



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 18

7. September 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwendet, doch können wir nur für Nachrichten über die Tätigkeit der ITF und ihrer Gewerkschaften die Verantwortung übernehmen. Im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN

NU R erhebt neue
Lohnforderungen

Eisenbahner (ein ITF-Mitglied) der Verwaltung der Häfen- und Inlandwasserwege die Forderung nach einer 15 %igen Lohnerhöhung für 21.000 Arbeitnehmer dieser Verwaltung. Die Forderung, die vorwiegend auf die Erhöhung der Lebenshaltungskosten seit der letzten Anpassung zurückzuführen ist, folgt Ansuchen ähnlicher Art, die namens der Eisenbahnbediensteten und des Personals der Eisenbahnwerkstätten gestellt wurden. Die britische Eisenbahnverwaltung wird auf die beiden letzteren Forderungen am 15. September antworten.

(ITF) Auf einer am 27. August in London durchgeführten Tagung unterbreiteten Vertreter des britischen Landesverbandes der

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

FRANKREICH

Streiks beendet

lahmzulegen drohte, ist zu Ende gegangen. Als Folge einer Vereinbarung, zu der es in den frühen Morgenstunden des 21. August zwischen der Regierung und den demokratischen Gewerkschaften kam, befahlen die Gewerkschaften ihren Mitgliedern die Wiederaufnahme der Arbeit. Versuche der kommunistisch beherrschten Gewerkschaften, die Streiks hinauszuziehen, hatten wenig Erfolg, und am 26. August funktionierte der Betrieb in den meisten der in Mitleidenschaft gezogenen Wirtschaftszweige, darunter die Eisenbahn und andere Zweige des Personenverkehrs, wieder normal.

(ITF) Die Streikwelle, die sich über ganz Frankreich ausbreitete und die gesamte Volkswirtschaft

Die Vereinbarung, die nach dem Zusammenbruch früherer Verhandlungen getroffen wurde, stellt einen beachtlichen Sieg für die französischen Gewerkschaften dar. Nach dieser Vereinbarung wird die Regierung sich mit den Gewerkschaften beraten, ehe die Verordnungen über das Pensionierungsalter Anwendung finden. Die Regierung wird auch die Frage der niedrigen Gehälter in wohlwollendem Sinne prüfen. Ferner hat sie sich bereit erklärt, allen ihren Einfluss geltend zu machen, um den Abschluss neuer Tarifverträge und höhere Entlohnung in der Privatindustrie zu erwirken. Obgleich die Regierung nach wie vor auf dem Standpunkt beharrt, dass während des Streiks verlorengegangene Arbeitsstunden nicht bezahlt werden, hat sie doch zugestimmt, dass dieselben durch Ueberzeitarbeit wettgemacht werden. Schliesslich hat die Regierung die Einberufung der nationalen Tarifvertragskommission versprochen, und zwar vor dem 30. September, dem Tage, an welchem die der Regierung vom Parlament erteilten Sondervollmachten ablaufen.

Der der ITF angeschlossene französische Eisenbahnerverband (CGT-FO) zählt in einem Kommentar über die Streiks die Gewinne auf, die sie u. a. für die Eisenbahner gebracht haben: Die Fragen der Eisenbahnergehälter werden durch eine Tarifvertragssonderrkommission unter Beteiligung des Verbandes beraten. Ob die Gehälter und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner gesetzlich oder kollektivvertraglich festzulegen sind, wird bis Ende dieses Jahres und nach Beratung mit den Gewerkschaften entschieden. Der Anschlag der Regierung auf das Pensionierungsalter der Eisenbahner ist fehlgeschlagen, es bleibt unverändert 50 Jahre für fahrendes und 55 Jahre für sonstiges Personal. Eisenbahnbedienstete, die nach Erreichen dieser Altersgrenzen weiterhin im Dienst zu verbleiben wünschen, können dies mit Zustimmung der Verwaltung tun.

Diese Gewinne kennzeichnen das Ende des Kampfes, den die französischen Arbeiter kürzlich als Antwort auf die Attacke der Regierung auf ihren Lebensstandard aufnahmen. Mit Sondervollmachten für die Neubelebung der französischen Volkswirtschaft ausgerüstet, trachtete die Regierung danach, ihre Kampagne mit wirtschaftlichen Massnahmen zu eröffnen, indem sie Opfer gerade von den Arbeitern forderte, von denen sie es am wenigsten verlangen konnte. Die Streiks haben der französischen Regierung klar und deutlich vor Augen geführt, dass die Arbeiter entschlossen sind, ihre in harten Kämpfen gewonnenen Rechte mit allen Mitteln zu verteidigen.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

AUSTRALIEN

Transportarbeiter greifen "Vendor System" an

(ITF) Die australische Transportarbeitergewerkschaft hat einen Feldzug gegen das sogen. "Vendor System" eingeleitet, zu dem viele

Arbeitgeber des Transportgewerbes greifen, um den Verbindlichkeiten zu entgehen, die ihnen durch Schiedssprüche für das Transportgewerbe auferlegt sind. Letztere enthalten Bestimmungen über Krankenurlaub, Jahresurlaub, Urlaub für langjährige Betriebszugehörigkeit, bezahlte öffentliche Feiertage, Unfallentschädigung usw.

Nach diesem "Vendor System" verkauft der Arbeitgeber seine Fahrzeuge an die Arbeitnehmer auf Abzahlung, unter Leistung einer geringen Anzahlung. Die Fahrer arbeiten sodann auf Kommissionsbasis für Lieferung oder Verkauf von Gütern.

Auf Betreiben der Transportarbeitergewerkschaft wurde im Jahre 1951 ein sehr ähnliches System als gesetzwidrig erklärt. Schon vor diesem Zeitpunkt hatten die Arbeitgeber ihre Fahrzeuge an Arbeitnehmer verpachtet und so die Sozialgesetzgebung umgangen. Diesem Missbrauch wurde ein Ende gesetzt dadurch, dass die Transportarbeitergewerkschaft eine Abänderung des Schlichtungsgesetzes erwirkte, nach der den Arbeitgebern das Verpachten ihrer Fahrzeuge an Fahrer verboten ist.

Die Gewerkschaft ist zuversichtlich, dass sie auch diesen neuen Streich der Transportunternehmer vereiteln kann. Der Arbeitsminister des Staates Neusüdwaales hat die Bezirksstelle der Transportarbeitergewerkschaft bereits davon unterrichtet, dass er dafür sorgen wird, dass das "Vendor System" auf der nächsten Session des Parlaments abgeschafft wird.

ITALIEN

Neuerungen im Kollektivvertrag

(ITF) Zwei bedeutende Änderungen wurden in den Kollektivvertrag der italienischen Strassentransportarbeiter aufgenommen. Auf einer

Zusammenkunft, die Anfang Juli im Arbeitsministerium stattfand und auf der die italienischen Strassentransportarbeitergewerkschaften sowie die sonst am Strassenverkehr Beteiligten vertreten waren, kam es zu einer Vereinbarung, die die normale Arbeitswoche von 48 auf 44 Stunden herabsetzt und die Anzahl der Lohnaufbesserungen nach Dienstalter von 8 auf 10 erhöht.

Diese Veränderungen traten gemeinsam mit einigen minimalen Zusätzen zum bestehenden Vertrag rückwirkend ab 1. Juli 1953 in Kraft. Die Gültigkeitsdauer des Vertrages selber ist bis zum 30. September 1955 ausgedehnt worden.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

SCHWEDEN

Schutz für Taxichauffeure gegen Überfälle

(ITF) Das ernste Problem des Schutzes schwedischer Taxichauffeure gegen Raubüberfälle wurde auf dem Kongress der schwedischen Transport-

arbeiter, der seine Beratungen am 22. August abschloss, eingehend diskutiert.

Anträge, die dem Kongress vorlagen, umfassten u.a. die Einführung einer Versicherung gegen so erlittene Verletzungen und die Errichtung einer Glasscheidewand zwischen Chauffeur und Fahrgast in allen Taxis. Der Einbau automatisch und von Hand betriebener Alarmvorrichtungen, sowie die Notwendigkeit der Ausstattung der Chauffeure mit Selbstverteidigungsmitteln, wie Gummiknüppeln, oder andern nicht-tödlichen Waffen, wie z.B. Tränengaspistolen, wurde ebenfalls besprochen.

Es wurde bekanntgeben, dass zwischen der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft (ein ITF-Mitglied) und der Vereinigung der Taxibesitzer die Schaffung eines Fonds vereinbart wurde, aus dem finanzielle Hilfe für die Opfer solcher Attacken bestritten werden soll.

Gemäss einer kürzlich erlassenen Verordnung müssen alle neuen Taxis und mittelgrosse Taxis, die bereits in Betrieb sind, mit einer schutzbietenden Scheidewand versehen sein. Der Kongress erhob die Forderung, dass diese Scheidewand aus Sicherheitsglas in allen

Taxis, einschliesslich der kleineren Typen, obligatorisch gemacht werden soll. Was die Gummiknüppel und Tränengaspistolen anbelangt, so dürfen diese nun von den Chauffeuren erworben und getragen werden; die Frage der Alarmvorrichtungen dagegen wird noch geprüft.

Die Diskussion über diesen Gegenstand schloss mit dem Antrag des Kongresses an den Vorstand, Mittel und Wege zu studieren, die geeignet sind, das Problem des Schutzes der Taxichauffeure gegen Ueberfälle zu lösen.

ARBEITER IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

INTERNATIONAL

Sozialversicherung der Rheinschiffer

(ITF) Die Internationale Arbeitsorganisation hat Einzelheiten der Verwaltungsbestimmungen für die Durchführung des Abkommens über

die Sozialversicherung der Rheinschiffer bekanntgegeben. Das Abkommen trat am 1. Juni 1953 in Kraft.

Die Verwaltungsbestimmungen wurden von der IAO ausgearbeitet und am 23. Mai auf einer Tagung von Vertretern der beteiligten Regierungen und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigt. Sie sollen eine reibungslose Anwendung des Abkommens und ein gutes Funktionieren der Wohlfahrtskasse für Rheinschiffer und deren Familien sichern. So sollen auch die finanziellen Beziehungen zwischen den Sozialversicherungs-Einrichtungen der verschiedenen vertragschliessenden Länder --- Belgien, Deutsche Bundesrepublik, Frankreich, Niederlande und Schweiz --- geregelt werden.

Zahlreiche technische Probleme und beträchtliche Schwierigkeiten galt es zu überwinden, ehe man von den Bestimmungen behaupten konnte, dass sie eine reibungslose Durchführung des Abkommens versprechen. Nach dem jetzigen Plan wird z.B. einem Rheinschiffer, der sich ausserhalb des Landes begibt, in dem er versichert ist, im Krankheitsfalle in jedem der vertragschliessenden Länder sofortige ärztliche Hilfe zuteil. Die Frage des Anspruchs auf freie ärztliche Behandlung auf Grund der Sozialgesetzgebung seines eigenen Landes wird später geklärt. Er erhält Unterstützung in bar unter Vorlage eines Arbeitsunfähigkeitszeugnisses. Etwaige Naturalabgaben sind bis zu 30 Tagen ebenfalls zahlbar, es sei denn, dass die Sozialversicherungs-Einrichtung seines eigenen Landes etwas anderes vorschreibt. Es sind auch Vorkehrungen für den Bezug von Unterstützungen durch Familienangehörige der Rheinschiffer getroffen worden, die mit ihm an Bord wohnen oder aber in einem andern als dem Lande, in welchem er versichert ist.

Des weitern ist Vorsorge getroffen für die Erwerbung, Aufrechterhaltung und Wiedererlangung des Anspruchs auf Altersrente, Arbeitsunfallentschädigung und Zahlung von Altersrente. Im Zusammenhang mit letzterer gelten bilaterale Uebereinkommen zwischen den Unterzeichnerstaaten; in Ermangelung derselben werden die Renten entweder direkt an den Rentenempfänger oder aber durch Verbindungsagenturen gezahlt.

Die vereinbarten Ausführungsbestimmungen schliessen jedoch Zahlung von Arbeitslosenunterstützung und Familienzulagen nicht ein. Darüber wird eine dreigliedrige Konferenz der vertragschliessenden Länder beraten, um deren möglichst baldige Einberufung der Verwaltungsrat des IAA zwecks Revision des Abkommens ersucht wurde.

Die diesbezügliche Resolution empfiehlt den vertragschliessenden Ländern ausserdem, ihre bilateralen Vereinbarungen über soziale Sicherheit mit dem für den verbesserten Schutz der Rheinschiffer getroffenen Abmachungen in Einklang zu bringen.

HAFENARBEITER

CHILE

Soziale Sicherheit für Hafenarbeiter und Seeleute

(ITF) Die chilenische Konföderation der Arbeiter in der Schifffahrt (ein ITF-Mitglied), die Seeleute und Hafenarbeiter, einschl. Leichterbesatzungen, organisiert, verlangt

die Einbeziehung aller ihrer Mitglieder in die Sozialversicherungsgesetzgebung für das Personal der chilenischen Handelsmarine.

Alle Hafenarbeiter sind nach der gegenwärtigen Gesetzgebung von dem Sozialversicherungsplan ausgeschlossen und zwar mit dem Ergebnis, dass sie keinen Anspruch auf Familienzulagen haben. Dienstalterserhöhungen werden ihnen gleichfalls verweigert.

Unser chilenischer Mitgliedsverband hat wegen dieser Unterlassung bei der Regierung Einspruch erhoben und daraufhin von mehreren Ministern die Zusicherung erhalten, dass der Ausschluss von Hafenarbeitern nicht beabsichtigt war. Aus diesem Grunde fährt die Konföderation in ihren Bemühungen fort, Gerechtigkeit für alle Hafenarbeiter zu erlangen. Sie betont ausdrücklich, dass sie einer verwässerten Lösung nicht zustimmen kann.

Die Konföderation dringt ferner auf eine allgemeine Lohnerhöhung von 15 % für ihre gesamten Mitglieder. Die Regierung ordnete mit Dekret vom 16. Juli 1953 eine 15 %ige Erhöhung für alle Angestellten und Arbeiter mit einem Verdienst von weniger als 7.550 chil. Pesos (234 chil. Pesos = etwa £1) und eine solche von 10 % für alle übrigen an. Da auf einer Zusammenkunft mit Reedern und Hafenunternehmern, an der auch ein Beamter der Arbeitsverwaltung teilnahm, kein Einvernehmen erzielt worden ist, erwartet unser Mitgliedsverband nunmehr einen Entscheid der Regierung.

DEUTSCHLAND

Garantielohnabkommen für Hafenarbeiter

(ITF) Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) gibt den Abschluss eines Garantielohnabkommens für alle ständigen Hafenarbeiter in Hamburg bekannt.

Das Abkommen wurde mit der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Hafen getroffen und trat am 1. Juni 1953 in Kraft. Es sieht eine Zahlung von 7 DM an registrierte Hafenarbeiter vor für jeden Tag, an dem sie sich zur Arbeitseinteilung melden und an dem ihnen keine Arbeit nachgewiesen werden konnte, mindestens jedoch einen Verdienst in Höhe von fünf Schichtlöhnen der ersten Werktagsschicht ihrer Berufsgruppe je Woche unter Anrechnung etwa erzielten Verdienstes. Hat der Hafenarbeiter einschliesslich des auf ihn entfallenden Garantielohnes einen Verdienst von 98 DM erzielt, so entfällt der sich über diesen Betrag hinaus etwa noch ergebende Garantielohn. Als Verdienst im Sinne dieser Vereinbarung gilt das gesamte Einkommen einschl. Sonn- und Feiertagsarbeit, Ueberstunden, Schichtzuschläge usw. Gesetzlich oder tariflich zu bezahlende Wochenfeiertage gelten bei der Berechnung des Mindestlohnes als gearbeitete Schichten.

Die Hafenarbeiter sind verpflichtet, sich an den sechs Werktagen zwecks Einteilung rechtzeitig für die erste, zweite oder dritte Schicht zur Verfügung zu stellen. Wird dem Hafenarbeiter für die betreffende Schicht keine Arbeit nachgewiesen und bestellt man ihn für eine andere Einteilungszeit, so erhält er eine Entschädigung in Höhe von zwei Stundenlöhnen der ersten Schicht zuzüglich eines Fahrgeldes von 70 Pfg.

Soweit für die Hafenarbeiter keine Beschäftigungsmöglichkeit als Hafenarbeiter besteht, ist auf Verlangen Ausweicarbeit innerhalb und ausserhalb des Hamburger Hafens zu leisten.

INDIEN

Streikdrohung der Bombayer Hafenarbeiter

(ITF) Die Bombayer Hafenarbeiter drohen mit einem Streik aus Protest gegen die Absicht der indischen Regierung, das Gesetz über Mindest-

löhne von 1948 abzuändern, nach welchem es der Regierung vorbehalten ist, die Mindestlöhne in bestimmten Wirtschaftszweigen, einschl. des öffentlichen Kraftverkehrs und des lokalen öffentlichen Dienstes, festzusetzen.

Ein Zusatz zu diesem Gesetz, der der gegenwärtigen Session vorgelegt werden soll, begrenzt den Anwendungsbereich desselben auf Arbeiter mit einem Monatsverdienst von weniger als 75 Rupien (13,37 Rupien = etwa £1). Bei Annahme eines solchen Zusatzes durch die Gesetzgebende Versammlung würden 18.000 Arbeitnehmer des Bombayer Hafens, und auch die der Häfen von Kalkutta und Madras, der Vorteile beraubt, die ihnen das Gesetz bietet.

Auf einer Massenversammlung, die am 10. August unter der gemeinsamen Leitung der fünf bedeutenden Organisationen der Bombayer Hafenarbeiter durchgeführt wurde, beschloss man einen Streik auszurufen, sollte die Regierung auf ihrem Vorhaben bestehen. Ein Ausschuss aus je einem Vertreter der fünf Gewerkschaften wurde eingesetzt und mit der Aufgabe betraut, alle nötigen Massnahmen im Zusammenhang mit diesem Protest zu ergreifen. Zwei Mitglieder dieses Ausschusses haben sich seither nach Delhi begeben, um mit dem Arbeitsministerium Kontakt aufzunehmen und die Unterstützung von Parlamentsmitgliedern zu gewinnen.

SEELEUTE

CHILE

Seeleutekonflikt beigelegt

(ITF) Auf Grund des Eingreifens der chilenischen Konföderation der Arbeiter in der Schifffahrt (ein ITF-Mitglied) konnte ein

Konflikt mit "Grace Shipping Line", Zweigstelle Antofagasta, mit sehr günstigen Bedingungen für die Arbeitnehmer beigelegt werden. Eine seitlang drohte der Streitfall zur Stilllegung aller Schiffe dieser Reederei in den chilenischen Häfen zu führen.

Arbeitnehmer der Reederei in Antofagasta unterbreiteten im vergangenen Juni eine Reihe Forderungen, einschliesslich solcher nach Lohnerhöhungen. Da vor dem Schlichtungsamt -- einem aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer bestehenden Verwaltungsorgan -- keine Einigung zustandekam, wurde nach Ablauf der gesetzlich vorgeschriebenen zweiwöchigen Unterhandlungen der Streik ausgerufen.

Versuche der Reederei, den Streik zu brechen -- sie veranstaltete u.a. eine verleumderische Pressekampagne, um die Streikenden in Misskredit zu bringen -- veranlassten unsern Mitgliedsverband zum Eingreifen. Zuerst versuchte man durch einen Verbindungsmann der Schifffahrtskammer in Chile (eine Arbeitnehmerorganisation), die "Grace Line" zur Aenderung ihrer Haltung zu bewegen. Als dieser Vermittlungsversuch misslang, setzte die chilenische Konföderation der Arbeiter in der Schifffahrt die Schifffahrtskammer davon in Kenntnis, dass sie einen Boykott gegen alle Schiffe der "Grace Line" in sämtlichen Häfen des Landes anordnen würde. Ausserdem wurde die Mitarbeit von Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten gewonnen, die das Hauptbüro der Reederei in New York unter Druck setzten.

Nach wiederholten Vorstellungen bei der chilenischen Regierung bequeme sich die Reederei dazu, der Anrufung des Schiedsgerichtes zuzustimmen. Der Schiedsspruch wurde den Forderungen der Seeleute gerecht und verhütete den Ausbruch eines grösseren Konfliktes.

JAPAN

Austritt aus dem japanischen Gewerkschaftsbund?

(ITF) Der Vorstand des alljapanischen Seeleuteverbandes (80.000 Mitglieder, der ITF angeschlossen) hat beschlossen, den Austritt aus dem japanischen Gewerkschaftsbund (Sohyo)

wegen des kommunistischen Charakters dieser Organisation zu empfehlen.

Der Beschluss bedarf der Bestätigung durch den gewerkschaftlichen Landesrat.

VEREINIGTE STAATEN

Seeleute der Pazifikküste fordern Lohnerhöhung

(ITF) Im Zusammenhang mit einer Neuüberprüfung des Tarifvertrages für Seeleute im Küstenverkehr, die am 30. September fällig ist, fordert

die der ITF angeschlossene "Sailors' Union of the Pacific" eine Erhöhung von sechs Cent pro Stunde für alle Mannschaften sowie ähnliche Erhöhungen der Ueberzeitsätze und der Zulagen für die Handhabung gefährlicher Güter.

In ihren Verhandlungen mit der "Pacific Maritime Association" (Organisation der Reeder an der Westküste) will die Gewerkschaft folgende Forderungen stellen:

- a) Verdreifachung des gegenwärtigen Satzes von 60 Cent pro Tag, den die Reedereien in die Wohlfahrtskasse einzahlen; die zusätzlichen \$1,20 sind für die Schaffung einer Pensionskasse zu verwenden;
- b) Herabsetzung der Arbeitsstunden von vierzig auf dreissig, wenn das Schiff im Hafen liegt (08.00 bis 15.00 Uhr, Montag - Freitag);
- c) Für jeden auf See verbrachten Monat einen freien Tag zusätzlich zu dem normalen Urlaub;
- d) Erhöhung der Bekleidungszulage für gewisse Personalgruppen;
- e) Bei Schiffbruch Zahlung von \$500 bei Totalverlust oder bis zu \$300 bei teilweisem Verlust ihrer Effekten.

Der jetzige Monatsgrundlohn auf Frachtern beträgt: Vollmatrose im Wachdienst \$302, Vollmatrose im Tagesdienst \$331, Bootsmann \$378 und Leichtmatrose \$239. Ueberzeitsätze, die ebenfalls erhöht würden, belaufen sich zur Zeit auf \$2,47 und Zulagen für die Handhabung gefährlicher Güter auf \$1,71 pro Stunde.

Ausser den vorstehend aufgeführten Forderungen verlangt die Gewerkschaft den Abschluss einer Lebensversicherung in Höhe von \$10.000 für Mitglieder der Deckmannschaft im Todesfall durch Bombardierung oder Torpedierung des Schiffs.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

KUBA

ITF unterstützt Personal
der kubanischen
Zivilluftfahrt

(ITF) Der der ITF angeschlossene kubanische Verband des Luftfahrtpersonals verlangt von der Regierung schon seit längerer Zeit, dass sie die zwei privaten Luftfahrtgesell-

schaften "Cuba Aeropostal" und "Aerovías Q" zwingt, ihren Luftverkehr von einem zivilen Flugplatz aus zu betreiben. Zur Zeit geschieht das von einem Militärflugplatz aus.

Unser Mitgliedsverband weist darauf hin, dass durch die blosse Tatsache, dass diese zwei Gesellschaften ihren Verkehr von einem Militärgelände aus abwickeln, ihre Angestellten nicht nur nicht in der Lage sind, sich ihrer Gewerkschaft anzuschliessen, sondern sogar der Vorteile verlustig gehen, die die kubanische Gesetzgebung den andern Arbeitnehmern sichert.

Da die Vorstellungen bei der Regierung bisher ergebnislos verlaufen sind, hat der Verband an die Transportarbeiter in andern Ländern um Beistand appelliert. Unter den Organisationen, die diesem Appell Folge leisteten, befindet sich die ITF, die in einem Memorandum den Präsidenten Kubas, General Batista, ersucht hat, den Arbeitnehmern dieser beiden Gesellschaften dieselben Rechte einzuräumen, deren sich ihre Kollegen in andern Wirtschaftszweigen erfreuen.