

943



STAATSKOERANT
VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
GOVERNMENT GAZETTE

As 'n Nuisblad by die Poskantoor Geregistreer

PRYS 20c PRICE
OORSEE 30c OVERSEAS
POSVRY—POST FREE

Registered at the Post Office as a Newspaper

Vol. 165]

KAAPSTAD, 7 MAART 1979

[No. 6321

CAPE TOWN, 7 MARCH 1979

GOEWERMENSKENNISGEWING

GOVERNMENT NOTICE

MINISTERIE VAN VERVOER

MINISTRY OF TRANSPORT

No. 430]

[7 Maart 1979.

No. 430]

[7 March 1979.

**KOMMISSIE VAN ONDERSOEK NA DIE GESKIL
TUSSEN DIE ADMINISTRASIE VAN DIE
SUID-AFRIKAANSE SPOORWEEË EN HAWENS EN DIE
PERSENEELVERENIGING WAT DIENARE GROEP „B”
VAN DIE S.A.S. VERTEENWOORDIG**

**COMMISSION OF INQUIRY INTO THE DISPUTE
BETWEEN THE ADMINISTRATION OF THE SOUTH
AFRICAN RAILWAYS AND HARBOURS AND THE
STAFF ASSOCIATION REPRESENTING GROUP “B”
S.A.R. SERVANTS**

Die verslag van die Kommissie van Ondersoek wat deur die Staatspresident aangestel is soos in *Staatskoerant* No. 5939 van 17 Maart 1978 bekend gemaak, word hiermee vir algemene inligting gepubliseer.

The report of the Commission of Inquiry, appointed by the State President as notified in *Government Gazette* No. 5939 of 17 March 1978, is hereby published for general information.

VERSLAG VAN DIE KOMMISSIE VAN ONDERSOEK
 INSAKE 'N GESKIL TUSSEN DIE ADMINISTRASIE
 VAN DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE EN
 HAWENS EN DIE PERSONEELVERENIGING
 VERTEENWOORDIGENDE DIENARE GROEP „B” VAN
 DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE EN HAWENS

1. INLEIDING

- 1.1 Alhoewel daar verskeie aanpassings van salarisse en salarisstrukture sowel as veranderings in diensvoorwaardes aan lede van die Suid-Afrikaanse Voetplaatpersoneelvereniging (hierna die „Vereniging” genoem) gedurende die jare 1973 tot 1975 aangebring is, was die lede nie tevrede met hul finansiële toestand nie en het hulle 'n verhoging van 20% geëis.
- 1.2 Daar volg briefwisseling en samesprekings tussen die Minister en die Vereniging die opslag waarvan was dat die Minister op 14 November 1977 te kenne gegee het dat, alhoewel hy die styging in lewensduurte as 'n bewese feit sien, en hy nie daaroor kan argumenteer nie, voldoening aan die Vereniging se versoek sou beteken dat aan alle personeel van die Administrasie so 'n 20% aanpassing gemaak sou moes word. Hy voeg by dat die uitgawe wat met 'n salarisverhoging van die orde gepaard gaan, nie in die huidige omstandighede en in landsbelang oorweeg kan word nie.
- 1.3 Op 7 Desember 1977 word aangekondig dat 'n algemene verhoging van 'n 5% salaris-aanpassing aan spoorwegpersoneel toegestaan gaan word. Die Vereniging reageer daarop deur as volg aan die Minister te skryf:

„Voortspruitend uit die samesprekings tussen Sy Edele die Minister van Vervoer en die Uitvoerende Raad van hierdie Vereniging te Pretoria op 14 November en die daaropvolgende aankondiging van 'n 5% salaris-aanpassing vir die spoorwegpersoneel op 7 Desember versoek ek graag dat die geskil wat daar tydens die samespreking ontstaan het en slegs vir sover dit 'n aanpassing van 15%, synde die verskil tussen die Vereniging se oorspronklike eis vir 'n 20% aanpassing en die toegestane 5%, betref, nou kragtens Artikel 28 van die Dienswet, 1960, na die Staatspresident verwys word vir die aanstelling van 'n kommissie onder Artikel 28 (3) van genoemde Wet.”

- 1.4 'n Kommissie is daarna deur die Staatspresident aangestel, welke kommissie op 21 Augustus 1978 hersaamgestel is uit die huidige lede.
- 1.5 Die Kommissie het op 11 September 1978 bymekaar gekom om die prosedures waarvolgens dit sou optree te bepaal en is as gevolg daarvan die Vereniging en die Administrasie versoek om hul onderskeie sake skriftelik te stel.
- 1.6 Dit is gedoen en daarna is op 30 November 1978, op versoek van die Vereniging, 'n voorverhoor samespreking gehou om sekere aspekte i.v.m. die vertoë en prosedure verder toe te lig.
- 1.7 Die verhoor van mondelinge vertoë en getuienis het plaasgevind op 16, 17 en 19 Januarie 1979 en die Kommissie is al die partye besondere dank verskuldig vir die bekwame en behulpsume wyse waarop die onderskeie sake voorgelê is.

2. GESKIL

- 2.1 Uit die voorgeskiedenis en die geskrewe vertoë was die Kommissie onder die indruk dat die Vereniging se eis om die 15% salarisverhoging baseer is op die styging in lewensduurte. Die Vereniging het egter sy voorleg-

REPORT OF THE COMMISSION OF INQUIRY INTO A
 DISPUTE BETWEEN THE ADMINISTRATION OF THE
 SOUTH AFRICAN RAILWAYS AND HARBOURS AND
 THE STAFF ASSOCIATION REPRESENTING GROUP
 “B” SERVANTS OF THE SOUTH AFRICAN RAILWAYS
 AND HARBOURS ADMINISTRATION

1. PREFACE

- 1.1 Although various adjustments in salaries and salary structures as well as changes in the service conditions of the members of the South African Footplate Staff Association (hereafter referred to as the “Association”) were made during the years 1973 to 1975, the members were not satisfied with their financial position and submitted a claim for a 20% salary increase.
- 1.2 Following upon correspondence and discussions between the Minister and the Association, the Minister, on 14 November 1977, announced that although he regarded the rise in the cost of living as an established fact and could not argue against it, compliance with the Association's request would mean that a 20% adjustment would have to be made to all the staff in the employ of the Administration. He added that the expenditure involved in a salary increase of this order could not be favourably considered, having regard to the present circumstances and the interests of the country.
- 1.3 On 7 December 1977 it was announced that a general increase of 5% in salaries would be awarded to Railway staff. The Association reacted thereupon by writing to the Minister as follows:

“Voortspruitend uit die samesprekings tussen Sy Edele die Minister van Vervoer en die Uitvoerende Raad van hierdie Vereniging te Pretoria op 14 November en die daaropvolgende aankondiging van 'n 5% salaris-aanpassing vir die spoorwegpersoneel op 7 Desember versoek ek graag dat die geskil wat daar tydens die samespreking ontstaan het en slegs vir sover dit 'n aanpassing van 15%, synde die verskil tussen die Vereniging se oorspronklike eis vir 'n 20% aanpassing en die toegestane 5%, betref, nou kragtens Artikel 28 van die Dienswet, 1960, na die Staatspresident verwys word vir die aanstelling van 'n kommissie onder Artikel 28 (3) van genoemde Wet”.

- 1.4 Thereafter a commission was appointed by the State President, which commission was reconstituted on 21 August 1978, comprising the present members.
- 1.5 The Commission met on 11 September 1978 to decide on the procedure which it would follow and as a result the Association and the Administration were requested to state their respective cases in writing.
- 1.6 This was done and subsequently, at the request of the Association, a preliminary discussion was held on 30 November 1978 to clarify certain matters with regard to representation and procedure.
- 1.7 The hearing of oral representations and evidence took place on 16, 17 and 19 January 1979 and the Commission wishes to express special thanks to both parties for the efficient and helpful manner in which their respective cases were presented.

2. DISPUTE

- 2.1 Judging from past history and having regard to the written representations, the Commission was of the view that the Association's claim for a 15% salary increase was based solely on the rise in the cost of living. The Association, however, couched its submis-

ging op so 'n wyse gedoen dat dit die indruk gelaat het dat dit wel ander bykomstige aspekte van die werksomstandighede van sy lede by wil bring by die beslegting van die geskil.

- 2.2 Om duidelikheid hieroor te kry is die Vereniging tydens die voorverhoor samespreking versoek om sy standpunt duidelik te stel. Ons haal aan uit die notule van daardie samespreking:

„REGTER:

Daar is sekere dinge waaroor ons ook duidelikheid wil hê en ek wil veral van die Vereniging weet is hulle saak gebaseer uitsluitlik op die styging in lewenskoste, of soos dit wil voorkom uit die voorlegging, of dit ook ten dele gebaseer is op aanpassings en veranderinge in hulle werksomstandighede.

Ek dink die Administrasie het van die standpunt uitgegaan dit is suiwer 'n kwessie van aanpassing met die lewensduurte, maar die voorlegging van die Vereniging skyn ook die ander sakies by te bring en daarvoor sal ons helderheid moet hê.

MNR. COMBRINCK:

Mnr. die Voorsitter, soos wat ek vir u voorgelees het gaan ons geskil oor paragraaf 5 op bladsy 2. In die memorandum wat ons ontvang het van die Administrasie is dit dan bladsy 16—in ons eerste memorandum—Jammer—gaan dit oor bladsy 16, paragrawe 6.1, 6.3 en 6.4. Dit verteenwoordig op wat ek vanmôre hier vir u gesê het (a), (b) en (c).

REGTER:

Ek weet nie eintlik of dit my vraag beantwoord nie. Baseer u dit uitsluitlik op die styging in die lewensduurte of gaan u ook gebruik maak van enige verandering in die werksomstandighede.

MNR. COMBRINCK:

Nee, nie op werksomstandighede nie, net lewensduurte.”

- 2.3 Die Vereniging het verder te kenne gegee dat dit voortgaan met sy eis, ten spyte van 'n aankondiging wat op 22 November 1978 gemaak is dat spoorwegpersoneel se salarisse vanaf 1 April 1979 met 10% verhoog gaan word. Aan die einde van die verhoor het die Vereniging gestel dat dit 'n salaris-aanpassing van 15% eis vanaf die Januarie 1979 betaalmaand.
- 2.4 Die geskil waaroor ons dus uitsluitlik moet gee is of die Administrasie aan lede van die Vereniging 'n salarisverhoging van 15%, geldig vanaf die Januarie 1979 betaalmaand, moet betaal al dan nie.
- 2.5 Dit dien opgemerk te word dat die Vereniging verteenwoordigend is van slegs 'n gedeelte van die bedryfspersoneel van die Spoorwegadministrasie. Die Vereniging self stel dit as volg:

„Die Vereniging verteenwoordig die volgende grade van personeelle bekend as Dienare Groep B van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens.

- (i) SENIOR INSPEKTEUR (LOKOMOTIEFPLIGTE)
- (ii) SENIOR INSPEKTEUR (TOETSE EN SPESIALE PLIGTE)
- (iii) LOKOMOTIEFINSPEKTEUR (BEDRYFSVEILIGHEID)
- (iv) SENIOR LOKOMOTIEFINSPEKTEUR (*Persoonlik tot Bekleër)
- (v) LOKOMOTIEFINSPEKTEUR
- (vi) SENIOR LOKOMOTIEFLOODSVOORMAN

sion in such terms that the impression was created that it intended introducing additional aspects regarding the working conditions of its members into the dispute for settlement.

- 2.2 In order to obtain clarity the Association was requested during the preliminary discussion to state its attitude clearly. We quote from the minutes of the discussion:

“REGTER:

Daar is sekere dinge waaroor ons ook duidelikheid wil hê en ek wil veral van die Vereniging weet is hulle saak gebaseer uitsluitlik op die styging in lewenskoste, of soos dit wil voorkom uit die voorlegging, of dit ook ten dele gebaseer is op aanpassings en veranderinge in hulle werksomstandighede.

Ek dink die Administrasie het van die standpunt uitgegaan dit is suiwer 'n kwessie van aanpassing met die lewensduurte, maar die voorlegging van die Vereniging skyn ook die ander sakies by te bring en daarvoor sal ons helderheid moet hê.

MNR. COMBRINCK:

Mnr. die Voorsitter, soos wat ek vir u voorgelees het gaan ons geskil oor paragraaf 5 op bladsy 2. In die memorandum wat ons ontvang het van die Administrasie is dit dan bladsy 16—in ons eerste memorandum—Jammer—gaan dit oor bladsy 16, paragrawe 6.1, 6.3 en 6.4. Dit verteenwoordig op wat ek vanmôre hier vir u gesê het (a), (b) en (c).

REGTER:

Ek weet nie eintlik of dit my vraag beantwoord nie. Baseer u dit uitsluitlik op die styging in die lewensduurte of gaan u ook gebruik maak van enige verandering in die werksomstandighede.

MNR. COMBRINCK:

Nee, nie op werksomstandighede nie, net lewensduurte.”

- 2.3 The Association advised further that it was continuing with its claim notwithstanding the announcement made on 22 November 1978 that the salaries of Railway staff would be increased by 10% as from 1 April 1979. At the end of the hearing the Association stated that it claims a 15% salary adjustment as from the January 1979 pay-month.
- 2.4 The dispute which we are required to decide is whether or not the Administration should be called upon to pay the members of the Association a 15% salary increase to take effect from the January 1979 pay-month.
- 2.5 It should be observed that the Association is representative of only a portion of the operating staff of the Railway Administration. The Association described itself as follows:

“Die Vereniging verteenwoordig die volgende grade van personeelle bekend as Dienare Groep B van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens.

- (i) SENIOR INSPEKTEUR (LOKOMOTIEFPLIGTE)
- (ii) SENIOR INSPEKTEUR (TOETSE EN SPESIALE PLIGTE)
- (iii) LOKOMOTIEFINSPEKTEUR (BEDRYFSVEILIGHEID)
- (iv) SENIOR LOKOMOTIEFINSPEKTEUR (*Persoonlik tot Bekleër)
- (v) LOKOMOTIEFINSPEKTEUR
- (vi) SENIOR LOKOMOTIEFLOODSVOORMAN

- (vii) LOKOMOTIEFLOODSVOORMAN
- (viii) DRYWER (STOOM/ELEKTRIES/DIESEL)
- (xi) LOODSMAN
- (x) LOKOMOTIEFSMEERDER
- (xi) SENIOR STOKER/DRYWERSASSISTENT
- (xii) AANTEKENAAR (Lokomotiefonderhoud)
- (xiii) KETELUITWASSER
- (xiv) STOKER/DRYWERSASSISTENT
- (xv) LOODSASSISTENT

Die Vereniging het 'n vrywillige lidmaatskap van 9343 lede wat neerkom op ongeveer 92,91% van die moontlike lidmaatskap van 10 055 werklike personeellede in diens soos in September 1978".

3. DIE ADMINISTRASIE SE HOUDING

- 3.1 Ons het reeds daarop gewys dat die Minister reeds op 14 November 1977 die eis van die hand gewys het, om die volgende redes (soos geformuleer deur die Vereniging):

„(i) Indien aan die Vereniging se versoek voldoen sou word, sal dieselfde salarisaanpassing aan alle Spoorwegpersoneel toegestaan moet word. Dit sal 'n aansienlike bykomende uitgawe vir die Spoorweë meebring.

(ii) Die Spoorweë kan, onder huidige omstandighede, nie sodanige aansienlike bykomende uitgawe bekostig nie”.

- 3.2 Dit was dan ook die houding van die Administrasie tydens die verrigtinge voor ons.

- 3.3 Die Administrasie antwoord as volg op die aangehaalde deel van die Vereniging se voorlegging:

„(i) Die Administrasie is van mening dat daar geen ander uitweg is nie as om te aanvaar dat watter verligting ook al aan lede van die Vereniging toegestaan word dit ook aan al die ander personeel van die Administrasie gegee sal moet word, omdat 'n faktor soos die styging in lewensduurte elke personeelgroep raak.

(ii) Benewens die styging in die lewensduurte is daar ook ander faktore wat in aanmerking geneem moet word by die toekenning van salarisaanpassings soos die finansiële stand van die Spoorweë en die vermoë van die landse ekonomie om 'n tariefverhoging te absorbeer wat noodwendig uit so 'n salarisaanpassing moet voortspuit.”

- 3.4 Die Vereniging probeer hierdie houding afwend op die volgende wyse:

„Die Vereniging voer aan dat, by oorweging van sy versoek, voormelde redes—

- (i) nie ter sake is nie;
- (ii) of nie deurslaggewend behoort te wees nie;
- (iii) of nie van oorwegende belang behoort te wees nie.

Alternatiewelik, aanvaar die Vereniging in elk geval nie,

- (i) dat, indien aan sy versoek voldoen sou word, dieselfde salarisaanpassing aan alle Spoorwegpersoneel toegestaan sal moet word nie;

- (vii) LOKOMOTIEFLOODSVOORMAN
- (viii) DRYWER (STOOM/ELEKTRIES/DIESEL)
- (ix) LOODSMAN
- (x) LOKOMOTIEFSMEERDER
- (xi) SENIOR STOKER/DRYWERSASSISTENT
- (xii) AANTEKENAAR (Lokomotiefonderhoud)
- (xiii) KETELUITWASSER
- (xiv) STOKER/DRYWERSASSISTENT
- (xv) LOODSASSISTENT

Die Vereniging het 'n vrywillige lidmaatskap van 9343 lede wat neerkom op ongeveer 92,91% van die moontlike lidmaatskap van 10 055 werklike personeellede in diens soos in September 1978”.

3. THE ADMINISTRATION'S ATTITUDE

- 3.1 We have already drawn attention to the fact that the Minister dismissed the claim on 14 November 1977, for the following reasons (as formulated by the Association):

“(i) Indien aan die Vereniging se versoek voldoen sou word, sal dieselfde salarisaanpassing aan alle Spoorwegpersoneel toegestaan moet word. Dit sal 'n aansienlike bykomende uitgawe vir die Spoorweë meebring.

(ii) Die Spoorweë kan, onder huidige omstandighede, nie sodanige aansienlike bykomende uitgawe bekostig nie”.

- 3.2 This was then also the attitude of the Administration during the hearing before us.

- 3.3 The Administration replied as follows to the quoted portion of the Association's submission:

“(i) Die Administrasie is van mening dat daar geen ander uitweg is nie as om te aanvaar dat watter verligting ook al aan lede van die Vereniging toegestaan word dit ook aan al die ander personeel van die Administrasie gegee sal moet word, omdat 'n faktor soos die styging in lewensduurte elke personeelgroep raak.

(ii) Benewens die styging in die lewensduurte is daar ook ander faktore wat in aanmerking geneem moet word by die toekenning van salarisaanpassings soos die finansiële stand van die Spoorweë en die vermoë van die landse ekonomie om 'n tariefverhoging te absorbeer wat noodwendig uit so 'n salarisaanpassing moet voortspuit.”

- 3.4 The Association attempted to parry this attitude as follows:

“Die Vereniging voer aan dat, by oorweging van sy versoek, voormelde redes—

- (i) nie ter sake is nie;
- (ii) of nie deurslaggewend behoort te wees nie;
- (iii) of nie van oorwegende belang behoort te wees nie.

Alternatiewelik, aanvaar die Vereniging in elk geval nie,

- (i) dat, indien aan sy versoek voldoen sou word, dieselfde salarisaanpassing aan alle Spoorwegpersoneel toegestaan sal moet word nie;

(ii) of dat indien dieselfde salarisaanpassing aan alle Spoorwegpersoneel toegestaan sou word, dit 'n bykomende uitgawe sal meebring wat die Spoorweë nie, onder huidige omstandighede, kan bekostig nie."

4. KOMMISSIE SE KOMMENTAAR

4.1 Ons vind dit gerieflik om eers die vraag of 'n toekenning van 'n salarisverhoging om te vergoed vir die styging in lewensduurte aan lede van die Vereniging noodwendig sal meebring dat 'n soortgelyke toekenning aan alle ander personeellede gemaak sal moet word.

4.2 As aanvaar word dat die salarisaanpassing waarvoor gevra word bloot is omdat die reële waarde van ons geldeenheid gedaal het weens inflasie—soos trouens deur almal voor ons aanvaar is—sou dit as aksiomaties beskou kan word dat aan alle personeel dieselfde verhoging toegestaan moet word om te vergoed vir daardie vermindering in die koopkrag van die Rand. Binne 'n bepaalde breë inkomstegroep sal die een lid se rand net soveel—of so min—koop as 'n ander lid s'n. Die feit dat die een meer rande het as die ander kan nooit ter sake wees nie.

4.3 Die Vereniging het egter volgehou dat sy lede eiesoortig is en dus nadeliger geraak word deur die daling in die koopkrag van die Rand as die ander personeellede. Hiervoor het dit staatgemaak op sulke faktore soos—

- (a) hul lewe en ongereelde werksure, wat meebring dat hulle baie uithuisig is,
- (b) die afgeleë plekke waar baie van hulle moet werk,
- (c) die feit dat nog hulle nog hul gades bykomstige werk kan doen om hul koopkrag aan te vul, en
- (d) die aard van hul opleiding en ondervinding is sulks dat hulle nie maklik toegang tot die algemene arbeidsmark het nie—hulle het dus 'n besondere swak bedingingsmag.

4.4 Vir ons gaan geen een van hierdie redes op nie. Die aansienlike veranderings wat in die werksomstandighede en besoldiging van die lede van hierdie Vereniging in die afgelope paar jaar gemaak is toon geen tekens van 'n swak bedingingsmag nie. Die lys wat die Vereniging self opgestel het is nogal indrukwekkend.

1. „VERANDERINGE IN GROEP B POSPLIGTE EN PRODUKTIWITEIT

1.1 *Kondukteurlose treine*

Kondukteurlose treine is ingestel gedurende 1965 en lede van die Vereniging het die treine sonder vergoeding gewerk tot Oktober 1972 toe daar ooreengekom is dat aan voetplaatpersoneel 'n toelae van 10% van die omskepte basiese maandelikse loon in uurlikse skale aan dienare betaal sal word vir die totale aantal ure wat hulle gedurende 'n betaalmaand op tweemantreine gewerk het.

Hierdie verandering het meegebring dat die pligte van die kondukteur (invul van treinjoernale; beskerming; veilige loop van die trein, rangeerwerk onder buitengewone omstandighede ens.) aan die drywer en die assistent oorgedra is.

(ii) of dat indien dieselfde salarisaanpassing aan alle Spoorwegpersoneel toegestaan sou word, dit 'n bykomende uitgawe sal meebring wat die Spoorweë nie, onder huidige omstandighede, kan bekostig nie."

4. THE COMMISSION'S COMMENTS

4.1 We find it convenient first to deal with the question whether the award of a salary increase to members of the Association to compensate for the rise in the cost of living would necessarily result in a similar award having to be made to all the other members of the staff.

4.2 If it be accepted that the salary adjustment which has been claimed is merely because the real value of our monetary unit has decreased as a result of inflation—as indeed was accepted by all before us—it could be regarded as axiomatic that all the staff would have to be granted the same increase to compensate for that decrease in the purchasing power of the Rand. Within a particular broad income group one member's rand will buy just as much—or just as little—as that of any other member. The fact that the one has more rands than the other can never be relevant.

4.3 The Association, however, insisted that its members occupied a unique position and that they were more adversely affected than the other staff members, by a decrease in the purchasing power of the Rand. For this contention it relied on such factors as—

- (a) their way of living and irregular working hours which resulted in their being away from home a lot,
- (b) the out-of-the-way places where many of them are required to work,
- (c) the fact that neither they nor their wives were able to supplement their buying power by performing other work, and
- (d) the nature of their training and experience is such that they cannot readily enter the general labour market—they, therefore, possess a particularly weak bargaining power.

4.4 As far as we are concerned none of these reasons is valid. The considerable changes which were brought about in the working conditions and salaries of the members of this Association during the preceding few years do not reflect signs of weak bargaining powers. The list which the Association itself compiled is quite impressive.

1. "VERANDERINGE IN GROEP B POSPLIGTE EN PRODUKTIWITEIT

1.1 *Kondukteurlose treine*

Kondukteurlose treine is ingestel gedurende 1965 en lede van die Vereniging het die treine sonder vergoeding gewerk tot Oktober 1972 toe daar ooreengekom is dat aan voetplaatpersoneel 'n toelae van 10% van die omskepte basiese maandelikse loon in uurlikse skale aan dienare betaal sal word vir die totale aantal ure wat hulle gedurende 'n betaalmaand op tweemantreine gewerk het.

Hierdie verandering het meegebring dat die pligte van die kondukteur (invul van treinjoernale; beskerming; veilige loop van die trein, rangeerwerk onder buitengewone omstandighede, ens.) aan die drywer en die assistent oorgedra is.

1.2 *Assistentlose werking*

Assistentlose werking in rangeerterreine is ingestel gedurende 1966 en is gedurende 1970 uitgebrei na opelyne. 'n Toelae van 25% van basiese loon was aan drywers betaal maar die persentasie is gedurende Oktober 1972 na 10% (tweemantrein-toelaag) verminder.

Die tweemantrein-toelaag word betaal om die drywer te vergoed vir die ekstra verantwoordelikheid (sien S1(5).178/1/160 van 16 Oktober 1974).

1.3 *Koolmanne*

Koolmanne op rangeerlokotiewe (stoom) is ingestel gedurende Januarie 1975 en die drywers ontvang 'n koolmantoelaag.

Die koolman vervul nie presies dieselfde funksie as die van 'n stoker nie en 'n aantal verantwoordelikhede word gevolglik op die drywer geplaas waarvoor die koolmantoelaag betaal word.

1.4 *Stokerstoelaag*

Stokers wat treine oor opelyne werk ontvang vanaf die inwerkingtreding van die koolmanskema 'n toelae van 5c per uur.

1.5 *Langer en Swaarder Vragte*

Die tendens is dat vragte al swaarder en langer word wat 'n groter las en stremming op die voetplaatpersoneel plaas, wat noodwendig groter vaardigheid en intensiewer opleiding vereis. Meer lokomotiewe word onder beheer van een drywer geplaas wat weer eens groter verantwoordelikheid op die voetplaatpersoneel plaas en tot verhoogte produktiwiteit bydra.

1.6 *Ritwerking*

Ritwerking is ingestel gedurende Desember 1972 en geleidelik uitgebrei na verskillende depots en Afdelings. Dit was 'n metode waarvolgens sekere goedertreine 'n aantal ure toegelaat is tussen 'n beginstasie en 'n eindstasie met addisionele tydtoelatings vir werk wat onderweg verrig moet word. Hiervolgens het elke trein 'n sogenaamde ritwaarde verkry. Treine wat die eindbestemming voor die bepaalde ritwaarde bereik was met die volle ritwaarde gekrediteer.

Ritwerking is op 28 Augustus 1978 afgeskaf.

2. *VERANDERINGE IN GROEP B DIENSVORWAARDES*2.1 *Gesalarieerde Status*

Op 16 Februarie 1975 is gesalarieerde status aan voetplaatgrade toegestaan.

Op 16 Mei 1975 is gesalarieerde status aan alle ander lede van die Vereniging toegestaan.

Gepaardgaande met gesalarieerde status het die volgende veranderings ingetree:

- (i) Die S.L.A. toelae is gekonsolideer.
- (ii) Gewysigde verlofvoorwaardes het ingetree.
- (iii) 'n Salarisaanpassing is aan sekere grade gemaak.
- (iv) Alle openbare vakansiedae het lede toegeval en
- (v) Vanaf 16 Mei 1975 is die diensure verhoog van 199 ure per maand na 208 ure per maand.

2.2 *Jaarkerwe*

Die salarisvorderingskerwe in die drywer se salarisstruktuur is vanaf 16 Julie 1976 verander met die gevolg dat drywers, wat voorheen tussen 17 en 18 jaar geneem het om die topskaal te bereik, nou na 8 jaar die topkerf kan bereik. Vordering gaan gepaard met die affê van toetse, mediese ondersoeke en beroepskundige evaluasies.

1.2 *Assistentlose werking*

Assistentlose werking in rangeerterreine is ingestel gedurende 1966 en is gedurende 1970 uitgebrei na opelyne. 'n Toelae van 25% van basiese loon was aan drywers betaal maar die persentasie is gedurende Oktober 1972 na 10% (tweemantrein-toelaag) verminder.

Die tweemantrein-toelaag word betaal om die drywer te vergoed vir die ekstra verantwoordelikheid (sien S1(5).178/1/160 van 16 Oktober 1974).

1.3 *Koolmanne*

Koolmanne op rangeerlokotiewe (stoom) is ingestel gedurende Januarie 1975 en die drywers ontvang 'n koolmantoelaag.

Die koolman vervul nie presies dieselfde funksie as die van 'n stoker nie en 'n aantal verantwoordelikhede word gevolglik op die drywer geplaas waarvoor die koolmantoelaag betaal word.

1.4 *Stokerstoelaag*

Stokers wat treine oor opelyne werk ontvang vanaf die inwerkingtreding van die koolmanskema 'n toelae van 5c per uur.

1.5 *Langer en Swaarder Vragte*

Die tendens is dat vragte al swaarder en langer word wat 'n groter las en stremming op die voetplaatpersoneel plaas, wat noodwendig groter vaardigheid en intensiewer opleiding vereis. Meer lokomotiewe word onder beheer van een drywer geplaas wat weer eens groter verantwoordelikheid op die voetplaatpersoneel plaas en tot verhoogde produktiwiteit bydra.

1.6 *Ritwerking*

Ritwerking is ingestel gedurende Desember 1972 en geleidelik uitgebrei na verskillende depots en Afdelings. Dit was 'n metode waarvolgens sekere goedertreine 'n aantal ure toegelaat is tussen 'n beginstasie en 'n eindstasie met addisionele tydtoelatings vir werk wat onderweg verrig moet word. Hiervolgens het elke trein 'n sogenaamde ritwaarde verkry. Treine wat die eindbestemming voor die bepaalde ritwaarde bereik was met die volle ritwaarde gekrediteer.

Ritwerking is op 28 Augustus 1978 afgeskaf.

2. *VERANDERINGE IN GROEP B DIENSVORWAARDES*2.1 *Gesalarieerde Status*

Op 16 Februarie 1975 is gesalarieerde status aan voetplaatgrade toegestaan.

Op 16 Mei 1975 is gesalarieerde status aan alle ander lede van die Vereniging toegestaan.

Gepaardgaande met gesalarieerde status het die volgende veranderings ingetree:

- (i) Die S.L.A. toelae is gekonsolideer.
- (ii) Gewysigde verlofvoorwaardes het ingetree.
- (iii) 'n Salarisaanpassing is aan sekere grade gemaak.
- (iv) Alle openbare vakansiedae het lede toegeval en
- (v) Vanaf 16 Mei 1975 is die diensure verhoog van 199 ure per maand na 208 ure per maand.

2.2 *Jaarkerwe*

Die salarisvorderingskerwe in die drywer se salarisstruktuur is vanaf 16 Julie 1976 verander met die gevolg dat drywers, wat voorheen tussen 17 en 18 jaar geneem het om die topskaal te bereik, nou na 8 jaar die topkerf kan bereik. Vordering gaan gepaard met die affê van toetse, mediese ondersoeke en beroepskundige evaluasies.

2.3 *Drywer op Rangeer*

Drywers op rangeer kon nie verby die salarisskaal van R5 280 per jaar (destyds) vorder nie omrede hulle nie aan die vereiste hoeveelheid opelynwark voldoen het nie. Vanaf 16 September 1976 is 'n toegewing gemaak dat sodanige drywers ook na die topskaal (destyds R5 940 p.j.) kan vorder onder sekere voorwaardes.

2.4 *Anomalië*

Vanaf September 1978 betaalmaand is sekere veranderinge in anomalië wat bestaan, gemaak, bv.:

- (i) die klasse 1 en 2 loodsmanne is afgeskaf en die graad loodsman is geskep met vyf salariskerwe onderhewig daaraan dat loodsmanne voortaan ook, net soos in die geval van drywers, driejaarliks aan 'n hersieningstoets, mediese ondersoek en beroepskundige onderhoud onderworpe is. Die topskaal is aangepas en loodsmanne langer as 12 maande maar minder as 24 maande op die salarisskaal van R3 882 per jaar word na die tweede kerf van R4 158 per jaar aangepas en diegene langer as 24 maande op R3 882 word op die kerf R4 575 per jaar aangepas.
- (ii) Salariskerwe van drywers is van 8 na 7 verminder met 'n aanpassing op die ses onderste kerwe terwyl die topkerf onaangeraak gelaat is.
- (iii) Salarisaanpassings is gemaak in die seniorgrade wat deur die Vereniging verteenwoordig word, t.w. Lokomotiefloodsvoorman, Seniorlokomotiefloodsvoorman, lokomotiefinspekteur, seniorlokomotiefinspekteur (persoonlik tot bekleër), lokomotiefinspekteur (Bedryfsveiligheid) Seniorinspekteur (toetse en spesiale pligte), Seniorinspekteur (Lokomotiefpligte).

3. *ALGEMENE VERANDERINGE (ALLE DIENARE)*3.1 *Betaling van Waarde van Verlof*

Betaling van die waarde van verlof wat tot sy krediet staan by 'n dienaar se uitdienstrede het verbeter vanaf Oktober 1974.

3.2 *Reisgeriewe vir studente*

Reisgeriewe vir kinders van dienare wat studeer is verbeter vanaf Februarie 1975.

3.3 *Behuising*

Gedurende April 1975 is die Behuisingskema met Pensioenfondsteun deur die Administrasie goedgekeur.

3.4 *Siekefonds*

Die verbeterde bystandskema is op 1 April 1975 goedgekeur waar beter en meer voordele aan lede beskikbaar gestel is soos bv. tandheelkundige dienste, oogheelkunde, verbeterde kraamvoordele, ens.

3.5 *Gesalarieerde Status*

Gesalarieerde status is op 16 Mei 1975 aan alle werksmanne in die Diens toegestaan.

3.6 *Reisgeriewe vir Weduwees*

Verbeterde reisgeriewe vir weduwees is toegestaan gedurende Mei 1975.

3.7 *Algemene Salarisverhoging*

'n 10% Algemene aanpassing is vanaf Julie 1976 ingestel.

3.8 *Lugreiskonsessies*

Lugreiskonsessies op binnelandse vlugte van die S.A.L. is toegestaan gedurende Augustus 1978.

2.3 *Drywer op Rangeer*

Drywers op rangeer kon nie verby die salisskaal van R5 280 per jaar (destyds) vorder nie omrede hulle nie aan die vereiste hoeveelheid opelynwark voldoen het nie. Vanaf 16 September 1976 is 'n toegewing gemaak dat sodanige drywers ook na die topskaal (destyds R5 940 p.j.) kan vorder onder sekere voorwaardes.

2.4 *Anomalië*

Vanaf September 1978 betaalmaand is sekere veranderinge in anomalië wat bestaan, gemaak, bv.:

- (i) die klasse 1 en 2 loodsmanne is afgeskaf en die graad loodsman is geskep met vyf salariskerwe onderhewig daaraan dat loodsmanne voortaan ook, net soos in die geval van drywers, driejaarliks aan 'n hersieningstoets, mediese ondersoek en beroepskundige onderhoud onderworpe is. Die topskaal is aangepas en loodsmanne langer as 12 maande maar minder as 24 maande op die salarisskaal van R3 882 per jaar word na die tweede kerf van R4 158 per jaar aangepas en diegene langer as 24 maande op R3 882 word op die kerf R4 575 per jaar aangepas.
- (ii) Salariskerwe van drywers is van 8 na 7 verminder met 'n aanpassing op die ses onderste kerwe terwyl die topkerf onaangeraak gelaat is.
- (iii) Salarisaanpassings is gemaak in die seniorgrade wat deur die Vereniging verteenwoordig word, t.w. Lokomotiefloodsvoorman, Seniorlokomotiefloodsvoorman, lokomotiefinspekteur, seniorlokomotiefinspekteur (persoonlik tot bekleër), lokomotiefinspekteur (Bedryfsveiligheid) Seniorinspekteur (toetse en spesiale pligte), Seniorinspekteur (Lokomotiefpligte).

3. *ALGEMENE VERANDERINGE (ALLE DIENARE)*3.1 *Betaling van Waarde van Verlof*

Betaling van die waarde van verlof wat tot sy krediet staan by 'n dienaar se uitdienstrede het verbeter vanaf Oktober 1974.

3.2 *Reisgeriewe vir studente*

Reisgeriewe vir kinders van dienare wat studeer is verbeter vanaf Februarie 1975.

3.3 *Behuising*

Gedurende April 1975 is die Behuisingskema met Pensioenfondsteun deur die Administrasie goedgekeur.

3.4 *Siekefonds*

Die verbeterde bystandskema is op 1 April 1975 goedgekeur waar beter en meer voordele aan lede beskikbaar gestel is soos bv. tandheelkundige dienste, oogheelkunde, verbeterde kraamvoordele ens.

3.5 *Gesalarieerde Status*

Gesalarieerde status is op 16 Mei 1975 aan alle werksmanne in die Diens toegestaan.

3.6 *Reisgeriewe vir Weduwees*

Verbeterde reisgeriewe vir weduwees is toegestaan gedurende Mei 1975.

3.7 *Algemene Salarisverhoging*

'n 10% Algemene aanpassing is vanaf Julie 1976 ingestel.

3.8 *Lugreiskonsessies*

Lugreiskonsessies op binnelandse vlugte van die S.A.L. is toegestaan gedurende Augustus 1978.

3.9 *Militêre Verlof*

Betaalbare militêre verlof vir dienare wat nie as Offisiere of Onderoffisiere in die Burgermag of kommando's dien nie is goedgekeur vanaf Mei 1977.

3.10 *Lugreiskoncessies*

'n Toegewing aan dienare is gemaak gedurende Desember 1977 om na minstens 30 jaar diens een keer voor aftrede 'n lugreis te onderneem op internasionale vlugte.

3.11 *Pensioen*

Weduweepensioene is op 1 Desember 1977 verbeter.

3.12 *Algemene Salarisverhoging*

'n 5% Algemene aanpassing is vanaf Januarie 1978 ingestel.

3.13 *Kosteskale*

Verbeterde kosteskale het gedurende Januarie 1978 ingetree.

3.14 *Lugreiskoncessies vir Pensioenarisse*

Gedurende April 1978 is lugreiskoncessies vir pensioenarisse goedgekeur op binnelandse vlugte en gedurende Augustus 1978 uitgebrei na internasionale vlugte, onder bepaalde voorwaardes.

3.15 *Vakansiebonus*

Nie alle lede van die Vereniging deel noodwendig in al hierdie verbeterde voordele nie."

3.9 *Militêre Verlof*

Betaalbare militêre verlof vir dienare wat nie as Offisiere of Onderoffisiere in die Burgermag of kommando's dien nie is goedgekeur vanaf Mei 1977.

3.10 *Lugreiskoncessies*

'n Toegewing aan dienare is gemaak gedurende Desember 1977 om na minstens 30 jaar diens een keer voor aftrede 'n lugreis te onderneem op internasionale vlugte.

3.11 *Pensioen*

Weduweepensioene is op 1 Desember 1977 verbeter.

3.12 *Algemene Salarisverhoging*

'n 5% Algemene aanpassing is vanaf Januarie 1978 ingestel.

3.13 *Kosteskale*

Verbeterde kosteskale het gedurende Januarie 1978 ingetree.

3.14 *Lugreiskoncessies vir Pensioenarisse*

Gedurende April 1978 is lugreiskoncessies vir pensioenarisse goedgekeur op binnelandse vlugte en gedurende Augustus 1978 uitgebrei na internasionale vlugte, onder bepaalde voorwaardes.

3.15 *Vakansiebonus*

Nie alle lede van die Vereniging deel noodwendig in al hierdie verbeterde voordele nie."

4.5 Uit hierdie lys val iets besonder op. Dit wil voorkom asof daar van tyd tot tyd deur die werknemers 'n indirekte verbetering van hul finansiële posisie verkry is deur, in plaas van 'n verhoging in werklike besoldiging, hulle sekere voordele bekom het. Tydens betoog is die indruk geskep dat die lede wat wel sulke voordele gekry het, nou slegter daaraan toe is—hulle kry nou minder geld en die geld se waarde kwyn.

4.6 Maar hierdie betoog verloor uit die oog dat die voorreg wat die werknemer ontvang het destyds vir hom geldwaarde gehad het (hy sou dit trouens nie anders in ruil vir 'n salarisverhoging aanvaar het nie) en nou nog het. Verder verloor hy uit die oog dat die reële waarde van daardie voorreg styg namate die waarde van die geld-eenheid daal. Deur die genot van daardie voordeel word hy, tot die mate wat dit geldwaarde besit, outomaties vergoed as die waarde van sy Rand daal. Om maar een voorbeeld te neem; as 'n werknemer as voordeel inwoning van 'n huis geniet, sal die waarde van daardie inwoning styg namate die geld se waarde daal. As hy 'n huis moes huur, sal sy huur telkens verhoog word om vir die verswakking van die geld waarmee daardie huur betaal word te vergoed.

4.7 As ons verder na die redes wat die Vereniging voorgelê het kyk, sien ons dat meeste van die faktore waarop sy lede staatmaak vir hul eis van eiesoortigheid ontstaan uit die aard van hul werk en het dit met die styging of daling van die waarde van ons geld niks te doen nie. As daardie faktore hulle werk eiesoortig maak, verskillend van ander werknemers, is dit faktore wat in aanmerking geneem moet word—en ons vertrou wel so geneem is—by die bepaling van die salarisstruktuur van die besondere lede. As die huidige struktuur nie afdoende rekening hou met hierdie faktore nie is dit 'n saak vir onderhandeling om daardie struktuur reg te stel. 'n Eis baseer op die styging in lewensduurte kan nie so 'n verandering meebring nie.

4.5 This list reveals a significant fact. It appears that the employees, from time to time, achieved indirect improvements in their financial positions in that they were granted certain benefits instead of actual increases in salary. During the argument the impression was created that the members who had in fact received such benefits were now worse off—they now receive less money, the value of which is dwindling.

4.6 This argument loses sight of the fact that the concession which the employee received had in fact monetary value at that time (he would not otherwise have accepted it instead of a salary increase), and it still has such value. Furthermore, sight is also lost of the fact that the real value of those benefits rises in proportion to the decrease in the value of the monetary unit. By enjoying those benefits he is, to the degree that it possesses monetary value, automatically compensated as the value of the Rand decreases. To quote only one example; if an employee enjoys the occupation of a house as a benefit, the value of that occupation would increase in proportion to the decrease in the value of the money. If, instead, he had to rent a house, the rental would have to be increased from time to time to compensate for the weakening of the money with which that rental is paid.

4.7 If we look further at the reasons advanced by the Association, we see that most of the factors on which it relied in support of its claim regarding the unique position of its members, arise out of the nature of their work and this aspect has nothing to do with the increase or the decrease in the value of money. If these factors make this group unique and different from other employees, then these factors must be taken in account—and we trust that they were—in determining the salary structure of the particular members. If the present structure does not adequately take into account these factors then this is a matter which should be negotiated so that the structure can be rectified. A claim based on the rise in the cost of living cannot result in such a change.

4.8 Hier mag ons ook op 'n ander aspek wys wat, na ons mening, verkeerdlik bygebring is. Daar is gepoog om te bewys dat die lede van die Vereniging agter geraak het wat besoldigng betref deur vergelyk te probeer tref tussen die salarisindeks en die lewensduurte-indeks. Weer eens is dit 'n poging om dit wat nie vergelykbaar is nie, te vergelyk.

4.9 Die salarisindeks dui tog maar aan hoe die inkomste van 'n werknemer verander het met verloop van tyd. Alhoewel toelaes vir styging in lewensduurte daarin opgeneem mag wees, is daar baie ander faktore wat ook daarin weerspieël word—so bv. is daar normale salarisverhogings, buitengewone aanpassings weens verandering in werksomstandighede, verbetering in kwalifikasies, ondervinding, e.d.m.

4.10 As salarisindeks wel 'n aanduiding sou wees van die toelae vir styging in lewensduurte, dan sal aan elke werker 'n eie toelae betaal moet word. Aan ons is 'n staat van die salarisindeks vir dienare in Groep B (d.w.s. lede van die Vereniging) voorgelê wat nogal insiggewend is. Desember 1972 is as datum maand geneem, en dit strek tot September 1978.

4.11 Daaruit blyk, bv., dat 'n lokomotiefsmeerder se salarisindeks tussen die twee datums gestyg het van 100 tot 139,3, terwyl dié van loodsman, klas 2, van 100 tot 199,2 gestyg het. In dieselfde tydperk het die verbruikersprysindeks gestyg van 117,4 tot 222,8, 'n styging van 90%. Dit beteken dat, as ons aanpassings op salarisindeks moet maak, moet die lokomotiefsmeerder 'n verhoging kry van 36,40%, terwyl die loodsman, klas 2, 'n verhoging moet kry van 5,54%.

4.12 Die voorlegging het inderdaad die gemiddelde salarisindeks van die groep geneem, nl. 151,9, wanneer die aanpassing 25% moet wees. Maar dit werk deur ten nadeel van die werkers wie se salarisindeks stadiger gestyg het. En tog het sy geld net soveel gedaal in waarde as sy meer bevoorregte medelid.

5. KOMMISSIE SE AANBEVELINGS

5.1 Die Kommissie het dus eenparig besluit dat die betoog van die Vereniging dat sy lede op 'n eiesoortige basis vergoed moet word vir die styging in die lewensduurte, nie aanvaar kan word nie en stem saam met die sienswyse van die Administrasie dat enige salaris-aanpassing *wat bloot op die styging in lewensduurte beraam is*, vir alle amptenare gemaak sal moet word.

5.2 Alhoewel daar 'n geskil was in die wyse waarop die salarisindeks opgestel is, was die partye dit eens dat daar tans 'n agterstand is wat betref vergoeding vir lewensduurte. In antwoord op 'n vraag van hoe die agterstand bereken moet word het adv. Streicher, namens die Vereniging as volg geantwoord:

„Meneer die Voorsitter die Vereniging se houding is dat hoewel hy voel dat hy geregtig sal wees om sy eis te stel vanaf 8 Desember 1977 toe die eis aanvanklik aanhangig gemaak is—toe die Minister versoek is dat die eis ooreenkomstig artikel 28 van die Spoorwegwet behandel moet word—alhoewel hy voel dat hy daarop geregtig is, is hy wel bereid om 'n opoffering te maak in landsbelang en vra die Vereniging dat die aanpassing in salaris gemaak word vanaf die Januarie 1979 betaalmaand. Meneer die Voorsitter die Vereniging versoek spesifiek dat by die bepaling van 'n salarisverhoging indien enige, dit deur die Kommissie in ag geneem moet word dat indien die salarisverhoging eers in Januarie—ten opsigte van Januarie 1979 betaalmaand toegeestaan word daar alreeds 'n aansienlike opoffering deur lede van die Vereniging gemaak is.”

4.8 Here we might refer to another aspect which in our view was incorrectly included. An attempt was made to prove that the members of the Association lagged behind, in so far as salaries are concerned, by trying to draw a comparison between the salary index and the cost of living index. Once again this is an attempt to compare what is incomparable.

4.9 The salary index reflects how the income of an employee has changed with the passage of time. Although allowances in respect of the rise in the cost of living may have been included therein, many other factors are also included—e.g. normal salary increases, extraordinary adjustments due to changing circumstances, improvements in qualifications, experience, etc.

4.10 If the salary index were in fact to be an indication of the allowances to be made for the rise in the cost of living, then it would be necessary to pay each employee an individual allowance. A statement reflecting the salary index in respect of Group B servants (viz. members of the Association), was placed before us which is rather illuminating. December 1972 was accepted as the datum month and the index extends to September 1978.

4.11 From this it appears, e.g. that a locomotive lubrication attendant's salary index rose from 100 to 139,3 during the period in question, while that of a shedman, class 2, rose from 100 to 199,2. In the same period the consumer price index rose from 117,4 to 222,8 an increase of 90%. This means that if we were to make an adjustment in terms of the salary index, the locomotive lubrication attendant would receive an increase of 36,40% whilst the shedman, class 2, would receive an increase of 5,54%.

4.12 In the submission the average salary index for the group, viz. 151,9, was in fact used, on which basis the adjustment should have been 25%. But this would be detrimental to the employee whose salary index rose slowly, although the value of his money decreased just as much as that of his more privileged fellow member.

5. THE COMMISSION'S RECOMMENDATIONS

5.1 The Commission has, therefore, unanimously decided that the argument of the Association that its members should be compensated on a unique basis for the rise in the cost of living cannot be accepted, and agrees with the view of the Administration that any salary adjustment, calculated merely on the rise in the cost of living, should be made to all officers.

5.2 Although there was a dispute regarding the manner in which the salary index was compiled, both parties agreed that there was a backlog in so far as compensation for the rise in the cost of living was concerned. In reply to a question as to how the backlog should be calculated, Adv. Streicher replied as follows on behalf of the Association:

“Meneer die Voorsitter die Vereniging se houding is dat hoewel hy voel dat hy geregtig sal wees om sy eis te stel vanaf 8 Desember 1977 toe die eis aanvanklik aanhangig gemaak is—toe die Minister versoek is dat die eis ooreenkomstig artikel 28 van die Spoorwegwet behandel moet word—alhoewel hy voel dat hy daarop geregtig is, is hy wel bereid om 'n opoffering te maak in landsbelang en vra die Vereniging dat die aanpassing in salaris gemaak word vanaf die Januarie 1979 betaalmaand. Meneer die Voorsitter die Vereniging versoek spesifiek dat by die bepaling van 'n salarisverhoging indien enige, dit deur die Kommissie in ag geneem moet word dat indien die salarisverhoging eers in Januarie—ten opsigte van Januarie 1979 betaalmaand toegeestaan word daar alreeds 'n aansienlike opoffering deur lede van die Vereniging gemaak is”.

- 5.3 Ons het dus aanvaar dat as uitgangspunt geneem kan word dat daardie agterstand 15% op 1 Januarie 1979 was.
- 5.4 Die wesentlike geskilpunt wat nou oorbly is of die Administrasie aangesê moet word om so 'n aanpassing te maak.
- 5.5 Die Administrasie het betoog dat dit nie so 'n opdrag moet kry nie want dit kan nie die benodigde fondse verkry nie.
- 5.6 Onthou sal word dat daar reeds 'n salarisaanpassing van 10% wat op 1 April 1979 sal intree aangekondig is. Die huidige personeelsterkte bestaan uit 113 617 Blanke werkers en 149 993 Nie-Blankes, 'n totaal van 263 610. Om die salarisaanpassing van 10% te maak, sal 'n ekstra R125-miljoen benodig word. Om 'n verdere 5% verhoging te gee, soos die Vereniging vereis, sal volgens die Administrasie se voorlegging 'n verdere R63-miljoen verg.
- 5.7 Op die oomblik word verwag dat die nuwe begroting wat opgestel staan te word 'n tekort van R210-miljoen sal toon, as voorsiening gemaak word vir die 10% salarisaanpassing, maar as voorsiening vir 'n 15% aanpassing gemaak moet word, sal die tekort opskuif na R275-miljoen.
- 5.8 Die Administrasie het op verskeie faktore gewys wat die beramings ernstig mag beïnvloed, soos bv. die kortlewing van olie uit die Midde-Ooste, die moontlikheid van 'n olieboikot, en die moontlikheid dat die spoorroetes na sommige van die naburige Swartstate gesluit of weer gesluit sal word. Sulke gebeure sal die Spoorweë se inkomstes aansienlik beïnvloed. Daar is verder die onsekerheid in verband met vanjaar se ooste veroorsaak deur die droogte wat groot dele van die land die afgelope paar maande geteister het. Derhalwe is die Administrasie van plan om die tariewe reserwefonds, wat tans op R61-miljoen staan verder te vergroot tot ongeveer R100-miljoen, wat aan die Administrasie 'n speling van ongeveer 3% sal gee indien die verwagte inkomstes sou daal weens die wisselwerking van een of ander van die genoemde faktore.
- 5.9 Die Administrasie gaan uit van die standpunt dat die Spoorweë, ingevolge die bepalings van die Grondwet, Nr. 32 van 1961, sy begroting moet laat klop. Daar sal dus of verdere besnoeiing moet plaasvind of die inkomste sal moet aangevul word. Verder het die Spoorweë 'n beleid aanvaar om te beweeg na 50% bruto selffinansiering wat beide die vervanging van bates en die afskaffing van addisionele bates betref, wat sou beteken ongeveer 'n 20% netto-selffinansiering. Tans word nog maar „hier so onder die 10%” aldus verkry.
- 5.10 Volgens die voorlegging van die Administrasie is een probleem dat dit sekere dienste lewer teen baie hoë verliese. Hierdie verliese word goedgemaak deur 'n sogenaamde kruis-subsidiëring. Die winste op ander dienste word aangewend om eersgenoemde verliese te vergoed. Alhoewel die voorneme is om sake so te beheer dat hierdie kruis-subsidiëring al hoe minder word kan dit uit die aard van die saak nooit onder die huidige stelsel uitgeskakel word nie, want sekere van die dienste kan nooit selfbetalend gemaak word nie.
- 5.11 Artikel 103 van die Grondwet bepaal nou wel dat „Die Spoorweë en Hawens van die Republiek word volgens handelsbeginsels bestuur . . .”, wat sou beteken dat
- 5.3 We have, therefore, accepted, as a starting-point, that the backlog was 15% on 1 January 1979.
- 5.4 The actual point in dispute which now remains is whether the Administration should be called upon to effect such an adjustment.
- 5.5 The Administration argued that it should not be so instructed because it could not obtain the necessary funds.
- 5.6 It will be remembered that it has already been announced that a salary increase of 10% will operate with effect from 1 April 1979. The present staff establishment consists of 113 617 White workers and 149 993 Non-Whites, a total of 263 610. In order to effect a 10% salary adjustment an extra R125 million will be required. To grant a further 5% increase, as claimed by the Association, will, according to the Administration's submission, require an additional R63 million.
- 5.7 It is anticipated that the present budget which is being compiled will reflect a deficit of R210 million if provision is made for a 10% salary increase, but if provision were to be made for a 15% adjustment, the deficit would increase to R275 million.
- 5.8 The Administration pointed out that various factors could seriously influence the estimates, such as e.g. the short supply of oil from the Middle East, the possibility of an oil boycott, and the possibility that the rail routes to some of the neighbouring Black states could be closed or reclosed. Such events would considerably influence the income of the Railways. There is also uncertainty in regard to this year's crops caused by the drought which has ravaged large areas of the country during the past few months. The Administration, therefore, proposes to increase the Rates Equalization Fund, which at present stands at R61 million, to approximately R100 million. Such a step would allow the Administration a latitude of approximately 3% should the anticipated revenue not materialize due to the interaction of one or other of the factors mentioned.
- 5.9 The Administration's point of view is that the Railways must balance its books in terms of the provisions of the Constitution Act No. 32 of 1961. It follows, therefore, that further savings must be made or that revenue must be supplemented. Furthermore, the Administration has accepted as policy a move towards 50% bruto self financing in so far as the replacement of assets and the abolition of additional assets are concerned, which means approximately 20% nett self financing. At present only “hier so onder die 10%” has been achieved.
- 5.10 According to its submission, the Administration faces the problem that certain services are rendered at considerably high losses. These losses are off-set by means of a so-called cross-subsidization. The profits derived from other services are utilized to off-set the aforementioned losses. Although it is the intention to arrange matters so that cross-subsidization will progressively be reduced, it can by the very nature of things never be eliminated under the present system, because certain of the services can never be made self supporting.
- 5.11 Clause 103 of the Constitution Act lays down that “The railways, ports and harbours of the Republic shall be administered on business principles . . .”, which

die Administrasie gesonde sakebestuur aan die dag moet lê en sorg dat sy uitgawes nie sy inkomstes oortref nie, maar gaan dan onmiddellik verder en bepaal wat deur die bestuur gedoen moet word—

„met behoorlike inagneming van die ontwikkeling van die landbou en nywerheid in die Republiek en die bevordering, deur goedkoop vervoer, van die vestiging van 'n landbou- en nywerheidsbevolking in die binnelandse gebiede van al die provinsies”.

- 5.12 Uit die aard van die saak kan hierdie deel van die opgedrae werksaamhede van die Administrasie nie winsgewend gemaak word nie. Die jongste syfers toon aan dat op passasiersvervoer die Spoorweë 'n verlies van R286-miljoen gelyk het. Dit is dus nodig om tariewe op ander soorte vervoer hoog te hou om hierdie nie-lonende dienste te finansier.

- 5.13 Alhoewel die Spoorweë basies as 'n sake-onderneming gesien moet word, ly dit geen twyfel dat dit belangrike sogenaamde sosio-ekonomiese dienste verrig. Sosio-ekonomiese dienste is gedefinieer as:

„dienste wat nie vir die leweransier van die diens ekonomies is nie, maar wat wel ekonomies is uit die oogpunt van die gemeenskap as geheel.”

(Sien die referaat: Die Sosio-ekonomiese Deel van die Suid-Afrikaanse Spoorweë, gelewer deur die Hoofbestuurder, dr. J. G. H. Loubser, aan die Randse Afrikaanse Universiteit op 11 Oktober 1978.)

- 5.14 Dat die Spoorweë belangrike sosio-ekonomiese dienste lewer en wel op 'n wye vlak ly geen twyfel nie, en tot op die huidige is hierdie dienste finansier deur winste op ander dienste te probeer maak. Die taak word egter bemoeilik dat dit juis op die meer lonende dienste is wat die Administrasie met sterk konkurrensie te doen kry van die privaat vervoerleweransiers. Die konkurrensie is nou nog sterker vanweë die bepalings van die onlangse Wet op Padvervoer, Nr. 74 van 1977.

- 5.15 Dit is noodsaaklik dat daar indringend gekyk word na die rol wat die Spoorweë op die gebied van sosio-ekonomiese dienste verrig en hoe hierdie dienste bes gefinansier kan word. Ons verneem dat daar reeds onderhandelinge met die nodige instansies aan die gang is en ons wil aanbeveel dat uitsluitel hieroor so gou doenlik verkry word.

- 5.16 Tereg, na ons mening, het die Vereniging daarop gewys dat sy lede deur die ontegging van salarisaanpassings om te vergoed vir die styging in lewensduurte, tot 'n mate die nie-lonende dienste van die Spoorweë subsidieer.

- 5.17 Om die nodige inkomste te kry om die verwagte tekort van R210-miljoen te delg, stel die Administrasie 'n tariefverhoging van gemiddeld 8% voor. Dit is nie nodig om op die besonderhede in te gaan nie, maar dit moet gemeld word dat die skema van verhogings soos uitgewerk gedoen is in die lig van die Administrasie se beleid om die sogenaamde kruis-subsidiering te verminder—elke afdeling moet in al groter mate self voorsienend word. Vanselfsprekend is dit 'n beleid wat maar geleidelik uitgevoer kan word.

- 5.18 Die Administrasie is van mening dat so 'n tariefverhoging deur ons landse ekonomie absorbeer kan word sonder noemenswaardige nadelige gevolge.

- 5.19 Om egter die tekort van R275-miljoen, wat sal ontstaan as 'n 15%-salarisverhoging toegestaan word te dek, sal

means that the Administration should apply sound business methods to ensure that its expenditure does not exceed its revenue, but immediately thereafter it stipulates what the management should do—

“due regard being had to agricultural and industrial development within the Republic and the promotion, by means of cheap transport, of the settlement of an agricultural and industrial population in the inland portions of all provinces”.

- 5.12 From its nature this instruction cannot be made profitable. The most recent figures reflect that the railway passenger transport services have incurred a loss of R286 million. It is, therefore, necessary to keep tariffs high on other classes of transport in order to finance the non-profitable services.

- 5.13 Although the Railways is basically seen as a business venture, there is no doubt that it performs important so-called socio-economic services. Socio-economic services are defined as:

“dienste wat nie vir die leweransier van die diens ekonomies is nie, maar wat wel ekonomies is uit die oogpunt van die gemeenskap as geheel”.

(See the lecture: Die Sosio-ekonomiese Deel van die Suid-Afrikaanse Spoorweë, delivered by the General Manager, Dr. J. G. H. Loubser, at the Randse Afrikaanse Universiteit on 11 October 1978).

- 5.14 That the Railways render important socio-economic services on a broad plane leaves no doubt, and up to the present these services have been financed by endeavouring to make profits on other services. The task is, however, made more difficult because it is with the more profitable services that the Administration is faced with strong competition from private conveyors. The competition is now even stronger by reason of the provisions of the recent Motor Transport Act, No. 74 of 1977.

- 5.15 It is necessary that an in-depth study be made of the role played by the Railways in providing socio-economic services and how best these services can be financed. We understand that negotiations are already underway with the instances involved and would recommend that finality in this matter be reached as soon as possible.

- 5.16 The Association stressed, correctly in our view, that by their not being granted salary adjustments to compensate for the rise in cost of living, its members were subsidizing the non-paying services of the Railways.

- 5.17 To obtain the necessary income to meet the expected deficit of R210 million the Administration proposes a tariff increase averaging 8%. It is not necessary to go into detail, but it must be pointed out that the system of increases has been calculated in accordance with the Administration's policy of reducing the so-called cross-subsidization—every branch must, ever increasingly, become self-sufficient. This policy, obviously, is one that can only be implemented gradually.

- 5.18 The Administration is of the opinion that such a tariff increase can be absorbed by the Country's economy without any marked adverse effects.

- 5.19 However, to cover the deficit of R275 million that would arise were a 15% salary increase to be accorded,

die tariewe met 'n gemiddeld van 10,2% verhoog moet word. Volgens die Administrasie sal so 'n verhoging 'n nadelige uitwerking hê op die land se ekonomie. Veral is beklemtoon dat die uitvoer van minerale ernstig benadeel kan word, gesien die dalende neiging van die minerale markte oorsee.

5.20 Verder sal die Spoorweë se mededingingsposisie wat betref die lonende binnelandse vervoer (veral van fabrieksware) benadeel word. Kort gestel, die Administrasie vrees dat 'n te hoë verhoging in die tariewe, die omset van sy vervoer sal benadeel en kan dit lei tot 'n vermindering aan inkomste, in plaas van die beoogde verhoging.

5.21 'n Ekonoom, mnr. M. Dagut, wat namens die Vereniging getuig het, het in breë trekke saamgestem. Hy was dit eens dat 'n verhoging van 10% van salaris, met die gepaardgaande tariefaanpassing nie nou nadelig sou inwerk nie, en het gesê dat 'n verhoging van soveel as 20% wel nadelig sou wees. Hy wou homself egter nie bind oor waar die „breekpunt” sou lê nie. Dit is, sê hy, 'n saak van subjektiewe oordeel. Dit was juis die Administrasie se saak dat daardie breekpunt met 'n 15%-salarisaanpassing bereik sou word.

5.22 Al die ekonome was dit eens dat 'n verhoging van salarisse (wat, volgens hulle aan die hele openbare sektor toegestaan sal moet word), 'n stimulerende uitwerking op die ekonomie sou hê. Maar as daarmee gepaard gaan 'n styging in die Spoorwegtariewe, met sy uitkringende newewerking, kan die inspuiting van die addisionele geld nie die verlangde uitwerking hê nie.

5.23 Mnr. Dagut het betoog dat die gewenste effek verkry kan word deur of 'n klein tariefverhoging, of deur die instel van die verhoogde tariewe vir 'n wyle te vertraag. Maar hy het ruterlik bygevoeg:

„But I put in a proviso that it would be foolish to do this to the detrimental sound financing of South Africa's major public utility.”

5.24 En juis daar lê die knoop! As salarisverhogings toegestaan moet word, moet die geld daarvoor gevind word.

5.25 Die Vereniging het verskeie maniere voorgestel waarop die verhoging van salarisse gefinansier kan word, naamlik;

5.25.1 VERHOOGING VAN TARIEWE

Die Vereniging se houding was dat die Administrasie in alle geval geld moet vind om sy ander stygende bedryfskoste te dek, en kan dus dan ook die styging in salarisse dek deur die tariewe genoegsaam te verhoog.

5.25.2 LEEN VAN GELD

Die Vereniging het betoog dat as dit dan nie anders kan nie, die Administrasie die nodige geld moet leen.

5.25.3 TARIEWERESERWEFONDS

Die Vereniging het gewag gemaak van die feit dat daar 'n bedrag van R61-miljoen in die tariewereserwefonds is en gesê dat dié geld gebruik kan word om die verhogings in salaris te betaal.

5.25.4 SELFFINANSIERINGSKAPITAAL

Aangesien die Administrasie so lank uitsluitlik met geleende kapitaal gewerk het, kan dit nog, so meen die Vereniging, so voortgaan en die bestaande self-

the tariffs would have to be increased by an average of 10,2%. According to the Administration such an increase would have an adverse effect on the economy of the Country. Stress was particularly laid on the adverse effect it would have on the export of minerals considering the downward trend revealed in the overseas mineral market.

5.20 Furthermore, the competitive position of the Railways with regard to the profitable inland transport (particularly that of factory wares) will be jeopardized. In brief, the Administration is afraid that too high an increase in tariffs would jeopardize the turnover in its transport which could lead to a reduction in revenue instead of the anticipated increase.

5.21 An economist, Mr. M. Dagut who testified on behalf of the Association, agreed in broad terms. He concurred that a 10% increase in salary, coupled with a tariff increase would not have a detrimental influence, and stated that an increase of as much as 20% would well be detrimental. He would not, however, bind himself as to where the “breaking point” would be. That, he said, would be a matter for subjective consideration. The Administration took the stand that the breaking point would be reached with a 15% salary increase.

5.22 All the economists were unanimous that an increase in salaries (which, according to them would have to be granted to the whole of the public sector) would have a stimulating effect on the economy. If, however, the increase were to be coupled to a rise in Railway tariffs, with its ripple effect, the injection of this additional money might not have the desired result.

5.23 Mr. Dagut argued that the desired effect could be obtained either by a small tariff increase or by delaying the implementation of the increased tariffs for a while. However, he candidly added:

“But I put in a proviso that it would be foolish to do this to the detrimental sound financing of South Africa's major public utility”.

5.24 This is where the very problem lies! If salary increases are to be granted, the money must be found therefor.

5.25 The Association suggested various methods by which the increase in salaries could be financed, namely;

5.25.1 INCREASE IN TARIFFS

The Association's attitude was that the Administration would in any event have to find money to cover its other rising operating costs, and could, therefore, also cover the rise in salaries by increasing the rates sufficiently for this purpose.

5.25.2 BORROWING OF MONEY

The Association argued that if there was no alternative the Administration should borrow the necessary money.

5.25.3 RATES EQUILIZATION FUND

The Association made mention of the fact that there was an amount of R61 million in the rates equilization fund and said that this money could be used to fund the increases in salaries.

5.25.4 SELF FINANCING CAPITAL

Considering that the Administration has worked for so long with borrowed capital, the Association is of the opinion that it can continue to do so, and the

finansiëeringsfonds en die beoogde toevoegings daar-
toe gebruik om hulle eis te betaal.

5.25.5 AFSKRYF VAN RENTE

Die Vereniging het voorgestel dat, gesien die Spoor-
weë meeste, indien nie al sy kapitaal, verkry het
met behulp van lenings van die Staat, die rente
daarop, wat tans ongeveer R400-miljoen beloop,
deur die Staat afgeskaf moet word. Hulle het as
presedent verwys na Artikel 14 van Wet No. 48 van
1977, waarin die Spoorweë vrygestel word van
betaling van rente op 'n bedrag wat bereken is as die
kapitaal wat in die Spoorweë belê was op 31 Mei
1910.

5.25.6 STAATSHULP

Die Vereniging het betoog dat dit tyd geword het dat
die Staat ingryp en die Spoorweë help. Dit het
daarop gewys dat die Staat reeds vervoer vir sekere
instansies subsidieer, en het verwys na Artikel 106
van die Grondwet wat lees:

„106. *Vergoeding van tekorte in Spoorweg- en Hawefonds
in sekere gevalle.*—Indien daar deur die Staatspresident of
kragtens 'n Parlements-wet of besluit van die Senaat en van
die Volksraad van die raad vereis word om dienste of
fasiliteite te verskaf of gratis of teen 'n tarief wat nie die
koste van die verskaffing van bedoelde dienste of fasiliteite
dek nie, lê die raad aan die einde van elke boekjaar aan
die Parlement 'n rekening voor wat deur die Kontroleur en
Ouditeur-generaal goedgekeur is en so na as moontlik die
bedrag van die verlies aantoon wat as gevolg van die
verskaffing van bedoelde dienste of fasiliteite gely is, en
dié bedrag word uit die Gekonsolideerde Inkomstefonds
in die Spoorweg- en Hawefonds gestort.”

6. DIE KOMMISSIE SE BESKOUINGS OOR HIERDIE VOORSTELLE IS DIE VOLGENDE:

6.1 VERHOOGING VAN DIE TARIWE

Ons is van mening dat as 'n salaris-aanpassing van 15%
gemaak word en as die enigste wyse waarop dit
gefinansier kan word die onverwylde instelling van die
beraamde tariefverhoging van gemiddeld 10,2% sou
wees, dit ongunstig op die landse ekonomie sou inwerk.

Dit is twyfelagtig of ons ekonomie so 'n verhoging
sonder ernstige nadeel kan absorbeer. Waar ons ekono-
mie, behalwe die inherente probleme geskep deur infla-
sie, verder bedreig word deur moontlike olie- en ander
boikotte sal dit ongerade wees om nog verdere binne-
landse druk daarop uit te oefen. So 'n tariefverhoging
sou alleenlik aanvaarbaar wees as—

- (i) dit vir 'n wyle uitgestel kan word, in welke geval
die salarisverhoging uit ander bronne gefinansier
sal moet word, of
- (ii) daar van Staatsweë opgetree word, bv. deur die
algemene verbruikersaanvraag genoegsaam te ver-
hoog om die kosteverhogings uitwerking (inflasio-
nêre uitwerking) van die verhoogde tariewe teen
te werk, met dien verstande dat so 'n verhoging in
die verbruikersaanvraag nie sodanig sal wees dat
dit kostedrukinflasie of vraaginflasie in werking sal
stel nie.

6.2 DIE LEEN VAN GELD

Na ons mening is dit uiters ongesonde sakebestuur om
geld te leen om salarisse te betaal. Dit is trouens buite
die bevoegdheid van die Administrasie, gesien die be-
palings van Artikel 16 van Wet 48 van 1977. Die
Vereniging het voorgestel dat die Spoorweë deur wet-

present self financing fund and the proposed addition
thereto can be used to fund their claim.

5.25.5 WRITING OFF OF INTEREST

The Association suggested that, in view of the fact
that the Railway obtains most, if not all, of its capital
by means of loans from the State, the interest
thereon, which at present amounts to approximately
R400 million, should be written off by the State. As
a precedent they referred to Section 14 of Act No. 48
of 1977, whereby the Railway was exempted from
paying the interest on an amount which was deemed
to be the capital which was invested in the Railway
on 31 May 1910.

5.25.6 STATE AID

The Association argued that the time had arrived for
the State to intervene and to help the Railway. It
pointed out that the State already subsidizes transport
in respect of certain commodities and reference was
made to section 106 of the Constitution Act which
reads as follows:

“106. *Making good of deficiencies in Railway and Har-
bour Fund in certain cases.*—If the board is required by
the State President or under any Act of Parliament or
resolution of the Senate and of the House of Assembly to
provide any services or facilities either gratuitously or at a
tariff which is insufficient to meet the costs involved in the
provision of such services or facilities, the board shall at
the end of each financial year present to Parliament an
account approved by the Controller and Auditor-General,
showing, as nearly as can be ascertained, the amount of the
loss incurred by reason of the provision of such services or
facilities, and such amount shall be paid out of the Consoli-
dated Revenue Fund to the Railway and Harbour Fund.”

6. THE COMMISSION'S VIEW OF THESE SUGGES- TIONS IS THE FOLLOWING:

6.1 INCREASE IN TARIFFS

We are of the opinion that should a salary adjustment
of 15% be made and if the only means of financing it
results in the immediate implementation of the esti-
mated average increase in tariffs of 10,2%, it would have
an adverse effect on the economy of the country.

It is doubtful whether our economy would be able to
absorb such an increase without serious consequences.
Where our economy, in addition to the inherent pro-
blems created by inflation, is further threatened by pos-
sible oil and other boycotts, it would be inadvisable to
exert further internal pressure thereon. Such an increase
in tariffs would only be acceptable if—

- (i) it could be postponed for a while, in which case
the salary increase will have to be financed from
other sources, or
- (ii) action by the Government were to be forthcoming,
e.g. by increasing sufficiently the general consu-
mer demand so as to counter the effects of the cost
rises (inflationary effect) of the increased tariffs,
provided that such an increase in the consumer
demand would not be such that it would generate
cost, push inflation or demand inflation.

6.2 THE BORROWING OF MONEY

In our view the borrowing of money to pay salaries
would be extremely unsound business management. As
a matter of fact it would be beyond the powers of the
Administration, regard being had to the provisions of
Section 16 of Act 48 of 1977. The Association sug-
gested that the Railways be given the power by legisla-

gewing magtigting verkry om sodanige lenings aan te gaan. Gesien die ongesonde aard van sulke lenings, kan ons so 'n stap nie aanbeveel nie.

6.3 GEBRUIK VAN DIE TARIWE RESERWEFONDS

Die tariewe reserwefonds is daargestel om korttermynskommeling in tariewe, wat deur onverwagte gebeure veroorsaak word, te voorkom. Daar moet eers daarop gewys word dat die tariewereserwefonds 'n enkele fonds is vir al die dienste deur die Administrasie gelewer, nl. Spoorweë, Lugdiens, Hawens en Pypleiding. Gesien die omset van die Spoorweë (ongeveer R2 700-miljoen gedurende die boekjaar 1977-1978) is die huidige reserwe na ons mening veels te klein en behoort dit nie vir ander doeleindes gebruik te word nie.

6.4 GEBRUIK VAN DIE SELFFINANSIERINGSKAPITAAL

Soos reeds aangedui, is die Spoorweë besig om al hoe meer sy eie kapitaaluitgawes te finansier. Vir dié doel is tans R100-miljoen opsy gesit. Die selffinansieringsproses is ons insiens so belangrik dat dit nie verdrag of uitgestel behoort te word bloot om onmiddellike salarisering te dek nie. Ons kan dus nie goedkeur dat enige bestaande fondse of beoogde toevoegings tot hierdie fonds gebruik word soos deur die Vereniging voorgestel nie.

6.5 AFSKRYF VAN RENTE

Die presedent waarna die Vereniging verwys is 'n besondere geval—daardie betrokke bedrag kan nie beskou word as afkomstig van die Suid-Afrikaanse Regering nie. Daar bestaan geen rede waarom die Spoorweë onthef moet word van sy verpligting om rente op geleende geld te betaal nie. Dit is in elk geval 'n saak van staatsoptrede en val buite ons opdrag.

6.6 STAATSHULP

6.6.1 Dit is duidelik dat die bepaling van artikel 106 slegs van toepassing is waar 'n diens of fasiliteit in opdrag gelewer of verskaf word. Dit geld vandag slegs vir 'n paar dienste. Die meeste van die sogenaemde sosio-ekonomiese dienste wat die Spoorweë vandag lewer het ontstaan uit of tradisie of deur evolusionêre ontwikkelings of veranderinge.

6.6.2 Omdat hulle nie lonend is nie, beteken dit dat die Spoorweë sulke dienste moet finansier uit fondse verkry van ander dienste. Nou gebeur dit dat die lading op daardie ander dienste reeds so is dat hulle beswaarlik verhoog kan word. Die Spoorweë ondervind dan moeilikheid om sy begroting te laat klop. Die Vereniging betoog dat die Staat behoort op 'n soortgelyke basis soos beoog in Artikel 106 by te dra vir hierdie sosio-ekonomiese dienste.

6.6.3 Volgens gegewens aan ons voorgelê blyk die volgende:

Vervoerdiens	Wins	Verlies
Goedere	R205 miljoen	
Pypleine	R107 miljoen	
Hawens	R 42 miljoen	
Pakkette	R 4 miljoen	
Lugdiens	R 2 miljoen	
Passasiers		R286 miljoen
Lewende Hawe		R 7 miljoen
Steenkool		R 11 miljoen
Bykomstige dienste ...		R 20 miljoen
	<u>R360 miljoen</u>	<u>R324 miljoen</u>

tion to negotiate such loans. In view of the unsoundness of such loans, such a step cannot be recommended.

6.3 USE OF THE RATES EQUILIZATION FUND

The Rates Equilization Fund was established to prevent short-term adjustments in tariffs caused by unforeseen events. It must first be pointed out that the Rates Equilization Fund has been established for all the services rendered by the Railways viz., Railways, Airways, Harbours and Pipelines. Regard being had to the turnover of the Railways (approximately R2 700 million during the financial year 1977-78) the present reserve, in our view, is far too small and ought not to be used for other purposes.

6.4 USE OF THE SELF FINANCING CAPITAL

As already indicated, the Railways is increasingly financing its own capital expenditure—for this purpose R100 million has at present been set aside. In our view the self financing process is so important that it should not be delayed nor postponed merely to cover immediate salary claims. We cannot, therefore, approve of any existing funds or contemplated additions to this Fund being used as proposed by the Association.

6.5 WRITING OFF OF INTEREST

The precedent referred to by the Association is a particular instance—the amount involved can hardly be regarded as having been derived from the South African Government. No reason exists why the Railways should be absolved from its obligation to pay interest on borrowed money. This is, in any event, a matter for State action and does not fall within our terms of reference.

6.6 STATE AID

6.6.1 It is clear that the provisions of Section 106 are only applicable where a service or facility is provided on instruction. This, today, is valid only in respect of a few services. Most of the so-called socio-economic services rendered by the Railways nowadays had their origin in either tradition or evolutionary developments or changes.

6.6.2 Because they are not viable, it means that the Railways must finance such services out of funds obtained from other services. But the load on those other services is already such that they hardly can be increased. The Railways is consequently finding it difficult to balance its books. The Association argues that the State should compensate for those socio-economic services on a basis similar to that envisaged in Section 106.

6.6.3 The following figures were laid before us:

Transport Service	Profit	Loss
Goods	R205 million	
Pipelines	R107 million	
Harbours	R 42 million	
Parcels	R 4 million	
Airways	R 2 million	
Passengers		R286 million
Livestock		R 7 million
Coal		R 11 million
Subsidiary Services ...		R 20 million
	<u>R360 million</u>	<u>R324 million</u>

Die verliese op passasiersvervoer is as volg ontleed:

Hooflyn:	1ste klas	R 47 miljoen
	2de klas	R 67 miljoen
	3de klas	R 22 miljoen
Pendel:	1ste klas	R 84 miljoen
	3de klas	R 66 miljoen
		R286 miljoen

6.6.4 Dit val dadelik op dat juis daardie dienste wat 'n sosiale vereiste verskaf, onlonend is.

6.6.5 Dit volg dus dat daar met alle erns met die Staat onderhandel moet word sodat die Spoorweë uit die penarie uitgehelp kan word. Soos alreeds opgemerk (par. 5.15) is die Administrasie reeds geruime tyd besig met onderhandelinge om hierdie ongesonde toestand reg te stel.

6.6.6 Die Kommissie kom dan voor die dilemma te staan: enersyds is dit duidelik dat die Vereniging, sowel as die ander spoorwegamptenare, met reg aanspraak maak op 'n salarisaanpassing. Andersyds is ons van mening dat die Spoorweë onder sy huidige bedeling nie die nodige fondse kan bekom sonder om die landseksonomie as geheel te skaad nie.

7. SLOT

7.1 Opsommend blyk dit dus dat die Administrasie nie die agterstand op die lewensduurte wat inderdaad bestaan kan betaal nie omdat dit nie oor die nodige fondse beskik nie, en nie daardie fondse uit eie bronne kan bekom nie sonder om die landseksonomie skade te berokken nie.

7.2 Aan die ander kant betoog die Vereniging dat sy lede, tot die mate wat hulle die ontbering van die lewensduurte moet dra, die sosio-ekonomiese dienste subsidiëer. Opsigtelik is dit onbillik.

7.3 Die Kommissie het kennis geneem van die feit dat die Administrasie aangekondig het dat 'n algemene 10% salarisaanpassing vanaf 1 April 1979 gemaak gaan word.

7.4 Die geskil het dus vernou tot die volgende:

- (i) 'n Eis van 15% verhoging vir die tydperk 1 Januarie 1979 tot 31 Maart 1979; en
- (ii) 'n eis vir 'n verder 5% verhoging vanaf 1 April 1979.

7.5 Uit die bespreking hierbo is dit duidelik dat ons van mening is dat die Administrasie nie op sy eie die nodige maatreëls kan tref om die eise soos nou geformuleer na te kom nie sonder om nadelig op die ekonomie in te werk nie.

7.6 Dit sou egter vir die Administrasie moontlik wees om dit te doen as die Staat optree, op een of ander wyse soos aangedui, en na ons mening sou dit nie onredelik wees om sodanige optrede van die Staat te verwag nie.

7.7 Tot tyd en wyl daar wel sodanige optrede is, kan ons nie aanbeveel dat die voornoemde eise toegestaan word nie.

7.8 Die onbesliste slotsom waartoe die Kommissie geraak het, het na ons insiens, ontstaan omdat optrede deur die

The losses on passenger services have been analysed as follows:

Main Line:	1st class	R 47 million
	2nd class	R 67 million
	3rd class	R 22 million
Commuter:	1st class	R 84 million
	3rd class	R 66 million
		R286 million

R286 million

6.6.4 It immediately becomes apparent that the non-paying services are precisely those providing a social service.

6.6.5 It follows that urgent negotiations with the State are called for in order to assist the Railways in meeting this difficulty. As remarked (para. 5.15) the Administration has for some time now been negotiating to rectify this unhealthy position.

6.6.6 The Commission is, therefore, confronted with the dilemma; on the one hand it is clear that the Association, as well as the other Railway servants, can rightly lay claim to a salary adjustment. On the other hand, we are of the opinion that the Railways in its present state cannot obtain the necessary funds without harming the Country's economy as a whole.

7. CONCLUSION

7.1 In summarising it appears, therefore, that the Administration cannot pay the backlog in the cost of living that does in fact exist because it does not have the necessary funds, and cannot obtain these funds from its own sources without harming the Country's economy.

7.2 On the other hand the Association argues that its members have to subsidize the socio-economic services to the extent that they have to carry the burden of the cost of living.

7.3 The Commission has taken cognizance of the fact that the Administration has announced that a general salary adjustment of 10% will be made with effect from 1 April 1979.

7.4 The dispute has therefore narrowed down to the following:

- (i) A claim for a 15% increase for the period 1 January 1979 to 31 March 1979; and
- (ii) A claim for a further 5% increase from 1 April 1979.

7.5 Arising out of the above discussion it is clear that we are of the opinion that the Administration cannot, on its own, take the necessary steps to meet the claims as now formulated, without detrimental effect on the economy.

7.6 It would, however, be possible to do so if the State were to act in one way or another as indicated, and in our view it would not be unreasonable to expect such action on the part of the State.

7.7 Until such time as such action has been taken, we cannot recommend that the aforementioned claims be met.

7.8 The indecisive conclusion to which the Commission has come arose because action on the part of the

Administrasie, minstens gedurende tye soos die huidige waar die landseksonomie in 'n delikate toestand verkeer, nie eensydig of onsydig kan wees nie. Die belange van die Staat en die hele gemeenskap word daardeur geraak en 'n aanbeveling van 'n kommissie kan so sterk op die ekonomie inwerk dat Staatsoptrede verpligtend word. In effek sou dit beteken dat onder sulke omstandighede 'n Kommissie die Staat kan bind tot sekere optrede. Hierdie Kommissie het dit as buite sy opdrag en sy bevoegdhede beskou om enige aanbeveling te maak wat so 'n gevolg sal hê, veral as in gedagte gehou word dat die Staat nie 'n party tot die geding voor ons was nie.

- 7.9 Die Kommissie betuig hiermee sy opregte dank aan die sekretariaat vir die bekwame en onvermoeide wyse waarop hulle die Kommissie bygestaan het.

.....
T. H. VAN REENEN (Voorsitter)

.....
G. RUSCOE (Lid)

.....
R. L. KRAFT (Lid)

.....
M. VILJOEN (Sekretaris)

JOHANNESBURG
7 Februarie 1979.

Administration cannot be unilateral or impartial, at least during times such as the present where the economy of the country is in a delicate situation. The interests of the State and of the community as a whole are affected thereby and a recommendation from a commission can have such a strong influence on the economy that intervention on the part of the State becomes obligatory. In effect, it means that under these circumstances a commission can bind the State to certain actions. This Commission considered it to be outside its terms of reference and beyond its power to make any recommendation which would have such consequences, particularly when regard is had to the fact that the State was not a party to the dispute before us.

- 7.9 The Commission hereby expresses its sincere thanks to the secretariate for the efficient and untiring manner in which it assisted the Commission.

JOHANNESBURG
7 February 1979.

INHOUD

Ministerie van Vervoer

GOEWERMENTSKENNISGEWING

No.	BLADSY
430	Kommissie van Ondersoek na die Geskil tussen die Administrasie van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens en die Personeelvereniging wat dienare Groep „B” van die S.A.S. verteenwoordig 1

CONTENTS

Ministry of Transport

GOVERNMENT NOTICE

No.	PAGE
430	Commission of Inquiry into the Dispute between the Administration of the South African Railways and Harbours and the Staff Association Representing Group “B” S.A.R. Servants 1