



## 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. 20

30. 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 Sektion Strassentransport der ITF tagt in Wien

(ITF) Eine Konferenz der ITF-Verbände der Arbeitnehmer im Strassentransport tagte vom 17. - 20. Oktober 1961 unter

dem Vorsitz von H. Koppens (Holland), dem Präsidenten der Sektion, in Wien. Delegierte angeschlossener Verbände aus Oesterreich, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Grossbritannien, Israel, Luxemburg, Holland, Norwegen, Schweden folgten den Verhandlungen. Gastgebender Verband war die österreichische Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Handel, Transport und Verkehr, dessen Generalsekretär, L. Brosch, zum Vizepräsidenten der Konferenz gewählt wurde. Der österreichische Gewerkschaftsbund und die Gewerkschaft der Eisenbahner des Gastlandes waren durch Kollege Richard Freund, dem Präsidenten der ITF-Eisenbahnersektion vertreten. Ein besonders willkommener Ehrengast war ITF-Veteran Karl Weigl, Gründer und langjähriger Vorsitzender des gastgebenden Verbandes, dessen 82. Geburtstag bei Eröffnung der Konferenz durch die Ueberreichung eines prächtigen Blumenstrausses geehrt wurde. Das Sekretariat der ITF war durch den stellvertretenden Generalsekretär H. Imhof vertreten, dessen Aufgabenkreis auch die Sektion Strassentransport umfasst.

In seiner Eröffnungsansprache sagte der Obmann des gastgebenden Verbandes, Kollege Svetelsky, voraus, dass diese Konferenz der ITF eine Reihe neuer Aufgaben stellen werde. Es sollte sich tatsächlich zeigen, dass seine Voraussage richtig war, befasste sich die Konferenz doch nicht nur mit einer Reihe laufender Fragen, sondern schenkte auch einigen Problemen besondere Aufmerksamkeit, die in den kommenden Jahren den Arbeitnehmern im Strassentransport gestellt sein werden.

So wies der Bericht des Sektionssekretärs auf die dringende Notwendigkeit hin, dass geeignete Schritte unternommen werden, um zu erreichen, dass dem Bau von Führerkabinen erhöhte Bedeutung beigemessen wird. Von ihrer Stärke und Gestaltung hänge für Leben und Gesundheit der Fahrer viel ab und es sei daher an der Zeit, dass man aus den Erfahrungen Lehren ziehe. Der Bericht stützte sich auf neue Verordnungen, die diesbezüglich vor kurzem in Schweden in Kraft gesetzt worden sind, nachdem sich der schwedische Transportarbeiter-Verband nachdrücklich dafür eingesetzt hatte.

In seinem Diskussionsbeitrag zu dieser Frage erklärte Kollege Svensson vom schwedischen Verband, dass sie bei einer Durchsicht von Polizeiberichten feststellen konnten, dass sogar bei relativ leichten Unfällen der Fahrer getötet oder verletzt worden sei, weil die Fahrerkabine den Anforderungen nicht gewachsen war. So sei das im Umkreis des Fahrersitzes verwendete Holz gesplittert und habe so den Fahrer verletzt oder die Kabine eines Lastwagens mit schweren Betonsockeln oder Stahlträgern konnte im Falle einer Kollision dem Druck der Ladung nicht widerstehen, wurde zusammengedrückt und begrub den Fahrer unter sich. Die neue Gesetzgebung sei das Resultat dieser Untersuchungen. Sie werde übrigens bereits überprüft, weil man den Aspekten der Sicherheit in noch vermehrtem Masse Rechnung tragen wolle. Eine spezielle Verordnung sei erst kürzlich in Kraft getreten, um die an Traktore und Sattelschlepper gestellten Anforderungen zu umschreiben. Diese Fahrzeuge seien heute auf den schwedischen Strassen ausserordentlich stark vertreten.

Ganz besondere Aspekte wurden vom Kollegen Perry aus Israel erwähnt, der auf die Erfordernisse hinwies, die der Fahrer in tropischen Gebieten an die Kabine und ganz allgemein an das Fahrzeug stellen müsse. Er erwähnte Lärm und Hitze, die ein zu nahe beim Führersitz platzierter Motor verursache, die hohe Vibration, die durch schlechte Strassen verursacht werde und die stark unterschiedlichen Temperaturen bei Tag und bei Nacht.

Im Hinblick auf die Bedeutung dieser Frage wurde das Sekretariat beauftragt, eine sorgfältige Untersuchung durchzuführen und dem Sektionsausschuss anlässlich der nächsten Sitzung zur Beratung vorzulegen.

Die Fragen einer europäischen Verkehrspolitik waren ebenfalls Gegenstand der Aussprache der Konferenz. Kollege F. Cousins gab der Auffassung Ausdruck, dass es scheine, als ob man vor allem die diesbezüglichen Probleme im Rahmen der EWG sehe und oft zu vergessen scheine, dass es in Europa auch noch andere Länder gebe. In seiner Antwort betonte der Sektionssekretär, dass es immer das Bestreben der ITF gewesen sei, allfällige Meinungsverschiedenheiten zwischen einzelnen Ländern oder Wirtschaftsgebieten zu überbrücken. Es sei übrigens gerade jetzt in Aussicht genommen, diese ganzen Problemkomplexe sowohl im EWG-Ausschuss der ITF-Verbände als auch in der Exekutive der ITF zu besprechen, um Lösungen zu finden, die den Interessen aller angeschlossenen Verbände Rechnung tragen und die gegenseitige Zusammenarbeit in bester Weise fördern werden.

Wie bereits auf der internationalen Eisenbahnerkonferenz in Paris vom vergangenen September, so gab auch auf dieser Konferenz der enttäuschende Ausgang der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation vom Mai 1961 Anlass zur Diskussion, die durch einen sehr objektiven Bericht des Kollegen E. Hofer (Schweiz) eingeleitet wurde. Er erklärte, dass die Gewerkschaften zwar wohl wissen, dass auf solchen Konferenzen lediglich Kompromisse angestrebt werden können; es gebe aber Grenzen, die bei grösster Kompromisswilligkeit nicht überschritten werden dürfen. Die Konferenzteilnehmer erklärten sich mit der kritischen Entschliessung solidarisch, die ihre Kollegen von der Schiene auf ihrer Konferenz in Paris gutgeheissen haben. Sie betonten aber auch, dass es nicht möglich sei, die schwierigen Probleme der sozialen Konsequenzen der technischen Entwicklungen gleichzeitig und in einem Zug für Bahn und Strasse zu behandeln, da die Ausgangslage bei den zwei Verkehrsträgern völlig verschieden sei. Die hierzu einstimmig angenommene Entschliessung erteilt dem Sektionsausschuss den Auftrag, die sozialen Auswirkungen technischer Neuerungen im Strassentransport zu untersuchen und geeignete Vorschläge für den Schutz der betroffenen Arbeitnehmer auszuarbeiten. (Der Text dieser und weiterer Entschliessungen sind diesem Bericht beigelegt).

Die lebhafte Diskussion, die gegenwärtig in der Öffentlichkeit in Europa über die Frage der Erstellung einer Verkehrsverbindung zwischen Grossbritannien und dem europäischen Kontinent geführt wird, fand auch auf dieser Konferenz ihren Niederschlag. Kollege F. Cousins, der für die britische Seite des Kanals den Bericht erstattete, betonte die grosse wirtschaftliche und psychologische Bedeutung einer solchen physischen Verbindung und sagte, dass man mit der Ausführung nicht mehr länger zuwarten sollte. Kollege P. Boucard, Frankreich, wies auf die technischen Schwierigkeiten hin, die auch heute noch zu überwinden seien und legte besondere Betonung auf die Interessen der Strasse, die bei einer Verwirklichung nicht zu kurz kommen dürften. Nach einer gründlichen Erwägung aller Aspekte wurde eine Entschliessung einstimmig gutgeheissen, die erklärt, dass ein Eisenbahntunnel den gegenwärtig bestehenden Möglichkeiten am besten Rechnung tragen würde, dass aber bei dessen Bau und Betrieb die Erfordernisse des Kraftverkehrs in umfassender Weise berücksichtigt werden müssten, um eine wirkliche Koordinierung zwischen Schiene und Strasse zu gewährleisten.

In welcher Weise die Aspekte der Sicherheit beim stark zunehmenden Transport radio-aktiver Stoffe zu berücksichtigen seien, war ein weiterer Gegenstand lebhafter Diskussion. Es wurde sowohl aus den Ausführungen des Berichterstatters, Kollege G. Hendrickx, Belgien, als auch aus weiteren Beiträgen klar, dass die Verkehrsgewerkschaften sich nicht länger damit abfinden können, bei der Aufstellung diesbezüglicher Richtlinien auf nationaler und internationaler Ebene von den Regierungen übergangen zu werden. Das kommt auch in der Entschliessung zum Ausdruck, die das Sekretariat beauftragt, im Hinblick auf einige besondere Aspekte, wie die Ausbildung des Personals über die Handhabung solcher Transporte, die Verpackung der Sendungen, die gesundheitliche Ueberwachung der Arbeitnehmer, die mit solchen Aufgaben betraut werden und die Abgabe von Schutzeinrichtungen, besonders abzuklären. Die Entschliessung macht es auch klar, dass die völlige Sicherheit solcher Transporte gewährleistet werden müsse und dass solange das nicht in einwandfreier Weise der Fall sei, entsprechende Vergütungen und spezielle soziale Sicherheitsmassnahmen jenen Arbeitnehmern zu gewähren seien, die das Risiko solcher Arbeiten auf sich nehmen.

Das Abkommen, das im Rahmen der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) über gewisse Bedingungen für Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Strassentransport nun von den Regierungen unterschrieben werden soll, wurde einer eingehenden Kritik unterzogen. Der Berichterstatter, Kollege Lundgren, Schweden, und Sektionssekretär H. Imhof wiesen auf die harten Auseinandersetzungen hin, die im Verlaufe der vergangenen zehn Jahre über die verschiedenen Entwürfe stattgefunden haben. Die Schwäche der gewerkschaftlichen Position liege vor allem in der Tatsache, dass in den Regierungsdelegationen zu den Sitzungen der ECE kaum je ein Gewerkschafter zu finden sei, wenn man von Schweden absehe. Natürlich entspreche das Abkommen bei weitem nicht allen unseren Forderungen; wir tragen aber auch keine Verantwortung, erklärte Kollege Imhof. Trotz allem sei das Abkommen ein grosser Schritt vorwärts. Schliesslich soll nun doch auch im internationalen Strassentransport eine Regelung in Kraft treten, wo bisher nichts bestanden habe und wo daher der Führer eines Transports jeden Schutz, der ihm auf nationaler Ebene in bezug auf Arbeitszeit, Ruhezeit und soziale Sicherheit gewährt werde, automatisch verloren habe, sobald er über die Grenze gefahren sei.

Kollege Lundgren betonte abschliessend erneut die Notwendigkeit, dass die Verbände in ihren Ländern alles daransetzen sollten, damit sie ein Vertretungsrecht bei Sitzungen internationaler Regierungsorganisationen in allen Fragen von Bedeutung für die Arbeitnehmer erreichen können. Die Konferenz erteilte dem Kollegen Imhof den Auftrag, auf der bevorstehenden ECE-Konferenz bestimmte Erklärungen zum Abkommen anzubringen.

Ueber die Probleme, die dem Strassentransport und den traditionellen Verkehrsträgern ganz allgemein aus dem Bau von Rohrleitungen erwachsen, berichtete in eingehender Weise Kollege G. Kugoth, von der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland. Er wies darauf hin, dass allein in den Ländern der EWG das Leitungsnetz bereits eine Länge von ungefähr 1360 km und eine Kapazität von mehr als 30 Mio. Tonnen erreicht habe. Da die Mineralölkonzerne bei uneingeschränkter Verfügungsgewalt ihre Macht missbrauchen und damit einen ruinösen Wettbewerb vor allem gegen Eisenbahn und Binnenschifffahrt entfalten könnten, aber auch weil mögliche Rohrbrüche verheerende Folgen für die Wasser- und die Landwirtschaft haben könnten, müssten Bau und Betrieb von Rohrleitungen der öffentlichen Kontrolle unterstellt werden.

Die einstimmig angenommene Entschliessung, die bereits auch von der Eisenbahnerkonferenz gutgeheissen worden ist, verlangt, dass vor der Erteilung einer Bewilligung für die Erstellung einer Rohrleitung das Bedürfnis und das öffentliche Interesse nachgewiesen werden müsse und dass alles vorzukehren sei, damit die sozialen Folgen für das Personal anderer Verkehrsträger, die mit der Erstellung der Rohrleitung Transporte verlieren, aufgefangen werden können. Die Rohrleitungen dürften nicht als Werkverkehr betrachtet werden, sondern seien der öffentlichen Kontrolle zu unterstellen. Andere Verkehrsträger sollten bei der Bewilligung von Konzessionen ein Mitspracherecht haben und staatlichen Verkehrsunternehmungen sei die Möglichkeit einzuräumen, sich an Rohrleitungsunternehmen zu beteiligen.

Abschliessend betonte der Sektionssekretär, dass die Entschliessung solange für die ITF als Ganzes nicht endgültig verabschiedet werden könne, als nicht auch die Sektion Binnenschifffahrt Stellung genommen habe. Das dürfte im Rahmen einer Konferenz dieser Sektion bald der Fall sein.

Die lebhafteste Aussprache ergab sich zweifellos zur Frage der Hebung des beruflichen Standes der Chauffeure. Eine Anzahl Sprecher wies auf die Verhältnisse in ihren Ländern hin, wo trotz der hohen Ansprüche, die an den Beruf gestellt werden und der grossen Verantwortung, die der Chauffeur gegenüber seinem Arbeitgeber und der Allgemeinheit zu übernehmen habe, seine Tätigkeit noch immer nicht als ein eigentlicher Beruf anerkannt werde. Als Folge dieser Tatsache seien die an die Ausbildung und die Fähigkeiten gestellten Ansprüche oft noch völlig ungenügend, bevor Leute mit der Führung von Fahrzeugen betraut werden. Das wiederum führe zu einer Herabsetzung des Ansehens, das qualitativ einwandfreie Chauffeure anstreben.

Kollege Perry wies auf ein sehr interessantes Vorgehen in Israel hin, das erst kürzlich Praxis geworden sei. Dort habe die Histadrut nach gründlicher Vorbereitung erreicht, nicht nur die Grundlagen für einen hohen Standard der Berufsfahrer zu schaffen, die zu einer Verbesserung seiner sozialen Stellung geführt habe, sondern auch Prämien einzusetzen, die jenen Fahrern zukommen, die sich um ihre Weiterbildung wirklich bemühen.

Nach der Aussprache einigte man sich, das Sekretariat zu beauftragen, die Frage der beruflichen Anerkennung sorgfältig zu prüfen und Vorschläge über die Voraussetzungen auszuarbeiten, die der Hebung des Berufsstandes dienen und auf internationaler Ebene angewendet werden könnten.

Aufgrund eines interessanten Hinweises des Kollegen Perry über die Tätigkeit des afro-asiatischen Instituts der Histadrut, ersucht die Konferenz die Exekutive der ITF, geeignete Schritte in Erwägung zu ziehen, um eine gewisse Koordinierung dieser Tätigkeit mit den Anstrengungen der ITF in den Entwicklungsländern herbeizuführen.

Wir möchten diesen Bericht nicht abschliessen, ohne den Leitern, den Berichterstattern und den Delegierten dieser arbeitsreichen Konferenz ein herzliches "Dankschön" zu sagen für ihre Anstrengungen. Dies noch ganz besonders an den gastgebenden Verband, seine Funktionäre und Mitarbeiter für die ausgezeichneten Vorbereitungen, die wirkungsvolle Unterstützung im Konferenzablauf und die grosszügige Gastfreundschaft. SERVUS Wien!

Sitzung des ITF-Bodenpersonals der Zivilluftfahrt (ITF) Vom 23. - 25. Oktober fand in London eine Sitzung der Vertreter der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals der Zivilluftfahrt statt. Anwesend waren Delegierte aus Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz, Oesterreich und den Vereinigten Staaten (USA).

Die Sitzung widmete sich zunächst der Frage der verschiedenen Kategorien des Bodenpersonals und deren Beziehungen zueinander und legte ein geregeltes Verfahren für internationale Unterstützungsmassnahmen durch angeschlossene Verbände fest. Weiterhin wurden einzelne Punkte in Bezug auf die Beschäftigungsbedingungen des Bodenpersonals diskutiert.

Die Sitzung besprach ausserdem das Problem des Bodenpersonals auf ausländischen Flughäfen, die Frage der Ausbildung und Lizenzierung des Wartungspersonals und Massnahmen zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit zufolge der technischen Modernisierung der Zivilluftfahrt. Anhang 2 dieses Presseberichtes enthält die von der Sitzung angenommenen Entschliessungen.

Wir weisen in diesem Zusammenhange besonders auf die Entschliessung Nr. 6 über die Auswirkungen radio-aktiven Ausfalls auf Flugzeuge hin. Es hat sich in letzter Zeit gezeigt, dass Flugzeuge öfter einer Kontaminierung durch radio-aktiven Ausfall ausgesetzt sind und die Delegierten waren wegen der gesundheitsschädlichen Folgen einer solchen Kontaminierung auf das Bodenpersonal sehr besorgt.

Die Frage des Transportes radio-aktiven Materials auf dem Luftwege ist mit der obigen Resolution eng verbunden und die Sitzung nahm eine Resolution an, in der die Stellungnahme der Eisenbahner- und Strassentransportarbeiter der ITF zu dieser Frage erneut zum Ausdruck gebracht wird.

#### VERKEHRSWESEN (ALLGEMEIN)

##### BRASILIEN

Mindestlohn erhöht (ITF) Vom 16. Oktober ab sind die Mindestlöhne der brasilianischen Transportarbeiter in allen Gebieten des Landes um 40 % erhöht worden. Die Tarife sind den Lebensunterhaltskosten der verschiedenen Regionen angepasst, aber in Rio de Janeiro, Sao Paulo und Brasilia, wo die Lebensunterhaltskosten am höchsten sind, beträgt der neue Mindestlohn 13,440 cruzeiros pro Monat.

(DM 1.00 = 46 cruzeiros)

##### FRANKREICH

24-Stundenstreik der Eisenbahner geplant (ITF) die Angestellten der öffentlichen Dienste Frankreichs haben erneut ihre Unzufriedenheit mit der Lohnpolitik der Regierung zum Ausdruck gebracht. In den Tagen vom 16. zum 18. Oktober fanden vereinzelt Niederlegungen der Arbeit statt und für den 26. Oktober ist ein 24-stündiger Generalstreik der Eisenbahner angekündigt worden. Dieser Streik soll nicht ein Unterstützungstreik für Lohnforderungen sein, sondern ein Protest gegen die Erklärung des

französischen Transportministers M. Buron, dass die Regierung zukünftig keine Einzelstreiks dulden und scharfe Massnahmen zu deren Verhinderung ergreifen werde. Die Eisenbahner sahen in der Erklärung die Absicht der Regierung, ihre "Einberufungs"- Vollmachten anzuwenden, und wollen mit dem Streik sich einer offiziellen Einschränkung ihres Streikrechts widersetzen.

Auch die Angestellten der Pariser Autobus- und Untergrundbahnbetriebe, sowie das Bodenpersonal des Pariser Flughafens Orly, beabsichtigen dem 24-stündigen Streik der Eisenbahner beizutreten.

### EISENBAHNER

#### BELGIEN

##### Belgischer Eisenbahnerkongress

(ITF) Die Eisenbahnersektion der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Angestellten in den öffentlichen Diensten

Belgiens hielt vor der allgemeinen Konferenz der Gewerkschaft einen Kongress ab. Kollege Hans Imhof, Stellvertretender Generalsekretär, nahm als Vertreter der ITF teil. Der Eisenbahnerkongress besprach unter anderen die strukturelle Reorganisierung der belgischen Eisenbahnen, die Auswirkung des belgischen Generalstreiks auf die Eisenbahner, die Aufhebung des sogenannten "loi unique", das den Anlass zu diesem Generalstreik gab und Beschäftigungsbedingungen im Eisenbahnbetrieb. Der Kongress wurde durch Verlesung eines Telegrammes von dem Streik der französischen Eisenbahner in Kenntnis gesetzt und die ITF ersuchte die belgischen Eisenbahner, nach Frankreich fahrende Züge aufzuhalten. Der der Verlesung des Telegrammes folgende stürmische Applaus war eine unzweideutige Antwort auf diesen Appell und ein lebendiges Zeichen des internationalen Solidaritätsgefühls.

#### DEUTSCHLAND

##### Neues GdED-Arbeitsprogramm

(ITF) Das neue Arbeitsprogramm der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Ei-

senbahner Deutschlands strebt unter anderem folgende Ziele an: Einführung der 43-stunden Arbeitswoche ab Anfang 1962, als erste Stufe zur Erzielung einer 40-stündigen Arbeitswoche bis 1965; dass die Löhne und Gehälter der Eisenbahner mit den für vergleichbare Arbeit in anderen Industrien gezahlten Löhnen Schritt halten sollen; verbesserte Beförderungsmöglichkeiten für das gesamte Personal und längere Ferien.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Lohnforderung zurückgewiesen

(ITF) Die britische Transportkommission hat Lohnforderungen der drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnerverbände

NUR (meist fahrendes Personal) TSSA (nicht-fahrendes Personal) und ASLEF (Lokführer und Heizer) zurückgewiesen (siehe auch Pressebericht Nr. 9 vom 9. Mai). Die Lohnforderung stützte sich auf den Grundsatz, dass die Löhne der Eisenbahner nicht hinter den Löhnen vergleichbarer Industrien zurückbleiben sollen und alle drei Verbände haben ihre Unzufriedenheit wegen dieser glatten Weigerung zum Ausdruck gebracht. Die Eisenbahner behaupten, dass ihre Löhne zur Zeit rund 11 % schlechter sind als die anderer Industrien. Die Führer der Gewerkschaften haben nach gemeinsamen Unterredungen beschlossen, ihre Forderung der nächsthöheren Schlichtungsinstanz, dem Railway Staffs National Council, zu unterbreiten.

##### Arbeitszeit des Werkstättenpersonals herabgesetzt

(ITF) Die in unserem Pressebericht vom 29. August erwähnte Herabsetzung der Arbeitszeit des Werkstättenpersonals tritt

ab 30. Oktober dieses Jahres in Kraft. Obwohl den Wochenlohn-Arbeitern daraus kein Lohnverlust entstehen wird, ist die Produktionsnorm der Akkordarbeiter erhöht worden. Sollte es sich während der nächsten 2 Monate zeigen, dass den Akkordarbeitern zufolge dieser Änderung Nachteile entstehen, wird ihr Fall am Ende von 2

Monten erneut überprüft werden.

Gleichzeitig hat der Railway Shopmen's National Council eine Forderung auf eine beträchtliche Lohnerhöhung für Werkstättenarbeiter unterbreitet.

U.S.A.

Streik der Telegraphisten  
der Southern Pacific Lines

(ITF) Der der ITF durch die US Railway Labor Executive angeschlossene Verband amerikanischer Eisenbahntelegraphisten (ORT) hat seine, bei der Southern Pacific Eisenbahngesellschaft angestellten Mitglieder aufgefordert, am 19. Oktober in den Streik zu treten, weil die einem Streit (siehe Pressebericht Nr. 19 vom 3. Oktober) folgenden Verhandlungen zwischen der Direktion und den Arbeitnehmern erfolglos ausliefen. Der Streik bildet den Ausgang eines 3 Jahre langen Kampfes um Gewährleistung der Beschäftigungssicherheit.

Lohnforderung des nicht-  
fahrenden Personals soll  
vor Schlichtungsinstanz  
gebracht werden

(ITF) Eine Forderung 11 amerikanischer Verbände des nicht-fahrenden Personals auf eine Erhöhung der Stundenlöhne um 25 cent und Beschäftigungssicherheit wird dem Nationalen Schlichtungsamt unterbreitet werden. Die Direktionen der betroffenen Eisenbahngesellschaften hatten geradezu lächerliche Gegenvorschläge gemacht: nämlich, eine Herabsetzung der Arbeitslöhne um 20% und unwiderrufliche Entlassung mit einer 24-stündigen Kündigungsfrist.

## STRASSEN- UND PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Lohnerhöhung für Strassen-  
bahnpersonal

(ITF) Vertreter der der ITF angeschlossenen Vereinigung belgischer Strassenbahner haben zufolge Verhandlungen mit den Direktionen städtischer Verkehrsbetriebe den Grundstein für einen neuen Lohnvertrag gelegt. Es ist zu erwarten, dass die Lohnkosten der Arbeitgeber um 5 - 6% ansteigen werden. Die Einzelheiten der neuen Tarife sind noch nicht bekannt, aber wir wissen, dass sie ab 1. Januar 1962 gültig sein und insgesamt 10.500 Strassenbahnern zugute kommen werden.

GROSSBRITANNIEN

Vorteilhaftere Arbeits-  
zeiten und Löhne für BRS-  
Personal

(ITF) Die von der BRS angestellten Lastkraftwagenfahrer werden eine Lohnerhöhung von 3 % erhalten und ihre Arbeitswoche wird ab 1. Januar 1962 von 44 auf 42 Stunden herabgesetzt werden. Die Gewerkschaften sind der Ansicht, dass die obigen Zugeständnisse bereits ab 13. November dieses Jahres in Kraft treten sollten. Dem technischen Personal sowie den Büro- und Verwaltungsangestellten der BRS wurde ebenfalls eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 42 auf 40 Stunden gewährt.

Lohnerhöhung und bessere  
Arbeitszeiten für Londoner  
Autobuspersonal

(ITF) Ungefähr 5.000 Angestellte in den Werkstätten der Londoner Personen- und Reisebusgesellschaften werden eine Lohnerhöhung von 2s 8d pro Woche (DM 2,75) erhalten. Die neuen Tarife treten am 1. November in Kraft. Ausserdem wird die Arbeitszeit dieser Angestellten von 44 auf 42 Stunden die Woche herabgesetzt werden. Diese Verbesserungen wurden noch vor Bekanntgabe des Nationalen Lohnstops beschlossen.

ITALIEN

Neuer Tarifvertrag  
für Strassenbahner

(ITF) Die italienischen Strassenbahner haben mit ihren Arbeitnehmern einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der unter anderem eine 13 %ige Lohnerhöhung vorsieht.

NIEDERLANDE

J. de Later 60 Jahre alt

(ITF) Kollege J. de Later von der der ITF angeschlossenen niederländischen

Transportarbeitergewerkschaft wird am 30. Oktober seinen 60. Geburtstag feiern. Wir wünschen ihm im Namen aller seiner Freunde in der ITF - insbesondere seiner Kollégen im Ausschuss der Strassen-transportarbeitersektion - alles Gute.

HAFENWIRTSCHAFT

FRANKREICH

Passive Resistenzmassnahmen im Hafen von Marseilles

(ITF) Seit Anfang Oktober weigern sich die Hafentarbeiter von Marseilles Ueberstunden sowie Nacht- und Sonntagsschichten zu arbeiten. Diese Massnahmen wurden zur Unterstützung einer Forderung auf eine dem Anstieg der Lebensunterhaltungskosten angemessene Lohnerhöhung ergriffen. Die Hafentarbeiter fordern ausserdem längeren Urlaub und bessere Sozialversicherungsbestimmungen. Die Arbeitgeber haben sich bis jetzt noch nicht zu Verhandlungen mit den Gewerkschaften bereit erklärt.

GROSSBRITANNIEN

Besser geregelte Arbeits- und Lohnverhältnisse empfohlen.

(ITF) Eine Anfang dieses Jahres von einem gemeinsamen Ausschuss der Hafenwirtschaft ernannte Arbeitsgruppe hat nunmehr ihren Bericht über die Arbeitsprobleme in der Hafenindustrie veröffentlicht. Der Bericht empfiehlt durchgreifende Massnahmen zu einer intensiven Arbeits- und Lohnregelung in der Hafenwirtschaft, weil die Mehrzahl der registrierten Hafentarbeiter noch immer nach einem "Gelegenheitsprinzip" beschäftigt wird. Dieses Verfahren führt zu beträchtlichen Schwankungen in den Wochenlöhnen und ist der wahre Grund für die weitverbreitete Unzufriedenheit der Arbeiter. Der Bericht schlägt folgende Schritte zur Herbeiführung einer geregelteren Arbeitsstruktur vor:

- a) Beibehaltung des sogenannten Dock Labour Scheme,
- b) Beschäftigung der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte auf einer Wochenbasis anstatt tageweise,
- c) eine faire Verteilung der Arbeit,
- d) die Abschaffung der gegenwärtigen Einschränkungsbestimmungen
- e) Benutzung aller verfügbaren technischen Hilfsmittel und
- f) Einführung eines Schichtsystems, wo angebracht.

Die Vorsitzenden der Arbeitsgruppe waren Mr. A.J.M.M. Crighton (für die Arbeitgeber) und Kollege Frank Cousins (für die Gewerkschaften).

ITALIEN

Arbeitszeiten der Hafentarbeiter versuchsweise herabgesetzt

(ITF) Ab 1. Januar 1962 soll die Arbeitszeit gewisser Gruppen von Hafentarbeitern für 6 Wochen versuchsweise von 48 auf 45 Stunden die Woche herabgesetzt

werden.

SCHIFFFAHRTSWESEN

GROSSBRITANNIEN

Jährliche Generalversammlung des britischen Seeleuteverbandes

(ITF) In seinem Bericht an die jährliche Generalversammlung des britischen Seeleuteverbandes (London, 16. Oktober), brachte der Generalsekretär des Verbandes

Jim Scott, seine Besorgnis über die innerhalb des Verbandes bestehenden "Verschwörungen" zum Ausdruck. Er sagte, dass diese "Verschwörungen" die Solidarität der Mitglieder bedrohten, und dass er von den



Mitgliedern erwarte, ihre Verträge einzuhalten und konstitutionelle und demokratische Methoden zur Bestimmung der gewerkschaftlichen Politik zu benutzen. Er erwähnte, dass gewisse, aus ihrem Zusammenhang herausgerissene Presseerklärungen zum Ziel hätten, die Öffentlichkeit zu der Ansicht zu verleiten, dass sich die Schifffahrtsindustrie in einer schwierigen Lage befinde. Das Volumen des Welt-schiffverkehrs sei jedoch ständig angestiegen und die Seeleute hätten das Recht, an dem daraus entstehenden Gewinn beteiligt zu sein.

Unter anderen wurde eine Entschliessung über Unterkunftsräume der Schiffsbesatzungen angenommen. Die Entschliessung stellt fest, dass auf einigen Schiffen die Unterkunftsräume - besonders in Hinsicht auf Schlafstellen und Verpflegungseinrichtungen noch immer viel zu wünschen übrig liessen, und schlägt vor, dass die Reeder dringend ersucht werden sollten, Kabinen mit Klimaanlage zu versehen und dass die Zahl der in einem Raum untergebrachten Besatzungsmitglieder herabgesetzt werden sollte.

Die Sitzung wählte die Kollegen G. Lippman und W. Hogarth einstimmig als Kassiere beziehungsweise Stellvertretenden Generalsekretär. Beide Kollegen sind seit 19 Jahren Gewerkschaftsfunktionäre.

#### U.S.A.

##### Deckoffiziersstreik beendet

(ITF) Ein 14-tägiger Streik der Deck-offiziere der Pacific Maritime Association ging am 11. Oktober zu Ende,

weil die Vertreter der der ITF angeschlossenen internationalen Vereinigung der Kapitäne, Steuermänner und Lotsen (MMP) einen vorläufigen Vertrag mit den Arbeitgebern abschliessen konnten. Der Streik legte 44 Schiffe still. Die nationalen Schlichtungsbehörden teilen mit, dass die Hauptstreitpunkte (Löhne und Arbeitsregelung) ausgeglichen worden seien. Andere Punkte sollen ebenfalls einer Schlichtungsbehörde unterbreitet werden, deren Entscheidung für beide Seiten bindend sein wird.

#### ZIVILLUFTFAHRT

#### SKANDINAVIEN

##### Tom Fidjeland:Arbeitsgericht entscheidet zugunsten der SAS

(ITF) Das schwedische Arbeitsgericht hat die Entlassung des SAS-Flugingenieurs Tom Fidjeland wegen Veröffentlichung geheimer Informationen aufrechterhalten.

Fidjeland hatte in einer Schweizer Flugzeitschrift einen Artikel veröffentlicht, der die Sicherheitsmassnahmen der Gesellschaft (SAS) kritisierte. Die Transportarbeitergewerkschaft vertrat die Ansicht, dass dies ein ungenügender Grund zur Entlassung sei und brachte den Fall vor das schwedische Arbeitsgericht.

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN:

Regionalausschuss  
Exekutivkomitee

London 14. November 1961  
London 15. - 17. November 1961

## ENTSCHLIESSUNGEN

### der internationalen Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 17.-20. Oktober 1961 in Wien

#### 1. Transport von radio-aktivem Material

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 17.-20. Oktober 1961 in Wien,

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 Probleme 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:

- der Spezialausbildung zur Handhabung solcher Sendungen;
- der formellen Zusicherung bezüglich Verpackung und Sicherheitsmassnahmen;
- der laufenden gesundheitlichen Ueberwachung des betreffenden Personals;
- der Bereitstellung und Instandhaltung besonderer Schutz-ausrüstungen für die Handhabung solchen Materials;
- der Transportsicherheit solcher Sendungen, verbunden mit der Möglichkeit der Anrichtung spezieller Entschädigungen und der Gewährung sozialer Garantien, solange die völlige Transportsicherheit nicht gewährleistet ist.

#### 2. Bau und Betrieb von Rohrleitungen (Pipelines)

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 17.-20. Oktober 1961 in Wien,

NACH KENNTNISNAHME eines ausführlichen Berichtes über den Bau und Betrieb von Rohrleitungen, ihre wirtschaftliche Bedeutung und ihr Einfluss auf das Transportangebot der traditionellen Verkehrsträger Schiene, Strasse und Binnenschifffahrt;

FORDERT, im Hinblick auf diese Bedeutung und die möglichen Auswirkungen und Entwicklungen sowie in Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit, die besonders durch Leitungsschäden beeinträchtigt werden könnte und im Hinblick auf eine sinnvolle Koordinierung des Verkehrs, dass Bau und Betrieb von Rohrleitungen durch die zuständigen Behörden nach folgenden Gesichtspunkten geregelt werden:

1. Bevor die Baubewilligung für eine Rohrleitung erteilt wird, muss hinreichend nachgewiesen werden können, dass die Erstellung in einem allgemeinen; wirtschaftlichen Interesse liegt und dass Gewähr besteht, dass die sozialen Folgen für das Personal der bisher am betreffenden Öltransport beteiligten Verkehrsunternehmen durch rechtzeitige Anpassung aufgefangen werden können.
2. Alle Rohrleitungen von Bedeutung sind der öffentlichen Kontrolle zu unterstellen. Sie sind in eine auf die Koordinierung der Verkehrsträger ausgerichtete Konzeption einzuordnen und sollen dem Grundbegriff der Gleichheit von Lasten und Pflichten für alle Verkehrsträger unterstellt sein. Der Verkehr durch Rohrleitungen darf nicht als Werkverkehr betrachtet werden.
3. Die Vertreter der übrigen Verkehrsträger im Binnenverkehr müssen im Rahmen eines geeigneten Verfahrens bei der Erteilung einer Rohrleitungskonzession ein Mitspracherecht ausüben können und den staatlichen Verkehrsunternehmungen muss die Möglichkeit eingeräumt werden, sich an Rohrleitungsunternehmen zu beteiligen. Um die Inanspruchnahme von Kulturland soweit wie möglich zu vermeiden und die Baukosten zu senken, soll in jedem Fall geprüft werden, ob eine Rohrleitung nicht streckenweise entlang von Eisenbahnsträngen oder anderen öffentlichen Verkehrsanlagen verlegt werden könnte.

### 3. Ergebnisse der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 17.-20. Oktober 1961 in Wien,

NIMMT KENNTNIS vom Bericht über den Verlauf und die enttäuschenden Ergebnisse der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation vom Mai 1961;

NIMMT KENNTNIS von der Entschliessung der Internationalen Eisenbahnerkonferenz der ITF vom September 1961 zu den Ergebnissen dieser IAO-Konferenz und unterstützt diese Entschliessung in allen Punkten;

IST DER AUFFASSUNG, dass die mit den technischen Entwicklungen im Verkehr verbundenen sozialen Auswirkungen schwierige Probleme aufwerfen, die bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich zum Ausdruck kommen;

BEAUFTRAGT den Sektionsausschuss, die sozialen Auswirkungen der technischen Entwicklung im Strassentransport zu untersuchen und in einer nächsten Sektionskonferenz darüber zu berichten sowie Vorschläge zu unterbreiten, in welcher Weise die Interessen der betroffenen Arbeitnehmer am wirkungsvollsten wahrgenommen werden können.

4. Errichtung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Grossbritannien und dem europäischen Kontinent

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 17.--20. Oktober 1961 in Wien,

STELLT FEST, dass die Errichtung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Grossbritannien und dem europäischen Kontinent in Anbetracht der Entwicklung des Reise- und Güterverkehrs zu einem dringenden Bedürfnis geworden ist;

NIMMT KENNTNIS von den verschiedenen Projekten, die für die Errichtung einer solchen Verkehrsverbindung gegenwärtig zur Diskussion stehen;

IN BERÜCKSICHTIGUNG aller wichtigen Faktoren, wie Baukosten, Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Unabhängigkeit von Witterungseinflüssen;

IST DER AUFFASSUNG, dass der Bau eines Eisenbahntunnels den bestehenden Möglichkeiten am besten Rechnung trägt und geeignet wäre, der dringenden Notwendigkeit nach einem Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen dem Kontinent und Grossbritannien zu entsprechen;

ERWARTET JEDOCH, dass dabei im Sinne der Verkehrskoordinierung zwischen Schiene und Strasse auch den Belangen des Kraftverkehrs in geeigneter Weise Rechnung getragen wird.

Anhang 2 zu Pressebericht Nr. 20

RESOLUTIONEN DER SITZUNG DES ZIVILLUFTFAHRTS-BODENPERSONALS

London, vom 23.-26. Oktober 1961

R E S O L U T I O N Nr. 1

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, vom 23.-26. Oktober 1961

NACH ERWÄGUNG der gewerkschaftlichen Zugehörigkeit des Zivilluftfahrtspersonals und unter Berücksichtigung von dessen Interessen

IN ERKENNTNIS der Notwendigkeit einer Ko-ordinierung der vielen auf verschiedene Verbände verteilten Personalkategorien

EMPFIEHLT, dass alle Verbände, die Zivilluftfahrtspersonal vertreten, ihren Beitritt zur ITF in Erwägung ziehen sollten, so dass die ITF-Zivilluftfahrtssektion im Interesse des gesamten Zivilluftfahrtspersonals gestärkt werden kann.

R E S O L U T I O N Nr. 2

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, vom 23.-26. Oktober 1961

IN ERKENNTNIS des Beitrages der verschiedenen Kategorien von Wartungspersonal zur allgemeinen Sicherheit von Flugzeugen,

ANGESICHTS des technischen Fortschritts in der Konstruktion von Flugzeugen und der Entwicklung neuer Flugtypen

ERKLÄRT, dass im Interesse der Sicherheit ein grosses Bedürfnis nach der Ausstellung von Befähigungsnachweisen für das betreffende Wartungspersonal besteht und

ERSUCHT die Zivilluftfahrtsbehörden, ihre gegenwärtigen Bestimmungen über die Lizenzierung von Wartungspersonal unter Berücksichtigung der modernen technologischen Entwicklungen in der Zivilluftfahrt zu überprüfen.

R E S O L U T I O N Nr. 3

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, vom 23.-26. Oktober 1961

IN ERKENNTNIS des aufgrund der technischen Neuerungen wachsenden Bedürfnisse nach einer Umschulung aller Kategorien des Wartungspersonals

ERSUCHT alle Zivilluftfahrtsgesellschaften dringendst um Einführung geeigneter Ausbildungs- und Umschulungskurse und

BETONT, dass dem betreffenden Personal während einer solchen Umschulung kein Lohnverlust entstehen soll.

RESOLUTION Nr. 4

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, vom 23.-26. Oktober 1961

ANGESICHTS der Möglichkeit, dass die gegenwärtigen technischen Umwälzungen und Aenderungen in der Zivilluftfahrt zu Arbeitslosigkeit unter den Angestellten führen könnten

FORDERT, dass eine solche Arbeitslosigkeit vermieden werden soll, indem

- 1) die Wartung und Bedienung von Flugzeugen nur von Personal ausgeführt werden soll, welches in einem direkten Angestelltenverhältnis zu der Gesellschaft steht, in deren Besitz sich die betreffenden Maschinen befinden
- 2) die wöchentliche Arbeitszeit des betreffenden Personals ohne Lohnverlust herabgesetzt wird;

EMPFIEHLT, dass in Fällen, wo sich die obenerwähnten Massnahmen als unzulänglich erweisen, geeignete Kurse zur Umschulung des betreffenden Personals auf andere Arbeitsvorgänge in der Zivilluftfahrt eingeführt werden sollen,

SCHLÄGT VOR, dass, wenn Arbeitslosigkeit selbst bei Anwendung der obenerwähnten Vorkehrungen nicht vermieden werden kann, das betreffende Personal für den Verlust seiner Arbeitsplätze angemessen entschädigt werden soll, entweder in Form einer Abfertigung oder einer Rente und

FORDERT AUSSERDEM, dass die Arbeitsgeber sich bei eventuellen Entlassungen zu guter Zeit mit den zuständigen Verbänden des betreffenden Personals in Verbindung setzen und entsprechende Vereinbarungen treffen sollen.

RESOLUTION Nr. 5

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, vom 23.-26. Oktober 1961

STELLT FEST, dass sich die ITF-Sektionen der Eisenbahner und Strassentransportarbeiter im Einzelnen mit dem Problem des Transportes radio-aktiven Materials befasst haben, und

IN DER ERKENNTNIS, dass im Bezug auf solche Transporte auch in der Zivilluftfahrt Probleme auftreten können;

UNTERSTÜTZT die diesbezüglichen Schlussfolgerungen und Forderungen der Eisenbahner- und Strassentransportarbeitersektionen der ITF und

FORDERT die Zivilluftfahrtssektion der ITF AUF, im Interesse des von ihr vertretenen Personals bei der Behandlung dieses Problems mit den anderen Fachsektionen der ITF engstens zusammenzuarbeiten.

RESOLUTION Nr. 6

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, 23.-26. Oktober 1961

ANGESICHTS der beträchtlichen Gefahren, die dem in der Zivilluftfahrt beschäftigten Personal entstehen, wenn Flugzeuge radio-aktivem Ausfall ausgesetzt sind;

FORDERT die ITF AUF, die Aufmerksamkeit der IAO auf dieses Problem zu lenken, sodass die IAO - notwendigerweise zusammen mit anderen interessierten Organisationen so schnell wie möglich eine Untersuchung dieses Problems in die Wege leiten kann, sodass

- 1) das genaue Ausmass der Gefahren berechnet,
- 2) alle notwendigen Massnahmen ergriffen werden können, um zu vermeiden, dass weder Zivilluftfahrtspersonal oder Passagiere diesen Gefahren ausgesetzt werden und

FORDERT weiterhin dringendst, dass alle Flugzeuge nach jedem Flug wegen möglicher radio-aktiver Kontaminierung untersucht werden sollen.

#### RESOLUTION Nr. 7

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, 23.-26. Oktober 1961

ANGESICHTS der gesundheitlichen Gefahren, denen das in der Zivilluftfahrt beschäftigte Bodenpersonal bei der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit ausgesetzt ist,

FORDERT DRINGEND, dass regelmässige ärztliche Untersuchungen für alle Mitglieder des Bodenpersonals eingeführt werden, sodass irgendwelche gesundheitliche Schäden so frühzeitig wie möglich entdeckt werden können, dass ausserdem alle bestehenden Bestimmungen zum Schutze der Gesundheit dieses Personals jederzeit genauestens befolgt werden und das Personal mit den notwendigen Schutzkleidungsstücken und Gehörschutzapparaturen ausgestattet wird.

#### RESOLUTION Nr. 8

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt, London, 23.-26. Oktober 1961

FORDERT im Interesse der Gesundheit und allgemeinen Hygiene, dass alle Flugzeuge regelmässig gereinigt und desinfiziert werden sollen.

#### GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN FÜR IM AUSLANDE STATIONIERTES

##### ZIVILLUFTFAHRTPERSONAL

Für das im Auslande stationierte Zivilluftfahrtspersonal sollen die folgenden Mindestbestimmungen vorgesehen werden:

Zahlung einer Auslandsdienstzulage

Zahlung einer Sonderzulage, falls der Lebensunterhalt im Auslande teurer ist als im Heimatland.

Gewährleistung eines finanziellen und gesellschaftlichen Standards, der den in dem betreffenden Lande herrschenden Verhältnissen innerhalb dieser Berufsklasse entspricht.

Bereitstellung angemessener Familienunterkünfte, Gesundheitsdienste, Schulen und entsprechender Heimaturlaubsbestimmungen.

Repatriierung auf Kosten der Arbeitgeber am Ende der Dienstperiode oder in Krankheitsfällen.

Nach Beendigung seiner Auslandsdienstzeit Wiedereinsetzung am ursprünglichen Arbeitsplatz.

Die im Ausland verbrachte Zeitspanne muss für Sozialversicherungs- und Pensionszwecke, sowie im Hinblick auf eventuelle Beförderung als volle Dienstzeit berechnet werden.

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, während der Auslandsdienstzeit eines Angestellten, die Sozialversicherung dieses Angestellten im Heimatland aufrechtzuerhalten.

--oooooOoooo--