TERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

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

18. Oktober 1959

Nr. 12

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen; sonstige im Pressebericht erscheinende Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I. T. F.

Internationale Eisenbahnerkonferenz -- 16. bis 19. September in Salzburg

(ITF) Dieser Konferenz wohnten über 120 Delegierte und Gäste aus 15 Ländern bei. In Anbetracht der grossen Entfernungen und der damit im Zusammenhang stehenden Reisespesen, Faktoren, die nur allzuoft die Teilnahme von afrikanischen, lateinamerikanischen und asiatischen Delegierten auf Sektionskonferenzen verhindern, war es besonders erfreulich, zwei Delegierte der der ITF angeschlossenen südkoreanischen Föderation der Eisenbahnergewerkschaften begrüssen zu können.

Im Rahmen seiner Begrüsstungsansprache brachte der österreichische Verkehrsminister, Herr Karl Waldbrunner, der gleichzeitig Vizepräsident der Konferenz der europäischen Verkehrsminister ist, seine aufrichtige Anerkennung der von der ITF geleisteten Arbeit zum Ausdruck und versprach, sich nach besten Kräften für eine möglichst enge Zusammenarbeit zwischen der ITF und der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister einzusetzen.

Wahl des Sektionspräsidenten

Gestützt auf einen Antrag des Sektionsausschusses wurde Kollege Richard Freund, Vorsitzender der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, der seit dem Ableben des Kollegen G. Devaux (Belgien) amtierender Vorsitzender der Sektion war, einstimmig zum Vorsitzenden der Eisenbahnersektion gewählt.

Wahl regionaler Vertreter in den Sektionsausschuss

In Durchführung eines Beschlusses der Sektionsionferenz in Amsterdam, 1958, den Ausschuss durch Wahl von Mitgliedern aus nicht-europäischen Ländern zu erweitern, beschäftigte sich die Konferenz mit Vorschlägen für die Wahl von Delegierten Zentral- und Lateinamerikas. Die folgenden Kollegen wurden einstimmig gewählt:

Manuel CASTILLO QUESADA, Eisenbahnerverband von Kostarika
Rafael BARRIGAN MADALENGOITIA, Eisenbahnerföderation von Peru und
Eugenio A. ESCOBAR, Lokomotivführerverband "La Fraternidad", Argentinien.

Die Konferenz brachte die Hoffnung zum Ausdruck, dass anlässlich der nächsten Sektionskonferenz, die im Rahmen des ITF-Kongresses 1960 in Bern stattfindet, auch Vertreter aus Afrika und Asien gewählt werden können, um auf diese Weise eine Vertretung aller Weltteile im Sektionsausschuss zu gewährleisten. Man war sich jedoch gleichzeitig der Tatsache bewusst, dass diese Delegierten in Anbetracht der grossen Entfernungen und damit verbundenen Reisespesen normalerweise nicht in der Lage sein werden, den Sitzungen des Sektionsausschusses beizuwohnen. Trotzdem kommt dem Sektionsausschuss die Mitarbeit dieser Regionalmitglieder durch Berichterstattung, Umfragen, Koordinierung und Verbreitung von Informationen zugute.

Das Arbeitsprogramm der Sektion

Die Konferenz befasste sich mit einem vom Sekretariat ausgearbeiteten umfangreichen Bericht über das Arbeitsprogramm der Eisenbahnersektion, der einen Überblick über verschiedene mit der allgemeinen Entwicklung in der Verkehrswirtschaft verbundene Probleme und ihre Auswirkungen auf die Interessen der Eisenbahner vermittelte.

Zu den Gegenständen, die in diesem Bericht behandelt wurden, gehörten Probleme der Verkehrskoordinierung, finanzielle Lage der Eisenbahnen, Rationalisierung, technische Entwicklung und Automation, und Rohrleitungen (pipelines) als neue Verkehrsträger. Auf Grund eines während der Konferenz gestellten Antrags wurde ausserdem beschlossen, die Frage der Abmessungen von Lastkraftwagen und ihre Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit in das Arbeitsprogramm der Sektion einzubeziehen.

Ferner nahm die Konferenz zu einer Reihe aktueller Fragen Stellung. Dazu gehörten die Weigerung der Verwaltung der französischen Staatsbahnen (SNCF), den gerechtfertigten Forderungen der Gewerkschaft nach einer Kürzung der gegenwärtig geltenden 48-Stundenwoche Rechnung zu tragen, die fortdauernde Diskriminierung von farbigen Arbeitnehmern afrikanischer Eisenbahnlinien im Hinblick auf Entlohnung und Arbeitsbedingungen, die von den griechischen Staatsbahnen ohne Rücksicht auf das Personal geplante Einschränkung des Betriebs, und die gesetzwidrige Entlassung von Arbeitnehmern der "Peruvian Corporation Ltd."

Die Konferenz nahm Resolutionen an, in denen die ITF aufgefordert wird, den Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen um eine Lösung ihrer Probleme nach besten Kräften behilflich zu sein. Zwei weitere von der Konferenz gebilligte Resolutionen standen im Zusammenhang mit dem Arbeitsprogramm der Eisenbahnersektion. Eine davon hatte die finanzielle Lage der Eisenbahnen und die technische Entwicklung zum Gegenstand und die zweite den Bau von Pipelines und ihre Entwicklung zu einem neuen Verkehrsträger.

Den vollen Text aller von der Salzburger Konferenz angenommenen Resolutionen geben wir im Anhang zum vorliegenden Presseberichtwieder.

ITF protestiert gegen ägyptische Übergriffe auf Schiffe im Suezkanal

(ITF)Die von Präsident Nasser abgegebene Erklärung, dass alle aus Israel stammende Waren an Bord aller Schiffe, ungeachtet ihrer Nationalität, bei der Durchfahrt durch den Suezkanal beschlagnahmt werden würden und die von den zuständigen ägyptischen Stellen ergriffenen Massnahmen gegen derartige Schiffe haben die ITF veranlasst, auf telegrafischem Wege bei Präsident Nasser schärfstens gegen diese Übergriffe zu protestieren.

Das am 22. September vom Generalsekretär der ITF, Omer Becu, an Präsident Nasser gerichtete Telegramm lautete wie folgt:

"Im Namen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die die Interessen von 7 Millionen Transportarbeitern, einschliesslich der Seeleute in der ganzen Welt vertritt, bringe ich neuerdings tiefste Befürchtung wegen Massnahmen ägyptischer Behörden zum Ausdruck, die Schiffe mit israelischen Waren bei der Durchfahrt durch den Suezkanal ungeachtet der Nationalität der Schiffe angehalten haben. Ich befürchte nachdrücklichst die von den Mitgliedsverbänden der Seeleute vertretene Auffassung, dass derartige willkürliche Massnahmen gegen internationales Recht verstossen und dass alle einschlägigen Probleme durch internationales Verfahren unter Beteiligung aller davon berührten Nationen gelöst werden sollten. Ich ersuche Sie daher dringendst, auch in Anbetracht der für die Seeleute entstehenden Härten anzuordnen, dass von weiteren Übergriffen auf Schiffe bei ihrer Durchfahrt durch den Suezkanal Abstand genommen werde".

EISENBAHNER

Koordinierung des Schienen- und Strassentransports

(ITF) Der britische Landesverband der Eisenbahner (Mitglied der ITF) hat soeben ein umfangreiches Projekt für die Integration und Koordinierung des Strassen- und Schienenverkehrs veröffentlicht. Es beinhaltet "ein koordiniertes Verkehrssystem, das in betriebswirtschaftlicher Hinsicht leistungsfähig und nicht nur in der Lage sein sollte, dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, sondern auch die Kosten der zukünftigen technischen Entwicklung zu decken". Der Eisenbahnerverband verweist auf den Umstand, dass ein beträchtlicher Teil des gegenwärtig auf der Strasse beförderten Verkehrsvolumens auf die Schiene gehört und dass der überwiegende Teil des Stückgutverkehrs, soweit es sich um Langstreckenverkehr handelt, ebenfalls von der Eisenbahn befördert werden sollte. Die gegenwärtige chaotische Lage, heisst es weiter, dürfe nicht weiter andauern. Eine vernünftige Planung der Verkehrswirtschaft liege im Interesse der Öffentlichkeit und im Interesse der Eisenbahner. Dem Eisenbahnerverband schwebt dabei keineswegs ein absolutes staatliches Monopol ohne Konkurrenz anderer Verkehrsträger vor, sondern lediglich der Gedanke, mit Hilfe der Koordinierung dem Strassentransport die Zubringerdienste zu übertragen, während der überwiegende Teil der Strecke auf der Schiene zurückgelegt werden würde.

Der Eisenbahnerverband verweist ferner auf die wichtigsten Beitragsfaktoren zu der ungünstigen finanziellen Entwicklung und beantragt in diesem Zusammenhange, dass der Staat wenigstens einen Teil der von der Transportkommission zu tragenden finanziellen Lasten als Staatsschuld übernehmen und der Eisenbahn ausserdem zinsenfreie Anleihen zum Zwecke der Modernisierung der Anlagen und des Rollmaterials gewähren sollte.

JAPAN

Lokpersonal protestiert gegen längere Arbeitszeit

(ITF) Am 22. September leitete der der ITF angeschlossene Verband des Lokpersonals eine Protestkampagne gegen die Einführung neuer Fahrpläne durch die Verwaltung der japanischen Staatsbahnen in die Wege, wobei sich das Personal der Waffe der Langsamarbeit (unter übertrieben genauer Einhaltung aller Vorschriften)

Stadtrat hatte von allem Anfang an die Auffassung vertreten, dass der Erlass der Strassenverkehrsbehörde, durch den gewisse Autobusse ausschliesslich Weissen vorbehalten bleiben sollten, gesetzwidrig sei. Die von der Behörde beim Obersten Gerichtshof eingebrachte Berufung gegen die Beschlüsse des Stadtrats von Pietermaritzburg wurde abgelehnt.

Es handelt sich hier um den ersten Fall dieser Art, mit dem sich eine gerichtliche Instanz zu beschäftigen hatte. Der Entscheid des Obersten Gerichtshofes könnte u.U. Auswirkungen auf andere Gebiete Südafrikas zeitigen, wo die Rassentrennung im Verkehrswesen ebenfalls ein aktuelles Problem darstellt.

BINNENSCHIFFER

BELGIEN

Teuerungszulage für Schlepper- und Leichterbesatzungen

(ITF) Wie der belgische Transportarbeiterverband mitteilt, haben sich die Löhne des Personals der Binnenschiffahrt infolge der Erhöhung des offiziellen Index der Einzelhandelspreise mit Wirkung vom 1. September 1959 ebenfalls erhöht.

Nachstehend führen wir als typische Beispiele (in belg. Frs.) die monatliche Entlohnung von Personal des Schlepp- und Bergungsunternehmens "Union de Remorquage et de Sauvetage" in Antwerpen an: (Stündliches Entgelt für Mehrarbeit in Klammer)

Schiffsführer: 8 558 (59); Steuerleute: 6 506 (45); Ingenieure: 7 976 (55); Vollmatrosen: 6 170 (43); Leichtmatrosen 5 976 (42) und Heizer bzw. Maschinisten: 6 460 (45).

Auf Motorschiffen zwischen 750 und 1 000 Tonnen, die in der Rheinschiffahrt zum Einsatz gelangen, werden die folgenden Heuern bezahlt:

Schiffsführer: 6 490 (27,50); Steuerleute (mit Patent): 4 950 (22); Deckmatrosen 4 180 (22). (140 belg.Frs. = £ 1.)

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Internationaler ärztlicher Funkdienst verbessert Verbindungen mit Stillen Ozean

(ITF) Der Internationale Ärztliche Funkdienst (CIRM), der Seeleuten in der ganzen Welt auf dem Funkwege ärztliche Ratschläge erteilt, unentgeltlich und auch ungeachtet ihrer Nationalität, hat die ITF gebeten, die nachstehenden Verbesserungen der Verbindung mit Schiffen im Stillen Ozean zu veröffentlichen.

Der Küstenwachdienst der USA, der bereits für die unentgeltliche Übermittlung von Funksprüchen ärztlicher Natur sowohl von der Zentrale des Internationalen Funkdienstes, als auch zu ihr über Funkstationen an der Atlantischen Küste der USA gesorgt hatte, hat die gleiche Erleichterung vor kurzem auch für das Gebiet des Stillen Ozeans zugestanden. Die Funkstationen an der Küste des Stillen Ozeans und dort eingesetzte, mit Flugzeugen ausgerüstete Rettungsschiffe haben den Auftrag erhalten, alle Funkmeldungen des CIRM in Rom an Schiffe aller Nationalitäten und umgekehrt unentgeltlich anzunehmen und weiterzuleiten, falls diese Schiffe nicht in der Lage sind, eine direkte Funkverbindung mit Rom herzustellen. Derartige Funksprüche werden sodann vom Hauptquartier der Küstenwache in San Francisco mittels Fernschreiber nach Rom weitergeleitet, wodurch eine dauernde schnelle Verbindung zwischen der

Zentrale des ärztlichen Funkdienstes und Schiffen im Stillen Ozean gewährleistet wird.

GROSSBRITANNIEN

Neuer Lehrgang für Mannschaften im Maschinenraum

(ITF) Im Januar 1960 beginnt zum ersten Male ein Lehrgang, der es Mannschaftsmitgliedern im Maschinenraum ermöglichen soll, den Rang eines Offiziers mit Patent zu erreichen.

Den früher geltenden Vorschriften zufolge galt die vollendete Lehrzeit in einer Werft oder in einem Schiffsbauunternehmen als Voraussetzung für die Bewerbung um ein Patent. Das neue, im Einvernehmen zwischen dem Verkehrsministerium, den Schulbehörden und Organisationen der Reeder und Seeleute ausgearbeitete Verfahren sieht vor, dass entsprechend befähigte Mannschaftsmitglieder nach vierjähriger Beschäftigung im Maschinenraum (davon 3 Jahre als Erwachsener in einer Rangstufe, die nicht niedriger als Heizer sein darf) für die Aufnahme in einen besonderen zweijährigen Lehrgang an der Seefahrtschule von Leith empfohlen werden können. Nach Beendigung des Lehrgangs wird der Kandidat in der Lage sein, die weitere für den Erwerb des Patents 2. Klasse erforderliche Bedingung zu erfüllen, nämlich 18 Monate Dienst auf See als wachhabender Ingenieur.

Die Organisationen der Reeder haben sich bereit erklärt, die Gebühren für den vorgeschriebenen Lehrgang an der Seefahrtschule von Leith zu bezahlen und ausserdem den Teilnehmern an diesem Lehrgang Unterhaltskostenbeiträge zu bewilligen.

NORWEGEN

Arbeitszeit der Seeleute

(ITF) Der Verband der Steuerleute hat den Vorschlag der Reeder, dass die Steuerleute als Ausgleich für eine 48stündige Arbeitswoche einer zusätzlichen Urlaubswoche im Jahre zustimmen sollten, auf Grund einer Abstimmung unter den Mitgliedern mit einer Stimmenmehrheit von 1 100 (Abstimmungsergebnis 1 104:4) abgelehnt. (In der norwegischen Wirtschaft ist an Land die 45-Stundenwoche die Regel.) Der Vorstand der Gewerkschaft prüft nunmehr dieses Abstimmungsergebnis im Hinblick auf die zukünftigen Verhandlungen mit den Reedern. Zwei weitere Organisationen der norwegischen Seeleute, der Verband der Schiffsoffiziere und der Seeleuteverband, beide Mitglieder der ITF, haben sich bereits mit dem Vorschlag der Reeder einverstanden erklärt. Ihre Mitglieder haben somit Anspruch auf 4 Wochen Urlaub im Jahre.

SKANDINAVIEN

Konferenz der Funkoffiziere

(ITF) Eine Konferenz skandinavischer Funkoffiziere, die gegen Ende des vorigen Monats in Oslo stattfand, protestierte nachdrücklich gegen ein Projekt der Reedereien, in Zukunft auf ihren in europäischen Fahrtgebieten eingesetzten Schiffen ausschliesslich Sprechfunk zu verwenden. Die Funker vertraten die Auffassung, dass der Sprechfunk als ausschliessliches Mittel der Nachrichtenübermittlung infolge der durch Sprachschwierigkeiten und Störungen bedingten Gefahren nur auf Schiffen unter 1 600 t zulässig sein sollte. Von dieser Stellungnahme wird die auf Mai 1960 in London anberaumte internationale Konferenz über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See in Kenntnis gesetzt werden.

Ausserdem nahm die Konferenz eine Resolution an, in der die auf ihr vertretenen Organisationen aufgefordert wurden, der ITF die Errichtung einer Sondersektion für Schiffsfunker nahezulegen. Gegenwärtig gehören der ITF nur die schwedischen und norwegischen Funkoffiziere an, und zwar die erstgenannten über den Verband der Schiffsoffiziere und die letztgenannten über den norwegischen Seeleuteverband.

SCHWEDEN

Tarifverträge der Seeleute (ITF) Nachstehend führen wir die wichtigsten Einzelheiten der Arbeitsbedingungen und Entlohnung aller Kategorien von Offizieren und Mannschaften an, die in den von den schwedischen Mitgliedsverbänden der ITF ausgehandelten Tarifverträgen enthalten sind.

Offiziere

Alle Tarifverträge beinhalten Erhöhungen der täglichen Unterhaltskostenzulagen, die während des Aufenthalts im Hafen entrichtet werden, eine Verlängerung der Zeit, während der ein Offizier mit über fünfjähriger Dienstzeit Anspruch auf Krankenhilfe und das Krankentagegeld von Kr. 12 hat, sowie Verlängerung des jährlichen Urlaubs. Kapitäne mit 1 - 2jähriger Dienstzeit haben nunmehr Anspruch auf 32 Urlaubstage im Jahre, gegenüber den früheren 26 Tagen. Ein Kapitän mit zweijähriger Dienstzeit, der ausserdem über 40 Jahre alt ist, hat jetzt Anspruch auf 41 Urlaubstage (früher 35 Tage). Die Regelung des normalen Urlaubs sonstiger Schiffsoffiziere (die bei ersten Offizieren, ersten und zweiten Ingenieuren und Funkern. Urlaub zusätzlich zu dem auf Grund der schwedischen Gesetzgebung vorgeschriebenen vorsieht), bleibt unverändert, wobei jedoch alle Offiziere, die um Urlaub angesucht, jedoch seit über zwei Jahren keinen erhalten haben, nunmehr Anspruch auf eine 25%ige Verlängerung des ihnen nach Beendigung des ersten Dienstjahres noch zustehenden Urlaubs haben. Infolge der Einbeziehung von zwei neuen Tonnagegruppen für Schiffe zwischen 24 000 und 29 999 t und solchen über 30 000 t in die Heuerskalen erhöhen sich ausserdem die Heuern der Steuerleute, Schiffsingenieure und Funker auf Schiffen von 24 000 d.w.t. In die Gehaltsskalen des Chefstewards wurde eine neue Gruppe für Schiffe mit einer Besatzungsstärke von 50 Mann und darüber aufgenommen, woraus sich eine Erhöhung des Höchstgehalts des Chefstewards auf solchen Schiffen um Kr. 85 ergibt.

(1£ = 14,48 schw. Kr.)

Als typische Beispiele der monatlichen Heuern von Schiffsoffizieren können gelten:

Steuerleute (Grundheuern)

Erster Offizier

Tonnagegruppe		Anfangsheuer	Dienstalterszulagen (nach 2, 5, 7, 10 und 14 Jahren)				
1.	500 - 899 dwt	910	935	965	1 005	1 050	1 100
5.	3 000 - 4 499 "	1 070	1 095	1 125	1 165	1 210	1 260
8.	9 000 - 12 999 "	1 235	1 260	1 290	1 330	1 375	1 425
12.	30 000 und mehr "	1 450	1 475	1 505	1 545	1 590	1 640

Zweiter Offizier

Tonnagegruppe		
5.	835 - 950	nach 10 Jahren
8.	985 - 1 100	
12.	1 205 - 1 320	

Dritter Offizier

Tonnagegruppe		
5.	780 - 860	nach 7 Jahren
8.	840 - 910	

Ausser den Skalen der Grundheuern gibt es 4 besondere Skalen für Trockenfrachter, die Erhöhungen der Heuern um 20 - 100 Kr. beinhalten, ausserdem für Hochseeschiffe unter 4 500 dwt (Heuern um

40 - 115 Kr. höher) und für Schiffe, die im Winter in arktischen Fahrtgebieten zum Einsatz gelangen (Heuern um 5 - 40 Kr. höher).

Zulagen werden in den nachstehenden Fällen entrichtet: 63 Kr. im Monat auf Zweiwachen-Schiffen, 70 Kr. im Monat für Offiziere mit Steuermannspatent und 105 Kr. im Monat für Offiziere mit Kapitänspatent; 141 Kr. im Monat für Beschäftigung als Funker; eine 8%ige Erhöhung aller Bezüge für Beschäftigung auf Tankern; zusätzliche 16% für jeden Monat nach Beendigung von 4 Monaten ununterbrochener Beschäftigung auf einem Schiffe, das ausserhalb europäischer Fahrtgebiete zum Einsatz gelangt; eine Westafrikazulage von 16% für Beschäftigung auf Schiffen ohne Klimaanlagen, die im Fahrtgebiet zwischen den Breitegraden 15° Nord und 10° Süd zum Einsatz gelangen; 5% der Heuer nach einem Jahre ununterbrochener Beschäftigung auf einem Schiffe, das keinen skandinavischen Hafen angelaufen hat.

Schiffsingenieure (Grundheuern)

1. Ingenieur

Tonnagegruppe	dwt	Anfangsgehalt	Dienstalterszulagen
1.	500- 899	985, 1025, 1065, 1120,	1170, 1250, 1330
5.	3 000- 4 499	1315, 1355, 1395, 1450,	1500, 1580, 1660
8.	9 000- 12 999	1630, 1670, 1710, 1765,	1815, 1895, 1980
12.	30 000 und mehr	1895, 1935, 1975, 2030,	2080, 2160, 2245

2. Ingenieur

Tonnagegruppe		
5.	1 060 - 1 250	nach 14 Jahren
8.	1 215 - 1 405	
12.	1 430 - 1 620	

3. Ingenieur

Tonnagegruppe		
5.	935 - 950	nach 10 Jahren
8.	985 - 1 100	

Zusätzlich zu den Grundheuern gibt es drei besondere Heuerskalen für Motorschiffe (Heuern um 40 - 275 Kr. höher), für Hochseedampfer von weniger als 4 500 t (Heuern um 10 - 50 Kr. höher) und Hochseemotorschiffe von weniger als 4 500 t (Heuern um 55 - 205 Kr. höher).

Schiffsingenieure, die das Patent eines 1. Ingenieurs besitzen, haben Anspruch auf eine Patentzulage von 105 Kr. im Monat. Für Patente vom 2. und 3. Ingenieur werden Zulagen von 50 bzw. 70 Kr. entrichtet. Ferner haben die Schiffsingenieure gegebenenfalls Anspruch auf die Sondervergütung für Zweiwachen-Dienst und die Tankerzulage, Zulage für Dienst ausserhalb Europas und Skandinaviens usw., auf die wir bereits weiter oben verwiesen haben.

Funker (Grundheuern)

Tonnagegruppe	dwt	Anfangsgehalt	Dienstalterszulagen
3 - 5.	1 350- 4 499	745, 780, 815,	860, 915, 970, 1 025, 1 095
8.	9 000-12 999	825 860, 895,	940, 995, 1050, 1 105, 1 175
12.	30 000 u.mehr	1 000 1 035, 1 070,	1 115,1 170, 1 225,1 280, 1 350.

Zusätzlich zu den Grundheuern gibt es zwei besondere Heuerskalen für Hochseeschiffe von weniger als 4 500 t (20 Kr. höher) und für Schiffe, die im Winter in arktischen Fahrtgebieten zum Einsatz gelangen (Heuern um 15 - 25 Kr. höher).

Abgesehen von den üblichen Zulagen für die Beschäftigung auf Tankern, ausserhalb europäischer Fahrtgebiete usw. haben die Funkoffiziere Anspruch auf die folgenden Sondervergütungen: 65 Kr. im Monat für 12monatige Beschäftigung als Funker an Bord eines Schiffes der Handels- oder Kriegsmarine, eines Flugzeugs oder an Land; 30 Kr. im Monat für Dienst auf einem Schiffe, das 6 oder mehr Fahrgäste an Bord führt; 65 Kr. im Monat für Beschäftigung mit Büroarbeiten und 75 Kr. für das Funkerzeugnis 1. Klasse (50 Kr. für Funkerzeugnis 2. Klasse).

Oberstewards

Besatzungszahl Tonnagegruppe	Anfangsgehalt	Dienstalterszulagen (nach 2, 5, 7, 10, 14 und 18jähriger Beschäftigung					
1. Bis zu 10 Mann	805,	845,	885,	930,	975,	1 035,	1 090
4. 31-40 Mann	935,	970,	1 010,	1 050,	1 095,	1 145,	1 200
6. 50 Mann und mehr	1105,	1 145,	1 180,	1 225,	1 265,	1 320,	1 375

Ausser den üblichen Zulagen haben Oberstewards nach 12monatiger Beschäftigung als solche Anspruch auf zusätzliche 15 Kr. im Monat und bei dem Nachweis des Besuches eines offiziell anerkannten Fortbildungslehrganges auf zusätzliche 25 Kr. im Monat.

Mannschaften

Das wichtigste Element der neuen Tarifverträge für Deck- und Maschinenraummannschaften und Mannschaften im Verpflegungs- und Bedienungsdienst ist eine provisorische Erhöhung der in den bisher geltenden Skalen vorgesehenen Sätze um 3%. Diese Erhöhung der Entlohnung tritt an die Stelle einer Kürzung der wöchentlichen Arbeitszeit um 2 Stunden.

Als Beispiele der neuen monatlichen Heuern können gelten:

Deck und Maschinenraum	Anfangsheuer	Dienstalterszulagen (nach 2, 5 und 10jähriger Beschäftigung		
Bootsmann, Elektriker, Pumpenmann, Zimmermann	770	810,	830,	860
Donkeymann	730	770,	790,	820
1. Maschinist	730	760,	780,	800
Vollmatrose, Heizer, 2. Maschinist	689	719	739	759
Leichtmatrose	452			

Verpflegungs- und Bedienungsdienst

Oberkoch (nur auf Schiffen bis zu 4 500 t): Die Anfangsheuer schwankt je nach der Tonnageklasse zwischen 805 und 871 Kr. und die Höchstheuer von 1 017 - 1 156 Kr. nach 18 Jahren der Beschäftigung.

Stewards (einheitlich für alle Tonnagegruppen): 387 Kr. - 447 Kr. nach 5 Jahren der Beschäftigung.

Auf Hochseeschiffen von weniger als 3 000 t liegen die monatlichen Heuern des Küchenpersonals um 10 - 16 Kr. höher.

Die Geltungsdauer des Tarifvertrags für Schiffsoffiziere läuft am 1. Januar 1960 ab und die des Tarifvertrags der Mannschaften am 1. Februar 1960.

USA

Verschmelzung der Koordinationsausschüsse der Seeleutegewerkschaften

(ITF) Anlässlich des dritten Kongresses der AFL-CIO, der vor kurzem stattfand, unterzeichneten die Kollegen J. Curran, Präsident der National Maritime Union of America und P. Hall, Präsident der Seafarers' International Union of North America (beide Mitgliedsverbände der ITF) einen Vertrag, der die Fusion der beiden früheren Koordinationsausschüsse der Dachorganisation AFL-CIO vorsieht. Zu den Mitgliedsverbänden des einen Koordinationsausschusses (Maritime Committee), dessen Vorsitz Kollege Curran führte, zählten die National Maritime Union, der amerikanische Funkerverband und Zweigstelle 5 000 des Stahlarbeiterverbands, der die Interessen der Seeleute auf den Grossen Seen vertritt. Der zweite Koordinationsausschuss (Maritime Trade Department), dessen Vorsitz Kollege Hall innehatte, umfasste 20 Gewerkschaften von Seeleuten mit und ohne Patent und Hafenarbeiter. Den Vorsitz der neuen Hauptfachabteilung Schiffahrt und Hafenbetriebe der AFL-CIO übernimmt Kollege Hall. Im Rahmen dieser Hauptfachabteilung wird eine Sondersektion der Seeleute eingerichtet, deren Vorsitz Kollegen Hall und Curran gemeinsam führen. Durch die Fusion der beiden Gremien wird offiziell die Zusammenarbeit bestätigt, die seit der Gründung des gemeinsamen Gewerkschaftsausschusses für Seefahrtsgesetzgebung Anfang dieses Jahres in der Praxis bereits bestanden hatte. Diesem Ausschuss gehörten alle in den beiden Koordinationsausschüssen vertretenen Verbände der Seeleute an.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEDEN

Kollektivvertrag für das Kabinenpersonal der Transair

(ITF) Der der ITF angeschlossene schwedische Angestelltenverband unterzeichnete vor kurzem einen Kollektivvertrag für die bei der Transair Sweden AB beschäftigten Stewardessen.

Während der ersten sechs Monate der Ausbildung erhalten die Stewardessen ein Monatsgehalt von 650 Kr. Nach Ablauf dieser Zeit steigt das Monatsgehalt auf 750 Kr., nach einem Jahre auf 935 Kr. und nach zwei Jahren auf Kr. 1035. Ausserdem haben Stewardessen mit mehr als einjähriger Dienstzeit Anspruch auf eine Flugdienstzulage von 4,60 Kr. für jede 760 Stunden im Jahre übersteigende Flugstunde. Die Flugstunden dürfen 125 im Monat, 330 im Vierteljahr bzw. 1 100 im Jahre nicht übersteigen. Die Höchstgrenze der Arbeitszeit liegt bei 14 Stunden je 24 Stunden, 30 Stunden in je 3 Tagen, 45 in je einer Woche und 180 in je einem Monat. Der jährliche Durchschnitt darf 39 1/2 Stunden in der Woche nicht überschreiten.

Stewardessen unter 26 Jahren haben Anspruch auf einen jährlichen Urlaub von 21 Tagen; solche über 26 Jahre auf 24 Tage und Stewardessen über 40 Jahre auf 27 Tage.

Das Personal hat Anspruch auf Krankengeld bis zu 3 Monaten in je einem Jahre. Alle Arbeitnehmer sind ausserdem gegen Unfall ver-

sichert und zwar wird bei Todesfall oder dauernder Erwerbsunfähigkeit ein Betrag von 50 000 Kr. bezahlt und bei vorübergehender Berufsunfähigkeit ein Tagegeld von 30 Kr.

Der Vertrag gilt vom 1. Juli 1959 bis 31. März 1960. (1£= 14,50 Kr.)

USA
Erfolgreicher Protest der Bordingenieure

(ITF) Wie die der ITF angeschlossene Vereinigung der amerikanischen Bordingenieure meldet, ist es ihr gelungen, eine zufriedenstellende Regelung der Differenzen mit Pan American Airways herbeizuführen, die in der Frage der Umschreibung der Aufgaben der Bordingenieure und "dritte" Piloten entstanden waren.

Nachdem die Vereinigung der Bordingenieure schärfsten Protest gegen die Absicht der Pan American Airways erhoben hatte, den dritten Piloten eine Ausbildung als Bordingenieure zuteil werden zu lassen, verpflichtete sich die Luftverkehrslinie schliesslich, bei normalen Einsatzbedingungen von einer Beschäftigung dieser dritten Piloten als Bordingenieure Abstand zu nehmen. Ausserdem versprachen die Arbeitgeber, die Möglichkeiten einer Verbesserung der Arbeitsplätze der Bordingenieure auf den gegenwärtig im Einsatz befindlichen und zukünftigen Maschinen des Typs Boeing 707 zu prüfen und schlugen gleichzeitig eine neue Verteilung der vom technischen fliegenden Personal zu bewältigenden Aufgaben vor, die sie auf den früheren Flugzeugtypen zu erfüllen hatten, wieder übertragen werden.

x

Letzte Nachrichten

USA
Streik in den Hafenbetrieben zu Ende

(ITF) Um den Bestimmungen des Taft-Hartley-Gesetzes zu entsprechen hat der amerikanische Hafenarbeiterverband (International Longshoremen's Association) die 85 000 Hafenarbeiter, die durch ihren Streik alle Häfen an der atlantischen Küste der USA und im Golf von Mexiko seit 1. Oktober lahmgelegt hatte, angewiesen, an ihre Arbeitsplätze zurückzukehren.

Die Ursache des Streiks war die Haltung der Arbeitgeber der Hafenbetriebe an der Golfküste, die sich im letzten Augenblicke entschlossen hatten, nicht dem Beispiel der Arbeitgeber an der atlantischen Küste zu folgen, die den Hafenarbeitern versprochen hatten, alle im Rahmen der neuen Kollektivverträge ausgehandelten Verbesserungen rückwirkend vom 1. Oktober in Kraft treten zu lassen. An diesem Tage lief die Geltungsdauer der alten Verträge ab und die Hafenarbeiter hatten sich nur unter dieser Bedingung mit einer provisorischen Verlängerung der Geltungsdauer der alten Verträge einverstanden erklärt.

Die Weigerung der Arbeitgeber an der Golfküste veranlasste den Hafenarbeiterverband zu der Annahme, dass die plötzliche Änderung ihrer Haltung auf Beeinflussung vonseiten der Arbeitgeber in New York zurückzuführen sei, die auf diese Weise diezum gleichen Zeitpunkt in New York im Gange befindlichen Verhandlungen mit der Gewerkschaft sabotieren wollten.

Nach der Arbeitsniederlegung der Hafenarbeiter setzten die Arbeitgeber Büropersonal zum Löschen der Schiffe ein, wogegen die Präsidenten der beiden der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände, J.Curran (NMU) und P. Hall (SIU) auf telegrafischem Wege Protest einlegten.

Ausserdem weigerten sich die Arbeitgeber der Hafenbetriebe jedoch, vor dem 15. Oktober irgendwelche Verhandlungen mit dem Hafenarbeiterverband aufzunehmen, da sie behaupteten, dass der Streik in den Häfen der atlantischen Küste bis zu diesem Datum "illegal" sei.

Durch diesen Sachverhalt sah sich Präsident Eisenhower zum Eingreifen veranlasst. Eine von ihm ernannte besondere Untersuchungskommission beschäftigte sich am 7. Oktober mit einer Prüfung der komplizierten Beitragsfaktoren zu diesem Arbeitskonflikt, gelangte jedoch bereits nach eineinhalbstündiger Beratung zu einer Beschlussfassung, von der sie den Präsidenten der USA sofort mittels Luftpost in Kenntnis setzte. Nachdem Präsident Eisenhower auf diese Weise den gesetzlich vorgeschriebenen Beweis für das Vorhandensein eines nationalen Notzustandes erhalten hatte, konnte er unter Berufung auf das Taft-Hartley-Gesetz eine einstweilige Verfügung beantragen, durch die die Hafenarbeiter zur Rückkehr an ihre Arbeitsplätze gezwungen werden sollten. Diesem Antrag entsprach der District Court von New York am folgenden Tage und ordnete die Wiederaufnahme der Arbeit in den Hafenbetrieben für die Dauer von 10 Tagen an.

Die Verhandlungen unter Anhörung der beteiligten Parteien, die dem Inkrafttreten der im Taft-Hartley-Gesetz vorgesehenen Frist von 80 Tagen vorangehen müssen, wurden auf den 15. Oktober anberaumt. Besteht nach Ablauf von 60 Tagen noch immer keine Aussicht auf eine Beilegung des Konflikts, so sieht das Gesetz eine neuerliche Berichterstattung der Untersuchungskommission vor. Die für die innerbetrieblichen Beziehungen auf nationaler Ebene zuständige Behörde (National Labor Relations Board) muss daraufhin die Arbeitnehmer durch Abstimmung darüber entscheiden lassen, ob sie das jüngste Angebot der Arbeitgeber annehmen wollen oder nicht und muss das Ergebnis der Abstimmung veröffentlichen. Hierfür stehen weitere 20 Tage zur Verfügung. Lehnen die Arbeitnehmer ab, so steht es ihnen frei, den Streik fortzusetzen. Im vorliegenden Falle würde die 80tägige Frist am 27. Dezember ablaufen.

Seit seiner Verabschiedung im Jahre 1947 ist das Taft-Hartley-Gesetz bisher in insgesamt 16 Fällen zur Anwendung gelangt. In neun Fällen sind auf 80 Tage befristete Verfügungen ergangen, wobei nur 3 Konflikte vor Ablauf der Frist beigelegt werden konnten. In den übrigen 6 Fällen wurde der Streik nach Ablauf der Frist von 80 Tagen fortgesetzt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Exekutivkomitee und Regionalausschuss	17. - 20. November 1959 in Rom.

ENTSCHLIESSUNGEN

der Internationalen Eisenbahnerkonferenz (I.T.F.) in Salzburg

vom 16. - 19. September 1959

1. ZUR FINANZIELLEN UND TECHNISCHEN ENTWICKLUNG DER EISENBAHNEN

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. - 19. September 1959 in Salzburg

STELLT FEST, DASS die Oeffentlichkeit durch die ausgewiesenen Bilanzdefizite der meisten europäischen Eisenbahnen über deren objektive Bedeutung für die Volkswirtschaft und die Leistungen des Personals unrichtigen Vorstellungen unterliegt. Andererseits führen die Defizite zu Selbsthilfemassnahmen der Eisenbahnverwaltungen, die oft den gesamtwirtschaftlichen Erfordernissen zuwiderlaufen, die berechtigten sozialen Belange der Eisenbahner missachten, am Bilanzdefizit jedoch grundsätzlich nichts ändern;

DASS der öffentliche Charakter der Eisenbahnen durch die historische Entwicklung sowie durch wirtschaftliche, soziale und politische Erfordernisse eine unumstössliche Tatsache geworden und daher eine rein kommerzielle Betriebsgebarung der Eisenbahn abzulehnen ist;

DASS die Eisenbahnen trotz ihrer öffentlichen Aufgaben und Verpflichtungen, wie etwa der verkehrswirtschaftlichen Erschliessung peripherer Gebiete, der Beförderungs- und Betriebspflicht sowie der Oeffentlichkeit ihrer Tarife einem scharfen Konkurrenzkampf privater Verkehrsunternehmer der Strasse und der Binnenschiffahrt ausgesetzt sind, die in der ungeordneten Verkehrswirtschaft auf solche weitgehenden öffentlichen Bindungen keine Rücksicht zu nehmen haben.

DIE KONFERENZ IST DER AUFFASSUNG, DASS durch eine Kostenbereinigung der Betriebsrechnung der Eisenbahnen (Normalisierung der Konten) ihre echte Finanzlage zum Ausdruck gebracht und damit die Möglichkeit geschaffen werden muss, dass eine Abgeltung öffentlicher, nicht im Eigeninteresse der Eisenbahnen liegender Leistungen aus allgemeinen Haushaltsmitteln erfolgen kann;

DASS die Bahnen gleichzeitig durch günstige Kreditbedingungen in die Lage versetzt werden müssen, ihren Betrieb laufend nach den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft und der Reisenden im Rahmen der technischen Entwicklung zu modernisieren. Die Eisenbahnen sollen sich zur Durchführung ihrer Aufgaben jeglicher dafür geeigneter Transportmittel auch in eigener Regie bedienen und die notwendigen Ausbesserungen und Neufertigungen überall dort selbst durchführen können, wo sie in der Lage sind, dies kostengünstiger zu tun;

DASS die ungleichen Wettbewerbsbedingungen ausgeglichen und dass vorerst die Eisenbahnen von ihren Wegekosten entlastet werden müssen.

DIE KONFERENZ FORDERT DIE ITF UND DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE AUF, diesen Problemen grösste Beachtung zu schenken und auf internationaler und nationaler Ebene alle Anstrengungen zu ihrer Lösung zu unternehmen.

INSBESONDERE SOLLTEN

1. die Eisenbahnverwaltungen und die zuständigen Behörden veranlasst werden, die Oeffentlichkeit über die wirklichen Ursachen der schlechten Finanzlage der Eisenbahnen aufzuklären und die Normalisierung ihrer Konten durchzuführen;

2. die betriebsnotwendige Rationalisierung und technische Fortentwicklung rechtzeitig und eingehend zwischen Eisenbahnverwaltungen und Gewerkschaften in allen Stadien der Betriebsplanung besprochen werden. Zur Vermeidung sozialer Härten für das betroffene Personal ist ein Sozialplan zu erstellen, der auch die zeitliche Folge technischer Umstellungen und anderer Rationalisierungsmassnahmen bestimmt;

3. die wirtschaftlichen Gewinne aus dem technischen Fortschritt zu einer weiteren Erhöhung des Lebensstandards der Eisenbahner führen, durch Verkürzung der Arbeitszeit mit vollem Lohnausgleich, durch Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen, sowie durch entsprechende Erhöhung der Löhne und Gehälter. Ein besonderes Augenmerk ist von den Eisenbahner- und Transportarbeiterverbänden darauf zu richten, dass durch eine Harmonisierung der Sozial- und Arbeitsbedingungen der Verkehrsträger vermieden wird, dass durch schlechte Arbeits- und Sozialverhältnisse der Konkurrenz Wettbewerbsvorteile entstehen.

2. ZUR FRAGE DER PIPELINES

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F. vom 16. - 19. September 1959 in Salzburg

NIMMT KENNTNIS vom Strukturwandel in der europäischen Verkehrswirtschaft, der sich in letzter Zeit besonders auf dem Gebiete des Oeltransports durch die Erstellung von Rohrleitungen abzeichnet;

WEIST BEHÖRDEN UND ÖFFENTLICHKEIT DARAUF HIN, dass mit dieser Entwicklung empfindliche Verluste und Verschiebungen im Verkehrsaufkommen der traditionellen Träger des Binnenverkehrs eintreten, wenn dieser neue Verkehrszweig nicht rechtzeitig in eine verkehrspolitische Gesamtkonzeption einbezogen wird;

FORDERT, dass Bau und Betrieb von Rohrleitungen unverzüglich unter öffentliche Kontrolle gestellt werden, damit eine Monopolstellung grosser internationaler Oeltrusts im Verkehr wirksam verhindert werden kann.

DIE KONFERENZ IST DER AUFFASSUNG, dass die europäischen Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsunternehmen bestens geeignet sind, Bau und Betrieb von Rohrleitungen im Allgemeininteresse zu übernehmen. Die Zusammenfassung von Schiene und Rohrleitung in einer Hand ermöglicht eine rationelle Führung der Rohrleitung und eine sinnvolle, sich gegenseitig ergänzende Arbeitsteilung zwischen beiden Verkehrsmitteln.

DIE KONFERENZ ERSUCHT DIE EXEKUTIVE DER ITF, im Einvernehmen mit den angeschlossenen Verbänden alle Anstrengungen zu unternehmen, damit die Behörden ohne Verzug Einfluss auf die zahlreichen Pipeline-Projekte nehmen, um die Ausnutzung von mächtigen Monopolstellungen im Interesse der Allgemeinheit zu verhüten und dafür zu sorgen, dass durch zweckmässige Koordinierungsmassnahmen die sozialen Belange der Transportarbeiter geschützt werden.

3. ZUR EISENBAHNPOLITIK IN GRIECHENLAND

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. - 19. September 1959 in Salzburg

NIMMT KENNTNIS von einem Bericht der Delegation des griechischen Eisenbahnerverbandes über eine geplante Abänderung der gesetzlichen Grundlage der griechischen Staatsbahnen, in deren Folge vor allem die Stillegung eines grossen Teils des Eisenbahnnetzes vorgesehen ist, was eine Beeinträchtigung der erworbenen Rechte des Personals mit sich bringen würde.

DIE KONFERENZ STELLT MIT GRÖSSTEM BEDAUERN FEST, dass derartige Projekte, die tiefgreifende strukturelle Umwälzungen bei den Eisenbahnen zur Folge haben und bedeutende Rückwirkungen auf die Lage der Eisenbahner zeitigen können, ohne Beratung mit den zuständigen Berufsorganisationen ausgearbeitet worden sind.

DIE KONFERENZ ERINNERT ausdrücklich an die allgemeinen verkehrspolitischen Grundsätze der ITF, die unter Berücksichtigung der spezifischen Aufgaben jedes Verkehrsträgers, auf eine rationelle Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel abzielen.

IN ANERKENNUNG DIESER GRUNDSÄTZE VERTRITT DIE KONFERENZ DIE AUFFASSUNG, dass es in Griechenland den Eisenbahnen ermöglicht werden muss, weiterhin ihre Funktion als öffentlicher Dienst unter bestmöglichen Bedingungen zu erfüllen. Ausserdem sind bei jeder Änderung der gegenwärtigen formalrechtlichen Grundlagen der Verkehrswirtschaft die vom Personal der Eisenbahnen erworbenen Rechte zu respektieren und zu garantieren.

DIE KONFERENZ BEAUFTRAGT DAS SEKRETARIAT DER ITF, weiterhin in engem Kontakt mit dem griechischen Eisenbahnerverband zu bleiben und ihm gegebenenfalls bei seinen Bemühungen im Interesse der Eisenbahnen sowie in der Verteidigung der Rechte der griechischen Eisenbahner beizustehen.

4. ZUR DISKRIMINIERUNG AFRIKANISCHER EISENBAHNER

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg

NACH KENNTNISNAHME von Berichten mehrerer afrikanischer Mitgliedsverbände

STELLT FEST, dass gewisse Eisenbahnverwaltungen in bezug auf Entlohnung und Arbeitsbedingungen ihre farbigen Bediensteten nach wie vor benachteiligen, obwohl in Berichten von Regierungskommissionen und Untersuchungsausschüssen schon vor Jahren empfohlen worden ist, jede Diskriminierung einzustellen.

DIE KONFERENZ IST DAVON ÜBERZEUGT, dass im Interesse einer zufriedenstellenden Entwicklung der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern Afrikas von solchen Praktiken unverzüglich Abstand genommen werden muss und dass die Eisenbahner aller Rassen Anspruch auf eine ihrer Leistung entsprechenden Entlohnung und auf Arbeitsbedingungen haben, die ausschliesslich ihrer beruflichen Befähigung und Erfahrung entsprechen.

DIE KONFERENZ BEAUFTRAGT das Sekretariat der ITF, diesem dringenden Problem besondere Aufmerksamkeit zu widmen und alles zu tun, um den Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen zur Ueberwindung dieser künstlich errichteten Schranken, die sich dem Fortschritt ihrer Mitglieder auf dem Wege zu menschenwürdigen Bedingungen entgegenstellen, Beistand zu leisten.

5. ZUR WÖCHENTLICHEN ARBEITSZEIT BEI DEN FRANZÖSISCHEN STAATSBAHNEN

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der I.T.F. vom 16. - 19. September 1959 in Salzburg,

ERINNERT an die wiederholten Bemühungen der ITF und ihrer Eisenbahnersektion um eine fühlbare Beschränkung der wöchentlichen Arbeitszeit in der Verkehrswirtschaft;

NIMMT MIT GENUGTUUNG DAVON KENNTNIS, dass viele Mitgliedsverbände in den letzten Jahren eine wesentliche Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit bei den Eisenbahnen erreicht haben;

BEDAUERT feststellen zu müssen, dass, obwohl die 40-Stundenwoche gesetzlich bereits seit 1936 festgelegt ist, die wöchentlich zu leistende Arbeitszeit bei den französischen Staatsbahnen trotz der unablässigen Bemühungen der französischen Mitgliedsverbände und der Intervention der I.T.F. beim dortigen Verkehrsminister nach wie vor 48 Stunden beträgt. Andererseits hat dieses staatliche Unternehmen in den letzten zehn Jahren ein äusserst gründliches Modernisierungs- und Rationalisierungsprogramm verwirklicht, das zu einer wesentlichen Steigerung der Produktivität im allgemeinen und jedes Arbeitnehmers im besonderen geführt hat.

DIE KONFERENZ VERTRITT DIE AUFFASSUNG, dass die Forderung der französischen Mitgliedsverbände nach Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit im Bereiche der Staatsbahnen von 48 auf 45 Stunden ohne Lohneinbusse als erster Schritt auf dem Wege zur Wiederherstellung der gesetzlichen 40-Stundenwoche durchaus gerechtfertigt ist. Die Modernisierung der Eisenbahn muss in Frankreich wie anderswo von einer günstigen Regelung der Arbeitsbedingungen des Personals begleitet sein, damit dieses ebenfalls Nutzen aus dem technischen Fortschritt zieht;

RICHTET an die zuständigen Organe der I.T.F. die AUFFORDERUNG, bei jeder Gelegenheit bei der französischen Regierung vorstellig zu werden, um möglichst bald eine wesentliche Verkürzung der Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen herbeizuführen.

6. ZUR ENTLASSUNG VON PERUANISCHEN EISENBAHNERN

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. - 19. September 1959 in Salzburg

STELLT MIT ENTRÜSTUNG FEST, dass die "Peruvian Corporation Ltd.", die die Eisenbahnen von Peru betreibt, sich eines flagranten Verstosses gegen die Arbeitsgesetzgebung dieses Landes schuldig gemacht hat, indem sie eine Anzahl ihrer Bediensteten entliess, obwohl sich die zuständigen Instanzen im gleichen Zeitpunkt noch mit einer vom Eisenbahnerverband eingelegten Berufung gegen solche Entlassungen beschäftigten.

DIE KONFERENZ PROTESTIERT nachdrücklich gegen dieses willkürliche Vorgehen der "Peruvian Corporation Ltd", und verweist gleichzeitig auf die den Begriffen unserer Zeit vollkommen zuwiderlaufende Tatsache, dass diese scheinbar nationale Eisenbahngesellschaft tatsächlich durch ausländische Interessen beherrscht wird.

DIE KONFERENZ BEAUFTRAGT DAS SEKRETARIAT DER ITF, bei den Arbeitsbehörden von Peru wegen der Handlungsweise der "Peruvian Corporation Ltd." vorstellig zu werden und alle sonstigen Massnahmen zu ergreifen, die zur Unterstützung der peruanischen Eisenbahner geeignet erscheinen.