



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. 23/24

18. Dezember 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.

Sitzung des ITF-
Exekutivkomitees

(ITF) Vom 14. bis 17. November fand im Hauptbüro der ITF eine Sitzung des Exekutivkomitees und seines

Regionalausschusses statt. Anwesend waren die Kollegen R. Dekeyzer (Präsident), der als Vorsitzender handelte; H. Düby (Vizepräsident); Z. Barash (Israel); F. Hall (Kanada); M. Hellal (Tunesien); H.J. Kanne (Niederlande); S. Klinga (Schweden); F. Laurent (Frankreich); A.E. Lyon (USA); T. Nishimaki (Japan); M. Petroulis (Griechenland); Ph. Seibert (Deutschland); Sir Thomas Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses); und der Generalsekretär Kollege P. de Vries. Ausserdem nahmen die Kollegen H. Imhof und L. White (stellvertr. Generalsekretäre) R. Laan (Regionaldirektor), F. Azaña (Regionalvertreter für Südamerika und den Karibischen Raum) und J. Soares (Regionalvertreter für Asien) an der Sitzung teil. Kollege Emile Laflamme (Regionalvertreter für Afrika) erkrankte kurz vor Beginn der Sitzung an einer Blinddarmentzündung und konnte aus diesem Grunde nicht anwesend sein.

Die folgenden Verbände wurden als neue Mitglieder in die ITF aufgenommen: Türkische Eisenbahnerföderation; Ostpakistanischer Seeleuteverband; Britisch-Guayanischer Transportarbeiterverband; Nigerischer Kraftfahrer- und Transportarbeiterverband; Föderation der Transportarbeiterverbände El Salvadors; Venezolanische Transportarbeiterföderation; Vereinigung der Strassentransportarbeiter von Coclé (Panama); Panamanischer Speditionsarbeiterverband; Panamanischer Taxifahrer Verband; Verband peruanischer Autobusangestellter; Verband peruanischer Autobusarbeiter; Vereinigung des Autobuspersonals von Arequipa (Peru) Verband der Hafnarbeiter von Chimbote (Peru); Vereinigung der Strassbahnarbeiter von Lima (Peru); Vereinigung des Tramway-Werkstättenpersonals von Lima (Peru); Finnischer Verband des Zivilluftfahrts-Bodenpersonals; Madargassische Eisenbahnerföderation; Malaischer Eisenbahnerverband.

Die Tatsache, dass die Mehrzahl der neuen Mitgliedsverbände aus Südamerika, Asien und Afrika kommen, ist ein Beweis für die Intensivierung und den Erfolg des regionalen Tätigkeitsprogramms der ITF seit dem Berner Kongress und für die ausgezeichnete Arbeit unserer Regionalvertreter.

Das Exekutivkomitee nahm mit grosser Befriedigung zur Kenntnis, dass zuzüglich zu den normalen im Budget vorgesehenen Beträgen weitere Summen durch den IBFG-Solidaritätsfonds, dem schwedischen Eisenbahnerverband und dem norwegischen Seeleuteverband für regionale Tätigkeit zur Verfügung gestellt worden seien. Die Mitglieder des Exekutivkomitees sprachen diesen Organisationen für ihre grosszügige Unterstützung ihren aufrichtigsten Dank aus.

Es wurde beschlossen, dass die ITF zu einem geeigneten Zeitpunkt einen Vertreter in Argentinien einsetzen sollte. Das Komitee wurde von der Tatsache in Kenntnis gesetzt, dass Kollege M. Hellal seine Dienste für Regionale Tätigkeit in Afrika angeboten habe und Kollege De Vries wurde beauftragt zu untersuchen, auf welche Art und Weise dies am besten getan werden könnte. Ausserdem wird Kollege De Vries die Veröffentlichung von Publikationen für Afrika in Erwägung ziehen.

Das Komitee sprach seine Anerkennung, für die von Kollegen E. Laflamme seit seiner Ernennung als Regionalvertreter in Afrika geleistete Arbeit aus und hoffte, dass er sehr bald von seiner Erkrankung genesen werde.

Inbezug auf Asien befürwortete das Exekutivkomitee die Ernennung eines asiatischen Beratungsausschusses der sich aus folgenden vollberechtigten Mitgliedern zusammensetzen soll: Für Indien - J.D. Randeri (indischer Seeleuteverband); für Pakistan - S.P. Dave (Transportarbeiterföderation); für Malaya - Donald U'ren (malaiischer Eisenbahnerverband); für Indonesien - R.A. Santoso (Eisenbahner); für die Philippinen - R.S. Oca (Transportarbeiterverband) und für Japan - Kollege Suzuki (Nationaler Eisenbahnerverband). Kollege Nishimaki, das asiatische Mitglied des Exekutivkomitees, wird diesem Ausschuss von Amtswegen angehören und Kollege Soares wird als Sekretär des Ausschusses fungieren.

Die erste Sitzung des Ausschusses wird im April oder Mai 1962 in Tokio in Anwesenheit des Generalsekretärs und des Regionaldirektors der ITF stattfinden. Der Generalsekretär teilte den Mitgliedern des Exekutivkomitees mit, dass er beabsichtige nach der Sitzung eine Reise nach Australien zu unternehmen um die dortige gewerkschaftliche Lage zu studieren. Gleichzeitig werde Kollege Maan seinen Tokio-Besuch mit einer ausführlichen Asienreise verbinden und bei dieser Gelegenheit Fühlung mit unseren asiatischen angeschlossenen Verbänden aufnehmen.

Das Komitee dankte Kollegen Suzuki, der am 1. November sein Amt als Direktor des Tokio-Büros der ITF niederlegte, für seine Dienste und befürwortete die Ernennung des Kollegen Yamazaki zum amtierenden Direktor. Die Tätigkeit des Büros wird durch einen Ausschuss aus Vertretern japanischer Mitgliedsverbände überwacht werden.

Das Komitee nahm zur Kenntnis, dass ein geeigneter Kandidat für den Posten eines asiatischen reisenden Regionalvertreters gefunden worden sei und sein Amt ab 1. November 1960 angetreten habe.

Kollege Azaña, Vertreter der ITF von Südamerika und dem Karibischen Raum, berichtete über den dort gemachten Fortschritt und sprach über die Möglichkeiten der Ausdehnung unseres Einflusses in Südamerika. Die Mitglieder des Exekutivkomitees sprachen Kollegen Azaña ihre aufrichtigste Anerkennung für die von ihm geleistete ausgezeichnete Arbeit seit der Eröffnung unseres Regionalbüros in Lima aus.

Im Laufe seines Berichtes betonte Kollege Azaña die gegenwärtige ernste Lage im argentinischen Eisenbahnwesen und erwähnte, dass sich die betreffenden Verbände seit über 2 Wochen in einem Proteststreik gegen die hohen Lebensunterhaltskosten und Pläne der Regierung, welche zur Entlassung von ungefähr 75.000 Eisenbahnern führen könnten, befinden.

Er teilte mit, dass die Regierung während der letzten Tage weitgehende Einschüchterungsmassnahmen gegen die streikenden Eisenbahner ergriffen habe.

Das Exekutivkomitee beschloss, der der ITF angeschlossenen argentinischen Föderation des Lokpersonals finanzielle Hilfe zu leisten und den Streik mit allen möglichen Mitteln zu unterstützen. Ausserdem richtete das Komitee ein Protestschreiben an die argentinische Regierung, welches die gegen die streikenden Eisenbahner ergriffenen Gewaltmassnahmen schärfstens verurteilt. Folgende Entschliessungen wurden einstimmig angenommen:

"Das Exekutivkomitee der ITF, London, 15. bis 17. November 1961,

NIMMT mit grosser Entrüstung ZUR KENNNTNIS, dass der neue argentinische Arbeitsminister willkürlich beschlossen hat, die bestehenden gemeinsamen Arbeitnehmer/Direktions-Ausschüsse welche sich in zahlreichen Fällen bei der Lösung schwieriger Eisenbahner-Probleme bewährt haben, abzuschaffen;

NIMMT WEITERHIN mit grossem Erstaunen ZUR KENNNTNIS, dass der Minister ausserdem den Arbeitnehmern die Gesamtschuld für die finanziellen Verluste im Eisenbahnwesen zuschreibt, obwohl es eine anerkannte Tatsache ist, dass diese Verluste fast ausnahmslos auf die zunehmenden Kosten der Materialien und Bestandteile zurückzuführen ist, und weiterhin, dass der Minister einen Plan in Aussicht genommen hat, welcher nicht nur zur Entlassung von 75.000 Eisenbahnern sondern auch zu einer zunehmenden Verschlechterung der Beschäftigungsbedingungen der nicht-entlassenen Arbeitnehmer führen muss;

DAS EXEKUTIVKOMITEE DER ITF ist der Ansicht, dass aufgrund der reaktionären Stellungnahme des Ministers und zufolge des starken Anstiegs der Lebensunterhaltskosten für den die Eisenbahner keine Entschädigung erhielten, die argentinischen Eisenbahner sich gezwungen sahen, zur Verteidigung ihrer Interessen- und auch denen des gesamten Eisenbahnwesens - in den Streik zu treten. Das Exekutivkomitee befürwortet diese Massnahme und verpflichtet sich, die in der argentinischen Republik beschäftigten Eisenbahnarbeiter in ihrem Kampf mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen;

DAS EXEKUTIVKOMITEE DER ITF protestiert schärfstens gegen die Massnahmen der argentinischen Regierung zur Einschüchterung der streikenden Eisenbahner und fordert die argentinische Regierung auf, ihre Drohungen zurückzuziehen und somit die Vorbedingungen für gemeinsame Diskussionen und Verhandlungen zur Lösung der gegenwärtigen Konflikte, welche die Zukunft und die Entwicklung des argentinischen Eisenbahnwesens gefährden, zur erfüllen."

Daraufhin berichtete Kollege P. de Vries über die Tätigkeit des im November 1960 ernannten Unterausschusses für Satzungsreform. Der von diesem Unterausschuss und dem Generalsekretär ausgearbeitete neue Satzungsentwurf lag vor. Der neue Wortlaut ist ein Versuch, die ITF mit einer effektiven, politikbestimmenden und exekutiven Verwaltungsstruktur zu versehen, welche zu gleicher Zeit praktisch und ökonomisch ist.

Das Exekutivkomitee befürwortete den neuen Wortlaut mit einigen Änderungen und gratulierte dem Unterausschuss und dem Generalsekretär zur erfolgreichen Ausführung ihrer Aufgaben. Der vorgeschlagene Satzungstext wird so schnell wie möglich an alle angeschlossene Verbände verteilt werden, damit diese Stellung dazu nehmen können.

Kollege De Vries berichtete ausserdem über die im Zusammenhange mit der Veranstaltung unseres 1962er Kongresses in Helsinki unternommenen Schritte und teilte dem Exekutivkomitee mit, dass er sich am Ende des Monats nach Finnland begeben werde, um dort mit den der ITF angeschlossenen Verbänden Kongressvorbereitungen zu treffen. Ausserdem wurde beschlossen, dass in die Kongress-Tagesordnung die Frage der wirtschaftlichen Integration und ihre Auswirkungen auf die Transportarbeiter der Welt aufgenommen werden sollte, und dass bei der Planung des Kongresses eine angemessene Zeitspanne für die Diskussion der regionalen Tätigkeit der ITF seit dem Berner Kongress vorgesehen werden soll.

Der Finanzbericht für die ersten neun Monate des Jahres 1961 wurde bestätigt. Zufolge von Empfehlungen des Regionalausschusses befürwortete das Exekutivkomitee finanzielle Unterstützungsmassnahmen an eine Anzahl afrikanischer und südamerikanischer Verbände.

Das Exekutivkomitee sprach sich ausserdem für die Ausarbeitung einer Charta über die gewerkschaftlichen Rechte der Eisenbahner aus.

Daraufhin kam die Frage der Atomversuche zur Diskussion und zufolge der von seiten der Sowjet-Union ausgeführten extensiven Explosionen wurde folgende Resolution angenommen:

"Das Exekutivkomitee der ITF, London, 15.-17. November 1961 stellt fest, dass die Wiederaufnahme von Atomversuchen durch die Sowjet-Union, angesichts der mit solchen Versuchen verbundenen Ausfallverfahren, nicht nur eine ernste Bedrohung der Gesundheit der Menschheit und des Weltfriedens darstellt, sondern auch für die Transportarbeiter der Welt - besonders die Seeleute und das Zivilluftfahrtspersonal - grosse Gefahren in sich birgt.

DAS EXEKUTIVKOMITEE DER ITF verurteilt im Namen der Transportarbeiter der Welt den unmenschlichen Beschluss der Sowjet-Union zur Wiederaufnahme von Atomversuchen, sowie die Rücksichtslosigkeit der Sowjet-Union im Zusammenhange mit den verheerenden Folgen des erhöhten radioaktiven Ausfalls für die menschliche Rasse.

DAS EXEKUTIVKOMITEE DER ITF hofft, dass alle Regierungen ihre Bemühungen zur Erzielung eines sofortigen internationalen Ueber-einkommens zum Verbot von Atomversuchen in allen Ländern der Welt verdoppeln werden."

Der Generalsekretär wurde beauftragt, unter Rücksprache mit dem Präsidenten und Vizepräsidenten den Tagungsort und Termin der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees zu bestimmen.

Richard Freund 70 Jahre alt

(ITF) Kollege Richard Freund, Präsident der der ITF angeschlossenen

Gewerkschaft der Eisenbahner Oesterreichs und Vorsitzender der ITF-Eisenbahnersektion, feierte am 24. November seinen 70. Geburtstag. In Anerkennung seiner hervorragenden Dienste zugunsten der Oesterreichischen Gewerkschaftsbewegung verlieh ihm der Präsident des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes, Kollege Olah, die Johann Böhm-Medaille. Johann Böhm war der erste Präsident des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes. Kollege Freund hat zufolge seiner Verbindungen mit der Gewerkschaftsbewegung viel gelitten. Mehrere Male wurde er von den österreichischen Faschisten und später von den Nazis verhaftet. Er war ein Führer der Arbeiteruntergrundbewegung und hat trotz seiner zermürbenden Erfahrung nie den Glauben an Freiheit und Endsieg verloren. Die Verbindung zwischen den österr. Eisenbahnern und der ITF wurde selbst unter den scheinbar unmöglichsten Bedingungen aufrechterhalten und zwischen 1935 und 1946

befand sich die Fahne der österreichischen Eisenbahner in der Obhut der ITF. Als Kollege Freund nach Kriegsende erneut die Führung der Eisenbahner Österreichs übernahm, begann er gleichzeitig ein grosses Interesse für internationale gewerkschaftliche Tätigkeit zu zeigen. In Anerkennung seiner Dienste für die Eisenbahner und als Vorsitzender der Eisenbahnersektion seit 1959 wurde er mit der ITF-Goldmedaille ausgezeichnet. Im Namen aller seiner Freunde in der ITF wünschen wir ihm alles Gute.

VERKEHRSWESEN (ALLGEMEIN)

INTERNATIONALES

Wichtige Entscheidung des schwedischen Arbeitsgerichtes

(ITF) Während des dänischen Seeleutestreikes beschloss die der ITF angeschlossene schwedische

Transportarbeitergewerkschaft zufolge eines Ansuchens des dänischen Seeleuteverbandes, die Ladung und Löschung dänischer Schiffe in schwedischen Häfen zu boykottieren. Sie mussten allerdings diese Drohung zurückziehen, weil die Arbeitgeber beweisen konnten, dass ein solcher Schritt gegen die Bestimmungen des Kollektivvertrages der Hafentarbeiter verstosse und sich ausserdem nicht mit den Bestimmungen des Gesetzes über die Vereinbarung von Kollektivverträgen vereinigen lasse. Der Fall wurde daraufhin dem schwedischen Arbeitsgericht unterbreitet. Das Arbeitsgericht hat nunmehr entschieden, dass Unterstützungsmassnahmen zugunsten streikender ausländischer Gewerkschaften nicht gegen das Gesetz verstossen, vorausgesetzt, dass der zu unterstützende Arbeitskonflikt nicht als gesetzwidrig erklärt worden ist.

FRANKREICH

Mehr Streiks im öffentlichen Verkehrswesen

(ITF) Während der letzten Wochen haben in Frankreich eine Anzahl kurzfristige Proteststreiks gegen die Lohnpolitik der französischen Regierung stattgefunden.

Am 28. November fand ein 24-stündiger Streik der französischen Eisenbahner statt der von den Angestellten der Pariser Verkehrsbetriebe, dem Bodenpersonal des neuen Pariser Flughafens Orly unterstützt wurde. Am gleichen Tage legten die Arbeiter der Gas- und Elektrizitätswerke die Arbeit nieder, sodass dieser dritte Allgemeinstreik der Arbeitnehmer in den öffentlichen Diensten ein grosser Erfolg war. Am ersten Dezember trat das Navigationspersonal der Flughäfen Orly und Le Bourget, sowie des Autobus- und Strassenbahnpersonals zahlreicher französischer Städte in den Streik. Die französische Regierung hat bis jetzt noch keine Zugeständnisse gemacht.

DÄNEMARK

Neues Kollektivverhandlungsverfahren?

(ITF) Am 29. November fand eine Sitzung der Verhandlungsausschüsse der dänischen Arbeiter-

föderation und der Vereinigung der Arbeitgeber statt um ein neues Abkommen über das Kollektivverhandlungsverfahren auszuarbeiten. Weite Kreise sind der Ansicht, dass die 1960iger Bestimmungen unbefriedigend sind und überprüft werden sollten.

NORWEGEN

Transportarbeiterstreik vermieden

(ITF) Ein Streik der Mitglieder der der ITF angeschlossenen norwegischen Transportarbeiterge-

werkschaft konnte in letzter Minute durch Schlichtungsvorschläge vermieden werden. Die Vorschläge des Arbeitsministeriums wurden an die Mitglieder der Gewerkschaft zur Verteilung gebracht.

EISENBAHNER

ARGENTINIEN

Eisenbahnerstreik dauert an;
ITF leistet Unterstützung

(ITF) Der am 30. Oktober begonnene Streik der Mitglieder der der ITF angeschlossenen Eisenbahnvereini-

gung (La Fraternidad) dauert trotz Einschüchterungsversuchen der Regierung an. Zu Beginn des Streiks hatten die Eisenbahner ihren Gehalt für Oktober noch nicht empfangen, leisteten jedoch dem Streikaufruf fast 100%ig folge. Am 6. November erliess die argentinische Regierung einen Befehl zur Wiederaufnahme der Arbeit. Der argentinische Verband hatte sich auf einen solchen Schritt vorbereitet und schlug seinen Mitgliedern vor, "von zu Hause abwesend zu sein", sodass der Befehl sie nicht erreichen kann.

Der Streik ist ein Protest gegen die Pläne der Regierung zur Rationalisierung der Eisenbahnen und die Hartnäckigkeit der Arbeitsbehörden. Die Eisenbahner behaupten, dass seit ihrer letzten Lohnerhöhung im Mai 1960 die Lebensunterhaltskosten um 40% angestiegen sind. Im März dieses Jahres forderten sie eine angemessene Lohnerhöhung. Die Regierung ernannte Untersuchungskommissionen und erklärte, dass die Eisenbahner für die reduzierte Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen verantwortlich seien, wogegen der wahre Grund dafür technischen Mängeln zuzuschreiben ist. Die Unnachgiebigkeit der Regierung führte zur Auflösung der obenerwähnten Untersuchungskommissionen und die Regierung erliess ein Gesetz zur Verwirklichung ihrer Pläne. Diese Pläne enthalten eine Verweigerung irgendwelcher Lohnerhöhungen und führen zur Entlassung von 75.000 Eisenbahnern und der Schliessung einer Anzahl von Eisenbahnwerkstätten. Ausserdem sollen die Eisenbahner zukünftig nicht auf den bisher zweigliedrigen Verwaltungsausschüssen vertreten sein.

La Fraternidad fordert eine Revision dieser Vorschläge und die Herbeiführung annehmbarer Bedingungen. Die ITF unterstützt ihre Bemühungen und teilt mit ihnen die Hoffnung auf eine baldige Lösung dieses Konflikts.

BELGIEN

Sonderzulage für
belgische Eisenbahner

(ITF) Die der ITF angeschlossene Eisenbahner-Abteilung der belgischen Gewerkschaft der Angestellten in

den öffentlichen Diensten, hat ihren Mitgliedern zufolge von Verhandlungen mit der belgischen Staatsbahn die Zahlung einer Sonderprämie für 1961 im Werte von 1.000 frs. pro Arbeitnehmer sichergestellt. Die Eisenbahnverwaltung überprüft zur Zeit eine weitere Forderung der Gewerkschaft auf Zahlung einer monatlichen Prämie im Werte von 300 frs. bis die Arbeitgeber sich zu der bereits Mitte 1960 geforderten allgemeinen Revision der Löhne und Gehälter bereitklären.

STRASSEN^{II}GÜTER- UND PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Lohnforderung der Londoner
Autobusfahrer zurückgewiesen

(ITF) Eine Forderung der der ITF angeschlossenen britischen Transportarbeitergewerkschaft auf eine Lohn-

erhöhung für 40.000 Londoner Autobusfahrer wurde von der Londoner Transportexekutive abgelehnt. Die Gewerkschaft verlangt eine beträchtliche Erhöhung der Löhne und eine Erhöhung der gegenwärtigen 25%igen Zulage für Arbeit an Sonnabenden auf 50%, sowie eine Herabsetzung der Arbeitszeit an Sonnabenden und Sonntagen.

Die Exekutive lehnte die Forderung auf Lohnerhöhung ab, aber erklärte sich bereit, die Ernennung eines gemeinsamen Ausschusses in Erwägung zu ziehen, der sich mit der Möglichkeit einer Revision des gegenwärtigen Rotaverfahrens für Dienst an Sonnabenden und Sonntagen befassen soll. Ausserdem beschloss die Transportexekutive den Autobusfahrern zufolge des beträchtlichen Personalmangels eine Sonderzulage anzubieten.

Auf einer gemeinsamen Sitzung diskutierten Arbeitnehmer und Arbeitgeber die Pläne der London Transport Executive zur Einführung von grösseren Autobussen und von Autobussen die für Einmannbetrieb geeignet sind. Die London Transport Executive stimmte im grossen und ganzen einem Vorschlag der Gewerkschaften zu, dass die Autobusfahrer und Schaffner an den Einsparungen, die zufolge der Einführung der obenerwähnten neuen Autobustypen entstehen, beteiligt sein sollten.

U.S.A.

Streik des Autobuspersonals von New York vermieden

(ITF) Die der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeitergewerkschaft hat sich bereiter-

klärt ihre Kollektivverträge mit sieben Privatautobus-Gesellschaften um 30 Tage zu verlängern. Dadurch konnte ein Streik, an welchem 8.000 Fahrer und Mechaniker beteiligt sein sollten vermieden werden. Der Streik war zur Unterstützung einer Forderung der Gewerkschaft auf Einführung einer 32-Stunden/4-Tage-Woche anstelle der gegenwärtigen 40-Stunden-Woche und auf eine 15%ige Lohnerhöhung geplant.

HAFENWIRTSCHAFT

FRANKREICH

Lohnerhöhung für Hafendarbeiter von Marseille

(ITF) Der 42 Tage lange Arbeitskonflikt im Hafen von Marseille endete am 13. November, als sich

die Hafendarbeiter bereiterklärten, die Arbeit wiederaufzunehmen und Lohnerhöhungen im Werte von 13 - 15% ihres Grundlohnes anzunehmen. Während der langen Verhandlungen weigerten sich die Hafendarbeiter Ueberstunden oder Nacht- und Sonntagsschichten zu arbeiten.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung und Herabsetzung der Arbeitszeit für Hafendarbeiter gefordert

(ITF) Eine Anzahl britischer Gewerkschaften - unter anderem die der ITF angeschlossene Transportarbeiter Gewerkschaft - haben den

Arbeitgebern im Namen von 70.000 Hafendarbeitern eine Forderung auf eine beträchtliche Erhöhung der Tageslöhne und eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 44 auf 40 Stunden unterbreitet.

SCHIFFFAHRTSWESEN

INTERNATIONALES

Ove Nielsen, Generalsekretär der IMCO, gestorben

(ITF) Mit grossem Bedauern teilen wir mit, dass der Generalsekretär der IMCO, Herr Ove Nielsen, am

20. November aus dem Leben geschieden ist. Herr Nielsen war der erste Träger dieses Amtes und die IMCO entwickelte sich unter seiner Führung zu einem wichtigen internationalen Schifffahrtsorgan. Er begann seine Seemanns Karriere im Alter von 15 Jahren als Schiffsjunge. Später erwarb er sich sein Befähigungszeugnis als Schiffskapitän und diente als Offizier auf Segel-, Dampf- und Motorschiffen.

Nach Ende des 1. Weltkrieges trat er in den Dienst der dänischen Regierung und war von 1945 bis 1958 Leiter der Schifffahrtsabteilung des dänischen Handelsministeriums. Herr Nielsen hat sein Land oft auf internationalen Schifffahrtskonferenzen vertreten und nahm als Vertreter seiner Regierung an zahlreichen dreigliedrigen IAO-Schifffahrtskonferenzen teil.

JAPAN

Beschlüsse der Seelatekonferenz

Konferenz ein neues Tätigkeitsprogramm befürwortet, welches unter anderen die folgenden Punkte enthält; Massnahmen zur Verstärkung der japanischen Handelsflotte; Einführung einer 48-Stunden-Arbeitswoche und längeren bezahlten Urlaubes; Verbesserung der Seeleute-Wohlfahrtseinrichtungen; gewerkschaftliche Organisierung der Kapitäne und Aufnahme der Seeleute von Okinawa in den Verband japanischer Seeleute.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband japanischer Seeleute hat auf seiner all-jährlichen

DEUTSCHLAND

Neuer Kollektivvertrag für Seeleute abgeschlossen

scher Reeder einen neuen Vertrag über Seeleute-Löhne und -Arbeitsbedingungen abgeschlossen. Dieser neue Manteltarifvertrag sieht unter anderen die Einführung der 44-Stunden-Woche auf See und im Hafen vor. Der Anfangurlaub der Seeleute wird von 12 auf 15 Tage pro Jahr erhöht und der Höchsturlaub von 20 auf 25 Tage. Die Berechnung des Urlaubanspruches erfolgt nicht mehr nach Dienstjahren bei einer Reederei, sondern nach Berufsjahren in der Seeschifffahrt, gerechnet vom vollendeten 18. Lebensjahr an. Die Auslandsdienstzulage der Seeleute wurde von 25% auf 20% herabgesetzt. Der Grund für die Herabsetzung ist mit der Aufwertung der DM verbunden.

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat mit der Vereinigung deut-

SCHWEDEN

Seeleuteverband protestiert gegen Misshandlung eines schwedischen Seemannes

geschlossene Verband schwedischer Seeleute einen scharfen Protest gegen die Verhaftung und Verprügelung eines schwedischen Seemannes zum Ausdruck. Der 17 Jahre alte Matrose wurde von einem südafrikanischen Gericht in Durban der Verletzung des südafrikanischen Moralgesetzes (Immorality Act) schuldig erklärt. Hierzu erklärte der Präsident des schwedischen Seeleuteverbandes, Kollege Johan Thore, dass alle Menschen - ganz gleich welcher Hautfarbe sie seien - das Recht hätten, als freie Menschen zu leben und hoffte, es werde nie der Tag kommen, wo ein Mitglied seiner Gewerkschaft einen anderen Menschen wegen seiner Hautfarbe verschimpft oder hasst. Obwohl er erwarte, dass schwedische Seeleute bei ihren Aufenthalt im Ausland die Gesetzgebung des Gastlandes befolgen, sei der sogenannte "Immorality Act" weiter nichts als eine barbarische Waffe zur Stärkung der unmenschlichen Apartheids-Politik der südafrikanischen Regierung.

(ITF) In einem Telegramm an den Präsidenten und Premierminister der Südafrikanischen Union brachte der der ITF an-

HOCHSEEFISCHEREI

NORWEGEN

Lohnerhöhung für Hochseefischer

norwegische Hochseefischer vor. Ausserdem soll der Gewinnanteil

(ITF) Ein soeben abgeschlossener Kollektivvertrag sieht eine 10%ige Lohnerhöhung für

der Besatzungsmitglieder am Fang erhöht werden. Weitere Verbesserungen betreffen die Bestimmungen inbezug auf die Zahlung von Krankengeld, die gegenseitige Kündigungsfrist und Pensionsrechte.

ZIVILLUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Streik des Ladepersonals
des Londoner Flughafens
beendet

(ITF) Am 17. November ging ein 12 Tage langer Streik des im Dienste der British European Airways stehenden Ladepersonals

zu Ende, als 1000 streikende Gepäckträger beschloßen, eine Lohnerhöhung im Werte von 9s. 7d. pro Woche anzunehmen. Der Grund für diesen Streik liegt in den Bestimmungen eines Kollektivvertrages zwischen der der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft und dem Zivilluftfahrtsministerium. Der Vertrag sieht vor, dass Lohnerhöhungen für das Ladepersonal der BOAC gleichzeitig dem Ladepersonal der BEA zugutekommen sollten. Seit Februar dieses Jahres erhält das Ladepersonal der BOAC eine "Verantwortungszulage" von 2¹/₂ d. pro Stunde die gezahlt wird wenn bei der Ladung von Gepäck keine verantwortliche Person zur Ueberwachung des Ladevorganges anwesend ist. Das Zivilluftfahrtsministerium gibt zu, dass BEA-Ladepersonal ein Anrecht auf eine ähnliche Zulage habe, aber erklärte, dass es nicht möglich sei, Zufolge des Lohnstops der Regierung ein solches Zugeständnis zu machen.

Der Streik begann, als sechs Gepäckträger die Arbeit niederlegten und darauf bestanden, dass ihnen entweder die obenerwähnte Zulage gezahlt oder eine verantwortliche Person zur Ueberwachung des Ladevorganges eingesetzt werde. Innerhalb kurzer Zeit befanden sich rund 1000 Mitglieder des Ladepersonals im Streik. Vertreter der Transportarbeitergewerkschaft begannen Verhandlungen mit den Arbeitgebern und es wurde beschloßen, den Ladevorgang zu reorganisieren und die Ernennung von Lademeistern vorzusehen.

SKANDINAVIEN

beträchtliche Reduzierung des
fliegenden Personals der
SAS vorgesehen

(ITF) Die Direktion der skandinavischen Zivilluftfahrtsgesellschaft hat bekannt gegeben, dass angesichts des Flugprogrammes für

1962 über ein Fünftel des gegenwärtigen fliegenden Personals nicht mehr benötigt werden wird, das heisst, dass die Arbeitsstellen von ungefähr 160 Piloten und 40 Navigatoren bedroht sind. Die SAS beschäftigt zur Zeit 800 Piloten und 75 Navigatoren und Bordmechaniker. Das fliegende Personal setzt sich aus Schweden, Dänen und Norwegern zusammen und ein Kollektivvertrag sieht vor, dass die Nationalität der Angestellten bei Entlassungen berücksichtigt werden muss, das heisst, dass bei sieben Entlassungen drei der entlassenen schwedischer Nationalität, und je zwei, dänischer und norwegischer Nationalität sein müssen.

Am 8. November fand eine Sitzung zwischen der Direktion und Vertretern der Gewerkschaft statt und es wurde beschloßen, dass vorläufig keine Kündigungen gegeben werden sollen. Am 13. November wurden 10 schwedische Piloten benachrichtigt, dass sie und 14 andere Piloten auf der Kündigungsliste stehen. Die Kündigungen sollen am 15. Januar in Kraft treten (der Kollektivvertrag sieht eine 1-monatige Kündigungsfrist vor). Für die 900 Mitglieder des Kabinenpersonals besteht zur Zeit keine unmittelbare Gefahr, ihre Arbeitsstelle zu verlieren, aber die Direktion hat angedeutet, dass eine gewisse Anzahl von Kabinenpersonal nächstes Jahr nicht benötigt werden würden. Die Direktion gab jedoch keine genauen Ziffern an und im Laufe dieses Monats sollen weitere Verhandlungen stattfinden.

U.S.A.

Resolutionen der TWU-Konferenz über Beschäftigungsbedingungen in der Zivilluftfahrt

(ITF) Auf einer Konferenz der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft Amerikas (Transport Workers' Union of America, TWU) wurden eine Anzahl

von Resolutionen angenommen, die für die Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt von besonderem Interesse sind. Die Konferenz verurteilte den von verschiedenen Zivilluftfahrtsgesellschaften abgeschlossenen "Mutual Aid Pact" (gemeinsamer Unterstützungspakt), den die Arbeitgeber als Streikbrechungsmittel benutzen und forderte dass die staatlichen Zivilluftfahrtsbehörden ihre Anerkennung des Paktes rückgängig machen sollten. In einer anderen Resolution wird im Interesse der Sicherheit des Kabinenpersonals verlangt, dass Sitzplätze für Stewards und Stewardessen vorgesehen werden sollten. Die meisten Resolutionen über Beschäftigungsbedingungen gingen von Sicherheitsaspekten aus; z.B. die Forderung nach Lizenzierung der Stewards und Stewardessen und die Stellungnahme der Konferenz gegen eine Erleichterung der Lizenzierungsbestimmungen für Bordmechaniker.

Ausserdem legte die Konferenz ein Arbeitsprogramm inbezug auf die Erzielung und Gewährleistung gewisser Mindestruhezeiten für das fliegende Personal fest.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN:

Hochseefischer-Sektionskonferenz

Esbjerg, 22.-24. März 62

---oooOooo---

ENTSCHESSUNG

betr.

ANSTELLUNGS- UND ARBEITSBEDINGUNGEN DES PERSONALS

STAEDTISCHER VERKEHRSBETRIEBE

Die unter den Auspizien der ITF und der IÖD vom 31. Oktober bis 2. November 1961 in Frankfurt a.M. tagende gemeinsame Konferenz der Gewerkschaften des Personals städtischer Verkehrsbetriebe,

NACH KENNTNISNAHME UND DISKUSSION

eines Berichtes über die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe

STELLT FEST, dass seit der gemeinsamen Konferenz von 1948 und dem von ihr genehmigten Forderungsprogramm die in diesem Wirtschaftssektor eingetretenen Verbesserungen in Bezug auf Arbeitszeit, Entlohnung und soziale Sicherheit in zahlreichen Ländern im Vergleich zu anderen Sektoren der öffentlichen und privaten Wirtschaft zurückgeblieben sind;

STELLT WEITER FEST, dass diese Tatsache und die unregelmässige Arbeit, die Arbeit über das Wochenende und an Feiertagen sowie die grosse Verantwortung, die im heutigen Stadtverkehr auf dem Fahrpersonal städtischer Verkehrsbetriebe lastet, dazu führen, dass die Rekrutierung von geeignetem Personal oft mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist;

FORDERT, dass im Interesse der Aufrechterhaltung der für die Allgemeinheit notwendigen, städtischen Verkehrsdienste die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe nach folgenden Grundsätzen gestaltet werden:

1. Das Personal hat Anspruch auf Entlohnung und soziale Sicherheit, die mindestens dem Standard gleichkommen, der in Verkehrsbetrieben fortschrittlicher Städte sowie in Grossbetrieben von Industrie und Handel üblich ist. Das Fahrpersonal und alle übrigen Bediensteten, die ausserhalb der üblichen Arbeitszeit, also in den Abend- und Nachstunden, an Feiertagen und über das Wochenende zur Arbeit verpflichtet sind, sollen ausserdem durch Zeitausgleich und Lohnzuschläge entschädigt werden.
2. Die Zusammenarbeit zwischen Leitung und Personal und zwischen Unternehmung und Gewerkschaft muss durch geeignete Einrichtungen für Beratungen und Verhandlungen sichergestellt werden. Die Gewerkschaft soll auf allen Stufen der betrieblichen und sozialen Planung mindestens wo die Interessen der Arbeitnehmer berührt werden, sowie an der Verkehrsplanung in wirksamer Weise teilnehmen können.
3. Die Einführung neuer Methoden und Techniken muss innerhalb vernünftiger Grenzen bleiben. Die Gesundheit und die soziale Wohlfahrt des Personals dürfen darunter nicht leiden. Wo sich bei Berücksichtigung dieser Grundsätze trotzdem eine Herabsetzung im Personalbestand ermöglichen lässt, muss diese über normale Abgänge, Beschränkung in der Rekrutierung oder durch Versetzung in den Ruhestand zu Bedingungen herbeigeführt werden, die für den Bediensteten annehmbar sind. Unter keinen Umständen dürfen Arbeitslosigkeit oder Einkommensverluste die Folge von Rationalisierung oder Betriebseinschränkung sein.
4. Das Personal hat einen Anspruch darauf, an den Ergebnissen der Rationalisierung und der erhöhten Produktivität beteiligt zu werden.

Diese Beteiligung soll dem Personal durch Verkürzung der Arbeitszeit, durch Zulagen oder durch andere, geeignete Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen zukommen. Vor allem soll auch die Sicherung bei Alter, Invalidität, Krankheit und Unfall auf einen hohen Stand gebracht werden.

5. Zur Vermeidung und Beilegung von Konflikten sollen die zweckmässigen Schlichtungs- und Schiedseinrichtungen geschaffen werden.

DIE KONFERENZ BEAUFTRAGT DEN GEMEINSAMEN AUSSCHUSS

der Entwicklung der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen in den einzelnen Ländern besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und darüber der nächsten Konferenz zu berichten.

ENTSCHEIDUNG

betr.

DIE VERKEHRSNOT IN DEN STAEDTEN

IM HINBLICK DARAUF, dass eine gesunde Fortentwicklung des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gedeihens der Städte nur gesichert werden kann, wenn das Allgemeininteresse den Einzelinteressen übergeordnet bleibt und die Verkehrsverhältnisse derart geordnet sind, dass jedermann in der Lage ist, schnell, pünktlich, sicher und möglichst unbehindert sein Ziel zu erreichen;

IM HINBLICK DARAUF, dass die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe der Allgemeinheit die notwendigen Verkehrsdienste zur Verfügung stellen und besonders auch den Anforderungen des Berufsverkehrs entsprechen müssen; und

IM HINBLICK DARAUF,

- a) dass das Anwachsen des Automobilverkehrs über die Kapazität der Strassen hinaus bereits zu unerträglicher Behinderung und Verlangsamung sowie zur Verteuerung des öffentlichen Personenverkehrs geführt hat;
- b) dass das städtische Strassenetz in der Zukunft noch weniger als heute in der Lage sein wird, die wachsende Zahl von Fahrzeugen aufzunehmen;
- c) dass vor allem die Parkierungsmöglichkeiten im Zentrum der Städte bereits unzureichend sind und nie so weit ausgebaut werden können, dass allen Ansprüchen genügt werden kann;
- d) dass sich diese Verhältnisse auf das gute Funktionieren der Massenverkehrsmittel, anderer wichtiger öffentlicher Dienste, der Güterversorgung und des Taxiverkehrs störend auswirken und vor allem auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen;
- e) dass die Lebensbedingungen der Benutzer der Massenverkehrsmittel dadurch erheblich erschwert werden, dass sie Zeitverluste, Aerger und Unannehmlichkeiten auf sich nehmen müssen;
- f) dass dem Verkehrspersonal die Ausübung seines Berufes ungebührlich erschwert wird und darüber hinaus seine Arbeits- und Lebensbedingungen bedroht werden, ist die gemeinsame Konferenz

DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (I.T.F.) UND DER INTERNATIONALE OFFENTLICHER DIENSTE (I.Ö.D.), DIE VOM 31. OKTOBER BIS 2. NOVEMBER 1961 IN FRANKFURT AM MAIN TAGTE,

der Auffassung, dass in den Städten, in enger Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbehörden und Stadtplanung eine Verkehrsordnung geschaffen

werden muss, die den privaten Verkehr in den Stadtzentren und dessen Anspruch auf Benutzung des Strassenraumes als Abstellplatz für parkierte Fahrzeuge soweit einschränkt, dass die Massenverkehrsmittel und alle übrigen wesentlichen Verkehrsdienste ohne Behinderung, rasch und wirtschaftlich funktionieren können, und fordert

1. bauliche Massnahmen vor allem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ausserdem sind zur Vergrösserung der Strassenfläche und zur Bereitstellung von Parkraum ausserhalb der Stadtzentren Massnahmen zu treffen soweit das wirtschaftlich tragbar und mit Rücksicht auf das Stadtbild verantwortbar ist sowie im Rahmen koordinierter Anstrengungen von Verkehrs- und Stadtplanung unerlässlich erscheint.

2. Massnahmen der Verkehrsordnung, die geeignet sind, der Gesamtheit der in der Stadt lebenden und arbeitenden Menschen gut funktionierende Verkehrsdienste zur Verfügung zu stellen, die schnell, sicher und zuverlässig sind und dem Benutzer eine möglichst bequeme Beförderung zu günstigen Tarifen gewährleistet sowie den übrigen, für die Allgemeinheit unerlässlichen Verkehrsvorgängen eine ungehinderte Abwicklung ermöglicht.

3. Gesetzliche Massnahmen zur Entlastung der städtischen Verkehrsbetriebe überall dort, wo diesen

a) finanzielle Verpflichtungen in der Form von Wegeabgaben oder Sondersteuern aufgebürdet werden, die andere Verkehrsmittel nicht zu tragen haben;

b) von den Behörden aus allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Erwägungen heraus Verpflichtungen auferlegt werden, die sich auf die finanzielle Lage der Unternehmen auswirken und daher aus öffentlichen Mitteln abzugelten sind.

DIE KONFERENZ FORDERT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE AUF

durch geeignete Aktionen und in Gemeinschaft mit allen Kreisen, die an einer raschen Sanierung der chaotischen Verkehrsverhältnisse im Sinne der vorstehenden Forderungen interessiert sind, den Kampf für deren Durchsetzung aufzunehmen und

ERSUCHT DIE VORSTÄNDE DER INTERNATIONALEN BERUFSSEKRETARIATE der I.T.F. und der I.Ö.D.

durch einen gemeinsamen Ausschuss Schritte zu prüfen und - wenn nötig unter Beiziehung sachkundiger Mitarbeiter - Richtlinien auszuarbeiten, die den angeschlossenen Gewerkschaften bei der Durchführung dieser Entschliessung helfen können.

Anhang zu Pressebericht Nr. 23/24, vom 14.12. 1961

Bericht über die gemeinsame ITF/IOeD-Konferenz über

Probleme im städtischen Nahverkehr

Vom 31. Oktober bis 2. November 1961 fand in Frankfurt eine gemeinsame Konferenz der ITF-Sektion Strassentransport und der Internationale Oeffentliche Dienste (IOeD) statt. Dies war die zweite solche Konferenz und rund 100 Delegierte aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Kanada, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich, Schweden, der Schweiz und den Vereinigten Staaten nahmen als Vertreter der der ITF und der IOeD angeschlossener Verbände an ihr teil. Die Kollegen P. de Vries, Generalsekretär, H. Imhof, stellvertretender Generalsekretär und Sekretär der Sektion Strassentransport und H.J. Kanne (Niederlande), Mitglied des Exekutivkomitees, waren als Vertreter der ITF anwesend.

Die IOeD wurde durch ihren Generalsekretär, Kollegen Paul Tofahrn vertreten. Kollege Gunnar Hallström vom schwedischen Verband der Angestellten der städtischen Behörden wurde zum Vorsitzenden der Konferenz und Kollege E. Haudenschild (schweizerischer Eisenbahner-Verband) zum Vizevorsitzenden gewählt. Kollege L. Brosch (HTV, Oesterreich) und Kollege H. Imhof, fungierten als Vorsitzender bzw. Berichterstatter des Entschliessungsausschusses. Die Deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr (OeTV) war Gastgeber. Der Präsident der IOeD, Kollege A. Kummernuss, konnte aus gesundheitlichen Gründen leider nicht an der Konferenz teilnehmen.

In seiner Begrüssungsansprache unterstrich Kollege Kutschbach (OeTV) die Bedeutung gemeinsamer Konferenzen dieser Art und betonte, dass ein dringendes Bedürfnis bestehe, auf diesem Gebiet über die nationalen Grenzen hinaus zusammenzuarbeiten und unsere Bemühungen zu koordinieren.

Daraufhin brachte Kollege P. de Vries seine Befriedigung über die Zusammenarbeit der zwei Internationalen zum Ausdruck und sprach die Erwartung aus, dass dadurch zu einer Lösung der dringenden Probleme beigetragen werde, denen wir uns zufolge der gegenwärtigen Verhältnisse auf dem Gebiete des städtischen Nahverkehrs gegenüber sehen. Er prophezeite, dass dies nicht die letzte Konferenz dieser Art sein werde und sprach über die Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiet seit der ersten gemeinsamen ITF/IOeD-Konferenz in Utrecht (1948). Er erinnerte besonders an die Konferenz der Sektion Strassentransport vom Jahre 1956 (Stuttgart) und 1959 (Stockholm). Der Sprecher erwähnte die ITF-Studie über "Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene" als ein Beispiel des grossen Interesses der ITF an verkehrspolitischen Fragen und deren Lösung.

Die Konferenz befasste sich hauptsächlich mit zwei vorliegenden Berichten und einem gemeinsamen ITF/IOeD-Tätigkeitsprogramm.

Der erste Bericht handelte von

städtischen Verkehrsproblemen aus gewerkschaftlicher Sicht

In seiner Einleitung zu diesem Bericht erwähnte Kollege Birnbaum (OeTV) dass wir uns im den Stadtzentren einer chaotischen Verkehrssituation gegenüber sehen und betonte, dass Strassenbauprogramme allein die städtischen Verkehrsbedürfnisse nicht lösen können. Die Zahl der öffentlichen und privaten Fahrzeuge sei zufolge der materiellen Fortschritte und des verbesserten Lebensstandards ständig angestiegen, sodass besonders während den Stossverkehrszeiten die Belastung der

Strassen deren Aufnahmefähigkeit beträchtlich überschreitet. Dies führt zu Verkehrsstockungen und Verzögerungen, die den blossen Gedanken an einen reibungslosen und schnellen Massenverkehr zu einer Illusion machen.

Der Sprecher verlangte, dass die städtischen Verkehrsunternehmen der Zufriedenstellung der Fahrgäste den Vorrang über rein kommerzielle Motive einräumen sollten, und fordert die öffentlichen Behörden auf, diesem Problem grössere Aufmerksamkeit zu widmen, als dies bisher der Fall gewesen sei. Er gab zu, dass es zwar keine "Universallösung" dieses Problems gäbe, meinte aber, es könnte beträchtlich zur Verbesserung der schlimmsten Erscheinungen beitragen, wenn die für Strassenbau und -planung zuständigen Instanzen die Bedürfnisse des Massenverkehrsmittels mehr berücksichtigen würden.

Während der folgenden Diskussion wurden verschiedene Aspekte des städtischen Personenverkehrsproblems erwähnt, u.a. die Notwendigkeit, auf lange Sicht zu planen; das Bedürfnis nach einer für alle interessierten Kreise annehmbaren gemeinsamen Lösung; das Parkproblem; das überwiegende Interesse der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrsmittels und die bestehenden Anstrengungen zur Schaffung schneller, pünktlicher, zuverlässiger und komfortabler Verkehrsdienste zu annehmbaren Fahrpreisen.

Andere Delegierte vertraten die Meinung, dass die Planung der öffentlichen Transporteinrichtungen mit dem Problem der Stadtplanung als Ganzes unzertrennlich verbunden sein sollte; dass die Verantwortung für die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsdienste bei den Behörden liege und dass die Möglichkeit einer wirksamen Zusammenarbeit zwischen den Verbänden des Personals städtischer Verkehrsbetriebe einerseits und anderen interessierten Organisationen bei der Lösung städtischer Verkehrsprobleme geprüft werden sollte.

Die Konferenz nahm zu dieser Frage eine Entschliessung an, deren Wortlaut wir im Anhang wiedergeben.

Der zweite Bericht handelt von den

Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsunternehmen

In seiner Einleitung sprach Kollege J. Geldorf (Belgischer Verband des Personals der Autobus-, Tram- und Vorortsbahn-Unternehmen) über die Änderungen, die seit der letzten gemeinsamen ITF/IOED-Konferenz von 1948 eingetreten sind. Obwohl er zugab, dass seit 1948 in bezug auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen ein beträchtlicher Fortschritt zu verzeichnen sei, müsse dennoch festgestellt werden, dass der in den städtischen Verkehrsbetrieben bestehende Mangel an Arbeitskräften hauptsächlich auf die Tatsache zurückzuführen sei, dass in anderen Industrien bessere Bedingungen geboten werden. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe befinden sich oft in einer schwierigen finanziellen Lage, die auf die ihnen auferlegten Tarife und andere Verpflichtungen zurückzuführen ist. Die diesbezüglichen Bedingungen seien von Land zu Land - ja, von Stadt zu Stadt - verschieden, und aus diesem Grunde müsse unsere Stellungnahme zu dieser Frage elastisch genug sein, um sich den verschiedenartigen Verhältnissen anpassen zu können. Der Berichterstatter betonte besonders die Notwendigkeit der Herbeiführung einer Zusammenarbeit zwischen Direktionen und Angestellten sowie zwischen Unternehmen und Gewerkschaften. Er sprach anschliessend über die auf internationaler Ebene gemachten Erfahrungen und schloss mit der Anregung, im Zusammenhange mit dem Problem der Beschäftigungsbedingungen der Angestellten städtischer Verkehrsunternehmen erneut an die Internationale Arbeitsorganisation heranzutreten.

Im Laufe der folgenden Diskussion wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass die Arbeit des Fahrpersonals mit grossen Anstrengungen verbunden sei, welche gesundheitsschädliche Folgen haben und oft zu einer vorzeitigen Arbeitsunfähigkeit führen. Besonders sei auf die Arbeit und die grosse Verantwortung der Fahrzeugführer hinzuweisen welche besonders ermüdend ist.

In seiner Antwort auf den Vorschlag, die Frage der Beschäftigungsbedingungen des Personals der Oeffentlichen Dienste der IAO zu unterbreiten, erinnerte Kollege Tofahrn die Konferenz an die Tatsache, dass dies bereits auf der vierten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Genua 1951) getan worden sei. Er erklärte weiter, dass auf der gemeinsamen ITF/IOeD-Konferenz in Utrecht (1948) ein gemeinsames Arbeitsprogramm formuliert worden sei und erwähnte einige Punkte, welche in Betracht gezogen werden sollten, falls die Konferenz es als notwendig erachte, dieses Arbeitsprogramm zu ändern oder zu erweitern.

Am Ende der Diskussion betonte der Berichterstatter erneut, dass kein Konflikt zwischen dem Benutzer der öffentlichen Verkehrsbetriebe und dem Benutzer des Privatwagens bestehe. Die gegenwärtige städtische Verkehrsnot müsse jedoch dazu führen, dass den öffentlichen Verkehrsbetrieben als Massenverkehrsmittel gewisse Priorität gegenüber dem Privatfahrer eingeräumt werde. Abschliessend erklärte er inbezug auf das gemeinsame Aktionsprogramm ITF/IOeD, dass die Konferenz zur Zeit davon absehen wird, die in Utrecht gestellten Ziele zu erweitern.

Auch zu diesem Punkt der Tagesordnung wurde eine Entschliessung mehrheitlich angenommen, deren Wortlaut wir ebenfalls im Anhang wiedergeben.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Gemeinsames ITF/IOeD-Tätigkeitsprogramm

In seiner Einleitung machte Kollege Tofahrn die Delegierten darauf aufmerksam, dass die Behandlung von Sachfragen innerhalb internationaler Regierungsorganisationen gewissen Beschränkungen unterliege, dass bekannterweise der Fortschritt "auf dem Amtsweg" sehr langsam sei und dass die Regierungen gegebenenfalls internationale Instrumente oft nur dann ratifizieren, wenn deren Bestimmungen der staatlichen Gesetzgebung nicht widersprechen.

Hinsichtlich der Vorschläge der Delegierten - besonders zum Problem der städtischen Verkehrsnot - sollten wir uns angesichts der verschiedenenartigen Verhältnisse fragen, wie weit diese Probleme durch Massnahmen der Gesetzgebung gelöst werden können.

Er erinnerte die Delegierten, dass die Konferenz zu entscheiden habe, ob sich der bestehende ITF/IOeD-Ausschuss weiterhin mit der Förderung der Interessen der zwei Internationalen im Rahmen ihres gemeinsamen Arbeitsprogrammes widmen sollte. Der Ausschuss würde seine Tätigkeit auf die bereits zur Verfügung stehenden Unterlagen stützen und seine Aufgabe würde in der systematischen Auswertung dieser Unterlagen sowie in der Ausarbeitung allgemeiner Richtlinien bestehen, die den angeschlossenen Verbänden bei ihren Bemühungen zur Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder und zur Verwirklichung unserer gemeinsamen Ziele dienen könnten.

Der Ausschuss wird ausserdem beauftragt werden, die Möglichkeit einer Fühlungnahme und Zusammenarbeit mit internationalen Organen, die sich mit Transportfragen befassen, zu untersuchen. Der Redner wies auf die Schwierigkeiten hin, die mit einer solchen Fühlungnahme und mit dem Versuch verbunden seien, gewisse Instanzen dazu zu bewegen, sich mit den von der Konferenz diskutierten Problemen zu befassen.

In diesem Zusammenhange würden unter anderen der Internationale Verein für öffentliches Verkehrswesen (Brüssel) und der Internationale Gemeindeverband (im Haag) erwähnt.

Von den zwischenstaatlichen Organen, die uns bei der Verwirklichung der Ziele unseres gemeinsamen Tätigkeitsprogrammes behilflich sein könnten, würden die ECE und die Europäische Verkehrsministerkonferenz besonders hervorgehoben. Inbezug auf Unterstützung von Seiten der IAO erinnerte der Berichterstatter die Konferenz an die bereits unternommenen Schritte, sprach über die gegenwärtige Lage im Hinblick auf andere der IAO bereits unterbreiteten Transportprobleme und schlug vor, dass die Konferenz in Erwägung ziehe, welche Schritte bestens geeignet seien, eine Diskussion städtischer Personenverkehrsprobleme auf einer ad hoc Konferenz der IAO herbeizuführen.

Die Konferenz beschloss, dass sich der gemeinsame ITF/IOeD-Ausschuss weiterhin im Sinne der obenerwähnten Richtlinien der Förderung eines gemeinsamen ITF/IOeD-Tätigkeitsprogrammes widmen und dass die Zusammensetzung des gemeinsamen Ausschusses von den Exekutivkomitees der zwei Internationalen bestimmt werden soll.