



In case of reproduction, please mention source (ITF) • En cas de reproduction, veuillez mentionner la source (ITF) • Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF) • Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 3/4

März/April 1976

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

ITF-Vorstand tagt in Oslo	17
ITF-Straßentransportarbeiter diskutieren Arbeitszeit	18
ITF-Studie über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen beginnt	18
ITF-Regionalkonferenz für Straßentransportarbeiter	19
Gründung des Europäischen Ausschusses der ITF	19
ITF-Arbeitsgruppe über Rhein-Main-Donau-Kanal gebildet	20

Transport und Verkehr

Schiffsoffiziersgewerkschaft beanstandet Management der British Rail-Fährrschiffe	21
Niederlande: Neues Studienzentrum für Lastwagenfahrer	21
Norwegen: Verlust des Supertankers Berge Istra soll zu nützlichen Erkenntnissen führen	21
Österreich: Regierung plant neue Einschränkung in bezug auf Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße	22
Schwedische Transportarbeitergewerkschaft fordert Verstaatlichung der Hafenwirtschaft	23

Gewerkschaften

Amerikanische Landarbeiter beginnen mit erneutem Boykott gegen Tafeltrauben und Kopfsalat aus Kalifornien	23
Führender Seeleutefunktionär fordert Beendigung der Heuerdiskriminierung auf britischen Schiffen	24
Kanadische Abteilung der BRAC gebildet	24
Niederländische Gewerkschaften zwingen Speditionsunternehmen zur Abrechnung	25
Norwegische Transportarbeitergewerkschaft beginnt Kampagne zur gewerkschaftlichen Erfassung der Fahrer im Langstrecken-Straßengüterverkehr	25

Aus der Welt der Arbeit

Lebenshaltungskosten-Lohnerhöhung für australische Hafentarbeiter	25
---	----

	<u>Seite</u>
Zusätzliche Renten für belgische Arbeiter	26
Neue Heuertarife für dänische Seeleute	26
Neue Heuersätze für Funkoffiziere und Verpflegungspersonal	27
Tarifverhandlungen mit Bundesbahn und Lufthansa scheitern	28
Neuer Tarifvertrag für deutsche Hafenarbeiter	28
GdED-Aktion "Rettet die Bahn" bringt Berge von Kundenzuschriften	29
Finnland: Seeleutestreik endet	29
Island: 12-tägiger Generalstreik im privaten Sektor	30
Mexiko: Lohnerhöhungen für aktive und pensionierte Eisenbahner	31
Schweden: Verhandlungsschwierigkeiten mit Binnen-Fluggesellschaft Linjeflyg	31
Streik des U-Bahn- und Autobuspersonals von New York abgesagt	31
Neuer Tarifvertrag für Bodenmechaniker der National Airlines	32
FEIA verklagt Pan American World Airways	32
<u>Kurznachrichten</u>	32
<u>Personalien</u>	34
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	35
<u>Anhänge</u>	
Streik der Lastwagenfahrer von Madrid	
Maiaufruf des IBFG	

NEUES AUS DER ITF

ITF-Vorstand tagt in Oslo

Am 10. und 11. Februar 1976 fand in dem in der Nähe von Oslo befindlichen Bildungsheim der Norwegischen Seeleutegewerkschaft eine Sitzung des ITF-Vorstandes statt. Den Vorsitz führte ITF-Präsident Fritz Prechtl. Die beiden Hauptdiskussionsthemen waren Spanien und Chile. In bezug auf die Lage in Spanien gelangte der Vorstand zu dem Schluß, daß die Aussichten hoffnungsvoller seien als dies bisher der Fall war; was jedoch Chile betrifft, so wurde festgestellt, daß sich die Lage seit der letzten Sitzung des Vorstandes noch weiter verschlechtert hat.

Das neue spanische Regime sei ganz offensichtlich das geistige Erbe des alten, besitze jedoch nicht das Selbstvertrauen der persönlichen Diktatur Francos, wie unangebracht dieses in seinem Falle auch immer gewesen sein möge. In Anbetracht dessen seien die spanischen Gewerkschafter -- insbesondere die Mitglieder der Unión General de Trabajadores (UGT), zu deren Transportföderation die ITF enge Beziehungen unterhalte -- etwas zuversichtlicher geworden. Der Vorstand nahm eine EntschlieÙung an, in der das spanische Regime aufgefordert wird: dem spanischen Volk volle demokratische Rechte zu gewähren, alle in Haft befindlichen Gewerkschafter und politischen Häftlinge freizusetzen und freie Gewerkschaften und alle politischen Parteien als legal zu erklären. Am Ende der EntschlieÙung werden alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften mit Nachdruck aufgefordert, den politischen und wirtschaftlichen Druck auf das spanische Regime zu fördern und zu intensivieren, bis in Spanien die uneingeschränkte Demokratie wiederhergestellt worden ist.

Der Vorstand genehmigte ferner einstimmig ein umfassendes Programm in Unterstützung der Transportföderation der UGT und beauftragte das ITF-Sekretariat zu untersuchen, auf welche Weise den spanischen Gewerkschaftern Hilfe auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit bereitgestellt werden kann.

In Sachen Chile stellte der Vorstand fest, daß die Junta ihre Unterdrückungsmaßnahmen auf beruflicher und politischer Ebene noch weiter verschärft habe. Die Auflösung des unter der Obhut verschiedener religiöser Instanzen tätigen Friedensausschusses, der das einzige Organ in Chile gewesen sei, das den von der Junta verfolgten Arbeitern und ihren Familienangehörigen praktische Hilfe geleistet habe, sei ein weiterer Beweis für die Verschärfung der Unterdrückungsmaßnahmen. Der Vorstand beschloß weitere praktische Maßnahmen, um die uner-schütterliche Opposition der ITF gegen die Junta zu bekunden. Gleichzeitig wurde das ITF-Sekretariat beauftragt, die auf der vorherigen Sitzung des Vorstandes befürwortete Belästigungskampagne gegen chilenische Transporte fortzusetzen, und der Generalsekretär wurde bevollmächtigt, nach geeigneten Mitteln und Wegen Umschau zu halten, um den Opfern der Junta materielle Hilfe bereitzustellen.

Der Vorstand nahm einen Bericht über den noch immer andauernden Kampf einiger japanischer Mitgliedsverbände um Wiedererlangung des Streikrechtes in den öffentlichen Diensten Japans entgegen und bestätigte erneut die andauernde Unterstützung dieses Kampfes durch die ITF.

Der Vorstand nahm Beitrittsgesuche von Gewerkschaften aus Kenia, Kolumbien, Malaysia, El Salvador, Sierra Leone, Uganda und Venezuela an und befaßte sich außerdem mit verschiedenen Verwaltungsfragen.

Abschließend dankte der Vorstand dem zurücktretenden Vorstandsmitglied Ward Cassiers (Präsident der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft) für die von ihm geleistete Arbeit. Gestützt auf die Rücksprache mit den zuständigen Mitgliedsverbänden wurde ferner beschlossen, den Kollegen Piet Potums von der Abteilung Eisenbahn der Belgischen Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste als Nachfolger des Kollegen Cassiers in den ITF-Vorstand zu kooperieren.

INTERNATIONALES

=====

ITF-Straßentransportarbeiter diskutieren Arbeitszeit

Vom 16. bis 18. März 1976 fand in Wien eine Vollkonferenz der ITF-Sektion Straßentransport statt. Den Vorsitz führte Hans Ericson (Vorsitzender der Sektion). Die Konferenz befürwortete einen vom Planungsausschuß der Sektion erstellten Entwurf für ein neues IAO-Übereinkommen, das an die Stelle des veralteten Übereinkommens Nr. 67 treten soll. Dieses neue Übereinkommen ist als Ausgangsbasis der ITF im Zusammenhang mit der Behandlung der Frage der Arbeitszeit und Ruhezeiten der Lastwagenfahrer gedacht. Die nächste Aufgabe der Sektion besteht in einer Überprüfung des Europäischen Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im grenzüberschreitenden Straßentransport in Europa (AETR), um auch in diesem Verwaltungsinstrument die Frage der Arbeitszeit klar zu definieren und zu regeln.

ITF-Studie über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen beginnt

Nächsten Monat beginnt die Arbeit an einer umfassenden ITF-Studie über die menschlichen Auswirkungen des technischen Wandels bei den Eisenbahnen. Dieses Forschungsprojekt wird von der ITF gemeinsam mit zwei Experten von der Manchester Business School durchgeführt. Im Rahmen dieses Projektes werden Angehörige verschiedener Eisenbahnerkategorien in Großbritannien über ihre Arbeit und ihre Einstellung zu dieser befragt werden. Diese Interviews werden in Zusammenarbeit mit der britischen Eisenbahnverwaltung und den der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften erfolgen. Außerdem haben Eisenbahnergewerkschaften in Japan, Österreich und Schweden versprochen, der ITF Informationen über die menschlichen Auswirkungen des technischen Wandels zuzustellen. Wir hoffen, das Ergebnis dieser internationalen Schlüsselstudie auf der am 32. ITF-Kongreß (Dublin, 1977) stattfindenden Sektionskonferenz der Eisenbahner vorlegen zu können.

ASIEN

=====

ITF-Regionalkonferenz für Straßentransportarbeiter

Vom 1. bis 5. Dezember 1975 fand in Singapur eine in Zusammenarbeit mit den dortigen Mitgliedsverbänden und der nordamerikanischen BRAC geplante ITF-Regionalkonferenz für Straßentransportarbeiter statt. Den Vorsitz führte Johann Hauf, Sektionssekretär. Als Sekretär der Sektion handelte Donald U'ren, asiatischer Regionalvertreter der ITF.

Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte: internationale Entwicklungen; Übersicht über Arbeitsbedingungen; Verkehrspolitik; ITF und Solidarität; ein Bericht über gewerkschaftliche Organisation und Kollektivverhandlungen.

EUROPA

=====

Gründung des Europäischen Ausschusses der ITF

Rund 80 Vertreter von ITF-Mitgliedsverbänden aus 15 europäischen Ländern nahmen am 19. und 20. März 1976 in Wien an der Gründungstagung des Europäischen Ausschusses der ITF teil. Die Bildung dieses Ausschusses wurde vom ITF-Vorstand im November 1975 beschlossen, nachdem mit den europäischen Mitgliedsverbänden hierüber Rücksprache gehalten worden war. Gemäß seiner Satzung befaßt sich der Ausschuß mit allen verkehrspolitischen Fragen, die sich auf Mitgliedsverbände der ITF in Europa auswirken, einschließlich Beschlüssen der EWG, die sich auf Gewerkschaften der nicht der EWG angehörenden Länder auswirken.

Ein Großteil der Arbeit des Ausschusses war der Berichterstattung über die jüngsten Entwicklungen in den einzelnen Transportzweigen gewidmet, und das Sekretariat erhielt den Auftrag, die in diesem Zusammenhange gezogenen Schlußfolgerungen weiterzuverfolgen.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Situation in Spanien zuteil, und die diesbezügliche Diskussion führte zur einstimmigen Annahme der folgenden EntschlieÙung:

"Der Europäische Ausschuß der ITF, versammelt am 19. und 20. März 1976 in Wien,

STELLT MIT BESORGNIS FEST, daß die spanische Regierung weiterhin den spanischen Eisenbahnen, der Handelsmarine, der Hochseefischerei, der Zivilluftfahrt und der Untergrundbahn von Madrid eine militärische Rechtsprechung auferlegt, wie dies aus dem Gesetz Nr. 47/1976 vom 6. Januar 1976 betreffend die Anwendung der militärischen Rechtsprechung auf die RENFE ersichtlich ist; dieses Gesetz enthält ein absolutes Verbot gegen Versammlungen von Eisenbahnern;

STELLT FERNER FEST, daß unter dieser militärischen Rechtsprechung freigewerkschaftlich organisierte Arbeiter, die sich aus irgendeinem Grunde an einer gewerkschaftlichen Kampfmaßnahme beteiligen, zu bis zu dreißig Jahren Gefängnis verurteilt werden können;

FORDERT die spanische Regierung AUF, einen konkreten Beweis für ihr angebliches Streben nach einer demokratischen Regierungsform zu erbringen, indem sie die militärische Rechtsprechung über den Verkehrssektor abschafft und das Recht der spanischen Arbeiter, sich zu freien Gewerkschaften zusammenzuschließen, anerkennt;

FORDERT ferner die Transportarbeitergewerkschaften der EWG AUF, bei ihren Regierungen den größtmöglichen Einfluß auszuüben, um sicherzustellen, daß zwischen Spanien und der EWG keine Handelsverträge abgeschlossen werden und daß Spanien nicht in die EWG aufgenommen wird, solange in Spanien keine echte Demokratie wiederhergestellt worden ist; und

BESCHLIESST, die Kampagne der Federación Nacional de Transportes der UGT zu unterstützen, deren Ziel darin besteht, volle Gewerkschaftsrechte, demokratische und bürgerliche Rechte für die spanischen Transportarbeiter zu erlangen und die militärische Rechtsprechung und Gewerkschaften, die unter der Kontrolle des Staates stehen, im Transportsektor abzuschaffen."

Fritz Prechtel (Präsident der ITF und Obmann der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner) wurde einstimmig zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt. Zu den vier Vizevorsitzenden wurden folgende Kollegen benannt: Henrik Aasarød (Norwegische Seeleutegewerkschaft), Jack Jones (Britische Transportarbeitergewerkschaft), Peter Küng (VHTL, Schweiz) und, kraft seines Amtes, der Präsident des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der EWG. Der Vorsitzende, die Vizevorsitzenden und der Generalsekretär (oder sein Stellvertreter) werden das Präsidium bilden.

ITF-Arbeitsgruppe über Rhein-Main-Donau-Kanal gebildet

Die ITF Sektion Binnenschifffahrt hat eine Arbeitsgruppe Rhein/Main/Donau gebildet, der Vertreter westeuropäischer Mitgliedsverbände der Anliegerstaaten der geplanten Rhein-Main-Donau-Verbindung angehören, die zu Beginn der achtziger Jahre eröffnet werden soll. Unter der Führung von Sektionssekretär Johann Hauf prüft diese Arbeitsgruppe gegenwärtig die Auswirkungen der Konstruktion einer Binnenwasserstraßenverbindung zwischen zwei Wirtschaftsblöcken, deren ökonomische und politische Struktur grundverschieden ist, auf die Beschäftigungsmöglichkeiten und Arbeitsbedingungen der westeuropäischen Binnenschiffer. Auf der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe wird aus diesem Grunde die nunmehr sehr dringende Frage der Harmonisierung der Sozialbedingungen zwischen Rhein und Donau zur Diskussion stehen. In diesem Zusammenhange soll auch untersucht werden, wie das Ziel einer solchen Harmonisierung über die IAO erreicht werden kann.

TRANSPORT UND VERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Schiffsoffiziersgewerkschaft beanstandet Management der British Rail-Fährrschiffe

Die der ITF angeschlossene Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA) hat vor kurzem eine Broschüre über die unter dem Management der Britischen Eisenbahnen (BR) stehenden Fährrschiffe veröffentlicht. Die MNAOA behauptet, daß der Fährrschiffbetrieb der BR, der gegenwärtig ein beachtliches Defizit aufweist, profitabel sein würde, wenn er ein getrenntes Unternehmen unter einem separaten Minister wäre. Die MNAOA ist der Ansicht, daß das Eisenbahnorientierte Management der Grund für das genannte Defizit ist. Sie ist ferner darüber besorgt, daß die BR ungeeignete und manchmal sogar veraltete Schiffe zum Einsatz bringt und die in der Fährrschiffahrt bestehenden kommerziellen Möglichkeiten nicht voll ausnutzt. Die Schiffsoffiziersgewerkschaft schlägt vor, daß das Management und Investitionsverfahren des Fährrschiffbetriebes eine neue Struktur erhalten sollte, um kostspielige Zeitverschwendungen zu vermeiden und die gebotenen Ausdehnungsmöglichkeiten voll zu nutzen.

NIEDERLANDE

Neues Studienzentrum für Lastwagenfahrer

Im März dieses Jahres wurde in der niederländischen Stadt Lunteren ein neues Studienzentrum für Lastwagenfahrer eröffnet. In diesem Zentrum können 450 Fahrer 4-wöchige Ausbildungskurse absolvieren. Am Ende der Kurse wird ein Diplom verliehen. Außerdem sollen 9-tägige Sonderkurse für Busfahrer und Chauffeure von Fahrzeugen, die gefährliche Ladungen befördern, zur Durchführung gelangen. Das Zentrum wird von einem Vorstand verwaltet, in dem die Arbeitgeber und Arbeitnehmer in gleicher Anzahl vertreten sind. Für den technischen Unterricht stehen hauptamtliche Lehrkräfte zur Verfügung. Das Studienzentrum verfügt über mehrere Unterrichtsräume, Unterhaltungsräume, Unterkunftsräume und eine Kantine.

NORWEGEN

Verlust des Supertankers Berge Istra soll zu nützlichen Erkenntnissen führen

In einem in der norwegischen Gewerkschaftszeitung 'Fri fagbevegelse' veröffentlichten Interview verweist Henrik Aasarød (Generalsekretär der uns angeschlossenen Norwegischen Seeleutegewerkschaft und Mitglied des ITF-Vorstandes) auf die Erfahrungen, die die zuständigen Behörden aus dem Verlust des unter liberischer Flagge fahrenden und teilweise im norwegischen Besitz stehenden Supertankers Berge Istra ziehen können. Die Berge Istra, deren Besatzung vorwiegend aus norwegischen Seeleuten bestand, sank in der Mindanao-See vor den Philippinen. Nur zwei Besatzungsmitglieder überlebten dieses Unglück.

Unter Verweis auf die Länge der Zeitspanne vor Beginn der Suche nach Überlebenden schlägt Henrik Aasarød vor, daß Schiffe verpflichtet sein sollten, in regelmäßigen Zeitabständen ihren Standort zu melden. Dies würde es den Rettungsdiensten ermöglichen, mit der Suche zu beginnen, sobald eine erwartete Standortmeldung nicht erfolgt. Ferner stellt sich durch den Verlust des Supertankers die Frage, ob die gegenwärtig verwendeten Lebensrettungsboote für derartig große Schiffe geeignet sind. Aasarød glaubt daß dies nicht der Fall ist. Im Falle einer heftigen Explosion oder bei sehr ungünstigen Wetterbedingungen könnte es sich als unmöglich erweisen, vom Deck eines Supertankers ein Rettungsboot niederzulassen, ohne daß dieses gegen die Seite des Schiffes anschlägt und dadurch beschädigt wird. Bei einem Schiff dieser Größe kann das Deck bis zu 10 Meter über Wasser liegen. Um dieses Problem zu überwinden, untersucht die Gewerkschaft in Zusammenarbeit mit anderen interessierten Kreisen gegenwärtig die Verwendung neuartiger Rettungsboote, die voll besetzt niedergelassen werden können. Ferner ist die Gewerkschaft der Ansicht, daß die an Bord der Rettungsboote tragbaren Funkgeräte in einer Dringlichkeitssituation nicht zweckdienlich sind. Sie sollten durch einfach zu bedienende Notfunksendegeräte mit Standortpeilung ersetzt werden, und alle Besatzungsmitglieder sollten Anweisungen in der Bedienung dieser Geräte erhalten.

Eric Nevin, Generalsekretär der uns angeschlossenen Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA) hat ebenfalls zu diesem Unglück Stellung genommen. Er ist der Ansicht, daß es vielleicht möglich gewesen wäre, mehrere Menschenleben zu retten, wenn sich zum Zeitpunkt der Explosionen ein befähigter Funkoffizier in der Funkstube des Schiffes befunden hätte. Kollege Nevin bezeichnet die gegenwärtige gesetzliche Vorschrift, daß die Funkstation für 8 Stunden innerhalb eines jeden Zeitraumes von 24 Stunden bemannt sein muß, als unzulänglich.

ÖSTERREICH

=====

Regierung plant neue Einschränkung in bezug auf Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Ein von der österreichischen Regierung geplanter Gesetzesentwurf über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße sieht Maßnahmen vor, um solche Transporte sicherer als bisher zu machen. Das geplante Gesetz soll im Herbst dem Nationalrat zugeleitet werden. Als gefährliche Güter gelten Explosionsstoffe, Patronen, Feuerwerkskörper, verflüssigte Gase, entzündbare oder selbstentzündliche Stoffe sowie giftige, radioaktive, ätzende, Übelkeit erregende Substanzen. Wenn das neue Gesetz in Kraft ist, werden alle ausländischen Fahrzeuge an der Grenze gemäß einer Checkliste kontrolliert werden. Die Fahrzeuge müssen mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein, damit überprüft werden kann, wie lange der Fahrer bereits unterwegs ist. (Die Übermüdung ist einer der häufigsten Unfallfaktoren.) Das Durchfahren bestimmter Gebiete -- wie z.B. Großstädte und Wasserschutz-zonen -- kann verboten werden, auch zeitweilige Durchfahrtsverbote (z.B. während der Urlaubshochsaison) sind möglich. Das Gesetz sieht zur Durchsetzung der Bestimmungen Geldstrafen zwischen S. 200.000 und S. 600.000 sowie die Beschlagnahmung des Fahrzeuges nach einem Unfall vor.

Die der ITF angeschlossene österreichische Gewerkschaft HTV ist grundsätzlich für das neue Gesetz, da sie bereits seit Jahren auf einen wirksameren Schutz der Fahrer und der Umwelt dringt. In diesem Zusammenhang fordert die HTV seit mehreren Jahren auch eine systematische Berufsausbildung für alle Berufsfahrer mit einer zusätzlichen Ausbildung für die Lenker gefährlicher Transporte, und zwar bei Ausstellung eines speziellen Führerscheines. Was die genannten Geldstrafen betrifft, so ist die Gewerkschaft jedoch der Ansicht, daß es besser wäre, wenn die Unternehmer von vornherein verpflichtet wären, eine genügend hohe Versicherung für gefährliche Transporte abzuschließen.

SCHWEDEN

=====

Transportarbeitergewerkschaft fordert Verstaatlichung der Hafengewirtschaft.

Die der ITF angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft hat in einem dem Verkehrsministerium unterbreiteten Bericht die Verstaatlichung der Häfen des Landes empfohlen. (Die meisten Häfen unterstehen gegenwärtig den jeweiligen lokalen Verwaltungen.) Die Gewerkschaft ist der Ansicht, daß die Häfen -- gleich den Straßen und den Eisenbahnen -- als öffentliche Strukturen betrachtet werden sollten, für die der Staat unmittelbar verantwortlich ist. Eine Verstaatlichung der Häfen wäre ferner von Vorteil, weil dies die Möglichkeit bieten würde, die seit langen überfälligen Koordinationen vorzunehmen und langfristige Pläne für den Ausbau und Modernisierung der Häfen zu treffen. Damit wäre auch das rechte Klima für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen geschaffen.

GEWERKSCHAFTEN

INTERNATIONALES

=====

Amerikanische Landarbeiter beginnen mit erneutem Boykott gegen Tafeltrauben und Kopfsalat aus Kalifornien

Die Vereinigte Amerikanische Landarbeitergewerkschaft (UFW) hat die Internationale Föderation der Plantagen- und Landarbeiter (IFPAAW) ersucht, einen erneuten Boykott gegen Tafeltrauben und Kopfsalat aus Kalifornien zu unterstützen.

Insbesondere erwähnte die UFW folgende Produkte als Ziel des Boykottes: Rosinen der Marke 'Sun Maid', gedörrte Pflaumen der Marke 'Sun Sweet' und Produkte der Marke 'Diamond'. In einem Schreiben an die IFPAAW erklärte UFW-Präsident Cesar E. Chavez, daß der genannte

Boykott nur mit der Unterstützung der europäischen Landarbeiter und Käufer erfolgreich sein könne. Zweck des Boykottes ist es, die gesetzgebende Kammer des Staates Kalifornien zu bewegen, daß erforderliche Geld für die Wiederaufnahme der Tätigkeit einer Instanz bereitzustellen, deren Aufgabe darin besteht, die Erfüllung eines Gesetzes zu überwachen, das den Landarbeitern Anspruch auf gewerkschaftliche Zugehörigkeit und kollektivvertragliche Verhandlungen bietet.

(Im Jahre 1973 wurden 67% aller amerikanischen Exporte in der Form von Rosinen, gedörrten Pflaumen und Walnüssen nach Europa ausgeführt, und zwar 14% nach der Bundesrepublik Deutschland, je 8% nach Großbritannien und Italien und 17,5% nach Skandinavien.)

GROSSBRITANNIEN

Führender Seeleutefunktionär fordert Beendigung der Heuerdiskriminierung auf britischen Schiffen

Jim Slater, der Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Britischen Seeleuteverbandes (NUS), hat in der Zeitschrift seiner Organisation an einer Gesetzesvorlage Kritik geübt, deren Annahme es ermöglichen würde, die seit über 150 Jahren an Bord britischer Schiffe übliche Heuerdiskriminierung gegen asiatische Besatzungsmitglieder fortzusetzen. In anderen Worten: die Gesetzesvorlage, bei der es sich genaugenommen um eine Ausnahmeklausel von der im Jahre 1968 erlassenen Gesetzgebung gegen Rassendiskriminierung handelt, würde es britischen Reedern weiterhin ermöglichen, Seeleute aus Indien, Pakistan, China usw. bei Zahlung weitaus niedrigerer Löhne anzuheuern als die britische Schifffahrtskammer für britische Seeleute vorsieht.

Die britischen Reeder haben behauptet, daß 40% der britischen Hochseehandelsflotte nur weiterbestehen könne, wenn es ihr gestattet werde, an Besatzungen aus Übersee niedrigere Löhne zu zahlen. Hierzu erklärte Kollege Slater, falls dies stimme, müßten ernste Zweifel über die Erwünschtheit des Einsatzes der betreffenden Schiffe auftreten. Daß die Zahlung höherer Löhne nicht automatisch zum Defizit führt werde dadurch bewiesen, daß eine große britische Reederei, die seit vielen Jahren indische Seeleute beschäftige, versprochen habe, auf allen ihren neuen Schiffen britische Seeleute anzuheuern. Zu dem Argument der Reeder, daß die Regierungen der Heimatländer der betreffenden Seeleute es nicht zulassen würden, daß diese Seeleute den gleichen Lohn verdienen wie ein britischer Seefahrer, erklärte Kollege Slater, daß die Annahme der genannten Gesetzesvorlage eine Anerkennung der Rechtsprechung ausländischer Regierungen über die Beschäftigungsbedingungen an Bord britischer Schiffe darstellen würde.

KANADA

Kanadische Abteilung der BRAC gebildet

Die kanadischen Mitglieder der der ITF angeschlossenen nordamerikanischen Gewerkschaft des Büropersonals der Eisenbahnen und Luftfahrtsgesellschaften (BRAC) haben eine selbständige BRAC-Abteilung mit Hauptsitz in Montreal gebildet. Der Vorsitzende der neuen Abteilung ist BRAC-Vizepräsident W.C.Y. McGregor. (Kollege McGregor ist außerdem Mitglied des ITF-Vorstandes.)

NIEDERLANDE

Gewerkschaften zwingen Speditionsunternehmen zur Abrechnung

Kurz vor Beginn eines Gerichtsverfahrens aufgrund einer Klage drei niederländischer Transportgewerkschaften gegen die Speditionsfirma Goes, erklärte sich das Unternehmen bereit, bestimmte Gelder, auf die ihre Arbeitnehmer aufgrund des laufenden Kollektivvertrages Anspruch haben, nachzuzahlen. Die drei Gewerkschaften hatten festgesetzt, daß das Unternehmen keine Überstundentarife, kein Verpflegungsgeld und keine Zulagen für unregelmäßige Arbeitszeit gezahlt hatte. Sie verklagten daraufhin das Unternehmen. Kurz vor Beginn des Prozesses jedoch versprachen die drei Direktoren des Unternehmens dafür zu sorgen, daß die Bestimmungen des Kollektivvertrages ab 6. März voll zur Anwendung gelangen. Weitere Gespräche zwischen den Gewerkschaften und der Firma über die Abgeltung des Lohnausfalles zwischen dem 1. Januar und 6. März dieses Jahres sind vorgesehen.

Dies ist ein wichtiger Präzedenzfall, weil hier ein größeres Straßentransportunternehmen erstmalig auf dem gesetzlichen Wege gezwungen wurde, die Bestimmungen des Kollektivvertrages anzuwenden.

NORWEGEN

Transportarbeitergewerkschaft beginnt Kampagne zur gewerkschaftlichen Erfassung der Fahrer im Langstrecken-Straßengüterverkehr

Die der ITF angeschlossene Norwegische Transportarbeitergewerkschaft hat eine Kampagne begonnen, um die im Langstrecken-Straßengütertransport tätigen Fahrer, die weitgehend unorganisiert sind, gewerkschaftlich zu erfassen. Die Gewerkschaft wird einen Musterkollektivvertrag erstellen und mit den führenden Speditionsunternehmen des Landes über diesen Vertrag verhandeln. Auf Antrag einer Gruppe von Chauffeuren enthält dieser Musterkollektivvertrag Bestimmungen über einen Mindestgarantielohn, Langstreckenzulagen, Arbeitszeit und Zahlung eines besonderen Unterhaltsgeldes an Fahrer im Ausland.

AUS DER WELT DER ARBEIT

AUSTRALIEN

Lebenshaltungskosten-Lohnerhöhung für Hafnarbeiter

Die Löhne der australischen Hafnarbeiter (Mitglieder der uns angeschlossenen Australischen Hafnarbeiterföderation) sind vor kurzem aufgrund des Anstiegs der Lebenshaltungskosten um 6,4% erhöht worden. Der Wochengrundlohn eines gewöhnlichen Hafnarbeiters beträgt nunmehr A\$157,20 und der eines Kranführers oder Gabelstaplerfahrers A\$164,90.

Der Höchstlohn für Hafenarbeiter wurde um A\$10.30 auf A\$160,60 angehoben. Für die in südaustralischen Häfen beschäftigten Arbeiter, wo die Gelegenheitsarbeit noch mehr oder weniger die Regel ist, erhöht sich der Stundenlohn auf A\$4,83.

Der garantierte Mindestlohn für einen Zeitraum von 4 Wochen wurde von A\$532 auf A\$566 erhöht; die Zulagen für Lärm und die Abfertigung gesundheitsschädlicher Ladungen (z.B. Phosphor und Schwefel) wurden gleichfalls um 6,4% erhöht.

BELGIEN

=====

Zusätzliche Renten für belgische Arbeiter

Mit Wirkung vom 1. Januar 1976 werden belgische Arbeiter zusätzlich zur staatlichen Rente eine vom Ministerium für soziale Sicherheit zahlbare Zusatzrente erhalten. Anspruch auf diese Zusatzrente haben alle Arbeiter, die:

- zwischen dem 1. Januar 1947 und dem Zeitpunkt ihrer Pensionierung mindestens 15 Jahre im Arbeitsverhältnis gestanden haben;
- während des Jahres vor dem Zeitpunkt ihrer Pensionierung mindestens 185 Tage gearbeitet haben;
- abgesehen von einer gelegentlich zulässigen Teilzeitbeschäftigung nicht länger erwerbstätig sind.

Die Zusatzrente beträgt bfr.500 pro Jahr für jedes gearbeitete Jahr seit dem Jahre 1947 bis zu maximal 24 Jahren (d.h. bfr.500 x 24 = bfr.12.000). Im Falle von Arbeitnehmern, die vor Erreichen des normalen Rücktrittsalters (65 Jahre für Männer und 60 Jahre für Frauen) in den Ruhestand treten, wird die Zusatzrente pro rata berechnet.

DÄNEMARK

=====

Neue Heuertarife für dänische Seeleute

Ab 1. März 1976 gelangen für alle Seeleute, die dem zwischen dem Dänischen Reederverband und der uns angeschlossenen Dänischen Seeleutegewerkschaft abgeschlossenen Kollektivvertrag unterstehen, folgende monatliche Heuersätze zur Anwendung:

	3-Wachen-system	2-Wachen-system	Überstundentarif pro 30 Minuten	
			Wochen-tags	Sonn./Feier-tags
Bootsmann, Pumpenmann	4.770,16	5.464,16	17,23	22,06
Matrose	4.540,16	5.234,16	16,40	20,99
Jungmann unter 18 J.	1) 3.756,69	4.439,19	13,57	17,37
	2) 2.696,46	3.134,46	9,74	12,47
	3) 2.055,08	2.316,83	7,43	9,50
Jungmann unter 18.J.	4) 1.858,01	2.052,26	6,71	8,59
	5) 1.840,48	2.034,73	6,65	8,51
	1) Nach 2 Dienstjahren, davon 1 Jahr als Decksjunge		4) Nach 1 Dienstjahr	
	2) Nach 1 Dienstjahr		5) Weniger als 1 Dienstjahr	
	3) Weniger als 1 Dienstjahr			

Neue Heuersätze für Funkoffiziere und Verpflegungspersonal

Die aufgrund des Anstiegs der Lebenshaltungskosten für dänische Funkoffiziere und Verpflegungspersonal (Mitglieder der uns angeschlossenen Dänischen Funkoffiziersgewerkschaft bzw. der Vereinigung des Schiffsverpflegungspersonals) ab 1. April 1976 maßgebenden Heuersätze (einschließlich Zulagen) sind wie folgt:

Funkoffiziere

Dienstjahre	Kopenhagen mit Umgebung, Nordost Seeland und Arhus	Rest von Dänemark
1	5.820,92	5.761,41
5-6	6.212,29	6.152,78
9-10	6.824,58	6.765,06
15-16	7.272,44	7.212,93
über 21	8.094,53	8.035,02

Verpflegungspersonal:

Chefsteward dkr.6.293 - dkr. 7.613; Koch dkr. 4.629 - dkr.4.953; Steward dkr.3.505 - dkr.3.725. Die Überstundentarife (pro 30 Minuten) sind wie folgt: Chefsteward dkr.23,64 an Wochentagen und dkr.30,01 an Sonn- und öffentlichen Feiertagen; Koch dkr.16,72 bzw. dkr.21,40; Steward dkr.12,66 bzw. 16,21.

DEUTSCHLAND

=====

Tarifverhandlungen mit Bundesbahn und Luftfahansa scheitern

Die Verhandlungsdelegation der uns angeschlossenen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland (GdED) hat am 17. März in Frankfurt nach der dritten Tarifrunde für den Bereich der Deutschen Bundesbahn betont, daß sie den Beschlußgremien empfehlen werde, die Verhandlungen für gescheitert zu erklären, weil der Vorstand der Deutschen Bundesbahn sein Angebot vom 5. März, die Grundvergütungen der Angestellten und die Tabellenlöhne um 3,8% und die Ortszuschläge um 4,3% zu erhöhen, nicht verbessert und sich daraufhin erneut geweigert hat, der Struktur der gewerkschaftlichen Forderung zu entsprechen.

Der geschäftsführende Hauptvorstand der uns angeschlossenen deutschen Gewerkschaft ÖTV hat am 29. März die Tarifverhandlungen über neue Vergütungstarifverträge für das Bodenpersonal und das fliegende Personal im Lufthansa-Konzern-Bereich als gescheitert erklärt. Der Hauptvorstand folgte damit einer Empfehlung der zuständigen ÖTV-Verhandlungskommission, weil der Arbeitgeber nicht bereit war, ein dem Volumen und der Struktur entsprechendes befriedigendes Angebot für die rund 35.000 Beschäftigten vorzulegen. Die ÖTV fordert eine Erhöhung der Vergütungen zwischen 6,5% und 8,5%, wobei den unteren und mittleren Einkommensbeziehern die größere prozentuale Erhöhung zukommen soll. Das letzte Angebot der Lufthansa sah eine Erhöhung der Vergütungen um 5,2% und einen Einmalbetrag von DM 130 als soziale Komponente vor.

Neuer Tarifvertrag für deutsche Hafentarbeiter

Nach 5-tägigen Verhandlungen hat die Bundestarifkommission für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe am 22. Dezember 1975 mit großer Mehrheit folgender tarifvertraglicher Vereinbarung zugestimmt. (Die unten angeführten Löhne gelangen ab 1. Januar 1976 zur Anwendung, und der Vertrag gilt für 12 Monate):

Tätigkeit	Stundenlohn ab 1.1.1976 DM	Mehrbetrag pro Monat DM
Aushilfsarbeiter	8,40	79,58
Hafentarbeiter im 1. Beschäftigungsjahr	8,83	-

Tätigkeit	Stundenlohn ab 1.1.1976 DM	Mehrbetrag pro Monat DM
Hafenarbeiter ab 2. Beschäftigungsjahr und Hafenarbeiter, die bis zum 31.12.1975 einge- stellt worden sind	9,36	91,69
Hafenarbeiter mit Prüfung als Hafenfacharbeiter	9,96	96,88
Wunsch- u. Decksleute	9,96	96,88
Funktionär (13%-Gruppe)	10,56	100,34
2. Stauereivizen	11,64	103,80
1. Stauereivizen	12,56	110,72

GdED-Aktion "Rettet die Bahn" bringt Berge von Kundenzuschriften

Die unter dem Motto "Rettet die Bahn" geführte Aufklärungsaktion der uns angeschlossenen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hat bei den Kunden der Eisenbahn ein ungewöhnlich großes Echo hervorgerufen. Im GdED-Hauptbüro in Frankfurt sind Berge von Zuschriften eingegangen, und praktisch alle Einsender schließen sich dem GdED-Appell an und fordern die Gewerkschaft auf, weiterhin gegen eine drastische Reduzierung des Streckennetzes einzutreten. Eine große Anzahl von Einsendern betont ausdrücklich, daß der Bus als Ersatz für die Bahn trotz dichter Haltestellen eine schlechte Alternative darstellt. In diesem Zusammenhange wird vor allem auf den geringen Fahrkomfort sowie auf die oft viel längeren Fahrzeiten und die Unsicherheit der Anschlüsse hingewiesen.

FINNLAND

=====

Seeleutestreik endet

Ein Streik der auf finnischen Hochseeschiffen in der Auslandsfahrt beschäftigten Seeleute (Mitglieder der der ITF angeschlossenen finnischen Gewerkschaften der Seeleute, Schiffsoffiziere, Funkoffiziere und Ingenieure) wurde am 10. April eingestellt, nachdem die Reeder versprochen hatten, den wichtigsten Forderungen der Gewerkschaften stattzugeben (darunter befand sich eine Forderung auf Verbesserung der Freizeitregelung für Arbeit am Wochenende). Am 3. April begannen die finnischen Hafenarbeiter einen Solidaritätsstreik in Unterstützung der Seeleute. Dieser Streik dauert jedoch noch an. Die Einzelheiten der am Ende des Seeleutestreiks getroffenen Regelungen liegen noch nicht vor.

ISLAND

=====

12-tägiger Generalstreik im privaten Sektor

Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Isländischen Gewerkschaftsbund und den Arbeitgebern ergebnislos ausgelaufen waren, begann am 17. Februar ein 12-tägiger Streik der im privaten Sektor des Landes beschäftigten Arbeitnehmer. Durch den Streik wurden zahlreiche Geschäfte geschlossen, und private Autobusunternehmen sahen sich gezwungen, auch während der Wochentage ihren Betrieb auf den Sonntagsfahrplan umzustellen. Der Streik endete am 28. Februar mit der Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages (gültig bis Mai 1977), der eine Erhöhung der Löhne (in 4 Stufen) um insgesamt 25 bis 30% vorsieht. Die erste Erhöhung (um 6%) tritt am 1. Mai 1976 in Kraft. Außerdem einigte sich der Gewerkschaftsbund mit den Arbeitgebern über bestimmte Aspekte der beruflichen Renten.

Drei Tage vor Beginn des Generalstreiks rief die der ITF angeschlossene Isländische Seeleutegewerkschaft ihre auf Fischereifahrzeugen unter 500 BRT beschäftigten Mitglieder zu einem Streik auf. Die ITF teilte den ihr angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Fischer mit, daß die isländischen Fischereireeder versuchen könnten, ihren Fang in anderen Fischereihäfen abzusetzen und dort Proviant aufzunehmen, um den Streikmaßnahmen der isländischen Fischer auszuweichen.

INDIEN

=====

Neuer Heuertarifvertrag für Seeleute

Die drei der ITF angeschlossenen indischen Seeleutegewerkschaften haben im Rahmen der Paritätischen Tarifkommission einen neuen Heuertarifvertrag abgeschlossen, der am 1. Januar 1976 in Kraft trat und für zwei Jahre gilt. Der Vertrag enthält folgende Verbesserungen: Erhöhung der Monatsheuern um Rs 75; Erhöhung der Überstundentarife um 50 ps; Erhöhung des Urlaubsanspruchs (um 6 Tage) auf 42 Tage pro Jahr; Rückerstattung des Preises einer Eisenbahnrückfahrkarte zweiter Klasse vom Wohnort eines Seemanns zum Anmusterungshafen (bisher wurde nur der Preis einer Einzelfahrkarte zurückerstattet); und Zahlung eines Unterhaltsgeldes von Rs 15 pro Tag an Seeleute, die im Auftrag des Arbeitgebers in Indien reisen.

JAPAN

=====

Frühjahrs-Tarifoffensive startet

Die japanischen Gewerkschaften der Eisenbahner (darunter alle der ITF angeschlossenen Eisenbahnverbände des Landes) haben im Rahmen der jedes Frühjahr erfolgenden Tarifkampagne am 30. März die Arbeit für 24 Stunden niedergelegt; dadurch wurde der gesamte Langstrecken- und Pendelverkehr stillgelegt. Der Straßentransport wurde gleichfalls

durch einen 1-tägigen Streik der Lastwagenfahrer stark beeinträchtigt. Die Eisenbahner fordern eine wesentliche Erhöhung ihrer Löhne, niedrigere Steuern, Beschäftigungsgarantien und eine Erhöhung der Arbeitslosenversicherungsleistungen und Renten sowie die Festlegung eines nationalen Mindestlohnes. Ferner kämpfen sie um die Wiederherstellung des gesetzlichen Streikrechts der Arbeitnehmer im öffentlichen Sektor und die Abschaffung jeglicher Strafmaßnahmen gegen Eisenbahner, die an früheren Arbeitsniederlegungen beteiligt waren.

Dies war der zweite Streik im Rahmen der jährlichen Tarifkampagne. Eine dritte Streikwelle ist für die zweite Aprilhälfte vorgesehen, falls bis dahin kein befriedigendes Angebot gemacht wird.

MEXIKO

=====

Lohnerhöhungen für aktive und pensionierte Eisenbahner

Die der ITF angeschlossene Mexikanische Eisenbahnerföderation (STFRM) hat in Verhandlungen mit der Geschäftsleitung der Mexikanischen Eisenbahnen und vier regionalen Eisenbahnunternehmen sowie der Schlafwagensgesellschaft (Wagon Lits) eine Tarifvereinbarung getroffen, die eine Erhöhung der Löhne der im aktiven Dienst stehenden Eisenbahner um 16% vorsieht. Die Renten aller im Ruhestand befindlichen Eisenbahner wurden um \$100 pro Monat erhöht. Darüber hinaus erfolgte eine zusätzliche Erhöhung der Renten um 5, 10, 15 bzw. 20% an Eisenbahner, die sich seit 6, 12, 18 bzw. 24 Jahren im Ruhestand befinden.

SCHWEDEN

=====

Verhandlungsschwierigkeiten mit Binnen-Fluggesellschaft Linjeflyg

Die Verhandlungen zwischen der uns angeschlossenen Schwedischen Gewerkschaft der Handelsarbeiter (HTF) und der Binnen-Fluggesellschaft Linjeflyg über die Arbeitsbedingungen des Flugverkehrspersonals haben einen kritischen Punkt erreicht. Die Gewerkschaft fordert die Einführung eines Arbeitsverfahrens, das den Arbeitnehmern drei freie Tage nach fünf Arbeitstagen garantieren würde. Das Unternehmen hat ein Gegenangebot gemacht, das für die Gewerkschaft nicht annehmbar ist. Ferner beabsichtigt das Unternehmen, Flugstewardessen als getrennte Personalkategorie während der nächsten vier Jahre abzuschaffen und sie durch eine neue Kategorie zu ersetzen, die sowohl Boden- als auch Flugdienst leisten würde. Die Gewerkschaft widersetzt sich diesem Plan kategorisch. Die nächste Verhandlungsrunde ist für Ende April vorgesehen.

USA

===

Streik des U-Bahn- und Autobuspersonals von New York abgesagt

Ein vom Personal der New Yorker U-Bahn und Autobusbetriebe für den 1. April angekündigter Streik wurde in letzter Minute abgesagt, nachdem sich die der ITF angeschlossene Amerikanische Transportarbeitergewerkschaft (TWU) mit den Arbeitgebern provisorisch über die Einzelheiten

eines neuen, für zwei Jahre geltenden, Tarifvertrages geeinigt hatte. Der neue Vertrag enthält eine Klausel betreffend die Abdeckung der Lebenshaltungskosten (die Stundenlöhne werden um jeweils 1 Cent angehoben, wenn immer sich die Lebenshaltungskostenziffer um drei Zehntel eines Punktes erhöht). Ferner haben die Arbeitgeber versprochen, die übrigen Tarifverträge zu überprüfen und einen Paritätischen Planungsausschuß zu ernennen, der untersuchen soll, ob und wie die Produktivität der Unternehmen gesteigert werden kann.

Einige Tage später wurde (nach drei Tagen) ein landesweiter Streik der Langstrecken-Lastwagenfahrer (Mitglieder der Teamsters, die nicht der ITF angehören) eingestellt, nachdem die Verhandlungskommission beschlossen hatte, der Mitgliedschaft zu empfehlen, einem neuen, für drei Jahre geltenden, Tarifvertrag für den Straßengüterverkehr zuzustimmen.

Neuer Tarifvertrag für Bodenmechaniker der National Airlines

Die der ITF angeschlossene amerikanische Mechaniker-Gewerkschaft IAM hat für 1.500 im Dienst der National Airlines stehende Bodenmechaniker einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der für drei Jahre rückwirkend ab 1. November 1975 gilt und zwei Erhöhungen vorsieht, so daß der Stundenlohn eines Mechanikers auf der obersten Lohnstufe in der Zeit bis zum 1. Juli 1978 von \$7,84 auf \$10 ansteigen wird. Außerdem wurden die Renten und Krankenversicherungsleistungen verbessert, und Mechaniker, die einen von der zuständigen Regierungsinstanz ausgestellten Befähigungsnachweis besitzen, werden eine entsprechende Befähigungszulage erhalten.

FEIA verklagt Pan American World Airways

Die der ITF angeschlossene amerikanische Flugingenieursgewerkschaft FEIA hat einen Prozeß gegen Pan American World Airways eingeleitet, um die Entlassung von 337 überzähligen Flugingenieuren zu verhindern. Die Klage der Gewerkschaft stützt sich darauf, daß Pan American willkürlich von einer Vereinbarung abgewichen ist, die im Dezember vorigen Jahres zwischen ihr und der FEIA getroffen wurde. Infolgedessen sind jetzt die Arbeitsplätze rund eines Drittels aller Pan American Flugingenieure gefährdet. Was die FEIA besonders besorgt, ist der Umstand, daß Pan Am die genannte Vereinbarung zu einem Zeitpunkt verletzt hat, zu dem die wirtschaftliche Prognose des Unternehmens weitaus günstiger auszusehen scheint als während der letzten zwei Jahre. Die FEIA hat ihrerseits sehr entgegenkommend gehandelt und im Jahre 1975 sogar auf Lohnerhöhungen verzichtet, um die Konkurrenzfähigkeit der Pan Am zu wahren.

KURZNACHRICHTEN

Die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften haben mit Nachdruck gegen den kürzlichen Beschluß der Geschäftsleitung der British Rail zur Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise protestiert. Durch diese letzte Erhöhung sind die Eisenbahnfahrpreise während der

letzten zwei Jahre um insgesamt 87% angestiegen. Ferner protestierten die Gewerkschaften dagegen, daß die Regierung die jährliche Subvention an die Eisenbahnen für das Jahr 1976 auf £200 Millionen reduziert hat. Die Gewerkschaften befürchten, daß diese beiden Maßnahmen einen weiteren Rückfall in der Zahl der Fahrgäste auslösen und am Ende zu einer drastischen Reduzierung des Eisenbahnnetzes führen könnte.

Die auf der Concorde beschäftigten Piloten der British Airways werden £2.800 mehr erhalten als ihre auf anderen Flugzeugtypen beschäftigten Berufskollegen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1976 wurde für die in der belgischen Binnenschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer die 40-Stunden-Woche eingeführt. Für alle zusätzlichen Arbeitsstunden ist der Überstundentarif zahlbar.

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat vor kurzem einen neuen Manteltarifvertrag für das im Dienste der Pan Am stehende deutsche Bodenpersonal abgeschlossen.

Rund 4.000 französische Flughafenarbeiter in den drei Pariser Flughäfen Roissy, Orly und Le Bourget haben am 25. Februar in Unterstützung ihrer Forderungen auf bessere Beschäftigungsgarantien und einen besseren Schutz der Kaufkraft ihres Verdienstes im Jahre 1976 einen 24-stündigen Streik durchgeführt.

Die Verhandlungen zwischen der Griechischen Seeleuteföderation (Mitglied der ITF) und den Reedern der in der griechischen Küstenschifffahrt zum Einsatz gelangenden Fahrgastschiffe über einen neuen Tarifvertrag befinden sich in einem kritischen Stadium. Die Gewerkschaft fordert u.a.: eine Erhöhung der Heuern der Offiziere und Mannschaften um 30%; die Konsolidierung einer Lebenshaltungskostenzulage in die Grundheuer und eine Reduzierung der Arbeitszeit auf 40 Stunden pro Woche.

Der Nordirland-Ausschuß des Irischen Gewerkschaftsbundes hat vor kurzem unter dem Motto "Ein besseres Leben für alle" eine Kampagne begonnen, deren Ziel es ist, der Arbeitslosigkeit in Nordirland entgegenzuwirken und ein soziales Klima zu schaffen, in dem alle Gesellschaftsgruppen, ungeachtet ihrer Religion, grundlegende Menschenrechte genießen. Im Rahmen der Kampagne werden eine Reihe von Konferenzen stattfinden, und eine vom Irischen Gewerkschaftsbund formulierte Erklärung in Unterstützung der Kampagne wurde bereits am ersten Tag von über 20.000 Personen unterzeichnet.

Am 25. März wurde der Flugbetrieb im Flughafen Rom durch einen Streik des Bodenpersonals stark beeinträchtigt. Ziel des Streiks war es, das Bodenpersonal in bestimmter Hinsicht den gleichen vertraglichen Bestimmungen zu unterstellen wie das Kabinen- und Flugpersonal. Am 6. April streikten in Rom und Milan alle Angehörigen des Kabinen- und Bodenpersonals der Alitalia für vier Stunden. Dadurch wurde der gesamte Flugverkehr stillgelegt.

Die wöchentliche Arbeitszeit der norwegischen Seeleute ist mit Wirkung vom 1. April 1976 auf 40 Stunden reduziert worden. Seeleute, die mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten müssen, werden hierfür eine Sonderentschädigung erhalten.

Ende März erfolgte eine zeitweilige Arbeitsniederlegung der Hafenarbeiter von Lissabon in Unterstützung von Forderungen auf Revision der Arbeitsverträge.

Portugal ist der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der IMCO-Mitgliedsstaaten auf 94.

Saudi-Arabien und Surinam sind der Internationalen Arbeits-Organisation (IAO) beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der IAO-Mitgliedsstaaten auf 128.

Gemäß einem vom amerikanischen Senat vor kurzem erlassenen Gesetz wird es ausländischen Fischereifahrzeugen, die keine spezifische diesbezügliche Erlaubnis besitzen, nach dem 1. März 1977 nicht gestattet sein, innerhalb der 200-Meilen-Fischereischutzzone zu fischen.

PERSONALIEN

Albert Blyghton (Leiter der Rechtsabteilung der Britischen Transportarbeitergewerkschaft), Raymond Macdonald (TGWU-Sekretär für Schottland) und Thomas Goff (Leiter der Forschungsabteilung der britischen Offiziersgewerkschaft MNAOA) sind drei der neun Gewerkschaftsvertreter auf einer von der Regierung gebildeten Berufungsinstanz gegen Entlassungen.

Gösta Hilding, der 25 Jahre lang bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1970 die Interessen der dem Schwedischen Schiffsoffiziersverband angehörenden Funkoffiziere vertrat, ist vor kurzem nach einer mehrjährigen Erkrankung gestorben.

Arne Hoem, seit August 1971 Vertreter der Norwegischen Seeleutegewerkschaft in London, ist am 27. Januar im Alter von nur 41 Jahren gestorben.

Ryo Kamisawa, ehemaliger Direktor der Bildungsabteilung der All-Japanischen Seelcutegewerkschaft und von 1962 bis 1968 Mitglied des ITF-Vorstandes, ist am 11. Februar im Alter von 57 Jahren gestorben.

Erkki Koivisto, seit 1954 Funktionär der Finnischen Funkoffiziersgewerkschaft, ist am 1. April in den Ruhestand getreten. Kollege Koivisto ist 76 Jahre alt und gehörte der Gewerkschaft vom Zeitpunkt ihrer Gründung im Jahre 1920 an. Er war fast 50 Jahre lang ein Mitglied des Vorstandes.

Ernest Mitchell ist als Nachfolger von William Lindner zum Direktor der Abteilung Luftverkehr der Amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft ernannt worden.

Der Nachfolger des Kollegen E. Greve Petersen als Vorsitzender der Dänischen Gewerkschaft des Lokpersonals ist der bisherige Vizevorsitzende der Gewerkschaft, K.B. Knudsen. Zum Nachfolger des Kollegen Knudsen als Vizevorsitzender wurde der bisherige Kassenwart der Gewerkschaft, G.A. Rasmussen, gewählt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

=====

- | | | |
|--|---|--|
| Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" | - | Basel, 20. und 21. Mai 1976 |
| Sitzung der Gruppe KSSU | - | London, 25. Mai 1976 |
| Gemeinsame Sitzung der Gruppen
ATLAS und KSSU | - | London, 26. Mai 1976 |
| Geschäftsführender Ausschuß | - | London, 2. und 3. Juni 1976 |
| Sektionskonferenz der Fischer | - | Grimsby, 21. und 22. Juni 1976 |
| ITF-Ausschuß für Arbeitsbedin-
gungen der Eisenbahner | - | London, 22. und 23. Juni 1976 |
| Sektionskonferenz der Seeleute | - | Anfang September 1976
(provisorischer Termin) |

* WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE *
* IN DIESER NUMMER DER ITF-NACH- *
* RICHTEN ENTHALTENEN MITTEILUNGEN *
* SIND VOM ITF-SEKRETARIAT AUF AN- *
* FRAGE ERHÄLTlich! *

STREIK DER LASTWAGENFAHRER VON MADRID

Vom 21. Februar bis 7. März 1976 befanden sich 80% der Lastwagenfahrer von Madrid (sowohl Eigenunternehmer als auch Chauffeure im Dienste kleiner Transportunternehmen) im Streik. Dieser Streik war ein Protest gegen die zu hohe Besteuerung des Straßentransportgewerbes und die ungerechten Konkurrenzvorteile anderer Verkehrsträger. Sein Ziel bestand darin, die spanische Regierung zu zwingen sicherzustellen, daß die von ihr erlassenen Mindesttarife und Sicherheitsvorschriften ordnungsgemäß beachtet werden. Gemäß einem Bericht der Transportsektion der spanischen Gewerkschaftsföderation UGT breitete sich der Streik auch auf mehrere Provinzstädte aus und wurde in einigen Fällen von 60% bis 70% der Chauffeure in den Provinzen unterstützt.

Der Hintergrund des Streiks ist wie folgt:

1. Große Industrieunternehmen, die nicht über einen eigenen Güterfahrzeugpark verfügen, vergeben ihre Transportaufträge an kleine Transportunternehmen. Aufgrund der Überkapazität im Transportsektor haben diese Industrieunternehmen die Beförderungstarife auf ein unrentables Niveau herabgezwungen.
2. Die Transportaufträge für die Beförderung von Produkten zum und vom Großmarkt für Obst und Gemüse in Madrid werden von inoffiziellen Vermittlern vergeben, so daß sich die Transportunternehmer bzw. Fahrer gezwungen sehen, die von diesen Vermittlern angebotenen Tarife zu akzeptieren. Die Regierung hat zwar offizielle Mindest- und Höchstarife (800/1.200 Peseten pro Tonne) festgelegt, aber die Vermittler bieten den Fahrern nur 600 bis 650 Peseten pro Tonne an und stecken den Unterschied selbst ein. Die Behörden ignorieren dieses gesetzwidrige Vorgehen der Vermittler.
3. Lastwageneigentümer sind gesetzlich verpflichtet, an die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) eine "Konkurrenzsteuer" zu zahlen. Im Falle eines 22-Tonnen-Lastkraftwagens beträgt diese Steuer 46.000 Peseten pro Jahr; im Falle leichterer Güterfahrzeuge ist sie entsprechend niedriger.
4. Die Munizipalbehörden erheben gleichfalls eine Fahrzeugsteuer, die im Jahre 1975 2.500 Peseten betrug, aber für das Jahr 1976 auf 10.000 Peseten erhöht wurde. Trotz dieser durchaus ungerechtfertigten Erhöhung stellen die Munizipalbehörden noch immer keine zulänglichen Parkplätze in der Nähe von oder Zufahrtsstraßen zu Märkten usw. bereit.
5. Der Dieselölpreis ist über einen Zeitraum von sechs Monaten um etwa 90% angestiegen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Mindest- und Höchst-Beförderungstarife wurden jedoch nicht erhöht, im Gegenteil: sie sind durch die Machenschaften der genannten Vermittler beeinträchtigt worden.
6. Die gesetzliche Grenze für den Einsatz eines Langstreckengüterfahrzeuges beträgt acht Jahre. Die gegenwärtigen Preise für neue Lastwagen sind in etwa wie folgt: 3-Achser: 2,2 Millionen Peseten; 4-Achser: 2,5 Millionen Peseten; Zugeinheit mit Sattelaufleger

3 Millionen Peseten. In Anbetracht der hohen Reparaturkosten (aufgrund des Mangels an Werkstätten) und des steilen Anstiegs der Steuern, Sozialversicherungsbeiträge und Treibstoffkosten haben die Betriebskosten nunmehr ein unrentables Niveau erreicht.

7. Fahrzeuge werden oft überladen und Güterfahrzeuge, die im Werkverkehr zum Einsatz gelangen, nehmen für die Rückfahrt fremde Beförderungsaufträge an. All dies wird von den Behörden ignoriert.

8. Alle Eigenunternehmer und kleine Transportunternehmen müssen Mitglieder eines Versicherungsfonds sein. Dieser Fonds zahlt nur an Mitglieder aus, die ihm bereits fünf Jahre oder länger angehören. Die Beiträge variieren zwischen 4.000 und 12.000 Peseten pro Jahr. Die Kosten der ärztlichen Behandlung werden jedoch von dieser Versicherung nicht gedeckt, und die Leistungen für Unfälle, Arbeitsunfähigkeit usw. sind außerordentlich niedrig.

Die Forderungen der Lastwagenfahrer sind wie folgt:

1. Abschaffung der von Lastwageneigentümern an die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) zahlbaren Steuer.
2. Erzwingung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, um zu verhindern, daß Werkverkehrs-Güterfahrzeuge fremde Beförderungsaufträge übernehmen.
3. Überwachung der Befolgung der gesetzlich vorgeschriebenen Tarife durch eine genügende Anzahl von Inspektoren des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten und jährliche Revision dieser Tarife unter Berücksichtigung des Anstiegs der Lebenshaltungskosten.
4. Keine Erhöhung der kommunalen Fahrzeugsteuer.
5. Erhöhung der gesetzlich erlaubten Einsatzzeit von Lastwagen um 50%, abhängig von einer regelmäßigen Prüfung des mechanischen Zustandes.
6. Vornahme von Kontrollen, um das Überladen von Fahrzeugen zu vermeiden.
7. Keine weitere Ausstellung von Beförderungskonzessionen, da im Transportsektor ohnehin eine Überkapazität vorherrscht.
8. Der Besitzer einer Konzession sollte diese an eine von ihm zu bestimmende Person übertragen können, falls er aus gesundheitlichen Gründen oder wegen Erreichen des Rücktrittsalters nicht länger als Fahrer tätig sein kann.
9. Mit Ausnahme der kommunalen Fahrzeugsteuer sollte die Besteuerung von Lastwagen grundsätzlich über eine Treibstoffsteuer erfolgen, so daß Fahrzeuge mit dem größten Treibstoffverbrauch die meiste Steuer zahlen. Die Erfüllung dieser Forderung ist eine grundlegende Voraussetzung für die Wiederaufnahme der Arbeit.

Nachdem die ITF vom Hintergrund des Streiks und den Forderungen der Fahrer verständigt worden war, entsandte der Generalsekretär der ITF am 3. März das folgende Telegramm an den spanischen Premierminister, Señor Arias Navarro:

Die Internationale Transportarbeiterföderation, der 350 demokratische und unabhängige Gewerkschaften der Transportarbeiter angehören, unterstützt den gegenwärtigen Arbeitskampf der Lastwagenfahrer von Madrid und fordert die spanische Regierung auf, ihre Drohung, die Fahrer wegen Unruhestiftung zu verklagen, zurückzuziehen.

Die ITF fordert die spanische Regierung ferner auf, die Forderungen der Lastwagenfahrer mit einem frei gewählten Vertreter der Fahrer zu diskutieren, damit eine Regelung gefunden werden kann, welche die Lastwagenfahrer von einer unfairen Besteuerung und dem unfairen Wettbewerb sowie einer beruflichen Ausbeutung befreit und es ihnen ermöglicht, für sich und ihre Familien einen ausreichenden Lebensunterhalt zu verdienen. Außerdem fordert die ITF die spanische Regierung auf sicherzustellen, daß die von ihr erlassenen Gesetze über Beförderungstarife und das Überladen von Fahrzeugen beachtet werden.

Charles Blyth
Generalsekretär

Am 8. März teilte uns die UGT mit, daß der obengenannte Streik suspendiert wurde, nachdem die spanische Regierung versprochen hatte: die an die RENFE zahlbare "Konkurrenzsteuer" zu reduzieren; zu verhindern, daß Werkverkehrsfahrzeuge fremde Beförderungsaufträge übernehmen und für die Beachtung der von ihr erlassenen Beförderungstarife zu sorgen. Ferner versprach die Regierung, daß sie spätestens bis zum 28. März zu den übrigen Forderungen der Fahrer Stellung nehmen werde.

INTERNATIONALER BUND FREIER GEWERKSCHAFTEN

MAIAUFRUF 1976

Auch in diesem Jahr steht der Erste Mai im Schatten der Weltwirtschaftskrise. Wohl erzählen uns Wirtschaftsfachleute, es ginge wieder aufwärts, und manche Fabriken, in denen nur kurzgearbeitet wurde, haben den Betrieb wieder voll aufgenommen. Aber was hilft das den Millionen von Arbeitslosen in der Entwicklungswelt, die am Verhungern sind, oder den unzähligen Jugendlichen, die in den Industrieländern die Arbeitsämter belagern?

Arbeitnehmer der Welt! Ihr habt ein Recht zu wissen, was Eure Gewerkschaften dagegen tun. Denn wenn auch der Einzelne, der seine Stellung verliert, sich hilflos vorkommen mag, so ist doch die Arbeitslosigkeit keine Naturkatastrophe wie ein Erdbeben: sie ist von Menschen verschuldet und kann von Menschen überwunden werden. Sie ist nur das Symptom einer weltweiten Krankheit, Auswirkung eines Wirtschaftssystems, das nirgends bisher den Wünschen und berechtigten Forderungen der Arbeiterschaft entspricht. Statt dieses System selbst zu ändern, wie es der Internationale Bund Freier Gewerkschaften seit Jahren fordert, begnügen sich die meisten Regierungen mit halben Maßnahmen und kurieren an den Symptomen herum. Zum Teil haben sie die Krise noch verschärft, indem sie in ihrer Politik stillschweigend davon ausgingen, oder dies sogar offen zugaben, daß ein gewisses Maß von Arbeitslosigkeit in Kauf genommen werden müsse, um die Inflation zu bremsen. Manche Leute gehen selbst soweit, den Begriff Vollbeschäftigung zu manipulieren: ein paar Prozent Arbeitslosigkeit könne man dabei ruhig ignorieren. Welche unerhörte Herausforderung für die Gewerkschaftsbewegung!

Die freie Gewerkschaftsbewegung kann solche Spekulationen nicht dulden. Unsere eigenen Experten sind dem Problem auf den Grund gegangen und haben langfristige und kurzfristige Pläne zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und der anderen wirtschaftlichen Nöte unserer Welt entwickelt. Diese Vorschläge haben wir Regierungen und internationalen Gremien nachdrücklichst empfohlen: unsere Gedanken sind in dem Dokument "Wirtschaftliche Sicherheit und soziale Gerechtigkeit" dargelegt, das im Oktober vorigen Jahres auf dem Weltkongreß des IBFG verabschiedet wurde.

Das wesentliche für uns alle in der freien Gewerkschaftsbewegung ist die Erkenntnis, daß angesichts der gegenseitigen wirtschaftlichen Verflechtung der einzelnen Länder und des weltweiten Charakters der Arbeitslosigkeit dieses Problem nicht durch nationale Bemühungen allein gelöst werden kann. Darum haben sich ja selbst positive Maßnahmen, wie sie von einigen Regierungen getroffen wurden - Arbeitsbeschaffungsprogramme, Investitionsförderungen, Umschulung - bisher nur begrenzt auswirken können: so hat es wenig Sinn, Fabriken zu eröffnen, die für den Export arbeiten sollen, solange die Arbeitsmärkte im Ausland nicht gesichert sind. Dazu kommt, daß Regierungen, die bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit nur die nationalen Interessen berücksichtigen, den Arbeitnehmern in anderen Ländern schweren Schaden zufügen können. Importbeschränkungen zum Beispiel mögen kurzfristig zuzeiten unvermeidlich sein - als langfristige Politik wird unsere Bewegung, deren Ursprung und Ziel die internationale Solidarität der Arbeiterklasse ist, sie niemals hinnehmen können.

Mit unserer Überzeugung, bessere Lösungen für einige der Wirtschaftsprobleme unserer Welt anbieten zu können, ist es nicht getan: diese Gedanken müssen praktisch erprobt werden. In der Entwicklungswelt können Gewerkschaften selbst wesentlich dazu beitragen, indem sie Vorschläge, die sich bereits in einigen Ländern bewährt haben, in die Tat umsetzen: durch Gründung von Genossenschaften und andere Selbsthilfeprogramme können sie die wirtschaftliche Lage ihrer Mitglieder und ihres Landes verbessern und neue Arbeitsplätze schaffen. Wo die Gewerkschaften in den Industrieländern stark sind, müssen sie immer mehr Druck auf ihre Regierungen ausüben, damit unsere Pläne verwirklicht werden. Der Internationale Bund selbst setzt energisch seine Bemühungen fort, internationale Gremien zu überzeugen, und allmählich scheinen wir damit doch stärker durchzudringen. So ist unsere Forderung nach nationalen und internationalen Gesetzen zur Kontrolle der Tätigkeit multinationaler Gewerkschaften von mehreren zwischenstaatlichen Organisationen aufgegriffen worden: wenn solche Gesetze erlassen werden, so sollten sie dazu beitragen, wenigstens einige der Ursachen der gegenwärtigen wirtschaftlichen Unsicherheit und Ungerechtigkeit zu beseitigen. Zugleich aber setzt sich der IBFG nachdrücklich für die Bemühungen Internationaler Berufsekretariate ein, die durch Aufbau einer eigenen gewerkschaftlichen Gegenmacht den multinationalen Schach bieten wollen.

Die internationale freie Gewerkschaftsbewegung hat von Anfang an das Weltarbeitsbeschaffungsprogramm der IAO nachdrücklich unterstützt; wir begrüßen daher den Beschluß der Organisation, im Juli eine dreigliedrige Weltkonferenz über Beschäftigungsfragen zu veranstalten. Im Unterschied zu manchen anderen zwischenstaatlichen Organisationen, die an diese Probleme mit rein wirtschaftlichen Erwägungen herantreten, hat die IAO, unter dem Einfluß der Arbeitnehmervertreter, stets den Menschen in den Mittelpunkt gestellt: zur Zeit geht es ihr darum, allen Bewohnern dieser Erde einen menschenwürdigen Lebensstandard zu sichern, indem die Grundbedürfnisse - Nahrung, Kleidung, Wohnung und öffentliche Versorgungsdienste, Wasser, Kanalisation, gute Straßen - bis zum Jahre 2000 befriedigt sein sollen. Das ist sehr weit in die Zukunft gedacht: wir müssen sehen, daß wir die Entwicklung beschleunigen, und der IBFG beabsichtigt, auf dieser Konferenz den Standpunkt der Arbeiter und der Arbeitslosen aller Länder, vor allem aber der Entwicklungswelt, sehr entschieden zu vertreten.

Eine tragische Folge der Weltwirtschaftskrise, des Hungers und der Arbeitslosigkeit ist die Schwächung der freiheitlichen Kräfte. Enttäuschte und verzweifelte Menschen und vor allem junge Leute verlieren den Glauben an die Demokratie und lassen sich von Rattenfängern verlocken, die totalitäre Patentrezepte anbieten. Die internationale freie Gewerkschaftsbewegung ist immer für demokratische Lebensformen eingetreten; dies bedeutet nicht, daß wir auf bestimmte Verfassungsstrukturen eingeschworen sind oder unter allen Umständen die Institutionen, die in den wesentlichen Industrieländern entwickelt wurden, als die einzig mögliche Gewähr der Freiheit überhaupt ansehen. Aber wir halten unerschütterlich an unseren Grundüberzeugungen fest, daß die Regierung vom Volk ausgehen und dem Volk dienen muß und daß die Freiheiten des Einzelnen, wie sie in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte niedergelegt sind, überall und für alle Zeiten gültig sind. Aus dieser Einstellung heraus haben wir jederzeit den Kampf unterdrückter Arbeitnehmer gegen Diktaturen jeglicher Färbung unterstützt. An diesem Maifeiertag gehen unsere Wünsche und Gedanken

vor allem zu unseren Brüdern in Spanien, deren langer heroischer Kampf um die Wiedergewinnung ihrer Rechte jetzt offenbar in die entscheidende Phase eingetreten ist. Heute mehr denn je brauchen die Arbeitnehmer Spaniens jede Hilfe, die wir ihnen geben können.

Es kann keine wahre wirtschaftliche Sicherheit ohne soziale Gerechtigkeit geben, und soziale Gerechtigkeit herrscht nur, wo alle Menschen- und Bürgerrechte volle Geltung haben. Unser Kampf für diese Ziele ist aber zugleich untrennbar verbunden mit unserem Kampf für Frieden und allgemeine Abrüstung. Denn nur in einer Welt, die frei von Krieg und Kriegsangst ist, können schaffende Männer und Frauen in Sicherheit und Menschenwürde leben; nur durch Beseitigung von Armut, Ungerechtigkeit und Unterdrückung - den eigentlichen Wurzeln aller Kriege - können wir den Weltfrieden erreichen und wahren. Seit Jahren kämpft der IBFG in erster Reihe gegen Kolonialismus und Rassismus. Immer wieder haben wir die Regierungen der Welt aufgerufen, die von den Vereinten Nationen gegen Südafrika und Rhodesien verhängten Sanktionen durchzuführen, um diese Länder zur Aufgabe ihrer Rassenpolitik zu zwingen. Alle Warnungen waren vergebens, und nun steht die Welt vor der Gefahr eines Rassenkrieges. Die internationale freie Gewerkschaftsbewegung, die stolz darauf ist, unter ihrem Banner Arbeitnehmer aller Rassen und Farben in voller Gleichheit zu vereinigen, bemüht sich im Verein mit friedliebenden Menschen in aller Welt, eine solche Katastrophe abzuwenden, so wie wir auch in anderen Regionen immer wieder unseren Einfluß zur Erhaltung des Friedens einsetzen.

Arbeitnehmer der Welt!

Ihr kennt den IBFG, Ihr wißt, wofür er eintritt und wogegen er kämpft. Auf Euch kommt es an, daß Ihr dies, Eure Organisation, immer stärker macht, so stark, daß sie ihre Forderungen zum Wohle aller Menschen durchsetzen kann. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Vorwärts mit dem IBFG für Brot, Frieden und Freiheit.

-----oooOooo-----