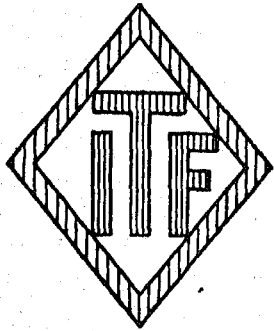


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)



Deutsche Ausgabe Nr. 1

9. Januar 1950

EISENBAHNER

AUSTRALIEN

Der Jahresurlaub auf den südaustralischen Bahnen.

berichtet über eine Verlängerung des Jahresurlaubs für das Personal, das regel- und dienstplanmässig zu Schichtarbeit und zu Dienst an Sonn- und Feiertagen herangezogen wird. Für dieses Personal beträgt der Jahresurlaub drei statt der üblichen zwei Wochen. Die Neuregelung tritt rückwirkend auf den 1. Juli 1948 in Kraft.

(ITF) Das offizielle Organ der südaustralischen Untergewerkschaft des australischen Eisenbahnerverbandes

FRANKREICH

Angriff auf die Rechte der Eisenbahner.

vom 7. Dezember Vorschläge unterbreitet, die auf eine weitgehende Einschränkung der Rechte der französischen Eisenbahner abzielten. Die Vorschläge betrafen: Abänderung der Pensionsordnung, Einschränkung des Bezuges von Freifahrtscheinen für Eisenbahnerfamilien um rund 50%. Entlassung von 5000 Hilfskräften.

(ITF) Dem Verwaltungsrat der französischen Staatsbahnen wurden an seiner Sitzung

Der Vertreter des Eisenbahnerverbandes "Force Ouvrière" weigerte sich, diese reaktionären Massnahmen zu diskutieren, und als der Verwaltungsrat, in dem ausser den Gewerkschaften die früheren Eisenbahngesellschaften und der Staat vertreten sind, mehrheitlich beschloss die Diskussion zu eröffnen, verliess er die Sitzung, gefolgt von den Vertretern des unabhängigen Verbandes der Eisenbahnbeamten und des christlichen Eisenbahnerverbandes.

Der französische Eisenbahnerverband der Force Ouvrière hat mit den andern Eisenbahnerverbänden Massnahmen zur Verteidigung der Rechte der Eisenbahner beraten.

Inzwischen ist auf politischem Wege erreicht worden, dass der Verwaltungsrat der Eisenbahnen die Ausführung beschlossener Massnahmen vorläufig aufschiebt und die das Personal betreffenden Vorschläge

an den Verhandlungsausschuss verweist. Dieser Ausschuss besteht aus Vertretern der Verwaltung und des Personals und berät über den Inhalt bzw. die Abänderung des Kollektivvertrages.

Die Bedrohung der Rechte der französischen Eisenbahner ist dadurch weniger unmittelbar geworden, jedoch noch nicht endgültig abgewendet.

GROSSBRITANNIEN

Personalschulung

(ITF) Auf den britischen Eisenbahnen wurde auf Anregung der Eisenbahnverwaltung ein paritätischer Beirat für Berufsschulung gebildet. Die Eisenbahnverwaltung, der Landesverband der Eisenbahner, der Verband der Eisenbahnangestellten, der Verband der Lokomotivführer und -heizer sowie einige andere Gewerkschaften mit Mitgliedern unter dem Eisenbahnpersonal sind darin vertreten.

Der neue Beirat wird sich mit folgenden Gebieten befassen: Ausbildung für höhere Verwaltungsposten, Berufsschulung, Weiterbildung, Lehrlingswesen, Ausbildung der Aufsichtsbeamten, Eisenbahnfachschulen usw. Der Beirat wird der Eisenbahnverwaltung Empfehlungen unterbreiten.

Die Errichtung dieses neuen Beratungsorgans wird zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen Personal und Verwaltung auf dem Gebiete der Berufsschulung führen. Der Beirat nimmt Anregungen aus Personalkreisen entgegen und macht auf Ausbildungsmöglichkeiten aufmerksam.

Der ideale Führerstand

(ITF) Die britischen Eisenbahnen haben das Modell eines idealen Führerstandes für Dampflokomotiven in normaler Grösse ausgearbeitet und erbaut, in welchem der Lokomotivführer vor Witterungseinflüssen vollkommen geschützt ist und alle Hebel von seinem Sitze aus bedienen kann, ohne dass seine Aufmerksamkeit von der Strecke abgelenkt wird.

Dieser Führerstand wird von Lokomotivführern aus allen Teilen des Landes, von Gewerkschaftsvertretern und Lokomotivinspektoren besichtigt und geprüft werden, die eingeladen sind, Kritik zu üben und Anregungen vorzubringen.

Es besteht die Absicht, diesen Führerstand für Dampflokomotiven allgemein einzuführen.

Das Kantinenwesen bei den britischen Eisenbahnen.

(ITF) Bei den britischen Eisenbahnen stehen insgesamt 452 Kantinen in Betrieb, von denen 325 von Nutzniesserausschüssen, 26 von der Eisenbahnverwaltung und 101 privat betrieben werden.

Der Mangel an Einheitlichkeit in bezug auf die Leitung der Kantinen hat seinen Ursprung im unterschiedlichen Verhalten der früheren vier Eisenbahngesellschaften. Es ist zu erwarten, dass die zukünftige Entwicklung Nutzniesserausschüsse bevorzugen wird.

STRASSENBAHNEN

DEUTSCHLAND

Dienstvorschriften für Strassenbahner.

(ITF) Aus Deutschland wird über Änderungen der Dienstvorschriften für Strassenbahner berichtet. Die neue Fassung der "Dienstanweisungen für den Fahrdienst der Strassenbahnen" wurden durch Verhandlungen der Gewerkschaft "Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr" mit dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe in Essen festgelegt.

Dem Bericht der Gewerkschaft über die Verhandlungen entnehmen wir:

In den Vorschriften und Anordnungen war gesagt, dass der Bedienstete nicht nur verpflichtet ist, arbeitstäglich von allen dienstlichen Bekanntmachungen Kenntnis zu nehmen, sondern auch nach Dienstunterbrechung von allen in der Zwischenzeit erlassenen Bekanntmachungen. Diese letztere Formulierung erschien der Gewerkschaft bei der weiteren Bestimmung, dass Unkenntnis von Vorschriften nicht als Entschuldigung gilt, als zu weitgehend. Sie wurde wie folgt geändert:

"Nach längerer Dienstunterbrechung erhalten die Bediensteten von in der Zwischenzeit erlassenen Bekanntmachungen durch die Verwaltung Kenntnis."

Selbstverständlich wird ein gewissenhafter Strassenbahner sich nach wie vor auch selbst darum bemuhlen, von Bekanntmachungen, die während seiner Abwesenheit erlassen sind, Kenntnis zu bekommen. Die Verantwortung dafür, dass dies geschieht, trägt nunmehr aber die Dienststelle.

Wichtig ist auch die Änderung der Vorschrift, dass jeder Bedienstete verpflichtet ist, sich über seinen Dienst für den folgenden Tag zu unterrichten. Besonders gewissenhafte Fahrer und Schaffner konnten daraus die Pflicht herleiten, am Abend ihres dienstfreien Tages zum Bahnhof zu gehen, um nachzusehen, ob sich die Diensterteilung "für den folgenden Tag" geändert habe. Da ein solcher Weg an dienstfreien Tagen nicht zumutbar ist, wurde die Bestimmung wie folgt geändert:

"Jeder Bedienstete ist verpflichtet, sich über seinen Dienst zu unterrichten. Kurzfristige Änderungen des Dienstplanes werden dem Betroffenen durch seine Dienststelle mitgeteilt."

Durch die Änderung der Überschrift der entsprechenden Bestimmung in "Strafrechtsangelegenheiten" ist klargestellt, dass die Pflicht zur Unterrichtung der Verwaltung von allen Vorladungen und Entscheidungen der Gerichte, der Polizei und anderen Behörden sich nur auf Strafrechtsangelegenheiten bezieht. Der zweite Absatz lautet jetzt:

"Aus Anlass dienstlicher Vorkommnisse dürfen nur mit Genehmigung der Verwaltung Verhandlungen geführt und Strafanträge gestellt oder zurückgezogen werden."

Die bisherige Fassung bestimmte allgemein, dass aus solchen Anlässen "Verhandlungen mit dritten Personen" nur mit Genehmigung der Verwaltung geführt werden dürfen. Die auf Betreiben der Gewerkschaft veranlasste Änderung bezweckt, Klarheit darüber zu schaffen, dass Besprechungen der Bediensteten mit der Gewerkschaft oder einem Rechtsanwalt aus Anlass dienstlicher Vorkommnisse selbstverständlich nicht der Genehmigung der Verwaltung bedürfen.

Bezüglich des Verhaltens innerhalb der Bahnanlagen und im Dienst war ganz allgemein bestimmt, dass jede Unterhaltung während der Fahrt verboten ist. Diese Bestimmung ist gestrichen worden, da sie in dieser Strenge nur für den Wagenführer gelten kann, dem ohnehin schon jegliche Unterhaltung während der Fahrt verboten ist, mit der Einschränkung jedoch, dass er den Fahrgästen kurze Auskunft geben darf.

Für Fahrten zum und vom Dienst sah der Entwurf vor, dass die Bediensteten sich nur auf der Vorderplattform der Beiwagen oder, wenn keine mitgeführt werden, nur auf der Vorderplattform des Triebwagens aufhalten dürfen, und dass hierbei jede Unterhaltung mit dem Fahrer strengstens verboten ist. Die auf Veranlassung der Gewerkschaft geänderte Bestimmung lautet jetzt:

"Bedienstete dürfen sich auf der Vorderplattform des Triebwagens nicht aufhalten. Die Mitfahrt im abgetrennten Führerstand ist nicht gestattet. Sitzplätze sind für zahlende Fahrgäste freizumachen."

Folgendes Kuriosum wurde gestrichen:

"Einem Fahrgast, der keine Zugluft vertragen kann, ist ein geschützter Platz anzuweisen."

Alles in allem stellen die Änderungen eine beachtliche Verbesserung der Vorschriften dar. Es muss anerkannt werden, dass der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe den Änderungswünschen der Gewerkschaft Verständnis entgegengebracht hat. Es besteht Übereinstimmung, dass die Neufassung der Dienstanweisungen für den Fahrdienst der Strassenbahner nur eine vorläufige ist. Eine gründliche Umarbeitung, die den berechtigten Wünschen der Wagenführer und Schaffner noch mehr Rechnung trägt, ist für später in Aussicht genommen.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U.S.A.

Lohnerhöhungen für Kraftfahrer.

(ITF) Der Kraftfahrerausschuss für die Zentralstaaten der U.S.A., ein Organ der INTERNATIONAL BROTHERHOOD

OF TEAMSTERS, CHAUFFEURS, WAREHOUSEMEN AND HELPERS OF AMERICA (Kraftfahrer, Lagerhausarbeiter usw.), erzielte Lohnerhöhungen für 40.000 Kraftfahrer in folgenden Staaten: Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin, Minnesota, Iowa, Missouri, North Dakota, South Dakota, Nebraska und Kansas.

Der Stundenlohnsatz der Kraftfahrer wurde mit Wirkung ab 16. November 1949 um 8 Cent die Stunde erhöht, das Meilengeld zuzüglich um 1/4 Cent die Meile. Am 1. Januar 1951 werden weitere Erhöhungen des Stundenlohnes um 5 Cent und des Meilengeldes um 1/8 Cent in Kraft treten. Die 3000 betroffenen Unternehmer haben überdies eingewilligt, je Arbeiter und Woche den Betrag von einem Dollar in einen gewerkschaftlichen Kranken- und Wohlfahrtsfonds zu zahlen.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Genossenschaftlicher Hafenbetrieb in Grimsby.

(ITF) Eine Gruppe Hafendarbeiter in Grimsby hat kürzlich einen genossenschaftlichen Hafenbetrieb gebildet. Die Gründung des Betriebes wurde

durch wöchentliche Beitragsleistungen der sechshundert beteiligten Hafendarbeiter ermöglicht. Insgesamt wurde durch Ausgabe von Anteilscheinen ein Kapital von £ 1.500 zusammengetragen. Die Hafendarbeiter werden bei ihrer eigenen Genossenschaft im Angestelltenverhältnis beschäftigt sein, gewerkschaftlich festgesetzte Löhne beziehen und den Jahresgewinn in Form von Gratifikationen unter sich verteilen.

Der Anstoss zur Gründung geht auf Oktober 1948 zurück, als vier Mitglieder der Transportarbeitergewerkschaft ein Komitee zur Wiederbelebung der 1894 gegründeten Hafendarbeitergenossenschaft schufen. Diese Genossenschaft wurde 1940 aufgelöst, was hauptsächlich auf die Abwesenheit der Mehrzahl ihrer Mitglieder, die sich im Militärdienst befanden, zurückzuführen war. Der Sekretär der neugegründeten Genossenschaft gab der Hoffnung Ausdruck, dass die neue Organisation ihre Vorkriegsstärke bald wieder erreichen werde. Er sei überzeugt, dass die Mitglieder alle Rekorde im Laden und Löschen der Frachten

brechen könnten und führte als Beispiel an, dass im Jahre 1939 2.200 Tonnen schwedischen Eisenerzes durch 36 Mann in neun Stunden gelöscht wurden.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Gemeinsame Konferenz der internationalen Arbeitsorganisation und der Weltgesundheitsorganisation.

(ITF) Am 12. Dezember 1949 trat in Genf ein gemeinsamer Ausschuss der Internationalen Arbeitsamtes und der Weltgesundheitsorganisation zusammen, um sich mit Fragen der Gesundheitspflege der Seeleute zu be-

fassen. Es handelte sich um die erste Zusammenkunft dieser Art. Die Arbeit des Ausschusses lag darin, einen Überblick über die einschlägigen Fragen zu gewinnen. Einzigartig an dieser Zusammenkunft war, dass sie je zwei Vertreter der Seeleute und der Reeder der I.A.O. mit vier medizinischen Fachleuten der W.G.O. zusammenführte. Die Seeleute waren vertreten durch Omer Becu, Präsident der I.T.F. und Tom Yates, Generalsekretär des britischen Seeleuteverbandes.

Die Konferenz beschäftigte sich mit folgendem Programm:

1. Gewinnung eines Überblicks über die Probleme im Zusammenhang mit der Gesundheitspflege der Seeleute.
2. Organisierung der ärztlichen Untersuchungen.
3. Das Problem der Spitalpflege.
4. Festlegung anderer Fragen zur Besprechung an späteren Konferenzen.
5. Methoden zur Beschaffung und Auswertung von Auskünften.

Da der Arbeitsauftrag des Ausschusses nicht im einzelnen festgelegt war, bezog dieser den Standpunkt, dass er für das gesamte Gebiet der Gesundheitspflege der Seeleute zuständig sei und dass seine Hauptaufgabe darin bestehe, dafür zu sorgen, dass Doppelspurigkeit und Überschneidung der Tätigkeitsgebiete beider Organisationen vermieden wird.

Im Laufe der Beratungen wurde beschlossen, die Frage der Wohlfahrt der Seeleute ganz dem Internationalen Arbeitsamt zu überlassen, das sich bereits mit Wohlfahrtseinrichtungen in Häfen in einer Empfehlung befasst hat. Auch wurde davon Kenntnis genommen, dass die Internationale Arbeitsorganisation bereits Übereinkommen angenommen hat, die sich mit ärztlichen Untersuchungen, Quartierräumen an Bord und Verpflegung befassen.

Das Problem der Tuberkulose fand besondere Aufmerksamkeit. Der Ausschuss beschloss, von den verschiedenen Ländern Auskünfte darüber anzufordern, in welchem Ausmasse Röntgenuntersuchungen vorgenommen werden, d.h., ob die gesamte Bevölkerung überprüft wird oder nur die Angehörigen bestimmter Berufe. Der Ausschuss war einmütig der Auffassung, dass eine gründliche ärztliche Untersuchung einschliesslich Röntgenbild höchst wünschenswert sei, musste jedoch feststellen, dass in einigen Ländern die zur Verfügung stehenden Röntgeneinrichtungen zu Untersuchung aller Seeleute nicht genügen. Ein Anfang könne jedoch mit den neu in die Dienste der Handelsmarine Eintretenden gemacht werden.

Das Problem der Geschlechtskrankheiten wurde ebenfalls besprochen. Es stellte sich die Frage, ob Geschlechtskranke auch an Bord solcher Schiffe behandelt werden sollen, die keinen Arzt mitführen. Die medizinischen Sachverständigen wiesen auf die Gefahren hin, die durch eine Laienbehandlung auftreten können. Obschon angeregt wurde, dass die ärztliche Behandlung nach schriftlichen Anweisungen des Arztes an Bord fortgesetzt werden könnte, war sich der Ausschuss nicht einig darüber, wer am besten

geeignet sei, die Rolle des Arztes zu übernehmen. Nach Auffassung des Ausschusses bestehe jedoch zweifelsohne das Bedürfnis, die Seeleute durch geeignete Schriften über die Gefahren der Geschlechtskrankheiten zu unterrichten.

Ebenfalls besprochen wurden folgende Fragen: Spitalpflege, Isolierung ansteckungsgefährlicher Fälle an Bord, besondere Verpflegung in gewissen Fällen (Berücksichtigung religiöser Vorschriften oder nationaler Essensgewohnheiten, Mindestnormen für Krankenpflegeeinrichtungen und -vorkehrungen an Bord.

Die Seeleutevertreter begrüßten insbesondere eine von der Weltgesundheitsorganisation unterbreitete Entschliessung, die ihr Bedauern darüber ausdrückte, dass die Seattle-Übereinkommen über die Quartierräume der Schiffsmannschaft an Bord und über die Verpflegung der Mannschaft noch nicht ratifiziert worden seien, obschon ihre Annahme weit zurückliegt, und die Regierungen auffordert, diese zwei Übereinkommen schnellstens zu ratifizieren.

Eine weitere Zusammenkunft des Ausschusses wird im Herbst stattfinden.

GROSSBRITANNIEN

Verkürzter Arbeitstag für das Verpflegungspersonal der Frachter.

(ITF) Eine Vereinbarung zwischen dem britischen Seeleuteverband und den britischen Reedern, die am 1. Januar 1950 in Kraft getreten ist, ver-

kürzt die Arbeitszeit des Verpflegungs- und Bedienungspersonals auf britischen Seefrachtern von zehn auf neun Stunden im Tage. Überzeit muss durch monatlich oder jährlich zu gewährende Freizeit abgegolten werden.

Die ursprüngliche Forderung des Verbandes lautete auf Einführung des Achtstundentages, während sich die Reeder jeder Arbeitszeitverkürzung widersetzen.

Mit dieser Regelung hat das Verpflegungspersonal nun dieselbe Arbeitszeit wie das Decks- und Maschinenpersonal.

SEEFISCHER

NIEDERLANDE

Ijmuiden-Fischerei-Flotte aufgelegt; Kritik der Gewerkschaften.

(ITF) Am 2. Dezember 1949 wurde die gesamte, 60 Schiffe starke Ijmuidentrawlerflotte von den Reedern aufgelegt, was starke Kritik hervorrief.

Als Grund für die Massnahme wurde angegeben, dass sich der Betrieb unter den herrschenden Verhältnissen nicht länger lohne. Acht der Trawler waren bereits einige Zeit vorher aus dem Betrieb genommen worden.

Ein Vertreter des holländischen Transportarbeiterverbandes, dem 75% der 1040 betroffenen Fischer angehören, kritisierte den Umstand, dass weder die betroffenen Leute noch der Verband beigezogen worden waren. Die Kündigung des Kollektivvertrages für die holländischen Fischer durch die Reeder, lediglich drei Monate nach seinem Abschluss, habe grossen Schaden angerichtet, insbesondere was die Rekrutierung von jungen Fischern anbetreffe. Der Transportarbeiterverband ist der Ansicht, dass die kürzlichen Ereignisse die Notwendigkeit einer regie-

rungsseitigen Untersuchung über die monopolistische Stellung der Reeder unterstrichen haben, und dass gute Gründe für die Verstaatlichung der Hochseefischerei sprechen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

DEUTSCHLAND

Wieder deutsches Flugplatzpersonal.

(ITF) Im Dezember 1949 wurde zum ersten Male seit dem Kriege wieder deutsches Personal zum Flugplatzdienst zugelassen. Es handelt sich

um vierzig deutsche Techniker, die nach einem zweimonatigen Ausbildungskurs den Kontrollturmdienst auf den Flugplätzen Münchens, Stuttgarts, Nürnbergs und Bremens aufgenommen haben.

BEILAGE ZUM PRESSEBERICHT Nr.1

vom 9. Januar 1950.

DIE PERSONALVERTRETUNGEN BEI DER DEUTSCHEN BUNDESBahn

Mit den Betriebsrätewahlen vom 10. und 11. November 1949 sind auf der Deutschen Bundesbahn Betriebsräte ins Leben getreten, die die Interessen der Bediensteten vertreten und im allgemeinen den Beziehungen zwischen Personal und Verwaltung dienen. Die Wahlen wurden auf Grund einer Vereinbarung vom 23. September 1949 durchgeführt, die ihrerseits sich im Rahmen des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 hält. Vertragspartner sind: Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Sitz Offenbach (Main) und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Sitz Frankfurt (Main). Die wesentlichsten Bestimmungen der genannten Vereinbarung lauten:

§ 1

Art und Zweck der Personalvertretungen.

Zur Wahrnehmung der sozialen, wirtschaftlichen und persönlichen Interessen der Bediensteten der Deutschen Bundesbahn gegenüber der Bundesverwaltung sowie zur Unterstützung der Verwaltung in der Erfüllung der Betriebszwecke wird bei jeder Eisenbahndirektion eine Bezirkspersonalvertretung (BPV) und bei der Hauptverwaltung eine Hauptpersonalvertretung (HPV) gebildet.

§ 2

Wahl und Wahlzeit

(1) Die Bezirkspersonalvertretungen werden von den zum Bereich der Eisenbahndirektionen gehörenden Bediensteten (Beamte und Arbeiter) aus ihrer Mitte in unmittelbarer geheimer Wahl, die Hauptpersonalvertretung in gleicher Weise von den in die Bezirkspersonalvertretungen gewählten Bediensteten gewählt. Bei der Durchführung der Wahlen gelten die Grundsätze der Verhältniswahl.

(2) Die Wahlzeit beträgt zwei Jahre.

§ 4

Stärke der Personalvertretungen.

Die Bezirkspersonalvertretung besteht bei einem Personalbestand bis zu 10 000 Bediensteten aus 12 Mitgliedern.

Diese Zahl erhöht sich um je ein weiteres Mitglied für je 3 000 Bedienstete; bei über 40 000 Bediensteten für je 5 000 um ein weiteres Mitglied.

§ 5

Stärke der Hauptpersonalvertretung.

Die Hauptpersonalvertretung besteht aus 30 Mitgliedern.

§ 6

Zusammensetzung

Bei der Zusammensetzung der Bezirkspersonalvertretungen und der Hauptpersonalvertretung sind die einzelnen Berufsgruppen (Beamte und Arbeiter) nach Möglichkeit ihrer zahlenmässigen Stärke entsprechend zu berücksichtigen.

§ 7

Allgemeine Aufgaben

Die Bezirkspersonalvertretungen und die Hauptpersonalvertretung haben im allgemeinen die Aufgabe:

- a) die Verbundenheit zwischen Verwaltung und Belegschaft zu fördern, das gute Einvernehmen innerhalb der Belegschaft zu pflegen sowie das Pflichtbewusstsein und die Arbeitsfreudigkeit der Bediensteten zu heben und zu stärken.
- b) den Betrieb vor wirtschaftlichen und sonstigen Erschütterungen zu bewahren, insbesondere darauf hinzuwirken, dass die zum Zwecke der reibungslosen Verkehrs- und Betriebsabwicklung erlassenen Verwaltungsvorschriften beachtet und eingehalten werden,
- c) die Verwaltung zu beraten, um einen möglichst hohen und wirtschaftlichen Stand der Betriebsleistungen zu erreichen,
- d) Streitigkeiten, die sich bei den Aussenstellen zwischen Dienststellenleitern und Betriebsräten ergeben, auf Antrag der Beteiligten im Verhandlungswege beizulegen.
- e) Beschwerden des Personals zu untersuchen und, sofern diese für begründet erachtet werden, durch Verhandlung mit der Verwaltung für ihre Abstellung Sorge zu tragen,
- f) die Verwaltung bei der Bekämpfung von Unfällen und sonstigen Gefahren für Leben und Gesundheit des Personals durch Anregungen zu unterstützen sowie bei der Belegschaft auf gewissenhafte Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften hinzuwirken,
- g) bei der Betreuung und Leitung aller sozialen Einrichtungen, die der Wohlfahrt der Verwaltungsangehörigen dienen, mitzuwirken.

§ 8

Zuständigkeit der Bezirkspersonal-
vertretungen

- (1) Die Bezirkspersonalvertretung ist zuständig in Fragen, die über den Bereich eines Amtes oder eines Eisenbahn-Ausbesserungswerkes hinaus von Bedeutung sind. Angelegenheiten von allgemeiner oder grundsätzlicher Bedeutung gehören zur Zuständigkeit der Hauptpersonalvertretung.

- (2) Die Bezirkspersonalvertretung ist ferner zuständig in solchen Angelegenheiten, die ihr von der Direktion oder einem örtlichen Betriebsrat bei Meinungsverschiedenheiten zwischen diesem und der Dienststelle überwiesen werden (Berufungsverfahren).

§ 9

Zuständigkeit der Hauptpersonal- vertretung.

- (1) Die Hauptpersonalvertretung ist zuständig in allen Fragen, die über den Zuständigkeitsbereich einer Direktion hinausgehen oder von allgemeiner Bedeutung sind.
- (2) Die Hauptpersonalvertretung ist ferner zuständig in Angelegenheiten, die zwar zum allgemeinen Aufgabenkreis der Bezirkspersonalvertretungen gehören, ihr aber bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Eisenbahndirektion und der Bezirkspersonalvertretung von dieser zur Vertretung bei der Hauptverwaltung übertragen werden. Das gleiche gilt, wenn die Angelegenheit von der Direktion der Hauptverwaltung vorgelegt worden ist (§ 8, Abs.1, 1.Satz).
- (3) Angelegenheiten aus dem Berufungsverfahren nach § 8 (2) gehören zu der Zuständigkeit der Bezirkspersonalvertretung.

§ 10

Befugnisse

Nähere Bestimmungen über Art und Umfang der den Personalvertretungen im einzelnen zu übertragenden Befugnisse und ihre Zusammenarbeit mit den Verwaltungsstellen der Bundesbahn bleiben einer weiteren Vereinbarung vorbehalten. Dies gilt auch für die innere Geschäftsführung der Personalvertretungen.

§ 11

Vollversammlungen

Die Vollversammlungen der Bezirkspersonalvertretungen und der Hauptpersonalvertretung finden in der Regel alle zwei Monate statt. Den in den Personalvertretungen vertretenen Gewerkschaften ist es gestattet, zu den Vollversammlungen Vertreter mit beratender Stimme zu entsenden.

§ 12

Geschäftsführende Ausschüsse

- (1) Zur Wahrnehmung der laufenden Geschäfte der Personalvertretungen werden vom Dienst freigestellt:
- a) bei Eisenbahndirektionen mit einem Personalbestand
- | | |
|----------------------------|---------------|
| bis zu 15 000 Köpfen | 2 Mitglieder, |
| " " 25 000 " | 3 " " |
| " " 40 000 " | 4 " " |
| von mehr als 40 000 Köpfen | 5 " " |
- b) bei der Hauptverwaltung 7 Mitglieder der Hauptpersonalvertretung.