



PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 4

23. Februar 1953

Der 'Pressebericht' behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwendet, doch können wir nur für Nachrichten über die Tätigkeit der ITF und ihrer Gewerkschaften die Verantwortung übernehmen. Im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

EISENBAHNER

INDIEN

Gewerkschaftlicher
Zusammenschluss

(ITF) Am 7. Februar erfolgte in Mysore der Zusammenschluss mehrerer südindischer Eisenbahnergewerkschaften zur

"Southern Railway Employees' Union". Präsident der 50.000 Mitglieder umfassenden Gewerkschaft ist Kollege Guruswami, Generalsekretär des der ITF angeschlossenen allindischen Eisenbahnverbandes.

Die Bildung der neuen Gewerkschaft geschah im Zuge der Umgruppierung der indischen Eisenbahnergewerkschaften, deren Zweck darin besteht, die gewerkschaftliche Struktur der Neuordnung des Eisenbahnwesens anzupassen.

Die Verschmelzung der südindischen Gewerkschaften wurde erstmals am 27. Januar auf einer Tagung in Madras angekündigt, wo ausserdem in drei Entschliessungen gefordert wurde:

a) die Aufnahme aller unständigen Bediensteten in das feste Dienstverhältnis nach einem Dienstjahr, b) der Einbau der ganzen Teuerungszulage in den Grundlohn, c) die Einsetzung einer neuen Lohnkommission.

SCHWEIZ

Erklärung des S E V zur
Aemter-Klassifikation

(ITF) Aus einem kürzlichen Schriftwechsel des der ITF angeschlossenen schweizerischen Eisenbahner-Verbandes mit der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen geht hervor, dass die Frage der Aemter-Klassifikation zu einer ernststen Auseinandersetzung zu führen droht. Die Geschäftsleitung hat

dazu folgende Erklärung veröffentlicht:

"Die Geschäftsleitung S E V ist nicht mehr in der Lage, für die Folgen der Behandlung der Aemterklassifikation durch die zuständigen Behörden die Verantwortung mittragen zu helfen, und sieht sich gezwungen, gestützt auf eingehende Beratungen folgende Erklärung abzugeben:

1. Das Beamtengesetz vom Jahre 1927 enthielt in seinem Artikel 38 erstmals das Prinzip der Gleichbehandlung des gesamten Bundespersonals. Die krasse Ungleichheit in Form der unerträglich gewordenen Zurücksetzung des Personals der Bundesbahnen sollte damit ein Ende nehmen.
2. Die Aemterklassifikation vom Jahre 1929 hat die Ungleichheit nicht beseitigt, sondern nur gemildert. Sie brachte damit nur einen bescheidenen Schritt auf dem Wege zum gesetzlichen Recht. Die Verweigerung des vollen Rechts erfolgte ausschliesslich aus finanziellen Gründen.
3. Wenn sich das Personal der Bundesbahnen damals und für einmal mit der Lage abgefunden hatte, so geschah das nur in der Erwartung, dass die Korrektur rasch nachgeholt werde. Das Gegenteil trat ein. Der Bundesrat hat auf Begehren anderer Verwaltungen und auf Antrag des Eidgenössischen Personalamtes bzw. des Finanzdepartements dem entsprechenden Personal während und nach dem Zweiten Weltkrieg begrüßenswerte Anpassungen an veränderte Verhältnisse und sonstige Verbesserungen zugestanden.
4. Die Verwaltung der Bundesbahnen, die unter Mitwirkung ihres Personals und unseres Verbandes als erste eine durchgreifende Rationalisierung durchgeführt hatte und ununterbrochen weiterführt, hat dem Personal mit der Begründung, dass zuerst die Revision des Beamtengesetzes durchgeführt werden müsse, ähnliche Massnahmen verweigert. Im Bundeshaus geschah nichts, um dem Personal der Bundesbahnen Gerechtigkeit widerfahren zu lassen und dem gesetzlichen Recht Nachachtung zu verschaffen.
5. Das Beamtengesetz vom Jahre 1949 brachte unter Zustimmung des Volkes eine Verschärfung der Vorschrift, die die Gleichbehandlung des gesamten Personals fordert. Der Schweizerische Eisenbahner-Verband reichte der Generaldirektion der Bundesbahnen mit Eingabe vom 26. Mai 1950 die seit vielen Jahren angemeldeten Postulate ein.
6. Die Postulate wurden von den Behörden in einer Art und Weise behandelt, die vom gesamten Personal als unverantwortliche Trölerei oder gar als systematische Verschleppungstaktik empfunden wurde. Mehr als ein Jahr ging verloren, um festzustellen, dass die verschiedenen Verwaltungen des Bundes nicht einig sind. Ein weiteres Jahr nahm die Durchführung einer Expertise in Anspruch, zu deren Durchführung unser Verband nichts zu sagen hatte. Jetzt, wo man glauben sollte, dass endlich die Zeit gekommen sei, um Entscheidungen herbeizuführen, wird bekannt, dass von uns unbekannter Seite eine uns unbekannt zweite Expertise mit uns völlig unbekanntem Aufträgen angeordnet worden sei.

7. In zahllosen Versammlungen und in der Verbands-
presse hat unsere Verbandsleitung seit Jahren
alles getan, um die Mitgliedschaft zu beruhigen
und einer ernststen Vertrauenskrise zwischen
Behörden und Personal mit ihren unabsehbaren
Folgen entgegenzuwirken.
8. Die neuesten Vorkommnisse machen der Geschäfts-
leitung die weitere Erfüllung dieser Aufgabe
deshalb ausserordentlich schwer, weil sie nun
selbst ernste Zweifel in den Willen der General-
direktion setzen muss, auf dem Wege der Ver-
ständigung auch dem Personal der Bundesbahnen
endlich das gesetzliche Recht zuzuerkennen.
9. Die Geschäftsleitung sieht sich gezwungen, mit
allem Nachdruck darauf hinzuweisen, dass nur
rasche Entscheidungen im Geiste der loyalen
Anwendung der kategorischen Vorschrift des
Artikels 38 des Beamtengesetzes einer Vertrauens-
krise, die sehr ernste Formen annehmen und die
Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Personal
der Bundesbahnen für lange Zeit in Frage stellen
könnte, vorbeugen können. Für die Folgen einer
weiteren Verschleppung der Angelegenheit oder
gar für eine neue Verweigerung des gesetzlichen
Rechtes müsste die Geschäftsleitung heute schon
jede Verantwortung ablehnen."

VEREINIGTE STAATEN

Produktivität als Grund für Lohnerhöhungen

(ITF) Der von 19 amerikanischen
Eisenbahnergewerkschafter
geführte Kampf um die Gewährung
jährlicher Lohnerhöhungen, ge-
stützt auf die zunehmende Pro-

duktivität oder Leistungsfähigkeit der Bahnen, an fast andert-
halb Millionen Bedienstete trat Ende Januar mit dem Abschluss
der Verhandlungen vor einem Schlichter in ein neues Stadium
ein. Der Schiedsspruch, zu dessen Annahme sich die beiden
Parteien verpflichtet haben, soll demnächst gefällt werden.

In seiner abschliessenden Erklärung wies der Anwalt der Ei-
senbahnergewerkschaften darauf hin, dass die im Laufe der
Verhandlungen gemachten Aussagen seine Behauptung, dass eine
Erhöhung der Eisenbahnerlöhne um 6 Cent pro Stunde gerecht-
fertigt sei, bestätigten. Er erklärte, die Produktivitäts-
Lohnerhöhungen seien rückwirkend auf den Geltungsbeginn der
gegenwärtigen Verträge zu gewähren, von denen einige auf
Oktober 1950, andere auf Februar 1951 zurückgehen. Dem
Schlichter lägen drei Fragen zur Entscheidung vor: Ob Lohn-
erhöhungen zu gewähren sind, wie gross sie sein und wann sie
in Kraft treten sollen.

Die Behauptung der Gesellschaften, dass die Eisenbahner
bereits Lohnerhöhungen erhalten hätten, die über diejenigen
der anderen Wirtschaftszweige hinausgehen, wurde mit der
Begründung abgelehnt, dass dieser Vergleich sich auf den
Einbau von während des Krieges entstandenen Unbilligkeiten
in die Lohnstruktur stütze. Die Erhaltung des effektiven
Lohns bei Einführung der 40-Stundenwoche für die Mehrzahl
der Eisenbahner könne auf keine Weise als Lohnerhöhung be-
zeichnet werden, denn sie habe weder die Kaufkraft der
Eisenbahner erhöht, noch ihr Lebensniveau gehoben, noch auch
einen grösseren Markt für Industrieprodukte geschaffen.

Die Gewerkschaften verfehlten nicht, darauf hinzuweisen, dass die besten Argumente zugunsten ihrer Forderungen von den Gesellschaften selber in deren Propagandamaterial geliefert würden. In Inseraten, die in bekannten Zeitschriften erschienen seien, habe die Vereinigung der amerikanischen Eisenbahngesellschaften sich gerühmt, dass trotz der Verdoppelung der Kosten seit 1921 die Fracht von \$1,00 pro Tonnenmeile auf nur \$1,05 im Jahre 1951 angestiegen sei, während in derselben Zeit die Fahrpreise sogar eine Senkung von \$1,00 auf 81 Cent pro Personenmeile erfahren hätten. Daraus sei ersichtlich, dass die Benützer an der Prosperität der Bahnen teilgenommen hätten. Die "Zahlungsfähigkeit" der Bahnen stehe über jeden Zweifel hinaus fest.

BINNENSCHIFFER

NIEDERLANDE

Verbesserte Arbeitsbedingungen

(ITF) In unserer Nummer vom 8. Dezember 1952 meldeten wir, dass es dem holländischen Transportarbeiterverband gelungen

war, eine Erhöhung der Lohn- und Ueberzeitsätze für die Schlepperbesatzungen um rund 9 % zu vereinbaren. Unser Mitgliedsverband teilt uns nun mit, dass eine Reihe zusätzlicher Punkte, über die damals keine Verständigung erzielt werden konnte, kürzlich durch Schiedsspruch eine Regelung erfahren haben.

Der Schiedsspruch dehnt die Lohnerhöhung rückwirkend ab 28. September 1952 auf die nationale Tankerfahrt, sowie ab 1. Januar 1953 auf das Personal des Hafen- und Stadtschleppbetriebs aus.

Der Schiedsspruch legt weiter fest: a) bei Unterbemanning von Dampf- und Motorschiffen in der internationalen "wilden Frachtfahrt" wird die Bestimmung bezüglich der Aufteilung des Lohnes fehlender Besatzungsmitglieder auf die Lade- und Entladearbeiten ausgedehnt; b) für Reparaturarbeiten, die während der normalen Nachtruhezeit ausgeführt werden, sind Ueberstundenlöhne zu zahlen; c) die Arbeitnehmer gewisser Gruppen haben Anrecht darauf, dass ihnen die fällig werdenden freien Tage spätestens innerhalb von drei Monaten gewährt werden.

HAFENARBEITER

BELGIEN

Erhöhung des Garantielohns

(ITF) Der nationale paritätische Ausschuss für den Hafenbetrieb hat eine vom belgischen Transportarbeiterverband (ein ITF-Mitglied)

geforderte Erhöhung des garantierten Mindestlohnes der Hafenarbeiter von Antwerpen, Gent und Brüssel gutgeheissen. Ab 2. Februar erhalten unverheiratete Hafenarbeiter 125 belg. Fr. (\$1 = 140 belg. Fr.), verheiratete Hafenarbeiter 130 belg. Fr. pro Tag. Für Wächter beträgt der Garantielohn 109 bzw. 114 belg. Fr.

FRANZOS. ÄQUATORIALAFRIKA

Gesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse

(ITF) "Industry and Labour", eine Veröffentlichung des Internationalen Arbeitsamtes, gibt bekannt, dass gewisse Bestimmungen des

französischen Hafearbeitsgesetzes 1947 durch Dekret vom 27. November 1952 auf die Häfen Französisch-Äquatorialafrikas ausgedehnt worden sind.

Eine Auswirkung des Dekrets besteht darin, dass sämtliche Arbeiter in den See- und Binnenhäfen einen Arbeitsausweis besitzen müssen, der von dem für den betreffenden Hafen bestehenden Arbeitskräfte-Ausschuss ausgestellt wird. Als einzige Ausnahme dieser Vorschrift können gewisse Operationen, wenn ortsüblich, von den Besatzungsmitgliedern oder den Arbeitern des Eigentümers der Güter ausgeführt werden.

Die Hafentarbeiter werden in ständige und unständige Arbeitnehmer eingeteilt. Die Höchstzahl der in den einzelnen Häfen zu beschäftigenden ständigen Arbeiter wird von dem Gebietsgouverneur nach Befragung der Arbeitskräfte-Ausschüsse, des Arbeitsinspektors und des Direktors für öffentliche Arbeiten festgelegt. Ständige Hafentarbeiter haben das Recht, bei der Arbeitszuweisung den unständigen Arbeitern vorgezogen zu werden. Sie sind nach ihren Qualifikationen in Gruppen eingeteilt.

In jedem Hafen wird unter dem Vorsitz des Hafenmeisters ein zentraler Arbeitskräfte-Ausschuss eingesetzt, der aus je zwei auf zwei Jahre gewählten Vertretern der Arbeitgeber und der ständigen Hafentarbeiter besteht. Zu den Aufgaben dieser Ausschüsse gehören die Klassifizierung der Hafentarbeiter, die Ausstellung der Arbeitsausweise, die Organisierung und Beaufsichtigung der Einstellungen im Hafen, die Arbeitsverteilung und die Führung der für die Anwendung der Sozialgesetzgebung auf die Hafentarbeiter erforderlichen Aufzeichnungen.

Die ständigen Hafentarbeiter müssen sich regelmässig zur Arbeit einfinden und die ihnen zugewiesenen Aufgaben annehmen. Die unständigen Hafentarbeiter dagegen bilden eine Reserve, die nur dann beansprucht wird, wenn nicht genügend ständige Hafentarbeiter zur Verfügung stehen. Ihre Entlohnung stützt sich auf diejenige der ständigen Arbeiter. Sie ist nach den Qualifikationen abgestuft.

Die Strafen bei Verstössen gegen das Dekret oder die Durchführungsbestimmungen umfassen den zeitweiligen oder ständigen Entzug des Arbeitsausweises. Dieser Entzug kann jedoch nur durch den Arbeitsinspektor auf Empfehlung des zuständigen Arbeitskräfte-Ausschusses geschehen.

TRINIDAD

Lohnerhöhungen

(ITF) Nach mehr als zweijährigen Verhandlungen wurde im vergangenen Monat zwischen der Gewerkschaft

der Seeleute und Hafentarbeiter von Trinidad (ein ITF-Mitglied) und einer Reihe von Arbeitgebern eine Vereinbarung unterzeichnet, die Lohnerhöhungen, die Neueinteilung der Hafentarbeiter, höhere Ueberstundenlöhne, sowie Jahres- und Krankenurlaub vorsieht. Die Bestimmung, wonach bei jedem Anstieg des Index der Einzelhandelspreise um 2 Punkte die Löhne automatisch um $\frac{1}{2}$ Cent pro Stunde erhöht werden, stellt eine Neuerung in den Kollektivverträgen Britisch-Westindiens dar.

VEREINIGTE STAATEN

Streik der Neuyorker

Schlepperbesatzungen

beigelegt

(ITF) Der in unserer letzten Nummer gemeldete Streik von rund 3.500 Neuyorker Schlepperarbeitern ist nach erneuten Verhandlungen beigelegt worden. Am 10. Februar

wurde kurz vor Mitternacht ein neuer Vertrag unterzeichnet, der die Stundenlöhne um 17 Cent erhöht und eine Reihe weiterer Verbesserungen bringt.

Die Verhandlungen zwischen der "International Longshoremen's Association" (ein ITF-Mitglied) und den Reedereien waren ursprünglich an der gewerkschaftlichen Forderung gescheitert, dass Schlepperbesatzungen aus mindestens drei Mann bestehen müssen. Später kam man dann überein, diese einzige noch verbleibende Streitfrage auf schiedsgerichtlichem Wege zu regeln, worauf die Schlepperbesatzungen am 10. Februar die Arbeit wieder aufnahmen, ohne die Unterzeichnung des neuen Vertrages abzuwarten.

SEELEUTE

FINNLAND

Steuerliche Auseinandersetzungen

(ITF) Die der ITF angeschlossene finnische Seemannsgewerkschaft berichtet, dass in der finnischen Schifffahrt aus der regierungs-

seitigen Ablehnung der gewerkschaftlichen Forderung nach Steuerreduktionen und dem Recht, mehr Waren zollfrei einführen zu dürfen, eine ernste Lage entstanden ist. Die erwähnten Forderungen wurden im Namen aller finnischen Seeleute vorgebracht, weshalb die verschiedenen Seemannsgewerkschaften einen gemeinsamen Aktionsausschuss eingesetzt haben, um sich mit der durch die Ablehnung der Forderungen entstandenen Lage zu befassen.

Die Auseinandersetzung hat folgende Vorgeschichte. Auf Grund eines Streiks der Besatzungen der staatlichen Eisbrecher im Jahre 1951 zwang die Seemannsgewerkschaft die Regierung, den Seeleuten gewisse Steuererleichterungen und besondere Konzessionen zu gewähren, was die Einfuhr normalerweise zollpflichtiger Waren betrifft. Die damals abgeschlossene Vereinbarung wurde nie voll eingehalten und die Haltung der Zollbeamten, besonders in Helsinki, die weiterhin Zoll auf Waren erhoben haben, die eigentlich zollfrei gewesen wären, hat unter den finnischen Seeleuten grosse Bitterkeit hervorgerufen.

Infolgedessen erhob die finnische Seemannsgewerkschaft mit Unterstützung aller übrigen Seeleuteorganisationen die Forderung, dass die Vereinbarung nicht nur genau einzuhalten sondern für die Seeleute noch günstiger zu gestalten ist. Sie fordert, dass 25 % (anstatt 15 %) des gesamten Lohneinkommens der Seeleute von der Einkommensteuer befreit wird, sowie dass die Seeleute monatlich zollfreie Waren im Werte von 15.000 finnische Mark (etwa £24) einführen dürfen.

Der Finanzminister hat erklärt, diesen Forderungen nicht beipflichten zu können. Die Bildung eines gemeinsamen Aktionsausschusses durch die Seemannsgewerkschaften ist auf die Ablehnung ihrer Forderungen zurückzuführen.

INDIEN

Gewerkschaft fordert bessere Arbeitsbedingungen

(ITF) Die "National Seamen's Union of India" in Bombay hat die indische Regierung in einem Memorandum auf einige unverzügliche Aufmerksamkeit verlangende Aspekte der Beschäftigungsverhältnisse hingewiesen. Das Memorandum enthält u.a. folgende Forderungen:

- a) Gewährung von Leistungen der Sozialversicherung an Seeleute, die bei der von der Regierung für die Zulassung zum Seedienst vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung als ständig arbeitsunfähig erklärt werden;
- b) Revision des indischen Handelsschiffahrtsgesetzes;

- c) Rekrutierung der Seeleute durch ein paritätisches Organ nach dem Vorbild des britischen National Maritime Board;
- d) Einbeziehung der Seeleute in den Bereich fortschrittlicher Arbeits- und Sozialversicherungsgesetze;
- e) Schaffung einheitlicher Heuerskalen für Bombay und Kalkutta;
- f) Vertretung der Seeleute in den für die Seeleuteausbildung zuständigen Ausschüssen;
- g) Bevorzugung der Söhne und Angehörigen aktiver und verstorbener Seeleute bei der Auswahl von auszubildendem Personal.

VEREINIGTE STAATEN

Neuer Vertrag für Tankerbesatzungen

(ITF) Die Besatzungen an Bord der Tanker von 18 Reedereien an der Atlantik- und Golfküste der Vereinigten Staaten erhalten

bedeutende Verbesserungen auf Grund eines von der "Seafarers' International Union" (ITF-Mitglied) abgeschlossenen Vertrags, der rückwirkend auf den 1. Januar 1953 in Kraft tritt und den traditionellen Lohnunterschied zugunsten der Tankerbesatzungen wieder herstellt.

Die in dem neuen Vertrag vorgesehenen Erhöhungen betragen bis 16½ %. Die Monatsheuern steigen um \$15,22 bis \$47,17. So erhält z.B. ein Bootsmann, der bisher \$370,66 verdiente, jetzt \$388,76, ein Vollmatrose \$305,64 anstatt 262,32 und ein Leichtmatrose \$246,07, was eine Erhöhung um \$16,97 bedeutet.

Neben dieser Erhöhung der Grundheuern hat unser Mitgliedsverband auch Erhöhungen der Ueberstundensätze erzielt. Bis zu einem Monatslohn von \$298,49 beträgt der Ueberstundensatz \$1,48, über diesem Monatslohn \$1,87. Das bedeutet, dass sozusagen alle Mannschaftsangehörigen jetzt den höheren Mehrarbeitslohn von \$1,87 pro Stunde erhalten anstatt \$1,29 wie bisher.

Die Vertreter der Tankerreedereien haben eingewilligt, weitere 10 Cent pro Tag und Mann an die Wohlfahrtskasse der SIU und zusätzliche 15 Cent an die Urlaubskasse zu zahlen, womit höhere Leistungen dieser beiden Einrichtungen ermöglicht werden.

Ende der Lohnkontrolle bringt Gewinne an der Pazifikküste

(ITF) Die der ITF angeschlossene "Sailors' Union of the Pacific" gibt bekannt, dass die nach einem Streik von 63 Tagen in den Monaten Mai bis Juli vergangenen Jahres

für ihre Mitglieder vereinbarten Verbesserungen infolge der Aufhebung der Lohnkontrolle in den Vereinigten Staaten nun rückwirkend in Kraft treten, und zwar ab 27. April 1952 in der Hochseeschifffahrt, im Verkehr zwischen Ost- und Westküste und in der Alaskafahrt, auf den 1. Oktober für Dampfschoner und auf den 1. August für AMPAC-Frachter.

In der Hochseeschifffahrt, im Verkehr zwischen Ost- und Westküste und in der Alaskafahrt gelten folgende neuen Monatsheuern: Bootsmann \$378,00 (Erhöhung \$18), Vollmatrose \$302,40 (14,40), Leichtmatrose \$239,40 (\$11,40).

Die Ueberstundensätze betragen: \$2,47 für alle Mannschaftsangehörigen ausser den Leichtmatrosen, die \$1,89 erhalten. Der Zusatz für zuschlagspflichtige Arbeiten ist festgelegt auf \$1,71 (\$1,37 für Leichtmatrosen). Arbeitsbereitschaft und Instandhaltungsarbeiten

werden mit einem Zuschlag von \$2,20 pro Stunde entlöhnt. Wachegehendes Personal an Sonnabenden auf See erhält den Zusatz von \$1,71 bzw. \$1,37, nicht-wachegehendes Personal den vollen Ueberstundenlohn für mindestens vier Stunden.

Die Arbeitgeberbeiträge an die Wohlfahrtskasse der Gewerkschaft steigen um 10 Cent auf 60 Cent pro Mann und Tag.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

INDIEN

Haltung des Personals der Verstaatlichung der Luftverkehrsgesellschaften gegenüber

(ITF) Delegierte von 14 indischen Gewerkschaften des Luftverkehrspersonals haben kürzlich Besprechungen mit dem indischen Verkehrsminister geführt. Dabei legten sie dem Minister ein

Memorandum vor, das ihre Stellungnahme zum Plan der Bildung staatlicher Luftverkehrsunternehmungen durch die Regierung enthielt.

Die Gewerkschaftsvertreter hiessen den Beschluss der Regierung willkommen, forderten jedoch: a) Ausübung der Eigentümerrechte durch die Regierung; b) Einräumung einer Vertretung in den Verwaltungsausschüssen an das Personal; c) Sicherung der Arbeitsplätze; d) Verzicht auf eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen; e) Wiedereinstellung des entlassenen Personals; f) Gewährleistung des Rechtes auf den gewerkschaftlichen Zusammenschluss und auf Kollektivverhandlungen; g) rasche "Indianisierung" des Personals.