le seguenti cifre per il New South Wales sottolineano gli aumenti della produttivita':—

lavoratori	il carico (tonnellate)
1958 — 51,933	1965 — 27,999,629
1965 — 46,156	1966 — 27,165,030
1967 — 45,425	1967 — 29,399,637
1968 — 44,778	1968 — 30,855,696
1969 — 43,845	1969 — 31,984,012
	1970 — 33,556,045

Meno dei lavoratori, piu' delle tonnellate.

Le cifre totali per l'Australia indicano uno sviluppo del 53 per cento nel carico dei treni merci fra 1960-70. Questo aumento era fatto senza 480 macchine da vapore e 4700 carri. In NSW, da 1960 a 1970, c'erano 7,672 lavoratori di meno (14.4%), ma un aumento del carico portato per miglio di 60%. Carico portato dai treni merci per lavoratore ha aumentato da sopra di ottanta per cento.

Lo stabilimento ed il futuro

I cambiamenti tecnici nell'operazione delle ferrovie hanno molte abilita'. A Chullora fanno le ispezioni. La macchina da diesel e' molto piu' complessa della macchina da vapore. I ferrovieri specializzati hanno molte abilita'. A Chullora fanno le ispezioni complete, ed anche avvolgono le macchine da trazione e i generatori. Secondo un'elettricista provato, costano meno dell'industria esterna.

Un ingegnere parlo' del grande costo nell'industria esterna per ricollocare le parti delle macchine. Possono esser fatte da molto miglior prezzo ad Everleigh. Un altro esempio, in 1960 Everleigh introdusse una macchina da fare le molle, ed ancora dimostro' che poteva competere con successo colle industrie esterne.

Il ricordo fiero dei ferrovieri mostra le loro abilita'. Essi fecero la famosa locomotiva 38 a Eveleigh Loco; recentemente hanno fatto le macchine da smistare a Water Supply, e nuovi tipi delle vetture a Clyde ed a Carriage Workshops. Non ci dimentichiamo che hanno fatto gli aeroplani interi durante la guerra a Chullora Workshops.

I lavoratori, partecipando nel progetto, parlano della gioia derivata dall'occasione di fare lavoro crea-

tivo. I lavoratori di Eveleigh applaudirono esuberantemente quando finirono la prima locomotiva 38.

Similmente, adesso quando si tenta di far fare lavori costruttivi, (come recentemente la manutenzione di Diesel e la manutenzione delle macchine per la strada ferrata), i lavoratori sono ispirati perché si vedono le loro esperienze ed abilità applicate al vantaggio della società.

Malgrado questi fatti, c'è una politica deliberata dal governo e dal dipartimento da permettere i stabilimenti di deteriorarsi, e di dare contratti lucrativi all'industria privata. *Non solo i ferrovieri, ma anche l'amministrazione e gli amministratori contrastano questa tendenza. E' molto importante che questi sentimenti sarebbero combinati nell'attività domandando che i miglioramenti necessari esser fatti d'assicurare che i stabilimenti delle ferrovie funzioneranno come centri moderni, organizzati da mantenere e sviluppare la sistema delle ferrovie.*

LA STRETTA MORTALE FINANZIARIA

Le ferrovie Australiane erano stabilite e espanse col danaro dai prestiti dal Commonwealth Government, all'interesse corrente. Pochi di questi prestiti sono mai ripagati; rimangono mangiando il danaro dello Stato. I governi degli Stati pagano l'interesse per i prestiti ferroviari di \$2000 milioni.

Il debito capitale delle ferrovie di New South Wales è circa di \$610 milioni, e \$40 milioni per l'interesse sul questo è pagato ogni anno. Per esempio, in 1970-71, quando le ferrovie avevano guadagnato un profitto di \$29.6, il ripagamento dell'interesse lo ricambio in una gran mancanza.

Anche in Queensland in 1970-71:—

bilancio a credito	— \$12 milioni
interesse	— \$15 milioni
debito	— \$ 3 milioni

Ma le ferrovie del Commonwealth, costruite dal governo dell'Australia, non pagano un debito del capitale. Guadagnarono un profitto chiaro di un mezzo milione per 1970-71. Un editoriale nell'Australiano per il gennaio 4, 1971 dice che le ferrovie si libererebbero dal pagamento d'interesse, e nota che l'Inghilterra, la Germania ed il Giappone non pagano l'interesse.

Il commissario delle ferrovie dell'Australia Occidentale ha proposto che le ferrovie siano un trasporto da buon prezzo, attrattive, e siano considerate dai lavoratori come il miglior metodo d'andare al lavoro.

La politica corrente del Governo Federale non vale di più. I cambiamenti tecnici hanno creato un gran compito (per la terza volta in cinque anni) di più di 45 milioni — aumentando di più le spese d'interesse. Il Governo Federale, colla sua politica di forzare il pubblico di pagare per tutti i servizi sociali, aumenterà di più i prezzi di viaggio, e troncherà di più i servizi al pubblico.

Comparete questo colla politica finanziaria per le strade. In 1969-70, \$517 milioni erano dati agli stati come dono speciale. C'era allocata così:

\$209 milioni per le strade (39%)
\$20.5 milioni per le strade ferrate (4%).

Fra 1952 e 1970, \$1845 milioni erano spesi per le strade. Nessuno danaro di questo dev'esser ripagato. Nei questi anni, \$232 milioni erano spesi per progetti ferroviari, e più di un mezzo dovrebbe ripagato.

Favoriscono la costruzione delle navi e degli aeroplani come le strade. Per esempio, nei stesse anni, i servizi degli aeroplani hanno ricevuto \$107 milioni, senza bisogno di ripagare. Questi doni assistono il gigantesco monopolio dei trasporti di Ansett che, anche, s'interessa nelle strade e nelle strade ferrate.

Un'esame del finanziamento delle ferrovie espone la politica del Governo Federale. *Il Governo deve organizzare un sistema di trasporto per il pubblico, che è*

un servizio sociale per la maggioranza del popolo, e non è per aiutare i monopoli.

Il Governo di Askin è un braccio del Governo Federale "Liberale". Askin ha detto: "se i lavoratori non possono pagare, lasciateli marciare". Prezzi di viaggio aumentati, sono un'altra tassa sul pubblico.

La cessazione delle spese del debito capitale è un passo necessario e progressivo.

Ci vuole finanza da fare trasporto attrattivo dalla casa al lavoro. Ci vogliono più dei servizi ferroviari. I sobborghi vogliono nuove vetture per i passeggeri e la duplicazione delle strade.

Le unioni e la loro organizzazione.

Le unioni sono sempre state attive nelle ferrovie. La più famosa lotta dei ferrovieri della sua storia militante era lo sciopero generale del 1917. Da tempo i ferrovieri sono stati sempre lottando. Queste lotte sono state per la maggior parte difensive, per le cose economiche come guadagno, lavoro per tutti, condizioni di lavoro, vacanze, pagamento per la malattia etc.

Queste lotte non hanno cambiato i problemi fondamentali dell'industria.

Sebbene il Labor Party avesse fatto capitale politico dall'aumento dei prezzi di viaggio e tasse sull'automobile dal governo di Askin, ricordiamo che tutti i cambiamenti nelle ferrovie erano cominciati dal governo laburista dopo il rapporto EBASCO.

Se un governo laburista fosse eletto, migliorerebbe però le ferrovie, e cambierebbe certi dettagli della politica, ma non cambierebbe i problemi presenti dell'industria.

Perciò, le unioni dei ferrovieri debbono far tutto ciò che è possibile per cambiare la politica del governo e del dipartimento. Per far rivivere l'industria, debbono cambiare la difensiva all'offensiva, e dar enfasi ai bisogni dei membri delle unioni e del pubblico.

Un problema è che ci sono troppe unioni dei ferrovieri. In NSW ce n'erano 14 in 1917, ma oggi ce ne sono 25. The Australian Railways Union è il massimo ed ha 25,000 membri in New South Wales. L'AFULE, per la maggior parte le squadre dei locomotivi, ha 4,500 in NSW. Inoltre, c'è il gruppo dei mestieri metalli, compreso il ETU, che occupa posti importanti nella manutenzione generale. Una delle unioni mag-

giori negli stabilimenti è la VBU, e si occupa della manutenzione e la costruzione dei carri. C'è anche un gruppo vario consistente di lavoratori della gomma, del legname, della tela e delle costruzioni. Pochi di quegli 25 unioni sono esclusivamente ferroviarie. Molti, specialmente gli unioni dei mestieri, consumano il loro tempo, danaro e pensiero fuori delle lotte ferroviarie.

È necessario che un numero crescente degli ufficiali stipendiati, ed il personale tecnico comprende che i loro interessi sono intrecciati cogli interessi degli unioni dei mestieri. I ferrovieri debbono includere questo gruppo nelle loro azioni e nella loro organizzazione.

I lavoratori a tutti i livelli, specialmente negli stabilimenti, debbono cominciare a discutere se i gruppi delle unioni come ARU e AFULE amalgamerebbero con le unioni dei mestieri. Lo scopo desiderato è per una unica unione per tutta l'industria ferroviaria.

Al primo c'era organizzazione solida negli stabilimenti. In 1926 i comitati degli stabilimenti erano sicuramente stabiliti a Everleigh ed a Enfield. Raggiunse il suo ottimo in 1933, colla formazione del Concilio dei Comitati delle ferrovie, e la produzione regolare di un giornale "Il Magnete", che circolava per ogni sezione delle ferrovie e univa gli stabilimenti e i lavoratori del traffico per l'azione.

Oggi, non c'è uno sviluppo paragonabile. La forma dell'organizzazione oggi si basa sui delegati delle

unioni negli stabilimenti. Qui comincia il programma e la politica per i ferrovieri e l'industria. Sfortunatamente, questa non aggancia bene coi lavoratori del traffico.

Bisogna di esaminare la struttura delle unioni dal punto di vista dei lavoratori per migliorare la loro efficacia e per permettere a tutti i ferrovieri di creare personalmente e democraticamente la politica delle unioni.

La nuova organizzazione deve avere rappresentazione in tutte le sezioni dei lavoratori; deve includere sopra tutto i gruppi del traffico; lo scopo dovrebbe essere di coinvolgere tutta l'industria. Uno dei migliori esempi di tale organizzazione e' l'industria dell'Energia, dove i rappresentanti del posto del lavoro, da tutte le stazioni e sezioni, fanno l'Organizzazione dei Delegati delle Unioni Combinate della Commissione d'Elettricit .

E' cominciata a funzionare una sorta simile d'organizzazione nell'industria del "materiale rotolante" (rolling stock).

I lavoratori emigranti e i loro problemi

I cambiamenti maggiori nelle forze lavoratrici includono l'arrivo dopo la guerra degli emigranti dall'Europa. Gli emigranti sono piu' di cinquanta per cento dei ferrovieri. I lavoratori emigranti hanno piu' problemi dei lavoratori australiani. Gli emigranti hanno qualche volta i posti meno pagati, e la mancanza dell'inglese debole la possibilit  di capire le forme e le pratiche dell'unionismo australiano. Incoraggiati dai padroni, esistono qui lo sciovinismo ed il razzismo, che sono rafforzati quando i lavoratori non possono comunicare tra loro. L'unit  e' danneggiata, e tutti i lavoratori soffrono. I lavoratori nati in Australia hanno gran responsabilit  di unirsi cogli emigranti, di dimostrare la pazienza, e di lottare sempre per l'unit  fra l'emigrante e l'australiano. Anche, e' una responsabilit  della classe lavoratrice di avere gli emigranti nei posti d'organizzazione dell'unione e dello stabilimento.

E' troppo vero che il movimento delle unioni non si cura del problema dell'avvolgimento dei lavoratori emigranti nell'organizzazione dell'unione e dello stabilimento. Ci vuole gl'interpreti, per tutta la giornata, nominati da tutti i lavoratori, e pagati dal diparti-

mento, che potranno comunicare di tutte le cose dell'organizzazione e del bene dei ferrovieri. Anche il dipartimento condurrebbe lezioni d'inglese negli stabilimenti e durante le ore del lavoro.

L'esame dell'industria delle ferrovie mostra la possibilit  di un programma sviluppato dalla realt  dei bisogni necessari:

- un guadagno reale da vivere come il minimo dell'industria;
- facilit  del trasporto efficiente e da buon prezzo;
- trasporto da casa al lavoro franco da spese;
- una settimana di 35 ore, e piu' vacanze annuali immediatamente;
- i costretti finanziari del Governo Federale e dello Stato debbono esser arrestati.

Al controllo democratico dell'industria

I rappresentanti delle unioni eletti dai lavoratori s'involgerebbero nelle conferenze serie coi capi per decidere la politica per l'industria a tutti i livelli. I rappresentanti parteciperebbero nella formulazione delle polizze che influenzeranno le vite dei ferrovieri e del pubblico, nella preservazione e cambiamento degli stabilimenti, per farli modelli di un'industria controllata dal pubblico e dallo Stato. Si condurrebbero tali conferenze, coi rappresentanti delle unioni e dei lavoratori, a tutti i livelli in ogni stabilimento, e stazione di lavoro.

Il ferroviere deve insistere sul diritto di costruire e mantenere completamente l'industria ed il suo equipaggio. Se vogliamo una ferrovia al servizio del pubblico, dobbiamo coinvolgere i lavoratori. Essi devono partecipare ed intervenire ad ogni livello dell'amministrazione.

Per un'Australia socialista

L'industria dev'essere un'intraprendenza dello Stato. Ma, perche' opera per i pescecani monopoli australiani, e' una intraprendenza capitalista dello Stato. Perci , c'  una responsabilit  finale per i lavoratori ed il movimento delle unioni di trasformare la nostra societ  in un Sistema Socialista. Soltanto poi potra' quest'industria, come tutte le altre industrie, servire veramente i bisogni di tutte le sezioni del popolo lavorante e di avanzare il paese d'Australia, liberato dalla dominazione dei monopoli, al destino deciso dalla volonta' democratica del popolo.

Come pubblichiamo quest'opuscolo,

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τ  παρ ν βιβλι ριο ασχολείται με τ ν κλ δο σιδηροδρομικ ν μεταφορ ν, τ ν ιστορία του, τ  προβλήματα του, τ ς επιδράσεις τ ν τεχνικών αλλαγ ν και τ ς σχέσεις μεταξύ κυβερνήσεως και τ ν τεραστίων μονοπωλείων πρ ς  φελος τ ν  ποίων κυρίως   κυβ ρνηση προορίζει τ  σιδηροδρομικό σ στημα. Π νω απ' λλα, τ  παρ ν βιβλι ριο  χει σκοπό ν  καταδείξη τ ν σημασί  των παραπάνω τ σο γιά τ ς σιδηροδρομικούς  παλλήλους  σο και γιά τ ν λα   ν γ νει.

Ποι  είναι τ    λλον τ ν κρατικών Σιδηροδρομικών τ ς Νέας Νοτίου Ουαλλίας; θ  ι por ση   κλ δος α τός π  συνεχίζει ακ ιη ν  απασχολ  τ  περισσ τερα  ργατικά χ ρια σ ν πολιτεία α τή, ν  πα σχη στους  ργατες του  ναν αν-θρώπινο τ πο   ς και κάποιον   τρο   λλοντικής  ξασφάλισης γιά τ ς ιδιους και τ ς  ι κογ νι ς των; Υπήρχε  ποχή   κλ δος  θεωρείτο καρι ρρα με ικανοποιητική σταθερότητα. Ποι ς τολμ  ν  ειπ  ότι τ  ίδιο ισχύει και τ ρα;

Είναι τ  σ στημα ικαν  ν  πα σχη αποτελεσματική,  νετη, φθηνή - ακ ιη και  φρε ν - μεταφορά γιά τ  κοιν ;

Είναι  να δυσ ρεστο  ν και δυστυχ ς ανα φεν κτο γεγονός  τι, απ  σκοπιάς τ ν σιδηροδρομικών και τ ς τ λαιπωρου μένου κοιν ς,  ι σιδηρο δρομοι παροσι ζουν πα ρα χ λεια. Παρά τ ς αλλαγ ς  ς πρ ς τ ς μεθ δους, αλλαγ ς π  πα

ντοτε  ποσκοπούσαν σ ν   ηση τ ς παραγωγ ς, κ τητας, τ  σιδηροδρομικό σ στημα διαρκ ς χειροτερεύει τ σο γιά α τους π  απασχολούνται απ'α τό  σο και γιά  σους αναγκ ζονται ν  τ  χρησιμοποιήσουν.

Τ  βιβλι ριο α τό είναι αποφασισμένο ν  τ ς λόγους γιά τ ν  πελπιστική κατάσταση τ ς κλ δου και ν   ποκαλύψη  ερικές ν ες προοπτικές.   ν  χει τ ν   ιση ν  πα σχη  λες τ ς λ σεις, γι'α τό τυχ ν σχ λια, κριτικές και γν μες είναι  πρ σδεκτες.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΛΑΟΣ

Τ  σιδηροδρομικά δίκτυα τ ς Αυστραλίας  ιδαν τ  φ ς τ ς  μέρας με πολλά και  εγάλα β σανα τ ν  ποχ  π ιν απ  τ ν   κτηση  νεξαρτησίας τ ς. Τ ν καιρ   κείνο  ι Ι ννοντες   ν ι por σαν ν  ιδ  ν π ρα απ  τ  πολιτειακά σ ννορα.   τε ι por σαν ν  φανταστο ν τίποτ' λλο,  κτός απ   ιά πρωταρχικά  γροτική  κονομία. Ν  γι τί ακ ια  ποφ ρουμε απ  τέτοια κληρονομία σ ν τ  διαφορετικά π  τη γραμμ ν.

Απ  τ ν Γεωργία σ ν Βιομηχανία

  Αυστραλία  ζησε  ιά γρήγορη μεταμόρφωση   π   ιά  γροτική  κονομία σ  κυριαρχία τ ς βιομηχανίας π  διατελεί κυρίως απ  τ ν  λεγχο  εγάλων μονοπωλειακών συγκροτημάτων πολλά απ  τ   ποτα  λέγχονται απ  τ   ξωτερικό. Βοηθ μενα απ  τ ς καταπληκτικές μεταπολεμικές τεχνολογικές  πιτεύξεις, δίκτυα βιομηχανικών συγκροτημάτων  ποτελ ν τ ρα τ ν  εγαλ τερων

παράγοντα τοῦ ἀκαθαρίστου ἐθνικοῦ εἰσοδήμα-
τος.

*Ὅλα αὐτά ἀλλάξαν τὴν κατανόησιν τοῦ πληθυσμοῦ
πρὸς ἀποτελέσματα τὰ ὅσα τρίτα του νὰ εἶναι τώρα
συγκεντρωμένα στὶς πρωτεύουσες τῶν πολιτειῶν.
Στὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Μονοπωλείου

Τὸ ἀπληροκίνητο σιδηροδρομικὸ σύστημα πρὸς τίς
διαφορετικὰς πλάτους τροχιὰς του κι' ἄλλες ἐλ-
λείψεις, δὲν ὑποπόσσε πλέον νὰ ἀνταποκριθῇ
στὶς ἀπαιτήσεις τῆς σύγχρονης βιομηχανίας. Ὁ
τὸν τὸ Σ ὕδρευς καὶ ἡ Μεμβόρντ κατέστησαν τὰ
κύρια ἐμπορικὰ καὶ βιομηχανικὰ κέντρα ἡ ἐνι-
αιοποίηση τῆς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως τῶν ἀ-
πέκτασεν μεγάλη προτεραιότητα. Μία ἄλλη μεγά-
λη ἐπίδρασις πᾶν τοῦ σιδηροδρομικοῦ μας συστή-
μας ἦταν καὶ ἡ ἀνακάλυψις πλοῦσιων μεταλλευτι-
κῶν κοιτασμάτων τὰ ὅποια καλύπτουν σχεδὸν ὅ-
λο τὸ πλῆθος τῆς ἡπείρου καὶ ἐλέγχονται σχε-
δὸν ἐξ ὁλοκλήρου ἀπὸ τὸ ξένο κεφάλαιο. Ἐτσι,
γίναμε μάρτυρες τῆς ἐφαρμογῆς ἐνός πλέον ἐθ-
νικοῦ σχεδίου ἐνταξιοποίησης τῶν σιδηροδρό-
μων ποὺ τώρα πλέον συνδέουν τὴν δόση πρὸς τὴν
ἀνατολὴν καὶ τὸν νότον μὲ τὸν βορρᾶ. Ἡ τερασ-
τία αὕτη ἐπέκτασις τοῦ συστήματος σιδηροδρόμων
κῶν μεταφορῶν κυρίως ἀκολούθησε καὶ ἐξυπηρέ-
τησε τίς ἀνάγκες τῶν μεγάλων μονοπωλείων. Συγ-
χρόνως ἡ νεοφανὴς καὶ ἐντατικὴ ἐκμετάλλευσις
τῶν τεραστίων μεταλλευτικῶν κοιτασμάτων σέ
σχετικὰ ἀπομονωμένες περιοχὰς ἐκ ἱέρους Ἀδσ-
τραλίας καὶ ξένων μονοπωλιακῶν ομάδων, κυρίως
στὶς βορεινὰς περιοχὰς τῆς ἡπείρου, ἔχουν ὅ-
μιουργήσει ἀνάγκες γιὰ σιδηροδρομικὴ ἐξυπηρέ-
τησις σέ περιοχὰς ποὺ εἶχαν μείνει παραμελημέ-
νες. Ἐκτεταμέναι νέαι γραμμὲς κατασκευάστη-
καν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν στὴν Δυτικὴ Ἀδσ-
τραλία καὶ τὴν Κοινοπολιτείαν. Παράλληλα ἔλαβε χώρα
καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῶν παλαιῶν γραμμῶν ὅ-
πως στὸ Μάουντ Ἀϊσα ὅπου ἀπαυτῆθησαν ὅς
ἐκατομμύρια δολλάρια γιὰ τὴν εἰδικὴ ἐξυπηρέτησις
τῆς κῶν ἀπὸ ἀμερικανικὸ ἑλεγχὸ εταιρίας MT,
ISA καὶ INES. Τώρα μάλιστα γίνεται συζήτησις νὰ
μπεῖ διπλὴ γραμμὴ — ποὺ βέβαια θὰ διπλασιάσῃ
τὴν μεταφορικὴ ἱκανότητά της — στὴν γραμμὴ αὐ-
τὴ.

Τὸ Μεταφορικὸ μέσο τοῦ Ἑργάτη — μὴ Ἀντίθε-
ση.

Ἡ μεταπολεμικὴ ἐξάπλωσις τῆς βιομηχανίας ἐνέ-
τεινε τὴν συγκεντρωσιν τοῦ πληθυσμοῦ στὰ μεγά-
λα ἀστικά κέντρα. Ἡ ὑπερπολιτικὴ περιοχὴ
τοῦ Σίδνεϋ διαρκῶς ἐπεκτείνεται περιβάλλον-
τας νέα βιομηχανικὰ κέντρα καὶ νέες στεγαστι-
κὰς καὶ ἐμπορικὰς περιοχὰς. Τέτοια παραδείγματα
τὰ εἶναι τὸ BANKSTOWN καὶ τὸ SUTHERLAND. Τὰ
ὁρομολόγια τῶν σιδηροδρόμων διώκουν πλέον παρὸς
ἐξίσου ἀνάλογη ἐπέκτασις γιὰ τὴν ἀντιμετώπισιν
τῶν ἀναγκῶν τοῦ λαοῦ. Τὸν καιρὸ ποὺ φτείαχθη
κε τὸ 1930 ἡ μονὴ γραμμὴ ἀπὸ τὸ SUTHERLAND
στὴν CRONULLA ἢ περιοχὴ MIRANDA-CARINGBAH ἢ
ταὺν συγκεντρωσιν πτηνοτροφείων. Σήμερα ἡ μὲν
CARINGBAH εἶναι μὲν βιομηχανικὸ κέντρο, ἡ
δὲ MIRANDA διαλέχθηκε γιὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν
στὴν περιοχὴ τῆς ἐνός ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα καὶ
μοντέρνα σούπερ-μάρκετς. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν πε-
ριοχὴν ἀνάμεσα στὸ SUTHERLAND καὶ CRONULLA αὐ-
τὴ ἔχει καλυφθῇ σχεδὸν ὁλοσχερῶς ἀπὸ μονοκα-
τοικίαι καὶ πολυκατοικίαι. Παρὰ τὴν ἀνάπτυξιν
αὕτη ἡ γραμμὴ ἐξακολουθεῖ νὰ παραμένει στὴν
παλὰ τῆς μονὴ πορφύ. Τὸ ἴδιον ἰσχύει καὶ γιὰ
τὴν γραμμὴν EAST HILLS, ἐπίσης προπολεμικῆς
κατασκευῆς.

Τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἡ Κυβέρνησις προσπαθοῦν νὰ
μᾶς πείσουν ὅτι τίς ἄλλες τῆς μεγάλης κινήσε-
ως ἐπιβατῶν, ὁρομολογοῦνται ηλεκτροκίνητα προ-
αστιακὰ τραίνα μέχρι σημείου κορεσμοῦ τῶν
γραμμῶν. Ἡ ἀλήθεια εἶναι ὅτι ἔχει λάβῃ χώρα
ὁρατικὴ περικοπὴ τῶν ὁρομολογίων.

Τὸ 1956, περίπου 1380 ηλεκτρικοὶ συρροὶ περ-
νοῦσαν ἀπὸ τὸ Σέντραλ κάθε 24-ωρον. Τὸ 1962
ὁ ἀριθμὸς τῶν κατέβηκε στὰ 1278. Τὸ 1968 ὁ ἀ-
ριθμὸς τῶν διερχομένων τραίνων εἶχε ἤδη κατε-

βῇ στὰ 1.135 ὁ δὲ παρὼν Πίναξ ὁρομολογίων ὁ
ὁποῖος ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ στὶς 14 Νοεμβρίου πέρ-
σιον, προβλέπει τὸν ἴδιον περίπου ἀριθμὸν τραί-
νων. Ἡ σημασία τῶν ἀνωτέρω εἶναι ὅτι πρὸς
σὲ 15 χρόνια θὰ εἶναι 245 λιγότεροι συρροὶ ἐ-
νῶς ὁ κοσμιᾶς περιμένει κατὰ ἡμέρας.

Ἡ ἐλάττωσις τῶν ὁρομολογίων τῶν ὁρῶν μικρῆς
ἐπιβατικῆς κινήσεως δὲν ἐξοῦνται γιὰ τὴν ὁρα-
στικὴν αὕτη περικοπὴ. Ὅτε μπορεῖ νὰ ἀποδοθεῖ
στὴν χρησιμοποίησιν διοδίων βαγονίων ἐφόσον
γιὰ τὴν ὁρᾶ ἰδὸν σὰντα τραίνα διαθέτουν ἂ
πὸ δύο διοδία βαγόνια ἕκαστο, ἐννέα συρροὶ
ἔχουν ἀπὸ τέσσαρα καὶ ἰδὸν ἕνας συρρὸς διαθέ-
τει ὀχτῶ ἀπὸ τὰ βαγόνια αὐτά.

Ἡ συμφόρησις ποὺ παρατηρεῖται ἀπὸ Σέντραλ τίς
ἄλλες μεγάλης ἐπιβατικῆς κινήσεως δὲν ὀφείλε-
ται στὸν μεγάλον ἀριθμὸν τραίνων. Αἰτία τῆς εἶ-
ναι ἡ συνεχίζουσα χρησιμοποίησις ἐλαττωματι-
κῶν τραίνων σέ σημείον ποὺ δὲν ὑποποῦν νὰ ἀνέ-
βουν τὴν πέφυρα τοῦ Λιμανιοῦ. Ὅταν οἱ αὐτοὶ
καταστάσεις πολλαπλασιαστούν, τὸ πρόβλημα γί-
νεται δεύτερον λόγῳ τῆς δημιουργουμένης ἐλλεί-
ψεως ἐποπτῶν γραμμῶν καὶ μηχανοδηγῶν.

Αὐτὸ ποὺ χρειάζεται εἶναι ὁ ἐκσυγχρονισμὸς
τοῦ τροχαίου ὀδικοῦ καὶ ἡ διάθεσις περισσοτέ-
ρων διοδίων βαγονίων. Ὑπάρχει περιθώριον ἐ-
πεκτάσεως τῆς χρήσεώς των — καὶ οἱ ἐπιβάται
θὰ μπορέσουν νὰ βροῦν θέσεις γιὰ νὰ καθήσουν
οἱ ἀνθρώποι.

Ἐπιτέλους βλέπουμε τὴν συνέχισιν τῆς γραμμῆς
τῶν Ἀνατολικῶν Πρωαστείων. Ἡδὴ καθυστερημέ-
νη γιὰ ὁλοκληρῆς δεκαετίης, ἡ συμπλήρωσις τῆς
ἐπιβατικῆς αὐτῆς ἀνάγκης γιὰ τὴν ἐξυπηρέτη-
σιν τῶν ἐσωτερικῶν πρωαστείων ἔγινε ἐπιβεβλη-
μένη ἀπὸ τίς συνθήκας ὅπῃ τίς ὁποῖες ποχθοῦν
οἱ κεντρικὲς περιοχὰς, θύματα τῆς θανάσιμης
ἀσφυξίας ποὺ προέρχεται ἀπὸ τὴν τροχιακὴν συμ-
φόρησιν καὶ τὴν ἐπακόλουθον ἰδύλυσιν τοῦ ἀέρος.

Οἱ ἐργοδότες ἔχουν ἀνάγκη ἀπὸ ἕνα μεταφορικὸ
σύστημα ποὺ νὰ μεταφέρει τοὺς ἀπαιτούμενους τῶν
στὶς δουλειὰς των, καὶ διώκουν, ἀντίθετα πρὸς τὴν
παρατηρουμένην πολιτικὴν στὸν τομέα τῆς μεταφο-
ρᾶς ἐμπορευμάτων, γὰρ τοὺς ἀνθρώπους μεταφορικὰ μέσα
ποὺ διατίθενται εἰς τοὺς ἐργάτες, διατηροῦν-
ται σὲ πολὺ χαμηλὸν σημείον, ἀσφαλῶς δὲ εἶναι
ἀνεπαρκέστατα γιὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπαιτούμενων
ἀναγκῶν. Ἐτσι, τὸ ταξίδι τίς ἄλλες μεγάλης ἐ-
πιβατικῆς κινήσεως εἶναι γνωστὸ ὅς "ὁ ἐπιβα-
τικὸς περίπατος" πολὺ πετυχημένα δὲ τὸ ἐκφρά-
ζει ἕνας ταλαιπωρημένος ταξιδιώτης πρὸς τοὺς ἀ-
κόλουθους στοίχους:

Γιὰ δέστε κόσμον πρὸς τὸ τραῖνον.

Μὲ πιάνει τρόμος ὅταν μπαίνω.

Σὲ κάτι ποὺ ἰδὸν κόλασι θυμίζει.

Καὶ τὴν ζωὴν μὲ πόνο τὴν γεμίζει.

*Ἀνθρώποι εἶναι αὐτοὶ ἢ σαρδέλλαι,

Μία μύτη σ' ἕνα κῶλον κάνει γκέλες,

Μᾶς κι' εἶδατε τὸν ὑπουργὸν μας Μόρρις;

*Ἡ τὸν μακρῶν ποδῶν μέγας Τόρρις;

Δὲν εἶναι γεννημένοι αὐτοὶ γιὰ τέτοια

Αὐτὰ εἶναι γιὰ σένα καὶ γιὰ μένα.

Τὰ ὁρομολόγια τῶν ὁρῶν μικρῆς κινήσεως ἔχουν
ἐπίσης περικοπῇ. Εἶναι νὰ ρωτᾷς: Τίς ἄλλες
τῆς φοῦριαις ἀντιμεταπίπτει τὸ πρόβλημα νὰ εἶ
ἀσφαλῆς θέσις. Τίς ἄλλες τῆς ἡσυχίας, νὰ εἶ
ἀσφαλῆς ... τραῖνον.

*Ἐπιβάτες καὶ Ἐμπορευμένα.

*Ὁ κ. Κώξ, Ἑργατικὸς βουλευτὴς τοῦ AUBURN —
στὴν πολιτικὴν βουλὴν — καὶ ἐκπρόσωπος τῆς
Ἀντιπολιτεύσεως σέ μεταφορικὰ ζητήματα, σε
πρόσφατον λόγον τοῦ ἀποκάλυψε μερικὰ ἐνδιαφέρον-
τα νοῦμερα ὅσον ἀφορᾷ τὰ ναῦλα γιὰ τὴν μετα-
φορὰ ἐμπορευμάτων. Ὁ κ. Κώξ ἐτόνισε ὅτι μὴ
μεγάλῃ ἀναλογίᾳ τῶν μεταφερομένων σιδηροδρο-
μικῶν ἐμπορευμάτων ἐπιβαρύνονται πρὸς ναῦλα ποὺ
ἐλάχιστον διαφέρουν πρὸς ἐκεῖνα ποὺ ἰσχύουν πρὶν
ἀπὸ πολλὰ χρόνια. Μάλιστα σέ μερικές περιπτώ-
σεις εἶναι ἀκόμη περὶ χαμηλὰ. Κατὰ τὴν περί-
οδο 1963-64 οἱ Σιδηροδρόμοι εἰσέπρατταν \$5.45

για κάθε τόνο επιπορεύματος. Το 1969-70 η κα-
τά τόνο επιβάρυνση είναι μόνο \$ 5.15. Αλλά
και ένα χρόνο αργότερα η επιβάρυνση είναι με-
τά δυσκολίας \$ 5.30 ο τόνος.

Ο ίδιος πολιτικός επίσης τονίζει την διαρ-
κώς αδυναμιότητα επιρροή επί των σιδηροδρομικών
των διαφόρων μονοπωλιακών μεταφορικών συγκ-
ροτημάτων σαν τον MAYNE NICKLESS, τον THOMAS
NATIONWIDE TRANSPORT κ.τ.λ.π. Για παράδειγμα
η γνωστή T.N.T. εταιρεία μεταφορών χρησιμο-
ποιεί το σύστημα FLEXY VAN που δεν χρειάζεται
παρα να σηκωθεί το "κοντέινερ", η άκοιτη και η
ίδια ή καρότσα από τους τροχούς του φορτη-
γού αυτοκινήτου και να τοποθετηθεί πάνω σε σι-
δηροδρομικό σασί. Έντονοι δρόμοι κηροί με παρό-
μοιο φορτίο χρησιμοποιούνται από την T.N.T.

Ο κ. Κάθε αναφέρθηκε σε έδαφιο του έτησιου α-
πολογισμού της ίδιας εταιρείας στο όποιο το
νύεται: "Χάρης στα ... τραίνα μας, μπορούσα-
με να αποσύρουμε από την κυκλοφορία 130 σέμι-
τραίληρες.

νύεται: "Χάρης στα ... τραίνα μας μπορούμε
να αποσύρουμε 130 σέμιτραίληρες από την οδική
ή αρτηρία HUME HIGHWAY κάθε φορά που διπλασι-
άζουμε τον όγκο των σιδηροδρομικών μας μετα-
φορών.

Η υπολογιζόμενη δαπάνη που υφίσταται η εται-
ρεία T.N.T. έτησιως για την μεταφορά των προ-
αναφερθέντων FLEXY VANS μεταξύ Σίδνεϋ και Με-
λβορντ είναι περίπου \$ 70.000, αδιάφορο πό-
σος όγκος μετακινείται. Να υπάξει απόδειξη της
αδυναμίας κυριαρχίας των μεγάλων μεταφορι-
κών εταιρειών τόσο στον όγκο των μεταφερομέ-
νων σιδηροδρομικών επιπορεύματων όσο και στον
καθαρισμό του όγκου των ναύλων. Η δέ δουλο-
πρέπεια που επιδεικνύουν προς αυτές 4 Κυβέρ-
νηση και το Υπουργείο έρχεται σε έντονη αν-
τίθεση με την στάση των προς το πολύπαθο και
νό που χρησιμοποιεί τα τραίνα τους.

Η πρόσφατη κατά 50% ο/ο αύξηση των ναύ-
λων για ανεπαρκείς επιβατικές υπηρεσίες απο-
τέλεσε για εξαίσια απόπειρα να εξαναγκαστεί
το ταξίδευον κοινό να πραγματοποιήσει τις πλοσι-
σπάρους εκπώσεις ναύλων προς όφελος των με-
γάλων μονοπωλίων. Όταν σαν συνέπεια ο κοσ-
μικός άρχισε να χρησιμοποιεί αυτοκίνητα με α-
ποτέλεσμα να σημειωθεί και νέα μεγάλη πτώση
της επιβατικής κινήσεως των σιδηροδρομικών, η
Κυβέρνηση Άσκιν εισήγαγε δυσβάστακτες αυξή-
σεις
Κυβέρνηση Άσκιν έχαρατσωσε άγρίως τους αλτο-
κινητιστάς επιβάλλοντας νέους φόρους από την
1 Ιανουαρίου 1972.

Εκτός από τις παραχωρήσεις από μορφή έξευτε-
ριστικά χαμηλών ναύλων προς τις μεγάλες εται-
ρίες, παρέχονται επίσης ειδικές εκπώσεις για
α την μεταφορά κάρβουνου, ασταλίου και γεω-
γοκτηνοτροφικών προϊόντων όπως το υαλί και
το σιτάρι.

Από την ημέρα που οι σιδηροδρομοί από ατή
λατοι που ήταν, έγιναν δηξελοκίνητοι, οι έ-
ταιρίες πετρελαίου κυριαρχούν απόλυτα στον έ-
φοδιασμό καυσίμων. Η Κάλτεξ για παράδειγμα,
εφοδιάζει το 70 ο/ο των αναγκών των κρατικών
σιδηροδρομικών - πολιτικών και κοινοπολιτεία-
κών - σε λιπαντικά δηξελοκίνητων. Επί πλέον
η ίδια εταιρία ανέλαβε να εφοδιάση 3½ εκατο-
μύρια γαλλόνια καυσίμων, κυρίως πετρελαίου,
για τα πέντε χρόνια από τον Ιανουάριο 1971
και μετά.

Καλοαδωμένες;

Έχει ιδιαίτερη σημασία να θυμηθούμε ότι τον
Απρίλη του 1960 έγινε νέα ειδική παραχώρηση
προς τις εταιρίες πετρελαίου οδίων με την
όποια παρέχεται 33 ο/ο έκπτωση στο ποσοστό δ-
λων των ναύλων που υπερέβαιναν την αντίστοι-
χη δαπάνη χρήσεως 1957.

Είναι ολοφάνερο ότι το σιδηροδρομικό σύστημα
κυρίως υπάρχει για την ικανοποίηση των άπαι-
τήσεων των μεγάλων μονοπωλίων που ήδη απολα-
μβάνουν χαμηλά ναύλα και ειδικά προνόμια.

Έμεεις πιστεύουμε τα κρατικά μεταφορικά μέσα
αποτελούν κοινωνική λειτουργία και ότι οι κυ-
βερνητική πολιτική πρέπει να αντιταχθεί. Οι
μεγάλες επιχειρήσεις, με τα διαρκώς αυξανόμε-
να κέρδη τους, δεν δικαιούνται καμιάς έκπτώ-
σεως. Τουναντίον, οφείλουν να παράσχουν πρι-
οδότηση για την εξασφάλιση φθηνών - ακοιτη και
δωρεάν - και έλκυστικών επιβατικών μέσων.

Τεχνολογικές αλλαγές

Η αλλαγή από τον ατμό στο πετρέλαιο υπερί-
πλασίασε την ικανότητα για μεταφορά επιπορευ-
μάτων. Υπολογίζεται χονδρικά ότι μια ντηξελο-
κινητή κάνει την δουλειά που κάνουν 2½ ατμο-
κινητές. Επιπλέον, οι δηξελοκίνητες μηχανές
δεν έχουν ανάγκη από τους συχνούς σταθμούς α-
νεφοδιασμού σε νερό και καύσιμα που απαιτούν
οι ατμοκινητές. Χρειάζονται λιγότερο συντήρη-
ση και στοιχίζουν λιγότερο σε καύσιμα ενώ κα-
λύπτουν υπερτριπλάσια απόσταση. Χαρακτηριστι-
κή είναι η δόξαση του κ. MCLUSKER, υπουργού
Σίδ/μων, που έγινε την 27/7/70: "Η πλέον πο-
λυταξιδεμένη ατμοκινητή εκάλυψε 2,2 εκατομμύ-
ρια μίλια σε διάστημα 77 έτων. Μία ντηξελοκί-
νητή μπορεί να διανύση την ίδια απόσταση σε
διάστημα 16 έτων." Εκτός του ότι ένα μόνο
πλήρωμα μπορεί να χειριστεί πολλές ντηξελοκι-
νητές συγχρόνως στην περίπτωση πολλαπλού συρ-
μού.

Ηδη αναφέραμε θρισμένες αλλαγές στο σύστημα
φορτοεκφορτώσεως επιπορευμάτων όπως τα ειδικά
υμένα "κονταίνερς" που έχουν σχεδιαστεί ει-
δικά για έναν τύπο επιπορεύματος, καθώς και τα
ειδικά σασί φτιαγμένα για μεγάλες ταχύτητες
και μεγαλύτερη φορτωτική ικανότητα. Γενικά η
υποδομή να ελπίσει ότι τώρα υπάρχει ένας έ-
χωρος τύπος βαγονιού για κάθε είδος από τα
σπουδαιότερα βιομηχανικά προϊόντα στα όποια
συμπεριλαμβάνουμε και τα μεταλλευτικά και με-
ταλλουργικά τοιαύτα, καθώς και για την μετα-
φορά αυτοκινήτων, με άπώτερο σκοπό την οίκου
οικία χρόνου κατά την φορτο-εκφορτώσή των.

Οι μεγαλύτερες ταχύτητες και τα βαρύτερα φορ-
τία έδωσαν λαβή στην δημιουργία μηχανοκινή-
των συστημάτων συντηρήσεως γραμμών. Ο χειρ-
νάς κλειδοσχος αντικαθίσταται από τον αλτόνια
το καθαριστή σκόνων. Το μηχανήμα αλτό κανονί-
ζει αλτόνια το ύψος της επιφανείας των σκόν-
ων της σιδ/κής γραμμής με ταχύτητα ενός μιλ-
λιού την ώρα.

Τον Αύγουστο του 1971 έγκαινιάστηκε στην Μελ-
βορντ ο πρώτος ημιαλτόματος περίβολος ιανού
βρών. Η σχετική είδηση που δημοσιεύτηκε στο
τύπο αναφέρει: "Όταν ο περίβολος άνοιξε δη-
χαν δέκα γραμμές προς χρήση. Ο πρώτος έμπο-
ρικός συρμός που έκανε χρήση του περιβόλου
έμπηκε στην σωστή γραμμή αλτοινάτως. Στόν Βικ-
τωριανό περίβολο διακλαδώσεων στην Μελβορντ
δύο δηξελο-ηλεκτρικές μηχανές τύπου "Η", έφω-
διασμένες με ασύρματο και ελεγχόμενες από πα-
ραπλήσιο πύργο έλέγχου, έσπρωξαν τα 45 βαγ-
νια του συρμού έως την κορυφή του τεχνητού
λόφου. Στην κορυφή της "καμπούρας", δηλαδή
15 πόδια και 3 ίντσες ψηλότερα από τις γραμ-
μές, τα βαγόνια αποσυνδέθηκαν και, άπακοβον-
τα στον νότιο της βαρύτητας, εκόλυσαν μειονω-
μένα η διαδικά, προς τις διάφορες διακλαδ-
σεις για τις όποιες προωρίζονταν. Η ταχύτητά
τους ηλέγχεται από επιβαρυντική συσκευή η δ-
ποία με την σειρά της ήταν κάτω από τον έλεγ-
χο "κομπιούτερ", ενώ ένα αλτόνιο αλτόνιο α-
πό κλειδιά ηλέγχε τις διακλαδώσεις μπροστά α-
πό τα βαγόνια που έτρεχαν.

Οι γραμμές στον νέο περίβολο επιτρέπουν
την είσοδο και τον σχηματισμό μακροτέρων άμα

οι χειμῶν καὶ οἱ κατὰ βαθμὶ διαχωρισμοὶ εἰς πετρελαιοὺς ὅπως τὸ ξεδιάλεγμα τῶν βαγονιδίων γίνεται δίχως καμμία καθυστέρηση."

Τὸ ἀνωτέρω σύστημα ἰσχύει νὰ εἰσαχθῇ σὲ ὅτι-δήποτε ἄλλο κεντρικὸ περίβολο σχηματισμοῦ ἀμαξοστοιχειῶν.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ - ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ.

Οἱ ἀριθμοὶ γιὰ τὴν Νέα Νότιο Οὐαλλία παρουσιάζουν ἀξιοπληρῆ παραγωγικότητα:

Προσωπικὸ		Μεταφερθέντες τόννοι	
1958	-	51.933	1965 - 27.999.629
1965	-	46.156	1966 - 27.165.030
1967	-	45.425	1967 - 29.399.637
1968	-	44.778	1968 - 30.855.696
1969	-	43.845	1969 - 31.784.012
			1970 - 33.556.045

Δηλαδή λιγώτεροι ἐργάτες ἀλλὰ περισσότεροι τόννοι.

Συνολικὰ ποσὰ γιὰ ὅλη τὴν Κοινοπολιτεία δεῖχνουν μιὰ ἀνάλογη ἀξίωση κατὰ 53 0/0 στὸ σύνολο τῶν μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν δεκαετία ποὺ ἔληξε τὸ 1970. Αὐτὸ ἐπιτεύχθηκε μὲ 480 λιγώτερες μηχανές - ὅταν ἔγινε ἡ ἀντικατάσταση τοῦ ἀπλοῦ ἀπὸ τὸ ντῆζελ - καὶ ἐπίσης 4.700 λιγώτερα βαγόνια. Στὴν NSW ἀπὸ τὸ 1960 ἕως τὸ 1970 ἡ δύναμη τοῦ προσωπικοῦ ἐλαττώθηκε κατὰ 7.672 - ἢ 14,4 0/0 - καὶ ἐν τῷ τοίς, ἡ ἀξίωση τοῦ συντελεστοῦ φορτίου-τόνου-μίλι στὴν ἴδια περίοδο ἦταν 60 0/0. Τὸ φορτο-τόναζ κατὰ ὑπάλληλο ἀνέβηκε περισσοτέρω ἀπὸ 80 τοῖς ἑκατὸ.

Τὸ Συνεργεῖο καὶ τὸ Μέλλον

Οἱ τεχνολογικὲς μεταβολές ποὺ πραγματοποιοῦνται καθημερινὰ στὴν λειτουργία τῶν σιδηροδρόμων δημιουργοῦσαν τὴν ἀνάγκη γιὰ νέες τεχνικές στὸν τομεὰ τῆς γενικῆς συντήρησης. Ἡ ντὴ ξελουχανὴ εἶναι ἀπειρώς πλέον πολὺπλοκὴ ἀπὸ τὴν προκάτοχό της. Ἡ ἱστορία καὶ ἡ ἱκανότητά τῶν ἐργατῶν τῶν σιδηροδρόμων εἶναι φανερὴ στὸ CHULLORA ὅπου ἐκτελοῦνται γενικὲς ἐπισκευές καθὼς καὶ ἀναπεριελίξεις σὲ κινήσεις ἐλξεως καὶ γεννήτριες ποῦ, σύμφωνα μὲ τὴν γνώμη κορυφαίου ηλεκτρολόγου, κοστίζουν λιγώτε-ρο ἀπὸ ὅτι στοιχίζουν σὲ ἰδιωτικὰ συνεργεῖα.

*Ένας ἄλλος μηχανικὸς παραπονέθηκε γιὰ τὸ ὁ πέρυχο κόστος τῶν ἀνταλλακτικῶν προελεύσεως ἡ κρατικῶν πηγῶν. Τὰ ἴδια ἀνταλλακτικὰ ὑπο-ροῦν νὰ κατασκευαστοῦν στὰ Μηχανουργεῖα τοῦ EVELLEIGH γιὰ πολὺ λιγώτερα χρήματα. "Ένα ἄλλο παράδειγμα εἶναι ἡ περίπτωση τῆς ἀποκτήσε-ως μιᾶς νέας μηχανῆς κατασκευῆς συστημῶν ποῦ τέθηκε σὲ λειτουργία στὸ Συνεργεῖο Συστημῶν τοῦ EVELLEIGH τὸ 1960 καὶ ποὺ κατάδειξε τὴν ἱκανότητα τοῦ συνεργείου νὰ συναρμολογῆται ἐπι-τυχῶς τὶς παρεμφερεῖς ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις.

Ἡ δράση τῶν σιδηροδρομικῶν γιὰ τὴν ὁποία αὐ-τοὶ εἶναι ὑπερήφανοι, ἀποτελεῖ ἀπόδειξη τῶν ἱκανότητων των. Τρανὰ παραδείγματα ἀποτελοῦν ἡ κατασκευὴ τῆς περίφημης ἐλκυστρίας - LOCO-38-CLASS στὸ Μηχανουργεῖο μηχανῶν τοῦ EVELLEIGH, τῶν ἐλκυστρίων μανούβρας ποῦ κατασκευά-στηκαν στὸ WATER SUPPLY, καθὼς καὶ ἡ κατασκε-υὴ νέων τῶπων τροχαίων ὀλικοῦ ἀπὸ τὸ CLYDE, καθὼς καὶ τὸ Μηχανουργεῖο Ἀμαξωμάτων. Καὶ ὁ φείλουσε νὰ μὴ ξεχνᾷμε ὅτι ὀλοκλήρως ἀεροπλά-να κατασκευάστηκαν ἐξ ὀλοκλήρου στὰ Μηχανου-ργεῖα CHULLORA κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ πολέμου.

*Όσοι ἐργάτες ἔλαβαν μέρος στίς προσπάθειες αὐτὲς μιλοῦν ἀκούη γιὰ τὸν ἐνθουσιασμὸ ποὺ ἐπῆγαξε ἀπὸ τὴν ἐδκαίρια τῆς συμμετοχῆς τους σὲ δημιουργικὸ καὶ χρήσιμο ἔργο. Ὁ ἐνθουσια-σμοὺς αὐτὸς ἴσως νὰ ἔγινε πλέον ἐκδηλὸς στίς ἐπευφημίες τοῦ προσωπικοῦ τοῦ EVELLEIGH ὅταν οὐμπληρώθηκε ἡ κατασκευὴ τῆς πρώτης Λόκο 38.

*Αλλὰ καὶ τώρα, ὅταν γίνεται ἀπόπειρα νὰ πρα-γματοποιηθῇ πραγματικὰ ἐπικοδομητικὴ ἐργασία, σὺν κι' αὐτὴν ποὺ γίνεται στὴν συντήρηση τῆς ἑλ καὶ στὴν συντήρηση κινήτρων σιδηροδρό-μων, γιὰ ν' ἀναφέρουμε δύο παραδείγματα, τὸ ἡ-θικὸ τῶν ἐργατῶν φουντώνει ἀπὸ τὴν διαπίστω-ση ὅτι οἱ ἱκανότητες καὶ γνώσεις των χρησιμο-ποιοῦνται ἐποφελῶς.

Σὲ πείσμα τῶν παραπάνω δεδομένων, παρατηρεῖ-ται μιὰ ἐσκεμμένη κυβερνητικὴ καὶ ὀπουργικὴ τακτικὴ ποὺ ἀποσκοπεῖ στὴν βαρβαρία κατάργι-ση τῶν συνεργείων μὲ παράλληλη παροχὴ ἐπικερ-δεσμάτων κοντράτων σὲ ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις. Ἡ τάση αὐτὴ ἔχει δημιουργήσῃ ἀφάνταστὴ δυσ-φορία ὅχι μόνον στίς τάξεις τῶν ἀνδρῶν ποῦ φο-ροῦν τὶς φόρμες ἀλλὰ καὶ στὸ διαχειριστικὸ καὶ ὀικονομικὸ προσωπικὸ.

Εἶναι πρωταρχικὸ καθήκον μας ὅπως τὰ κοινὰ αὐτὰ αἰσθήματα μετὰτραποῦν σὲ δράση ἡ ὁποία νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἀίεση τεχνικὴ βελτίωση τῶν συνεργείων γιὰ νὰ ἰσχυροποιῶν αὐτὰ νὰ λειτουργ-ῇ σὺν σύγχρονα κέντρα, ἐπιδιδόμενα ἐντα-τικά στὴν συντήρηση καὶ ἀνάπτυξη τοῦ σιδηρο-δρομικοῦ συστήματος.

Ἡ Οἰκονομικὴ Στρατηγικὴ Λαβὴ

Οἱ Αὐστραλιανοὶ σιδηροδρόμοι ἰδρύθηκαν καὶ ἐ-πεκτάθηκαν μὲ χρήματα ἀπὸ τὴν Κοινοπολιτεία καὶ Κυβέρνηση ποὺ δόθηκαν σὺν δάνειοι μὲ τὸν ἱ-σχύοντα τόκο. Ἐλάχιστα ἀπὸ τὰ δάνεια αὐτὰ ἐξοφλοῦνται ποτέ, ἐνῶ σχεδὸν ὅλα παραμένουν μιὰ καταστρεπτικὴ ὀικονομικὴ ἀφάισμαξη. Οἱ πο-λιτειακὲς κυβερνήσεις ἐπὶ τοῦ παρόντος κατα-βάλλουν κάθε χρόνο τόκους πάνω σὲ σιδηροδρο-μικά δάνεια ποῦ συμμοσούνται σὲ περίπου 2 δι-σεκατομμύρια δολάρια.

Τὸ κεφαλαιοποιημένο χρέος τῶν Κρατικῶν Σιδηρ-οδρόμων τῆς NSW εἶναι περίπου \$ 610 ἐκατομμύ-ρια δολάρια, γιὰ τὰ ὁποία καταβάλλονται ἐτη-σίως τόκοι \$ 40 ἐκατομμυρίων. Ἀπὸ τὰ παραδείγ-μα τῆς ἐπιδράσεως τῶν ἀνωτέρω εἶναι τὸ γεγο-νὸς ὅτι κατὰ τὴν περίοδο 1970-1971, ἐνῶ σὴν ἐκτελέσθη κέρδος \$ 29,6 ἐκατομμυρίων ἀπὸ τὴν ἐ-κμετάλλευση τῶν σιδηροδρόμων, ὅταν ἀφαιρέθη-καν τὰ 40 ἐκατομμύρια τόκοι, οἱ σιδηροδρόμοι τῆς πολιτείας μας βρέθηκαν μὲ τεράστιο πᾶθη-τικὸν.

Στὴν Κουησλάνδη - στὴν ὁποία τὸ σιδηροδρομ-ικὸν σύστημα εἶναι ἀπὸ τὰ πλέον ἐπικερδῆ στὸν τομεὰ τῆς εἰσπράξεως ναύλων ἀπὸ ἐμπορεύματα-ἀρχικὰ σημειώθηκε ἐνεργητικὸ \$ 12 ἐκατομμυρί-ων τὸ ὁποῖο ἡ ἐπιβάρυνση μὲ 15 ἐκατομμύρια ἀ-πὸ τόκους γρήγορα μετέτρεψε σὲ παθητικὸν. 3 ἐκ-ατομμυρίων.

*Ένα παράδειγμα περὶ τοῦ πρακτέου γιὰ νὰ πᾶ-ψη αὐτὴ ἡ ἀνωμαλία εἶναι ἐκεῖνο ποὺ παρουσιά-ζουν οἱ Κοινοπολιτειακοὶ Σιδηροδρόμοι, ὅσοι δηλαδή ἀπ' αὐτοὺς ποὺ ἔχουν ἰδρυθεῖ ἀπ' ἐδθεῖ-ας ἀπὸ τὴν Κοινοπολιτειακὴ Κυβέρνηση καὶ γι' αὐτὸ δὲν ἐπιβαρύνονται μὲ τόκους γιὰ χρησιμο-ποιηθέντα κεφάλαια. Ένα καθαρό κέρδος μισοῦ ἐκατομμυρίου δὴρξε ὁ ἀπολογισμὸς τῶν τῆς πε-ριόδου 1970-71. Σὲ κύριο ἄρθρο τῆς ἡ ἐφημερί-δα THE AUSTRALIAN ἐτόνισε τὴν 4.1.72 τὴν ἀν-άγκη ὅπως οἱ σιδηροδρόμοι ἀπολυτρωθοῦν ἀπὸ τὸ χράτασμα τῶν τόκων ὅπως ἔγινε, κατὰ τὴν ἴδια ἐφημερίδα, στὴν Βρετανία, τὴν Δυτικὴ Γερμανία καὶ τὴν Ἰαπωνία.

*Ὁ ὀπουργὸς τῶν Σιδηρῶν τῆς Αὐτ. Αὐστραλίας ἐπρότεινε νὰ γίνουν οἱ σιδηροδρόμοι τὸ φθηνώ-τερο καὶ ἐλκυστικώτερο μεταφορικὸ μέσο μὴ καὶ ἀναγνωρίζεται ἀπὸ ὄλους ὅς τὸν λογικώτε-ρο τρόπο γιὰ νὰ πηγαίνει κανεὶς στὴν ἐργασία του.

*Ἡ παροῦσα πολιτικὴ τῆς Κοιν. Κυβερνήσεως ἀ-ποτελεῖ ἕναν φαύλο κύκλο. Οἱ τεχνικὲς βελτιώ-

σεις που έδωσε να γίνουν δημιουργήσαν ένα αφόρητο χρέος που για τρίτη φορά μέσα σε πέντε χρόνια ξεπερνά τα 45 εκατομμύρια δολάρια με αποτέλεσμα να ανέβει ακόμη ψηλότερα ο ήδη ο πέρογκος τόκος. Η Κοιν. Κυβέρνηση, πιστή εις την αρχή της να εξαναγκάζει τον κόσμο να ακριβοληφάνει όλες τις κοινωνικές υπηρεσίες, θα επιβάλλει την ανάγκη υψηλότερων ναύλων τα οποία θα οδηγήσουν σε νέες περικοπές των υπηρεσιών προς το κοινό.

Κάνετε μια σύγκριση των παραπάνω δεδομένων με την οικονομική πολιτική στον τομέα των δδων.

Τό 1969-70 ένα ειδικό κονδύλιο έθεσε στην άπολυτη διάθεση των πολιτικών κυβερνήσεων \$ 517 εκατ. Μεταξύ των διατεθέντων ποσών από το ανωτέρω κονδύλιο περιλαμβάνονται και τα παρακάτω:

\$ 209 εκατ. για δρόμους ή 39 ο/ο
\$ 20,5 εκατ. για σιδ/μους ή 4 ο/ο

*Αναμεσα στο 1952 και 1970, \$ 1.845 δαπάνηθηκαν για δρόμους. Ούτε δεκάρα από το ποσό αυτό δεν χρειάζεται να επιστραφεί. Κατά την 1 δια περίοδο \$ 232 εκατ. δαπανήθηκαν για φρεσμένα σιδ/κά έργα. Το ήμισυ του κονδυλίου από το οποίο πρέπει να επιστραφεί.

*Η ναυπήγηση πλοίων και αεροπορία τυγχάνουν της ίδιας χαρακτηριστικής μεταχείρισης σαν το δδικό δίκτυο. Για παράδειγμα, οι αεροπορικές συγκοινωνίες εισέπραξαν \$ 107 εκατ. κατά την 1 δια περίοδο, δίχως υποχρέωση εξωφλήσεώς των. Τέτοιου είδους γενναιοδωρίες βοηθούν το γιγάντιο μονοπώλειο μεταφορών του ANSETT το οποίο ή έπιρροή επάνω στην δδική και σιδηροδρομική μεταφορά επιπορευμάτων.

Μία εξέταση των οικονομικών των σιδηροδρόμων ξεσκεπάζει την πολιτική της Κοινοπολιτειακής Κυβερνήσεως και δικαιολογεί το αίτημα όπως ή τελευταία εκπληρώσει πλήρως την οικονομική εδθύνη της για ένα επί εθνικού επιπέδου συντονισμένο σύστημα κρατικών μεταφορών που να λειτουργεί σαν μια κοινωνική υπηρεσία προς όφελος της πλειοψηφίας του λαού, και όχι σαν οπρήτρια των μονοπωλίων.

*Η κυβέρνηση Άσκιν είναι μια πολιτική επέκταση του δημοσπονδιακού φιλελευθέρου -LIBERAL- Κόσμου. Νά πως εξηγείται ή δήλωση του λαί προφ Άσκιν ότι "οι εργάτες μπορούν να πάνε στις δουλειές τους με τα πόδια αν ή τσέπη τους δεν σηκώνει τα νέα ναύλα." Στην πραγματικότητα, τα ηδξημένα ναύλα αποτελούν επιπρόσθετο φόρο του κοινού που ταξιδεύει.

*Η κατάργηση του τόκου επί του κεφααιοποιημένου χρέους αποτελεί απαραίτητο προοδευτικό βήμα.

*Επιβάλλεται να διατεθούν χρήματα για να βρεθούν οι προϋποθέσεις άνετης μεταφοράς του κόσμου μεταξύ κατοικίας και εργασίας των. Άλλά και ή ανάγκη αδέξσεως των ορομολογίων είναι εξ ίσου επιτακτική. Τα πλείστα συνισκικά τραίνα χρειάζονται και άλλα βαγόνια είναι θέ ανάγκη να διπλασιαστούν οι γραμμές.

*Η Συνδικαλιστική Οργάνωση.

Τά συνδικάτα των Σιδ/μων έχουν μακρά ιστορία δράσεως. Τό μαχητικό τους ητηρώ ξεκινά από τους επικούς αγώνες του 1917. Έκτοτε έλαβαν χώρα πολλοί φραϊοι αγώνες των σιδηροδρομικών που διεξήγαγαν άμυντική κυρίως πάλη με άντικειμενικό σκοπό οικονομικής φύσεως ζητήματα - μισθοί, φραϊα εργασίας, ειδικότητες, άδειες, αναρρωτικές άδειες, κ.τ.λ.π. - αγώνες που δεν άλλαξαν τα βασικά προβλήματα του κλάδου.

*Αν και τό ALP - Έργατικό Κόμμα της Αυστραλίας - πέτυχε να κάνει προπαγανδιστική εκμετάλλευση των προσφάτων ενεργειών της Κυβερνήσεως

*Άσκιν στο θέμα των ναύλων και των αδέξσεως της φορολογίας των ατοκινήτων, δεν πρέπει όμως να μās διαφεύγει τό γεγονός ότι οι άλλα γές του κλάδου τα τελευταία χρόνια - δηξελοποίηση, ηλεκτροκίνηση, άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις με αποτέλεσμα την ελάττωση της δυνάμεις του προσωπικού - ήταν αποτέλεσμα των ειδηγήσεων που έκανε ή EBASCO ύστερα από μελέτη του ζητήματος που άρχισε επί Έργατικής κυβερνήσεως και συνεχίστηκε σαν κυβερνητική πολιτική μέχρι τώρα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ή επανεκλογή μιας Έργατικής Κυβερνήσεως θα μπορούσε να σημάνη κάποια βελτίωση σε περικοπές τοιείς της έργαςίας των σιδηροδρομικών, καθώς και περικές αλλαγές πολιτικής, άλλες όμως που δεν θα άλλαζαν βασικά τα παρόντα προβλήματα του κλάδου των Σιδ/κων.

*Από την άποψη αυτή, τά συνδικάτα των Σιδηροδρομικών πρέπει να καταλάβουν τον μεγαλύτερο ρόλο που οφείλουν να διαδραματίσουν για να επιφέρουν μια οδισιώδη αλλαγή στον τρόπον σκέπτεσθαι της Κυβερνήσεως και του δουργείου. *Επιβάλλεται όπως από άμυντικούς αγώνες, αποδυθούμε σε επιθετική δράση για την πλήρη αναξωγόνηση του κλάδου και για την προώθηση των συφερόντων των μελών των σωματείων όσο και του ταξιδεύοντος κοινού.

*Η πληθώρα των σωματείων είναι ακόμη ένα άλλο άλυτο πρόβλημα. Μάλιστα, ενώ τό 1917 ήπχαν στην NSW 14 σωματεία, τώρα υπάρχουν 25 ένωσηεις. *Η ARU - Ένωση Αυστραλών Σιδ/κων - είναι ασφαλώς ή σπουδαιότερη και άριθμεί περίπου 25.000 μέλη. *Η AFULE - Όμοσπονδιακή Ένωση Μηχανοδηγών - που την αποτελούν τά άλη ράματα έλκυστριών και που έχει περισσότερα από 4.500 μέλη. *Επί πλέον υπάρχει ή ομάδα σωματείων των εργατών μετάλλου, στην οποία δπάγεται και ή ΕΤΥ - Ένωση Μηχανολογικών Ειδικεύσεων - ή οποία κατέχει καιρία θέση στον τομέα συντηρήσεως. *Η V.B.U. - Ένωση Τεχνιτών Αναξωμάτων - είναι μια από τίς μεγαλύτερες ένωσηεις με βάση τά συνεργεία και τους τοιείς συντηρήσεως τροχαίου υλικού και κατασκευών. Μία μικρή άνομοιογενής ομάδα ένώσεων σαν την Ένωση Έργατών Έλαστικού, Ευλείας, Κανναβάτσου και Οικοδομών, συμπληρώνουν τό σύνολο. *Ελάχιστες από τίς 25 αυτές ένωσηεις είναι άποκλειστικά σιδηροδρομικές οργανώσεις. Στην πραγματικότητα, οι περισσότερες, κυρίως οι ά

σχολούμενες με τους ειδικευμένους κλάδους, οι αθέτουν τον περισσότερο χρόνο, χρήμα και ενεργητικότητα τους στην προώθηση των ζητημάτων άλλων κλάδων.

Είναι αξιοπροσοχής τό γεγονός ότι ένας διαρκώς αδεανόμενος αριθμός διοικητικών και τεχνικών υπαλλήλων των Σιδ/μων έρχονται στο συμέρασμα ότι τά συφερόντά τους έγκεινται σε στενή συνεργασία με τίς Ένώσεις, κυρίως των ειδικευμένων τεχνιτών. *Η συνιστοχή των σε ότιδήποτε επιτροπή ή άλλες μορφές δράσεως είναι ήψίστης σημασίας.

*Επιβάλλεται να γίνη έναρξη-συνήτησων σε όλα τά επίπεδα, κυρίως ανάμεσα στις τάξεις των απλών μελών με σκοπό την προώθηση της συγχωνεύσεως των ομάδων Ένώσεων σαν την ARU με την AFULE και όλες τίς Ένώσεις των Ειδικευμένων Τεχνιτών με σκοπό την δημιουργία μιας Ένώσεως για όλον τον κλάδο.

*Όδη υπάρχει οργάνωση με γερές βάσεις στα συνεργεία. Χάρη σ'αυτές τίς βάσεις, έγινε δυνατό ή σύσταση τοπικών επιτροπών ψήιστου επιπέδου στο EVELEIGH και ENFIELD το 1926. *Η έπιτυχία αυτή έφθασε στην άκμή της όταν σχηματίστηκε τό Συμβούλιο Τοπικών Σιδ/κων *Επιτροπών το 1933 που συνέπεσε με την εμφάνιση της έφημερίδας "Μαγνήτης" ή οποία κυκλοφορούσε έκτεταμένα ανάμεσα στον σιδέό κόσμο και που έ

ο σπουδαίο ρόλο στην ένωση των κλάδων συ-
νεργείων και κινήσεων σε κοινή δράση.

Σήμερα δεν υπάρχουν παρόμοιες οργανώσεις. Η
παρούσα μορφή του συνδικαλισμού βασίζεται σε
τοπικούς αντιπροσώπους, ένας σε κάθε συνε-
γείο. Από εκεί ξεκινά κάθε δραστηριότητα για
τον καθορισμό προγράμματος δράσεως και απο-
λουθητέας πολιτικής για τους σιδηροδρομικούς
και τον κλάδο γενικά. Πάντως το σύστημα αυτό
παρουσιάζει κύρια αδυναμία στην κακή επαφή
με τους εργαζομένους στην κίνηση.

Η συνδικαλιστική διάρθρωση επί επιπέδου απ-
λών μελών απαιτεί εξέτασή της με σκοπό την ε-
νίσχυση της αποτελεσματικότητάς της και την
επέκταση της συνενοχής και δημοκρατικής συ-
μμετοχής όλων των σιδηροδρομικών.

Η κατά ειδικότητα οργάνωση πρέπει να είναι
αντιπροσωπευτική όλων των τοιμών της μάζας
του επιπέδου. Ολικό ή ιδιαίτερη έμφαση την έ-
ναγκάσει όλων των κλάδων κινήσεως για και
στόχος μας είναι η συμμετοχή όλων των εργαζο-
μένων στους ΣΙΔ/ΚΩΝ. Ένα από τα καλύτερα
παραδείγματα αποτελεί η οργάνωση του προσωπι-
κού της Βιομηχανίας παραγωγής ενέργειας, στην
οποία οι αντιπρόσωποι ειδικότητων από όλους
τους σταθμούς και υποσταθμούς αποτελούν την
Οργάνωση Αντιπροσώπων των Ηνωμένων Συνδικ-
άτων της Διεύθυνσης. Ηλεκτρισμού.

Μία παρόμοια οργάνωση ήδη λειτουργεί στον το-
μέα τροχαίου ολικού.

Οι Μετανάστες Έργατες και τα Προβλήματα των
Μεταξύ των μεγάλων αλλαγών στην ζωή του έμψυ-
χου ολικού περιλαμβάνεται και η μεταπολεμική
είσοδη μετανάστων εργατών, κυρίως Εθνωπαίων.
Ήδη η κατηγορία αυτή αποτελεί περισσότερο α-
πό το 50 ο/ο των ΣΙΔ/ΚΩΝ. Η σημαντική αυτή
περίοδος εργαζομένων αντιπροσωπεύει επιπρόσθε-
τες δυσκολίες εκτός από εκείνες που απασχολούν
τους Αυστραλούς εργαζομένους. Συνήθως βρίσκου-
νται στις πλέον κακοπληρωμένες δουλειές και
οι γλωσσικές τους δυσκολίες επιδεινώνουν τις
ελλείψεις των στην κατανόηση των τύπων και
της πρακτικής εφαρμογής του Αυστραλιανού Συ-
νδικαλισμού. Η έλλειψη επικοινωνίας μπορεί
να γίνει άφορη σβίνισις και ρατσιστικών τά-
σεων που προκαλούν τεράστια ζημία στην ενό-
τητα μας. Τα ανωτέρω επιβάλλουν την ανάγκη
αλληλέγγυας μεγαλύτερης εδύνης εκ μέρους των
Αυστραλογεννημένων καθώς και μεγαλύτερης προ-
σπάθειας για το γεφύρωμα του χάσματος και
την ενίσχυση της ενότητας ανάμεσα στους εργα-
τες. Σάν ένα παράδειγμα του τί χρειάζεται, σε
όλα τα κυριότερα κέντρα πρέπει να υπάρχουν
διερμηνείς, διαλεγμένοι από τους εργαζομένους
και μισθοδοτούμενους από την δημεσία. Οι δι-
ερμηνείς αυτοί πρέπει να είναι διαθέσιμοι α-
να πάσα στιγμή για την εξασφάλιση συνενοχής
σε όλα τα θέματα που αφορούν την οργάνωση
και προώθηση των συμφερόντων των ΣΙΔ/ΚΩΝ.

Ακόμη, το Υπουργείο πρέπει να αναλάβει την
δημοσίευση και λειτουργία τάξεων διδασκαλίας
της Αγγλικής γλώσσας στον τόπο και κατά τις
ώρες εργασίας των μετανάστων.

Η εξέταση του σιδηροδρομικού κλάδου δείχνει
την δυνατότητα ανάπτυξης πλατειού προγράμματος
επάνω στις πραγματικότητες των αναγκών:

1. Καθωρισμός επαρκούς μισθού για την ε-
ξασφάλιση ανθρώπινης ζωής για τους ερ-
γαζομένους στον κλάδο.
2. Φθηνές και αποτελεσματικές εδκολίες τα-
ξιδίου.
3. Δωρεάν μεταφορά μεταξύ κατοικίας και
εργασίας.
4. Έργασιμη εβδομάδα 35 ωρών και επέκ-
ταση της ετήσιας άδειας τώρα άιέσεως.
5. Τέρμα στον οικονομικό περιορισμό που
επέβαλαν η Κοινοπολιτειακή και η πο-
λιτειακή κυβέρνηση.

Για τον Δημοκρατικό Έλεγχο του Κλάδου

Αίρετοι αντιπρόσωποι των μελών των ενώσεων
και των εργατών πρέπει να αρχίσουν σοβαρές α-
νυπάτου επιπέδου συζητήσεις για τον καθωρι-
σμό της πολιτικής του κλάδου σε όλα τα επίπε-
δα. Σ' αυτό περιλαμβάνεται και το αίτημα άιέ-
σου συμμετοχής στην λήψη αποφάσεων που επηρ-
ραίζουν μελλοντικά τους επαλλήλους των σιδη-
ροδρόμων και του ταξιδεύοντος κοινού, την δι-
ατήρηση και εκσυγχρονισμό των συνεργείων τα
οποία να γίνουν ποντέλλα μιας αληθινά κρατι-
κής δημόσιας επιχειρήσεως. Οι συζητήσεις αυ-
τές, με συμμετοχή των εργατικών ενώσεων και
εκπροσώπων των εργαζομένων, πρέπει να διεξαχ-
θούν σε όλα τα επίπεδα, σε όλα τα συνεργεία
και βάσεις.

Ο σιδηροδρομικός πρέπει να επιβάλει το δικαί-
ωμα της επέκτασης και πλήρους διατηρήσεως
του κλάδου και του εξοπλισμού του. Μόνο με
την πλήρη συμμετοχή των εργαζομένων και άιέ-
ση επέμβαση για τον έλεγχο όλων των επιπέδων
της δημεσίας μπορεί να υπάρξει έγγηση ότι οι
σιδηροδρομικοί θα τεθούν πραγματικά στην δημε-
σία του λαού.

Για μία Σοσιαλιστική Αυστραλία

Ο κλάδος μας έχει σημασία σαν για πολιτεια-
κή κρατική επιχείρηση. Έντοτοις λειτουργεί
για τα συμφέροντα των μονοπωλιακών γιγάντων
της χώρας, για τον λόγο ότι είναι για καπιτα-
λιστική κρατική επιχείρηση. Επομένως, πρέπει
να γίνει άπώτερος αντικειμενικός σκοπός των ε-
ργατών και του συνδικαλιστικού κινήματος η
κατανόηση της ανάγκης να αλλάξει το κοινωνι-
κό μας σύστημα και να γίνει Σοσιαλιστικό. Μό-
νο τότε θα μπορεί ο κλάδος μας, μαζί με άλ-
λους κλάδους, να παράσχει δημεσίες σε όλους
τους τομείς των εργαζομένων και να προωθήσει
το Αυστραλιανό έθνος, απαλλαγμένο από κάθε
μονοπωλιακή κυριαρχία, με τα πεπραγμένα του
καθωριζόμενα από την δημοκρατική θέληση του
λαού.

A COMMUNIST PUBLICATION
in English, Italian & Greek
Enquiries: 4 Dixon Street, Sydney
JUNE 1972

