



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. 18 - 19

3. Oktober 1961

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, jedoch 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.

Die Eisenbahnersektion der ITF tagte in Paris

(ITF) Vom 12. bis 15. September 1961 fand in Paris eine internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF statt, deren Ar-

beit als sehr erfolgreich bezeichnet werden darf. Der Erfolg war weitgehend den erstklassigen Vorbereitungen zuzuschreiben, für die die zwei ITF-Eisenbahnerverbände in Frankreich und vor allem des Mitglieds des Sektionsausschusses, Kollegen R. Degris, verantwortlich waren. Jede einzelne Phase der Konferenz war bis zur letzten Einzelheit gründlich geplant. Zur gleichen Zeit muss aber auch den Teilnehmern ein hohes Lob gewidmet werden, zeigten sie doch nicht nur ein grosses Interesse an den Problemen der reichbefrachteten Tagesordnung, sondern waren auch bereit, hart zu arbeiten um praktische Resultate sicherzustellen.

Die Konferenz, unter dem Vorsitz des Sektionspräsidenten, Kollege R. Freund, war von rund 130 Vertretern von Eisenbahnerverbänden der folgenden Länder besucht: Oesterreich, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Grossbritannien, Griechenland, Indien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Spanien (im Exil), Schweden und Schweiz. Zugewogen waren auch ITF-Generalsekretär P. de Vries und stellvertretender Generalsekretär Kollege H. Imhof, der gleichzeitig Sekretär der Eisenbahnersektion ist.

An der Eröffnungssitzung nahmen ausserdem eine Reihe offizieller Gäste und Vertreter von befreundeten Organisationen teil, so der Minister für öffentliche Arbeiten, Transport und Tourismus, Herr Robert Buron, Präsident und Generaldirektor der französischen Staatsbahnen der Generalsekretär der CGT-FO, Kollege Robert Botherau, sowie die Kollegen Roger Lapsyre und Pierre Felce.

Wie bereits erwähnt, war die Tagesordnung für eine Konferenz von so kurzer Dauer sehr stark beladen. Sie enthielt eine Anzahl wichtiger Probleme, wie den Eisenbahntransport von radioaktivem Material, die mit der Erstellung einer Verkehrsverbindung zwischen dem europäischen Kontinent und Grossbritannien (Tunnel unter dem Aermelkanal) verbundenen Fragen sowie eine Aussprache über verkehrspolitische Aspekte, deren Behandlung zufolge der Entwicklung in Europa akut geworden ist.

Ein weiterer sehr zeitgemässer Gegenstand war die Frage der Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner unter besonderer Berücksichtigung kürzlicher Auseinandersetzungen, in die ITF-Verbände verwickelt waren und die klar zeigten, wie schnell die Behörden verschiedener Länder geneigt sind, den Eisenbahnern solche Rechte im konkreten Fall mit mageren Argumenten zu bestreiten. Ein weiteres Problem war die Frage der Einführung der automatischen Kupplung und eine gründliche Stellungnahme zu den Ergebnissen der Siebten Binnenverkehrskonferenz der IAO, die im Mai dieses Jahres in Genf stattgefunden hat.

Obwohl alle diese Verhandlungsgegenstände von Bedeutung waren, kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Frage der Gewerkschaftsrechte, die Verkehrspolitik und die Ergebnisse der Binnenverkehrskonferenz der IAO im Vordergrund standen. Es war besonders die Frage der Gewerkschaftsrechte, die eine lebhaft und von Verantwortung getragene Diskussion hervorrief. In deren Verlauf wiesen Delegierte aus Belgien, Griechenland und Indien auf die Schwierigkeiten hin, denen ihre Verbände in der letzten Zeit begegneten wenn es darum ging, die Verbesserung ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen in Verhandlungen mit der Regierung und den Arbeitsgebern durchzusetzen. Es wurde auch mit bitteren Worten darauf hingewiesen was für Gegenmassnahmen von den Behörden in Aussicht genommen oder ergriffen worden sind, sobald sie für ihre gerechte Sache Streikaktionen durchführten.

Bei der Einführung des Berichtes zu den Gewerkschaftsrechten der Eisenbahner wies Kollege Hans Imhof auch auf die Lage hin, die kürzlich in Uruguay, Argentinien, sowie in asiatischen und afrikanischen Ländern eingetreten ist und betonte die grosse Bedeutung, die diesen Fragen anlässlich der ITF-Regionalkonferenzen in Asien und Latein-Amerika beigemessen wurde. Es sei unschwer festzustellen, erklärte der Sektionssekretär, dass eine "bei Bedarf" von oben verfügte Beschränkung der Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner und vor allem das Streikverbot und das Aufgebot von Polizei und Militär gegen die streikenden Eisenbahner diese mehr Aerger und Verbitterung unter den Arbeitnehmern erzeugt als jede andere Beschwerde. Er schlug vor, dass der ganze Fragenkomplex durch den Sektionsausschuss gründlich untersucht und dass die Ergebnisse dieser Untersuchung in der Form von Empfehlungen im Rahmen einer internationalen Charta der Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner niedergelegt werden sollte. Dieser Vorschlag wurde von der Konferenz einstimmig gutgeheissen. Die gleiche Einmütigkeit zeigte sich auch bei zwei Entschliessungen zu den einschlägigen Vorgängen in Griechenland und Indien. (Es sei darauf hingewiesen, dass seit der Annahme der Entschliessung bezüglich der indischen Eisenbahner die indische Regierung beschlossen hat, die seit Juli 1960 zurückgezogene Anerkennung der all-indischen Eisenbahnföderation als Verhandlungspartner wieder herzustellen).

In der Einleitung der Aussprache zur Verkehrspolitik wies der Sektionssekretär auf die in den letzten Jahren in offiziellen internationalen Organisationen, wie der europäischen Verkehrsminister-Konferenz und der Verkehrsabteilung der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft immer stärker betonte Tendenz hin, in der Verkehrswirtschaft eine gewisse "Liberalisierung" zur Geltung zu bringen. Er erklärte, die ITF könne diese Tendenzen in der praktischen Betrachtung der Verkehrsproblemen nicht übersehen und es sei daher dringend notwendig, unsere eigene Haltung im Lichte dieser Entwicklung festzulegen. Es gäbe dabei drei Möglichkeiten :

Entweder für eine behördlich geplante und regulierte Verkehrswirtschaft einzutreten, wobei allerdings die Tatsache nicht übersehen werden könne, dass aus dieser Betrachtungsweise gegenwärtig in West-Europa nicht besonders viele praktische Möglichkeiten entspringen könnten;

Oder der offensichtlich von gewissen europäischen Regierungen und anderen Kreisen befürworteten Linie zu folgen, indem auch von uns

ein kaum beschränkter Wettbewerb herbeigewünscht wird;

Oder schliesslich die durch den Amsterdamer Kongress der ITF im Jahre 1958 gutgeheissene Politik weiter zu verfolgen, die einen gewissen Grad von Wettbewerb gutheisst, sofern dabei Sicherungen eingebaut werden, dass sich dieser Wettbewerb auf gesunden Grundlagen abwickelt und dass entsprechende Kontrollen wirksam sind. Persönlich, so erklärte der Sektionssekretär, möchte er diese letzte Alternative einhalten, da die in Amsterdam gutgeheissene Haltung die jüngsten Entwicklungen berücksichtigt hat und versuchte, einen Mittelweg zwischen den Extremen aufzuzeigen, der einen gebundenen und kontrollierten Wettbewerb, zwar nicht aus innerer Ueberzeugung heraus, aber in Ablehnung an die tatsächlich bestehenden Verhältnisse befürwortet.

In der folgenden Diskussion wurde es klar, dass die Mehrheit der Sprecher ebenfalls diesen Kurs zu folgen wünschte. Die schliesslich einstimmig angenommene Entschliessung bestätigte auch die Amsterdamer Beschlüsse der ITF, wie sie in der Schrift "Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene" dargelegt werden.

Zu den Ergebnissen der Binnenverkehrskonferenz der IAO vom vergangenen Mai berichteten die Kollegen Greene (Grossbritannien), Degris (Frankreich) und Ulbrich (Oesterreich). Alle drei wiesen auf die Geschlossenheit und den ausgezeichneten Geist hin, der in der Arbeitnehmergruppe dieser Konferenz vorherrschte. Zwar hat die ITF-Gruppe auf dieser Konferenz nicht soviel erreicht, wie sie gerne hätte erreichen wollen. Aber es sei zu berücksichtigen, dass es sich um eine dreigliedrige Konferenz (Regierungen, Arbeitgeber, Arbeitnehmer) handelte und dass man daher versuchen müsse, das Beste und Mögliche im Rahmen der IAO-Geschäftsordnungen herauszuholen. Gerade die 40-Stundenwoche, so erklärte Greene, sei ein solcher Punkt. Kommunistische und christliche Verbände haben seit der Konferenz versucht, mit der Behauptung Propaganda zu machen, dass die ITF-Vertreter es unterlassen hätten, sich in Genf für die 40-Stundenwoche einzusetzen. In der Tat sei aber die ganze Arbeitnehmergruppe auf Grund der Geschäftsordnung verhindert gewesen, dieses Problem zu behandeln, da es weder auf der Tagesordnung, noch in den Berichten an die Konferenz zur Diskussion gestaltet war. Die Kommunisten und die Christlichen, die in Genf waren, wissen das genau und es sei daher äusserst unfair und unanständig, wenn sie nun andere Behauptungen in die Welt setzen.

Kollege Imhof wies auf die Notwendigkeit hin, auf solchen Konferenzen eine gewisse Beweglichkeit in der Ausdrucksweise zu verwenden; eine Beweglichkeit, die oft weit über unseren Geschmack hinausgehe. Andererseits sei er aber der Auffassung, dass sich die Arbeitnehmergruppe dann zu keinerlei wässrigen Formulierungen hingeben könne, wenn es darum gehe, wichtige Grundsätze zu verteidigen. Dann gelte zäh und unnachgiebig zu sein und zu sagen, was man denkt. Das treffe vor allem auf die Probleme zu, die im Zusammenhang mit den Folgen der Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen von den Verbänden zu behandeln seien. Unter gar keinen Umständen könnten wir es zulassen, dass der technische Fortschritt dem Arbeitnehmer in seiner sozialen Stellung Schaden zufüge.

Der Sektionssekretär wies auch auf den vernichtenden Eindruck hin, der durch die negative Haltung der Arbeitgeber auf dieser Konferenz bei den Vertretern von Entwicklungsländern entstanden ist. Sie mussten zusehen, wie die Arbeitgebervertreter westlicher Länder gegen jeden vernünftigen Vorschlag ankämpften, während gleichzeitig von kommunistischer Seite den Vorschlägen der Arbeitnehmergruppe Unterstützung zukam. Es sei daher nicht zu verwundern, wenn die Kommunisten im Anschluss an die Konferenz aus diesen Vorgängen Propaganda zu schlagen versuchten.

Im Anschluss an die Aussprache stimmte die Konferenz einer Entschliessung über die Ergebnisse der Binnenverkehrskonferenz zu. Dieser Entschliessung ist ein Vorentwurf für eine Sozialcharta zu Fragen der Modernisierung beigelegt, die der Exekutive der ITF mit der Empfehlung unterbreitet werden soll, dass ein endgültiger Entwurf dem nächsten ITF-Kongress zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Der Text dieses Entwurfs sowie alle Entschliessungen sind diesem Pressebericht als Anhang beigelegt.

Sondersitzung der
ITF-Hafenarbeiter

(ITF) Der dänische Seeleutestreik vom April dieses Jahres veranlasste mehrere Mitgliedsverbände der ITF auf eine Ausarbeitung eines genaueren Verfahrens für die Ergreifung internationaler Solidaritätsmassnahmen zufolge eines Appells an die ITF zu dringen. Am 31. August fand in London eine Sondersitzung der Vertreter der angeschlossenen Hafenarbeiterverbände Belgiens, Deutschlands, Grossbritanniens, der Niederlande und der skandinavischen Länder statt. Kollege T. O'Leary, Vorsitzender der Hafenarbeitersektion übernahm den Vorsitz.

Die Sitzung einigte sich über eine Reihe von Grundsätzen, die im wesentlichen einer ausführlicheren Auslegung des Artikels XVI der ITF Satzungen gleichbedeutend sind. Unter anderen wurde beschlossen, dass Verbände, welche wahrscheinlich die ITF um internationale Unterstützungsmassnahmen ersuchen werden, ihr diesbezügliches Ansuchen so frühzeitig wie möglich unterbreiten und die ITF von allen Einzelheiten des betreffenden Konfliktes in Kenntnis setzen sollen. Die ITF wird daraufhin die zur Verfügung stehenden Informationen sofort an die für Unterstützungsmassnahmen in Frage kommenden Hafenarbeiterverbände weiterleiten, um den Verbänden eine Gelegenheit zu geben, die Sachlage zu erwägen und der ITF mitzuteilen, welche Art von Unterstützung sie gegebenenfalls zu leisten im Stande seien. Die ITF erstattet der um Unterstützung ansuchenden Gewerkschaft Bericht. Auf diese Weise wird es möglich sein, vor, während und auch nach Arbeitskämpfen, die internationaler Unterstützung bedürfen, den Kontakt mit allen betreffenden Organisationen aufrecht zu erhalten.

Sitzung der ITF-Seeleute-
sektion in Genf

(ITF) Vor Beginn der 19. Session der IAO-Joint Maritime Commission (25. September 1961) fand in Genf am 22. und

23. September eine Konferenz der ITF-Seeleute statt.

Auf der Tagesordnung stand unter anderen die Frage der Schattenflaggenschiffe. Die Konferenz befasst sich mit den jüngsten Entwicklungen auf diesem Gebiet, im besonderen mit den vor kurzem bekannt gewordenen Strategien der amerikanischen Schattenflaggenreeder.

In der Erkenntnis, dass das Wohlergehen und der Fortschritt aller Beschäftigten der Schifffahrtsindustrie in Gefahr stehen, wenn die Seeleute eines Landes die Beschäftigungs- und Gehaltsnormen eines anderen Landes durch halsabschneiderische Massnahmen unterminieren, bekräftigte die Seeleutesektion der ITF die bereits auf früheren Sitzungen beschlossene Politik gegenüber diesem Problem.

Die angeschlossenen Verbände erklärten erneut, dass sie entschlossen seien - mit der ITF als koordinierendes Organ -, sich allen Versuchen der Reeder, die Gehalts- und Beschäftigungsnormen der Länder, von wo aus die eigentliche betriebswirtschaftliche Lenkung der Schiffe erfolgt, durch Benutzung der Flagge irgendeines anderen Landes zu umgehen, gemeinsam zu widersetzen. Es wurde beschlossen, dass keine angeschlossene Organisation Ersatzmannschaften für solche Schiffe zur Verfügung stellen und auch keinerlei Verträge oder anderweitige Abmachungen betreffs Schiffen machen wird, die von der ITF als "unfair" und als Schattenflaggenschiffe bezeichnet worden sind.

Die Wiederbestätigung der ITF-Politik wurde in einer einstimmig angenommenen Erklärung, deren Wortlaut wir anschliessend wiedergeben, zum Ausdruck gebracht.

Ausserdem diskutierte die Konferenz die Frage der Schifffahrtsfreiheit mit besonderem Bezug auf den Suez-Kanal und andere Gewässer. Die ITF vertrat auf ihrem Berner Kongress (1960) die Ansicht, dass die Sicherstellung der Schifffahrtsfreiheit die Angelegenheit der Vereinten Nationen sei und forderte die Regierungen der betreffenden Länder auf, sich bei Verstössen gegen die freie Schifffahrt an die Vereinten Nationen zu wenden. Die Vertreter der verschiedenen Mitgliedsverbände erstatteten Bericht über die gegenwärtige Sachlage in ihren Ländern und die Konferenz konnte mit grosser Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass einige Regierungen gegenüber solchen Massnahmen sehr sympathisch waren. Es wurde beschlossen, die Tätigkeit der ITF zur Sicherung der Schifffahrtsfreiheit fortzusetzen und auf die einzelnen Regierungen weiterhin Druck auszuüben.

Am Montag, den 25. September befasste sich die Konferenz mit ihrer Stellungnahme zur Tagesordnung der bevorstehenden 19. JMC-Session.

Erklärung betreff Schattenflaggenschiffe (ITF) Die Konferenz der Seeleutesektion der ITF, Genf, 22. September 1961 nach Prüfung der Tätigkeit ihres Fair Practices Ausschusses und des Sekretariats gegenüber dem Problem der Schattenflaggenschiffe und

nach Kenntnisnahme eines Berichts des Vertreters der NMU (USA) über die jüngsten Entwicklungen und Taktiken der amerikanischen Reeder, von "Ausreisserschiffen" insbesondere der "Drohung" der Reeder diese Schiffe von Panlibhon-Flaggen, auf Flaggen anerkannter Schifffahrtsländer umzuregistrieren, in der Hoffnung, dass sie dadurch der NMU und anderen amerikanischen Seeleuteverbänden, die gegenwärtig eine intensive Organisierungskampagne in bezug auf diese Schiffe unternehmen, zuvorkommen können, und

in der Erkenntnis, dass das Wohlergehen und der Fortschritt aller Beschäftigten der Schifffahrtsindustrie der ganzen freien Welt, in Gefahr stehen, wenn die Seeleute eines Landes die Beschäftigungs- und Gehaltsnormen eines anderen Landes durch halsabschneiderische Massnahmen zerstören und eine rechtmässige Organisierungstätigkeit der Gewerkschaften verhindern,

bestätigt hiermit erneut die Ziele und die Politik der ITF im Bezug auf Schattenflaggenschiffe wie in einer Erklärung von Januar 1959 festgelegt, nämlich:

1. Die Mitgliedsverbände der ITF sind verpflichtet, sich gemeinsam - mit der ITF als koordinierendes Organ - jeglichen Versuchen der Reeder zu widersetzen, die Gehalts- und Beschäftigungsnormen der Länder, von wo aus die eigentliche betriebswirtschaftliche Lenkung der Schiffe erfolgt, durch Benutzung der Flagge irgend eines anderen Landes zu umgehen, oder die Organisierung der Mannschaften von Schattenflaggenschiffen durch Verbände dieses Landes zu verhindern.

2. Der Begriff Schattenflaggenregistrierung beschränkt sich nicht nur auf Panlibhon-Länder sondern trifft auch auf Registrierungen unter anderen Flaggen zu, insofern als diese Registrierungen die oben erwähnten Ziele verfolgen.

3. Keine angeschlossene Organisation wird Ersatzmannschaften für Schiffe zur Verfügung stellen und auch keinerlei Verträge oder anderweitige Abmachungen mit Schiffen treffen, die von der ITF als Schattenflaggenschiffe bezeichnet worden sind.

Die ITF ist bevollmächtigt Fragen der gewerkschaftlichen Zuständigkeit zu entscheiden und ihre diesbezüglichen Entscheidungen sind für alle angeschlossenen Verbände bindend.

VERKEHRSWESSEN (ALLGEMEIN)

BRITISCH-GUIANA

Lohnerhöhung der Angestellten der öffentlichen Dienste empfohlen

(ITF) Eine Regierungskommission hat nach Prüfung der Löhne, Gehälter und Beschäftigungsbedingungen der Arbeiter in den öffentlichen Diensten empfohlen,

dass allen Beschäftigten (einschliesslich den Transport- und Hafentarbeitern) eine Lohnerhöhung gewährt werden soll. Für die Transport- und Hafentarbeiter ist dies die erste Lohnerhöhung seit dem Jahre 1954. Die Kommission empfiehlt ausserdem, dass für die Deckung dieser Lohnerhöhungen eine Summe von 520.000 Pfund Sterling pro Jahr vorgesehen werden soll.

GHANA

Streik der Eisenbahner und Hafentarbeiter

(ITF) Die Eisenbahner und Hafentarbeiter von Takoradi - Sekondi und Kumasi, der zweitgrössten Stadt Ghanas, traten an

fangs September in den Streik als Potest gegen eine 5%ige Herabsetzung der Löhne aller Angestellten, die mehr als 10 £ pro Monat verdienen. Diese Lohnkürzungen wurden zufolge eines zwangsmässigen "Sparprogramms" der Regierung eingeführt. Dieses Sparprogramm war in dem im Juli dieses Jahres veröffentlichten Notstands-Budget vorgesehen. Der Streik führte zur Stilllegung des Eisenbahn- und Hafentriebes. Als daraufhin die Autobusangestellten von Accra beschlossen mitzustreiken, erklärte die Regierung einen Ausnahmezustand. Ein Befehl des Präsidenten Nkrumah zur Wiederaufnahme der Arbeit machte die Arbeiter nur noch fester entschlossen in ihrer Stellungnahme gegen die obenerwähnten Notmassnahmen. Der Gewerkschaftskongress Ghanas unterstützte jedoch den Streik nicht, sondern erklärte sich mit der Politik der Regierung vollkommen einverstanden. Laut letzten Meldungen scheint der Streik nunmehr zu Ende zu gehen.

EISENBAHNEN

FRANKREICH

Drei Eisenbahnverbände beabsichtigen einständigen Streik

(ITF) Drei französische Eisenbahnverbände, unter anderem die der ITF angeschlossenen Force Ouvrière sollten am 27. September in einen einständigen Streik

treten. Die Gewerkschaften fordern die Wiedereinführung der 40-Stunden-Woche und wollen ausserdem, dass Lohnerhöhungen mehr zugunsten der unteren Gehaltsklassen ausgearbeitet werden sollten als wie dies in dem vor kurzem von der Regierung beschlossenen Tarifen der Fall ist.

DEUTSCHLAND

Rangierer fordern Sonderzulage

(ITF) Als Ausgleich für die Aussergewöhnliche Beanspruchung während des Herbstverkehrs bei der Deutschen Bundesbahn hat die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) für

die rund 13.000 im Rangierdienst beschäftigten Eisenbahner wieder die Zahlung einer Sonderprämie verlangt. Der Hauptverwaltung der DB

wurde dazu dringend nahegelegt, diese Vergütung auch über den 24. Dezember hinaus zu gewähren, falls die vermehrten Anforderungen an das Personal durch weitere starke Verkehrsleistungen andauerten.

Die GdED verweist in der Begründung darauf, dass die Arbeit der Rangierer immer besonders schwierig und gefährvoll sei, so dass der im Herbst einsetzende Spitzenverkehr von jedem dieser Eisenbahner "das Letzte" abverlange. Eine besondere Vergütung sei deshalb auch in den vergangenen Jahren für die Zeit vom 15. Oktober bis 24. Dezember gewährt worden.

GROSSBRITANNIEN

Entschliessung der TUC missbilligt Regierungspläne zur Dezentralisierung der Eisenbahnen

zur Re-organisierung der verstaatlichten Transportunternehmen missbilligt werden. Die Vorschläge sehen die Abschaffung der britischen Transportkommission vor, sowie eine Re-organisierung des zentralisierten Eisenbahnbetriebes gemäss einer regionalen Grundlage. Die Resolution wurde einstimmig angenommen und forderte den Generalrat der TUC auf, alle möglichen Schritte zu unternehmen, um eine Ausführung dieser Vorschläge zu verhindern und den Weiterbetrieb des Transportsystems im Einklang mit den Grundsätzen des Transportgesetzes vom Jahre 1947 zu fördern.

(ITF) Vier der ITF angeschlossene Eisenbahnerverbände brachten während des britischen Gewerkschaftskongresses (TUC) Entschliessungen vor, worin die Vorschläge eines Regierungsweissbuches

GRIECHENLAND

8-Stunden-Tag für bestimmte Kategorien von Eisenbahnern

gegenwärtigen 12-Stunden-Tages einen Schritt vorwärtsgekommen. Die Eisenbahnbehörden haben sich damit einverstanden erklärt, dass Schrankenwärter zukünftig nur 8 Stunden pro Tag arbeiten, aber die griechische Eisenbahnerföderation mit der Unterstützung der allgemeinen Arbeitervereinigung - setzt ihren Kampf um einen 8-Stunden Tag für alle Eisenbahner fort.

(ITF) Die griechischen Eisenbahner sind in ihrem Kampf um die Einführung eines 8-stündigen Arbeitstages anstelle des

U. S. A.

Nicht-fahrendes Personal fordert Lohnerhöhung

Association angeschlossenen sind, haben eine Forderung auf eine Erhöhung der Stundenlöhne um 25 Cents in die Wege geleitet. Die 11 Verbände vertreten insgesamt 600.000 Büroangestellte, Verpflegungs- und Instandsetzungspersonal. Die bestehenden Kollektivverträge laufen am 1. November dieses Jahres ab. Die Verbände fordern ausserdem eine 6-monatige Kündigungsfrist im Falle von Entlassungen wegen Arbeitsmangel.

(ITF) 11 amerikanische Verbände für nicht-fahrendes Personal, die der ITF durch die Railway Labour Executives'

Eisenbahner fordern garantierte Mindestlöhne

Mechaniker) haben einer Präsidialkommission empfohlen, Vorschläge zur Zahlung eines garantierten Mindestlohnes von 26 Tageslöhnen pro Monat für das fahrende Personal auf Personen- und Güterlangstreckenzügen zuzustimmen. Diese Vorschläge sehen ausserdem einen garantierten Mindestlohn von 5 Tageslöhnen pro Woche für Rangierpersonal vor. Die Verbände stützen ihre Empfehlung auf die Tatsache, dass ihnen zufolge der kurzfristigen Streichung geplanter Fahrten oft ein beträchtlicher Lohnverlust entsteht.

(ITF) 5 amerikanische Verbände des fahrenden Personals (Lokführer, Heizer, Schaffner, Bremser, Weichensteller und

Darüberhinaus fordern die Verbände eine Nachtdienstzulage für Dienst zwischen 18.00 Uhr und 06.00 Uhr, und ersuchen die Kommission, Vor-

schläge zur Abschaffung von Prämien für Dienst auf Gebirgs- und Wüstenstrecken sowie für Feuerlösch- und Schneeräumungsdienst abzulehnen.

Beschäftigungssicherheit
im amerikanischen Eisen-
bahnwesen

(ITF) Zufolge eines Streites zwischen der Direktion der Southern Pacific Railway (Pacific line) und der Vereinigung der Eisenbahntelegraphisten hat ein Dringlichkeitspräsidialausschuss den streitenden Parteien empfohlen, "durchführbarere Wege zur Regelung der Beschäftigungsbedingungen zu suchen und eine Lösung des Problems der Beschäftigungssicherheit anzustreben." Die Kommission schlägt ausserdem vor, dass pro Jahr nur eine beschränkte Zahl von Arbeitsplätzen abgeschafft werden soll.

Die Verhandlungen zwischen den Telegraphisten und der Direktion gehen bis zum Jahre 1958 zurück. Seit 1955 haben insgesamt 600 Telegraphisten ihre Arbeitsstellen verloren, und weil alle Versuche, irgendwelche gemeinsamen Vereinbarungen zu treffen, erfolglos geblieben waren, kündigte der Verband im Juli dieses Jahres einen Streik an. Dies führte zur Ernennung der obenerwähnten Präsidialkommission.

Obwohl sich die Empfehlungen dieser Kommission nur auf den Streit zwischen den Telegraphisten und der Direktion der Southern Pacific Lines beziehen, ist es dennoch wahrscheinlich, dass ihre Schlussfolgerungen zur Frage der Beschäftigungssicherheit sich auf das amerikanische Eisenbahnwesen in seiner Gesamtheit auswirken werden. Aus diesem Grunde ist die Erklärung der Kommission dass "die Arbeitnehmer das Recht haben, sich gegen nachteilige Auswirkungen der Modernisierung und Reorganisierung des Eisenbahnbetriebes zu schützen" von grösster Bedeutung. Der Bericht der Kommission fährt fort: "Niemand kann leugnen, dass die Arbeitnehmer der Wucht der nachteiligen Folgen der Automation und Modernisierung ausgesetzt sein werden."

Inzwischen stimmt das nicht-fahrende Personal der Missouri-Kansas-Texas Railways über die Ergreifung von Streikmassnahmen ab; als Protest gegen die Verzögerungsmanöver der Direktion im Zusammenhange mit der Anerkennung eines vorgeschlagenen Beschäftigungssicherheitsprogrammes. Eine nationale Schlichtungsbehörde, deren Versuche, einen Kompromiss herbeizuführen, erfolglos waren, hat nunmehr ihre Bemühungen aufgegeben. Die Verbände behaupten, dass während der letzten Jahre zirka 60-65% der früheren Arbeitsplätze abgeschafft worden seien. Dieser Prozentsatz ist weit höher als die Durchschnittsziffer für alle anderen amerikanischen Eisenbahnbetriebe.

STRASSEN^UGÜTER- UND PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Vorgeschlagene Lohner-
höhungen für Strassengüter-
verkehrsangestellte sollen
vom Arbeitsminister über-
prüft werden

(ITF) Der britische Road Haulage Council hat vorgeschlagen, dass die Wochenlöhne der Fahrer von Gütertransportfahrzeugen mit einer Tragfähigkeit bis zu 5 Tonnen von £9.3.0 auf £ 9.8.3 erhöht werden sollen und dass die Arbeitswoche dieser Fahrer von 44 auf 42 Stunden herabgesetzt werden soll. Die Arbeitgeber und die Vertreter der Gewerkschaften beschlossen einstimmig auf einer gemeinsamen Sitzung, dass sie trotz des von der Regierung bekanntgegebenen Lohnstopps auf Annahme der obigen Vorschläge vom 6. Juli dieses Jahres bestehen werden. Der Arbeitsminister wird diese Vorschläge während der nächsten Tage studieren. Die Direktion der BRITISH ROAD SERVICES (ein verstaatlichtes Gütertransportunternehmen) erklärte gegenüber ähnlichen Vorschlägen, dass sie sich nicht mit einer Herabsetzung der Arbeitszeit einverstanden erklären könne und forderte

Bedenkzeit inbezug auf eine Erhöhung der Grundlöhne. Es wurde beschlossen, dieses Problem auf einer zukünftigen Sitzung weiterzuerwägen.

URUGUAY

Lohnerhöhung für Omnibuspersonal

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband des uruguayischen Autobuspersonals hat eine Lohnerhöhung von 15.20 Pesos pro

Tag für Schaffner und 17.20 Pesos pro Tag für Fahrer von Omnibussen erzielt. Die Tarife der übrigen Kategorien sind ebenfalls entsprechend erhöht worden.
(3.00 Pesos= DM 1.00)

HAFENWIRTSCHAFT

GRIECHENLAND

Hafenarbeiterstreik abgeblasen

(ITF) Aufgrund der gegenwärtigen Verhandlungen zwischen der der ITF angeschlossenen Föderation griechischer Hafenarbeiter und der griechischen Regierung wurde der für den 7. September beabsichtigte Hafenarbeiterstreik zeitweilig suspendiert, um abzuwarten,

ob die obenerwähnten Verhandlungen eine zufriedenstellende Lösung ergeben werden. Die Hafenarbeiter fordern bezahlten Urlaub, eine Herabsetzung des Pensionsalters sowie der Ladungen, die von einem Mann getragen werden dürfen und eine allgemeine Lohnerhöhung.

NIGERIEN

Bessere Tarife für Hafenarbeiter

(ITF) Vertreter des der ITF angeschlossenen Verbandes nigerischer Hafenarbeiter haben durch Verhandlungen mit den

Arbeitgebern eine Erhöhung der Hilfsarbeitertarife von 5/8d auf 5/10d pro Tag erzielt. Die Vertreter der Gewerkschaft wiesen ausserdem darauf hin, dass es angesichts dieser Lohnerhöhung angemessen wäre, wenn der Mindestgehalt für regelmässige Hafenarbeiter ebenfalls entsprechend erhöht würde. Die Direktion hat sich bereiterklärt, eine solche Lohnerhöhung zu empfehlen.

SCHIFFFAHRTSWESEN

ARGENTINIEN

Argentinische Seeleute ergreifen weitere Streikmassnahmen

(ITF) Kurz vor Redaktionsschluss teilte uns unser Regionaldirektor für Südamerika und den Karibischen Raum mit, dass am 28. und 29. September ein 48-stündiger

Streik der der ITF angeschlossenen argentinischen Seeleuteverbände (SOMU) stattfinden soll.

Dies ist die jüngste Entwicklung in dem langen Kampf der SOMU um die Rechte ihrer Mitglieder. Die SOMU hatte die Regierung wiederholt aufgefordert, die durch einen Regierungserlass vom Jahre 1952 geschlossenen Anheuerungsbüros wieder zu öffnen. Der Verband weist darauf hin, dass sich seine Forderung auf das IAO-Uebereinkommen Nr.9 (1920) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute stützt. Dieses Uebereinkommen wurde von Argentinien ratifiziert.

Lohnfragen: Im September 1960 wurde mit den Reedern ein Kollektivvertrag abgeschlossen, der von den Privatunternehmen zwar sofort, aber von den verstaatlichten Unternehmen erst 8 Monate später erfüllt wurde. Dieser Vertrag lief Ende April dieses Jahres ab, und SOMU forderte unverzüglich eine beträchtliche Lohnerhöhung, weil die argentinischen Seeleute noch immer nur zirka 60 amerikanische Dollars pro Monat verdienen. Diese Forderung wurde von der Hochseeschiffahrtsabteilung abgelehnt. Die Binnenschiffahrtsabteilung erklärte sich jedoch bereit, die Tarife der Seeleute um 15% zu erhöhen. Dieses Angebot wurde von der SOMU als unzulänglich erklärt. Am 31. Mai traten die Seeleute in den Streik. Als die Arbeitgeber trotzdem an ihrem Standpunkt festhielten,

fand am 17. und 18. Juli ein weiterer Streik statt. Während dieses letzteren Streikes ergriff die Binnenschiffahrtsbehörde Gegenmassnahmen und entliess 50 Besatzungsmitglieder. Ausserdem setzte die Regierung Truppen in den Häfen ein und versuchte die streikenden Seeleute mit Maschinengewehren einzuschüchtern.

Am 21. Juli fand ein weiterer Streik als Protest gegen die Entlassung der obenerwähnten 50 Seeleute statt. Inzwischen sind weitere Verhandlungen an der Hartnäckigkeit der Regierung gescheitert.

Der südamerikanische Regionalvertreter der ITF, Kollege Fernando Azafia, hat die argentinische Regierung telegraphisch aufgefordert, sobald wie möglich den Forderungen der Seeleute nachzukommen.

GRIECHENLAND

Neuer Kollektivvertrag abgeschlossen

(ITF) Die der ITF angeschlossene Panhellenische Seeleuteföderation hat mit der Vereinigung griechischer Reeder

einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der Lohnerhöhungen und bessere Beschäftigungsbedingungen für die Besatzungen aller Schiffe mit über 4.500 Bruttoregistertonnen vorsieht. Dadurch werden die Monatsgehälter der Deck- Maschinenraum- und Funkoffiziere um £4 pro Monat und die der übrigen Mannschaften um £ 3 pro Monat erhöht. Der Vertrag ist rückwirkend zum 1.7. 1961 und läuft Ende 1962 ab.

Ausserdem wurde ein neuer Vertrag für die Besatzungen von Schiffen im Küstenverkehr abgeschlossen. Dieser Vertrag sieht eine 15%ige Erhöhung der Offiziersgehälter und eine 5%ige Erhöhung der Mannschaftsgehälter vor. Diese Erhöhungen wurden bisher bereits in der Form von Sonderzulagen gezahlt aber bilden nunmehr einen Teil des offiziellen Grundgehaltes.

ISLAND

Neuer Tarifvertrag abgeschlossen

(ITF) Durch Abschliessung eines neuen Tarifvertrages durch den Seeleuteverband von Reykjavik konnte ein im Juli dieses

Jahres angekündigter Streik der Seeleute vermieden werden. Der neue Tarifvertrag umfasst alle Tarifklassen der Schiffsbesatzungen und enthält eine 11-16%ige Lohnerhöhung für Hochseedienst sowie eine 27-32%ige Erhöhung für Küstendienst. Die Küstenschiffer erhalten mehr, weil sie voriges Jahr bei einer Lohnerhöhung für Seeleute im Hochseedienst nicht berücksichtigt wurden. Ausserdem wurde beschlossen, dass die Reeder die Kosten der Lebens- und Unfallversicherung für Besatzungsmitglieder tragen sollen.

NIEDERLANDE

Bessere Löhne und Beschäftigungsbedingungen für niederländische Seeleute

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung holländischer Seeleute und Hochseefischer (CKV), hat einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der unter andern

eine 10%ige Lohnerhöhung und bessere Urlaubsbedingungen vorsieht. Der neue Vertrag trat am 1. August dieses Jahres in Kraft. Anschliessend einige Einzelheiten: Vollmatrose: 436.00 Gulden pro Monat. Anfangslohn für Heizer: 373.20 Gulden nach dreijähriger Dienstzeit: 446.50 Gulden pro Monat. Jahresurlaub wird um 3 Tage erhöht und Sonnabend als halber Arbeitstag gerechnet.
(1 Gulden = DM 1.10)

HOCHSEEFISCHEREI

INTERNATIONALES

Zulagen für Walfänger erhöht

(ITF) In Sandefjord wurde zwischen britischen und norwegischen Vertretern der Walfanggesellschaften und den zuständigen englischen und norwegischen Seeleuteverbänden ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen, der unter anderen eine 3%ige Erhöhung der monatli-

chen Sonderzulagen vorsieht.

ZIVILLUFTFAHRT

MEXIKO

Neues Exekutivkomitee für ASPA

(ITF) Die der ITF angeschlossene mexikanische Pilotenvereinigung ASPA hat einen neuen Vorstand gewählt, der während der nächsten 3 Jahre die Geschäfte des Verbandes leiten wird. Der neue Generalsekretär, Kapitän Armando Vidriá Galván, spielte als Delegierter der ASPA auf der südamerikanischen Transportarbeiterkonferenz der ITF (Lima, März 1961) eine führende Rolle.

U.S.A.

Navigatoren sollen nicht durch elektronische Einrichtungen ersetzt werden

(ITF) Die amerikanische Zivilluftfahrtsagentur hat die Forderung der Transportabteilung der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft, dass Navigatoren von Flugzeugen nicht durch die Einführung elektronischer Navigationsgeräte (Doppler equipment) ersetzt werden sollen, aufrechterhalten.

Die amerikanische Zivilluftfahrtsgesellschaft Trans-World Airlines, hatte versucht, dies zu tun, aber ihr diesbezügliches Ansuchen wurde von der Zivilluftfahrtsagentur abgelehnt, weil solche Massnahmen gegen die zur Zeit gültigen Zivilluftfahrtsbestimmungen verstossen.

TWU gewinnt Wiedereinstellungs-Streitfall

(ITF) Die Lufttransportabteilung der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft teilt mit, dass es ihr gelungen ist, die Wiedereinstellung von 37 Navigatoren, die im Januar dieses Jahres während eines Streiks entlassen wurden, zu erreichen.

Neuer Vertrag für Kabinenpersonal

(ITF) Rund 300 Stewards und Stewardessen der Braniff-Zivilluftfahrtsgesellschaft haben zufolge eines vor kurzem abgeschlossenen Kollektivvertrages eine beträchtliche Lohnerhöhung erhalten. Die neuen Tarife stützen sich auf das Dienstalter und gewisse technische Sonderzulagen und sehen einen monatlichen Grundlohn mit Stundentarifen für über 70 Flugstunden vor. Einige Einzelheiten: Bei 85 Flugstunden pro Monat: Seniorsteward \$ 486.25 auf konventionellen Flugzeugen 501.25 \$ auf Turbinenflugzeugen und \$ 516.25 auf Düsenflugzeugen. Diese neuen Tarife stellen eine Erhöhung von \$ 111.25 - 141.25 pro Monat dar.

Dieser Vertrag trat am 1. Oktober in Kraft und läuft am 1. Juni 1963 ab. Die Tarifzulagen sind jedoch rückwirkend, zum 1. September 1959 sodass jeder Steward durchschnittlich \$ 1.050 Nachzahlung erhält.

FEIA unterzeichnet neuen Vertrag mit National

(ITF) Die der ITF angeschlossene Flight Engineers' International Association hat mit der National Airlines-Gesellschaft einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der die Gehälter der Flugingenieure auf DC-8 Düsenflugzeugen von \$1.445 auf \$ 1.685 und die der Flugingenieure auf Elektra-Maschinen von \$ 1.146 auf \$ 1.336 pro Monat erhöht. Die Flugingenieure konventioneller Flugzeuge werden ebenfalls eine angemessene Lohnerhöhung erhalten.

LETZTE MELDUNGEN

Indischer Eisenbahnerverband gewinnt offizielle Wiederanerkennung

(ITF) Die der ITF angeschlossene gesamtindische Eisenbahnerföderation teilt mit, dass die indische Regierung beschlossen hat, den Verband wiederanzuerkennen. Der Verband wurde, zusammen mit anderen Eisenbahnerverbänden

wegen seiner Teilnahme an einem Eisenbahnergeneralstreik im Juli
vorigen Jahres als unrechtmässig erklärt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sektionsausschuss Strassentransport	Wien	16.	Oktober	1961
Sektionskonferenz Strassentransport	Wien	17. - 20.	Oktober	1961
Zivilluftfahrtspersonal	London	23. - 25.	Oktober	1961
ITF/PSI Konferenz der städtischen Verkehrsangestellten	Frankfurt	31. Oktober -	2. November,	1961
Regionalausschuss	London	14.	November	61
Exekutivkomitee	London	15. - 17.	November	61

RESOLUTIONEN

angenommen von der Internationalen Eisenbahnerkonferenz

Paris, 12. bis 15. September 1961

1. Zur Verkehrspolitik

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12.-15. September 1961 in Paris,

STELLT FEST, dass die Gespräche über die Verkehrspolitik, soweit sie die Eisenbahnen betreffen, dadurch in eine neue Phase eingetreten sind, dass die Verwaltungen die kaufmännische Führung der Unternehmungen vermehrt in den Vordergrund stellen;

ERINNERT DARAN, dass die grundsätzliche Haltung der ITF in Fragen der Verkehrspolitik durch den Kongress 1958 in Amsterdam festgelegt worden ist und dass die damals gutgeheissenen Richtlinien unverändert gültig sind;

DIE KONFERENZ BESTÄTIGT DIESE und besteht auf der Notwendigkeit, die Eisenbahnen als einen öffentlichen Dienst zu erhalten, damit sie ihrer Aufgabe, dem wirtschaftlichen Gedeihen der einzelnen Länder als unentbehrliches Instrument zu dienen, gerecht werden können.

2. Zum Kampf der griechischen Eisenbahner für die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12.-15. September 1961 in Paris,

BESTUERZT VON DER NACHRICHT, dass die griechischen Eisenbahner unter Führung der hellenischen Eisenbahnföderation zur Streikwaffe greifen mussten, um einmal mehr ihre Forderung für die achtstündige Arbeitszeit zu unterstreichen;

ERINNERT DARAN, dass anfangs 1961 anlässlich des Besuchs einer ITF-Delegation bei den zuständigen Ministern diese die umfassende Durchführung der 48-Stundenwoche bei den Eisenbahnen in Aussicht stellten;

ERSUCHT daher die zuständigen Regierungskreise Griechenlands dringend, die im Übereinkommen Nr. 1 der Internationalen Arbeitsorganisation festgelegten Arbeitsnormen unverzüglich anzuwenden, nachdem sie von der griechischen Regierung schon vor vielen Jahren durch Ratifizierung dieses Übereinkommen gutgeheissen worden sind.

BESTÄTIGT ihre volle Solidarität mit den griechischen Eisenbahnern und

ERSUCHT die angeschlossenen Verbände, der griechischen Schwesterorganisation ihre volle Unterstützung zukommen zu lassen.

3. Die Gewerkschaftsrechte der indischen Eisenbahner

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12.15 September 1961 in Paris,

BEDAUERT erfahren zu müssen, dass die Regierung Indiens im Anschluss an den Streik des Jahres 1960 der All-indischen Eisenbahner-Föderation die Anerkennung als Verhandlungspartner entzogen hat, obwohl diese einen erheblichen Teil der Eisenbahner in ihren Reihen organisiert und dass sich die Regierung noch immer weigert, den früheren Zustand wieder herzustellen und das trotz der Tatsache, dass der Abbruch des Streiks im Einvernehmen erfolgte, dass die früheren Beziehungen wieder hergestellt würden.

NIMMT ZUR KENNTNIS, dass die Regierung Indiens beabsichtigt, ein neues Gesetz über die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern für das öffentliche Personal und die Eisenbahner zu erlassen, das

- a) den Streik in den industriellen Betrieben und in der Verwaltung des indischen Staates verbietet;
- b) einen neuen Verhandlungsmodus einführt, der die Anrufung der Schlichtung und von Schiedsgerichten im Falle von Konflikten obligatorisch erklärt und der Regierung ausserdem das Recht geben soll, Entscheidungen dieser Organe unter dem Vorwand öffentlicher Interessen, abzuändern oder abzulehnen;
- c) die Ernennung von Personen, die nicht im öffentlichen Dienst stehen oder Eisenbahner sind, von der Uebernahme gewerkschaftlicher Aemter ausschliesst;

IM HINBLICK DARAUF, dass solche Massnahmen sowohl mit dem gewerkschaftlichen Geist als auch mit den Uebereinkommen Nr. 87 und Nr. 98 der Internationalen Arbeitsorganisation und mit der einschlägigen Entschliessung vom Jahre 1947 des Binnenverkehrsausschusses dieser Organisation im Widerspruch stehen.

ERSUCHT DIE KONFERENZ, die Regierung Indiens, ihre Absichten im Sinne der Respektierung der erwähnten Uebereinkommen in Wiedererwägung zu ziehen, damit die Interessen der Eisenbahner und des öffentlichen Personals wahrgenommen werden können; ausserdem

ERSUCHT sie die Regierung Indiens aufs neue, die der ITF angeschlossenen All-indische Eisenbahner-Föderation wieder als Verhandlungspartner anzuerkennen.

4. Die Ergebnisse der Binnenverkehrskonferenz 1961 der IAO

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12.-15. September 1961 in Paris,

NACH KENNTNISNAHME eines Berichtes über den Verlauf der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom 8.- 19. Mai 1961 in Genf stattgefunden hat;

DANKT dem Verwaltungsrat und dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes, dass für diese Konferenz eine Tagesordnung festgesetzt worden ist, die es nach etwas mehr als zehn Jahren wieder möglich machte, brennende Probleme der Eisenbahnen und der Eisenbahner zu behandeln;

DANKT FERNER dem Internationalen Arbeitsamt für die wertvollen Berichte, die besonders zur Frage der allgemeinen Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und zu den sozialen Problemen der Modernisierung und der Rationalisierung bei Eisenbahnen und im Strassentransport erstellt worden sind und für die wirksame Unterstützung, die das Amt während der arbeitsreichen Konferenz der Gruppe der Arbeitnehmer zukommen liess;

PROTESTIERT gegen die Haltung der Arbeitgebergruppe auf dieser Konferenz, die sich in allen Bereichen auswirkte, wo unter der Führung einiger Vertreter immer wieder versucht wurde, die Arbeit zu verzögern und aufbauende Ergebnisse zu verwässern oder zu vernichten;

BEDAUERT, dass diese Haltung der Arbeitgebergruppe es verhindert hat, dass in der wichtigen Frage der sozialen Folgen von Modernisierung und Rationalisierung bei Eisenbahnen und im Strassentransport Schlussfolgerungen zustande gekommen sind, die für die grosse Mehrheit der Konferenz annehmbar wären; eine Tatsache, die umso schwerwiegender empfunden werden muss, als diese Probleme besonders bei den Eisen-

bahnen zahlreicher Länder die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern erheblich belasten und oft die Gefahr ernster Konflikte heraufbeschwören;

Anhang zu Entschliessung Nr. 4

Sozialcharta für Fragen der Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen

Im Hinblick auf die Natur des Eisenbahnbetriebes und seiner Bedeutung für die Wirtschaft und die Gemeinschaft als Ganzes sollten die Verwaltungen alle durch die Entwicklung der Technik gegebenen Möglichkeiten benützen, um einen reibungslosen und leistungsfähigen Betrieb sicherzustellen. Die praktische Wirksamkeit solcher Anstrengungen hängt indessen weitgehend von der Mitarbeit des Personals und seiner Gewerkschaft ab. Diess muss daher in die Lage versetzt werden, an allen Diskussionen über die Einführung von Neuerungen in Betrieb und Verwaltung von Anfang an teilzunehmen. Sie hat dabei sicherzustellen, dass das Personal aus der Verwendung neuer Techniken den ihm gerechterweise zustehenden Nutzen zieht und dass dieser in der Form einer fühlbaren Verbesserung seiner sozialen Stellung zum Ausdruck kommt. Dieses Ziel könnte damit am besten erreicht werden, dass man sich auf die Einhaltung von Richtlinien einigt, die insbesondere folgendes festlegen würden:

1. Aenderung, die mit einer Herabsetzung des Personalbestandes verbunden sind, haben auf die allgemeine Wirtschaftslage und auf ein etwa vorhandenes Bedürfnis vermehrter Arbeitsmöglichkeiten Rücksicht zu nehmen. Der Mensch muss als der wichtigste Faktor betrachtet werden.
2. Jede aus der Einführung neuer Methoden und Techniken resultierende Herabsetzung des Personalbestandes muss sorgfältig geplant werden. Entlassungen oder vorübergehende Dienststellungen dürfen nicht vorgenommen werden. Verminderungen im Personalbestand sollen durch betriebsinterne Abgänge durch Einschränkung in der Rekrutierung, durch Versetzungen, wo solche unvermeidlich sind sowie durch freiwillige Pensionierungen verwirklicht werden. Die Bedingungen für eine vorzeitige Pensionierung müssen für die Betroffenen annehmbar sein.
3. Die Eisenbahnverwaltungen müssen bereit sein, die Kosten der Versetzung oder Umschulung zu übernehmen und sie den Gewinnen aus erhöhter Produktivität anzulasten. Durch geeignete Schritte ist sicherzustellen, dass Arbeitnehmer, die versetzt oder umgeschult werden müssen, ihre bisherigen Bezüge in den neuen Tätigkeiten auch dann weiter erhalten, wenn sie vorübergehend in tiefer bewerteten Diensten beschäftigt sind.
4. Die Systeme der Berufseinweisung und Bewertung müssen den Anforderungen neuer Tätigkeiten Rechnung tragen. Dabei müssen die erhöhte geistige Anspannung, die Ermüdung und besonders auch die Einwirkung erhöhter Verantwortung bei Tätigkeiten, von denen die Sicherheit des Betriebes abhängt, gebührend berücksichtigt werden.
5. Die angemessene Beteiligung an den Ergebnissen einer erhöhten Produktivität ist für die Eisenbahner und ihre Gewerkschaft von entscheidender Bedeutung. Um das Wohlbefinden und den Teamgeist der Eisenbahner zu erhalten und einen hohen Grad der Betriebssicherheit zu gewährleisten, ist es erforderlich:
 - die wöchentliche Arbeitszeit herabzusetzen. Sie soll nicht mehr als 40 Stunden betragen,
 - den Reallohn zu erhöhen,

- die Bedingungen der Sozialversicherung zu verbessern.

6. Wo das Arbeitsvolumen der Eisenbahnen zufolge neuer Ausrüstungen und Techniken zurückgeht, ist die Eigenproduktion von Bestandteilen und Ausrüstungen in Aussicht zu nehmen.
7. Die Eisenbahnverwaltungen sollen Initiative und Vorstellungsvermögen zeigen, indem sie durch die Ausdehnung der Tätigkeit der Unternehmen und durch die Einführung neuer Techniken wie Huckepack-, Container - und Palettenverkehr ihre Dienste verbessern. Die öffentlichen Behörden sollten solchen Bestrebungen wohlwollend gegenüberstehen.
8. Die Verwendung von Aushilfspersonal muss soweit eingeschränkt werden, dass eine ausreichende Zahl qualifizierter Beschäftigter mit festem Anstellungsverhältnis erhalten bleibt.
9. Der technische Fortschritt verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen, der Sicherheit des Arbeitnehmers und des Betriebes sowie der Gesundheit des Personals besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Diese Verpflichtung ist vor allem auf dem Gebiete der Besetzung von Triebfahrzeugen und Zügen Rechnung zu tragen.

5. Transport von radio-aktivem Material

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12. - 15. September 1961 in Paris,

IM HINBLICK DARAUF, dass die zunehmende Verwendung von Produkten der Atomenergie für medizinische, industrielle und wissenschaftliche Zwecke es dringend erforderlich macht, dass die mit dem Transport von radio-aktivem Material zusammenhängenden Problemen gelöst werden;

IM BEWUSSTSEIN, dass sich im Zusammenhang mit dem Transport solcher Stoffe zweierlei Gefahren stellen, nämlich die den Stoffen innewohnenden Gefahren der Bestrahlung, der Kontaminierung und Kritizität sowie jene, die mit der Handhabung durch nicht speziell ausgebildetes Personal verbunden sind oder bei Beschädigung der Gefäße auftreten können;

IN DER ERKENNTNIS, dass die Transportarbeiter in erster Linie daran interessiert sind, dass entsprechende Schutzmassnahmen getroffen werden;

FORDERT, dass die gewerkschaftlichen Organisationen an allen Diskussionen und an der Formulierung von Vertragsentwürfen über den Transport und die Handhabung von radio-aktivem Material mitwirken können und

BEAUFTRAGT das Sekretariat der ITF, die Entwicklung dieses Problems im Kontakt mit den angeschlossenen Verbänden und den zuständigen Internationalen Organisationen zu verfolgen, und dabei besonders den folgenden Aspekten Beachtung zu schenken:

- Spezialausbildung zur Handhabung solcher Sendungen;
- formelle Zusicherung bezüglich Verpackung und Schutzmassnahmen;
- spezielle Entschädigung und soziale Sicherung für diese Art gefährlicher Arbeit und
- Bereitstellung und Instandhaltung besonderer Schutzausrüstungen für die Handhabung solchen Materials.

6. Automatische Kupplung

Die internationale Eisenbahnerkonferenz vom 12.-15. September 1961 in Paris,

IST DER AUFFASSUNG, dass die Einführung automatischer Kupplungen eine beträchtliche Herabsetzung der Arbeitsunfälle des Rangierpersonals mit sich bringen wird,

BESTÄTIGT ERNEUT ihren bereits mehrmals vertretenen Standpunkt zugunsten der Einführung automatischer Kupplungen,

UNTERSTÜTZT die Einführung eines einheitlichen automatischen Kupplungssystems auf allen europäischen Eisenbahnbetrieben; jedoch,

IM BEWUSSTSEIN, dass die Finanzierung dieser Neuerungen notwendigerweise enorme Anleihen beanspruchen wird und

IM BESTREBEN, jegliche nachteilige Auswirkung dieser Neuerung auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner zu vermeiden,

FORDERT, dass die für diese Modernisierung notwendigen Kredite den interessierten Eisenbahnunternehmungen unter möglichst günstigen Bedingungen und auf lange Frist zur Verfügung gestellt werden.

7. Errichtung eines Tunnels unter dem Aermelkanal

Die internationale Eisenbahnerkonferenz vom 12.-15. September 1961 in Paris,

IM HINBLICK DARAUF, dass die Errichtung eines Tunnels unter dem Aermelkanal enorme wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen würde und auch von grosser psychologischer Bedeutung wäre;

ÜBERZEUGT, dass ein solcher Tunnel das politische Zusammenrücken der westeuropäischen Staaten betonen und die Integration beschleunigen würde;

UNTERSTÜTZT die Erstellung eines Tunnels unter dem Aermelkanal;

IST DER AUFFASSUNG, dass alle wichtigen Faktoren wie Kosten, Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Vereinfachung der Verantwortlichkeit dazu führen müssen, einem Eisenbahntunnel den Vorzug zu geben und dass

IM HINBLICK auf die grosse öffentliche und internationale Bedeutung eines solchen Unternehmens verhütet werden muss, dass profitgierige Privatinteressen darin eine dominierende Stellung einnehmen.

DIE KONFERENZ BEFÜRWOERT DAHER, dass ein solcher Eisenbahntunnel von den französischen und britischen Staatsbahnen auf Grund eines zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich vereinbarten Pachtvertrages betrieben werden sollte, wobei angrenzenden Ländern die Möglichkeit einzuräumen wäre, sich an der Finanzierung und am Betrieb zu beteiligen und

ERSUCHT die Europäische Verkehrsministerkonferenz, sich unverzüglich mit den Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsströme zu beschäftigen, die bei einer Verwirklichung dieses Projekts zu erwarten sind.