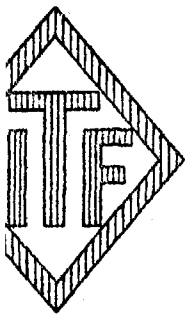
ERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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. 1 18. Februar 1959

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen; sonstige im Pressebericht erscheinende Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I. T. F.

ITF interveniert im Hafenkonflikt in Uruguay

(ITF) Die ITF hat der Regierung von Uruguay mitgeteilt, dass ein allgemeiner Boykott aller Schiffe in die Wege geleitet werden würde, auf denen Mitglieder der bewaffneten Streitkräfte als Hafenarbeiter verwendet werden, um den Streik der Hafenarbeiter zu brechen, falls die Regierung nicht von einem weiteren Einsatz der Truppen Abstand nähme. In einem an die Regierung gerichteten Telegramm erklärte der Generalsekretär der ITF, Omer Becu, dass der Einsatz von Truppen als Streikbrecher eine krasse Verletzung des Streikrechts darstelle und eine friedliche Lösung des Konflikts unmöglich mache.

Wenn man von allen nebensächlichen Faktoren, die die wahren Ursachen verschleiern, absieht, handelt es sich bei diesem Arbeitskonflikt im Grunde genommen um den Kampf des demokratischen Hafenarbeiterverbandes USOP um Wahrung des Rechts seiner Mitglieder auf Arbeit auf den ihnen bisher zugewiesenen Schiffen. Dabei stösst der demokratische Verband auf den Widerstand eines zweiten Hafenarbeiterverbandes mit kommunistischen Tendenzen, der bestrebt ist, seinen Einflussbereich zu erweitern, und der von der Regierung absichtlich oder unabsichtlich dabei ermutigt wird.

Durch eine derartige von der Regierung ergriffene Massnahme wurde der Streik am 13. Januar verursacht. Es handelte sich um einen Erlass, der den kommunistisch eingestellten Hafenarbeiterverband ermächtigte, ein Schiff eines Typs zu löschen, der seit dreissig Jahren ausschliesslich den Mitgliedern des demokratischen Hafenarbeiterverbandes vorbehalten war. Dieser Erlass bildete den Höhepunkt einer Reihe von kommunistischen Manövern mit dem Zweck, Hochseeschiffe in ihren Zuständigkeitsbereich einzubeziehen, da sie sich bis dahin auf den Umschlag von Küstenschiffen beschränken mussten, um auf diese Weise den demokratischen Verband zu schwächen und schliesslich zu zerstören und damit auch den demokratischen Gewerkschaftsbund, zu dessen stärksten Mitgliedsverbänden die USOP zählt.

Z 16253

Der Streik, zu dem die USOP aufgerufen hatte, wurde allgemein unterstützt und alle Arbeit im Hafen von Montevideo zum Stillstand gebracht. Innerhalb kurzer Zeit brachte die Regierung Truppen zum Einsatz, um den Umschlag der vom Streik erfassten Schiffe fortzusetzen, worauf die ITF in Beantwortung eines Appells des demokratischen Hafenarbeiterverbandes beim Präsidenten von Uruguay sowie beim Arbeitsminister und dem Vorsitzenden des Parlaments schärfsten Protest einlegte. Der Assistent des Leiters des lateinamerikanischen Bürcs der ITF wurde nach Uruguay entsandt und bemüht sich seither, im Einvernehmen mit der dortigen Gewerkschaftsbewegung eine gerechte Regelung herbeizuführen.

Auch der IBFG hat auf die indirekte aber nichtsdestoweniger reale Bedrohung seines Mitglieds ,des Gewerkschaftsbundes von Uruguay, durch diesen Konflikt reagiert und hat in einem an den Präsidenten von Uruguay gerichteten Telegramm gegen den Einsatz von Truppen und die Unterstützung einer antidemokratischen Minderheit von Hafenarbeiter protestiert.

Da die von der ITF erhobenen Proteste keinen Eindruck auf die Regierung von Uruguay zu machen schienen, beschloss die ITF, dass schärfere Massnahmen erforderlich seien, und benachrichtigte demgemäss die Regierung von Uruguay, dass sie einen Boykott ins Auge fassen würde, falls die Regierung von ihren Absichten, den Streik zu brechen, nicht abliesse.

Hierbei handelt es sich keineswegs um einen voreiligen Entschluss, denn die Differenzen zwischen den kommunistischen und demokratischen Gewerkschaften in der Hafenwirtschaft von Uruguay haben sich seit einigen Monaten ständig verschärft. Als das Exekutivkomitee der ITF im vergangenen Dezember erfuhr, dass sich Gewalttätigkeiten gegen Mitglieder des freien Hafenarbeiterverbandes ereignet hatten, verurteilte es diese Vorgangsweise auf das schärfste und bekräftigte seine Unterstützung der demokratischen Gewerkschaftsbewegung.

Nunmehr liegt es an der Regierung von Uruguay, die noch übrig bleibende Zeit zu benutzen, um eine friedliche und gerechte Lösung eines Konflikts herbeizuführen, von dessen Ausgang das Schicksal der freien Gewerkschaftsbewegung von Uruguay abhängen könnte.

Australische Gewerkschaften boykottieren Schiffe unter den Schattenflaggen

(ITF) Wie wir soeben aus Australien erfahren, veranlasste der von der ITF organisierte weltweite Boykott der Schiffe unter den Schattenflaggen, dem sich auch der IBFG und eine Reihe von internationalen Berufssekretariaten angeschlossen hatten, die dortigen Verbände der Seeleute und Hafenarbeiter zu einem Boykott eines dieser Schiffe.

Es handelte sich dabei um das 1943 von Stapel gelaufene Liberty-Schiff "PLANET", das - nachdem es seine Eigentümer mehrere Male gewechselt hatte - im Jahre 1957 im Register von Costa Rica eingetragen worden war. Als Ergebnis der vor kurzem in Costa Rica verabschiedeten Gesetzgebung, durch die alle weiteren Eintragungen dieser Art verhindert werden, wurde dieses Schiff in das Register von Liberien übertragen.

Bei seiner Ankunft im Hafen von Freemantle am 4. Dezember, dem letzten Tage des von der ITF organisierten Boykotts, wurde es von den dortigen Gewerkschaften der Hafenarbeiter und Seeleute in Durchführung eines am gleichen Tage gefassten Beschlusses angehalten.

Bei einer von den Hafenbehörden durchgeführten Inspektion des Schiffes stellte sich heraus, dass es die Bezeichnung "schwimmender Sarg", die ihm von den Hafenarbeitern verliehen wurde, vollauf verdiente.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Inspektion musste sich der Kapitän vor einer gerichtlichen Instanz in Freemantle verantworten und wurde wegen Vernachlässigung der Instandhaltung der Rettungsboote und ihrer Ausrüstung zu einer Geldstrafe von Austr.£ 100 und Bezahlung der Prozesskosten verurteilt.

Sitzung des Ausschusses der Eisenbahnersektion in London

(ITF) Ein Bericht über die Sitzung des Ausschusses der Eisenbahnersektion am 3. und 4. Februar 1959 im Sekretariat der ITF in London ist im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

OESTERREICH
Einführung der 45-Stundenwoche

(ITF)
Der generelle Kollektivvertrag über die Einführung der 45-Stundenwoche mit vollem Lohnausgleich trat am 1. Februar in Kraft, enthält jedoch einige Ausnahmen.

Beim Personal der Privatbahnen, den in internationalen Schlafwagen- und Expresszügen beschäftigten Arbeitnehmern und dem Personal der DDSG tritt die 45-Stundenwoche zur gleichen Zeit in Kraft wie bei den Oesterreichischen Bundesbahnen. Die kürzere Arbeitswoche beim Fahrpersonal der Linzer Strassenbahnen tritt gleichzeitig mit der Verkürzung der Arbeitszeit bei den Wiener Verkehrsbetrieben in Kraft. Der Kollektivvertrag für gewisse Arbeitnehmer im Strassengütertransport (insbesondere Personal der Speditionsdienste) läuft erst am 15. März ab, und aus diesem Grunde tritt die 45-Stundenwoche bei diesen Betrieben erst ab 15. März in Kraft. Die Grundlöhne bleiben unverändert. Zu diesem neuen Kollektivvertrag bemerkte Nationalrat Franz Olah anlässlich der Vorstandssitzung des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes, dass die grundsätzliche Forderung nach einer Verankerung dieser Reform in einem neuen Sozialgesetz bestehen bliebe.

EISENBAHNER

JAPAN
Lohnforderungen der Eisenbahner

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der japanischen Eisenbahner gab vor kurzem seine Absicht bekannt, seiner Lohnforderungen gegebenenfalls durch gewerkschaftliche Kampfmassnahmen Nachdruck zu verleihen.

Er beschloss ausserdem, weiterhin einen Druck auf die Regierung auszuüben, um sie zur Ratifizierung der Konvention Nr. 87 der IAO über die Versammlungs- und Koalitionsfreiheit zu veranlassen. Dazu hatte die Regierung in der letzten Zeit die Erklärung abgegeben, dass sie eine Ratifizierung dieser Konvention erst nach dem Studium eines Berichtes einer Kommission in Erwägung ziehen würde, die vor über einem Jahr eingesetzt worden war, um die praktischen Auswirkungen der Ratifizierung zu beurteilen. Nach Ansicht der Gewerkschaft verstösst die gegenwärtige Gesetzgebung, die das Streikrecht eingeschränkt und Bedingungen für die gewerkschaftliche Zugehörigkeit der Arbeitnehmer von Betrieben der öffentlichen Hand wie z.B. die Staatsbahnen festlegt, gegen die vorerwähnte Konvention.

NORWEGEN (ITF)
Uebereinkommen über Einführung der 45-Stundenwoche bei den Norwegischen Staatsbahnen

Als Ergebnis von Verhandlungen zwischen der Verwaltung der Norwegischen Staatsbahnen, den der ITF angeschlossenen Verbänden der Eisenbahner und des Lokomotivpersonals sowie der Gewerkschaft der öffentlich Bediensteten ist ein Uebereinkommen über die allgemeinen Grundsätze der Einführung der 45-Stundenwoche bei den Staatsbahnen erreicht worden.

Grundsätzlich sind die Vertragspartner der Auffassung, dass die verkürzte Arbeitswoche in möglichst grossem Umfange eingeführt werden sollte, vorausgesetzt dass sich daraus keine Erhöhung der gegenwärtigen Zahl der Beschäftigten ergeben würde.

Das Uebereinkommen sieht vor, dass die Arbeitszeit in jenen Fällen, in denen sie jetzt 48 oder weniger Stunden beträgt, auf 45 Stunden herabgesetzt werden soll. Beträgt der derzeitige Durchschnitt der wöchentlichen Arbeitszeit 45 Stunden oder weniger, so findet keine weitere Herabsetzung der Arbeitszeit statt.

Bei Schichtarbeit darf die wöchentliche Arbeitszeit im Durchschnitt 45 Stunden in der Woche nicht überschreiten, wobei je Woche eine maximale Arbeitszeit von 53 Stunden zulässig ist. (48 Stunden bei Einmannbetrieb).

Die Herabsetzung der Arbeitszeit von manuellen Arbeitern, Lagerhaus- und Werkstättenpersonal erfolgt so, dass womöglich abwechselnd eine Fünf- bzw. Sechstagewoche gearbeitet wird.

Im Hinblick auf körperlich besonders anstrengende Arbeit wurde festgestellt, dass die Arbeitszeit dieses Personals bereits herabgesetzt worden war. Mit der Möglichkeit einer weiteren Herabsetzung der Arbeitszeit solcher Eisenbahner beschäftigt sich nummehr die staatliche Schlichtungsinstanz. Sie hat bereits zu verstehen gegeben, dass eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit in solchen Fällen in Frage käme vorausgesetzt, dass genügend stichhaltige Arugmente hierfür ins Treffen geführt werden könnten.

TUNIS (ITF)
Günstiger Ausgang des Streiks bei der Sfax-Gafsa-Eisenbahn

Ein viertägiger Streik von Arbeitnehmern der Sfax-Gafsa-Eisenbahn hat mit einem für die Gewerkschaft, die der ITF angeschlossenen Tunesischen Eisenbahnerföderation, höchst zufriedenstellenden Ergebnis geendet.

Der Streik begann am 8. Januar und bildete den Höhepunkt einer Reihe von Arbeitskonflikten, zu denen es im Laufe der Jahre zwischen der in privatem Besitz befindlichen Eisenbahn und ihrem Personal gekommen war. Durch das jetzige Uebereinkommen, das bei Schlichtungsverhandlungen unter dem Vorsitz des Verkehrsministers zustandekam, sollen zwei seit längerer Zeit vorgebrachte Beschwerden des Personals erledigt werden, nämlich über die Repressalien gegen Arbeitnehmen, die wegen Beteiligung an gewerkschaftlichen Kampfmassnahmen 1952 und 1955 entlassen worden waren, sowie Beschwerden über die Aufnahme von Arbeitnehmern in ein ständiges Dienstverhältnis.

Wie aus dem vom Vertreter der Eisenbahnverwaltung unterzeichneten Bericht über die Verhandlungen hervorgeht, soll ein unparteiischer Inspektor eine Untersuchung aller jener Fälle in die Wege leiten, die von der Gewerkschaft als ungerechtfertigte Entlassungen bezeichnet worden sind. Ausserdem wird der Inspektor die Personalpolitik der Eisenbahngesellschaft seit 1952 überprüfen, um sich Gewissheit darüber zu schaffen, dass angeblich aus budgetären Erwägungen vorgenommene Entlassungen auch tatsächlich aus solchen Gründen erfolgt sind.

Das Uebereinkommen sieht ausserdem die Uebernahme von Arbeitnehmern, darunter solchen in den niedrigsten Lohngruppen, in ein ständiges Dienstverhältnis vor. Dazu gehören auch im Taglohn stehende ungelernte Arbeiter.

Die ITF hat schon in den vergangenen Jahren einige Male zugunsten der Gewerkschaft interveniert, um die Verwaltung der Sfax-Gafsa-Eisenbahn zu einer etwas toleranteren Einstellung zu veranlassen, wobei jedoch festgestellt werden muss, dass sich die Eisenbahnverwaltung nicht nur über die Forderungen der Gewerkschaft hinwegsetzte sondern auch aus verschiedenen Anlässen über die ausdrücklichen Wünsche der Regierung.

ARBEITER IM STRASSENGUETER- UND PERSONENTRANSPORT

DAENEMARK (ITF)
Weitgehende Einführung der 45-Stundenwoche für Kraftfahrer

Aufgrund eines schiedsgerichtlichen Entscheides vom 15. März 1958 sollte die 45-Stundenwoche etappenweise eingeführt werden. Die normale Arbeitswoche von 48 Stunden hätte im Jahre 1958 um eine Stunde herabgesetzt werden sollen, am 1. März 1959 um eine weitere und schliesslich am 1. März 1960 ebenfalls um eine Stunde, wodurch die etappenweise Herabsetzung um insgesamt drei Stunden abgeschlossen worden wäre.

Für die im Strassengütertransport beschäftigten Fahrer tritt die 45-Stundenwoche jedoch am 1. März dieses Jahres in Kraft. In den Geltungsbereich dieses Uebereinkommens zwischen den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer fällt der Grossteil der Fahrer.

Einzelheiten der Anwendung der kürzeren Arbeitswoche werden im Rahmen der bestehenden Tarifverträge und im Einvernehmen mit den lokalen Vertretern der Fahrer festgesetzt.

SCHWEDEN (ITF)
Taxifahrer verlangen einheitliches Entlohnungssystem

Zu den Forderungen, die im Rahmen der gegenwärtig im Gange befindlichen Verhandlungen zwischen dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband und der Föderation der Arbeitgeber behandelt werden, gehört eine Forderung nach Einführung eines einheitlichen Systems der Entlohnung von rund 5.000 Taxifahrern.

Gegenwärtig werden zwei Systeme angewandt: Entweder ein fixer Lohn oder ein fixer Lohn plus einem Prozentsatz der Einnahmen.

Der Transportarbeiterverband mit einer Mitgliederzahl von insgesamt rund 50.000 befürwortet die einheitliche Anwendung des letztgenannten Systems.

BINNENSCHIFFER

INTERNATIONAL (ITF)
Gewerkschaften fordern Revision des Uebereinkommens für die Rheinschiffahrt

Die belgischen, deutschen, französischen und niederländischen Mitgliedsverbände der ITF, die Personal der Rheinschiffahrt [illegible] organisieren, haben beschlossen, das "Antwerpener Uebereinkommen" vom April 1958, durch das die Arbeitszeit der in der Rheinschiffahrt beschäftigten Arbeitnehmer geregelt wird, zu kündigen. (Schweizerisches Personal fällt nicht in den Geltungsbereich dieses Abkommens).

Der Beschluss, dieses Abkommen zum 15. April d.J. zu kündigen, wurde auf einer unter den Auspizien der ITF Anfang Januar einberufenen Konferenz gefasst. Ausserdem einigten sich die Mitgliedsverbände auf die Forderungen, über die mit den Arbeitgebern verhandelt werden soll. Sie betreffen in erster Linie die Frage der Arbeitszeit und der Abgeltung von Mehrarbeit.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN (ITF)
Lohnerhöhungen für Leuchtturmwärter

Der der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband gab vor kurzem bekannt, dass es ihm gelungen war, Lohnerhöhungen für Leuchtturmwärter auszuhandeln, durch die sich der Lohn eines Leuchtturmwärters auf £525 bis £575 im Jahre erhöht, der eines Leuchtturmwärterassistenten auf £440-506 und der eines ausserhalb des Stellenplans beschäftigten Assistenten auf £400 - 420.

SEELEUTE

DAENEMARK (ITF)
Bevorstehender Streik der Schiffsheizer?

Der der ITF angeschlossene Verband der Schiffsheizer hat seine Absicht bekanntgegeben, seine auf den in staatlichem Besitz befindlichen Eisbrechern beschäftigten Mitglieder zum Streik aufzurufen, falls keine Einigung über einen neuen Tarifvertrag zustande käme. Die Geltungsdauer des gegenwärtigen Tarifvertrages läuft am 1. März ab, und bei den seit Dezember 1958 im Gange befindlichen Verhandlungen sind bisher kaum nennenswerte Fortschritte erzielt worden.

FINNLAND (ITF)
Neuer Kollektivvertrag

Der der ITF angeschlossene Seeleuteverband meldet die Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages, der am 1. Jan. 1959 in Kraft trat. Er sieht Erhöhung der Heuern vor, die sich zwischen sechs und sieben Prozent bewegen.

Die früher als Entschädigung für die Abwertung der Finnischen Mark gewährte Sonderzulage (7,5 % der Grundheuer) ist in die neue Grundheuer eingebaut worden, die ihrerseits um 3 % erhöht worden ist.

So wurde z.B. zur früheren monatlichen Grundheuer eines Vollmatrosen von Mark 26.000 ein Betrag von Mark 3.900 als Abwertungszulage hinzugefügt. Aufgrund des neuen Vertrages erhält er Mark 28.800 plus Mark 1.950. (£1 = Finn.Mark 896).

Die derzeit entrichteten monatlichen Grundheuern (Abwertungszulage in Klammern) betragen in Finnischen Mark: Bootsmann, Schiffszimmermann, Donkeymann: 33.200 (2.250); Vollmatrose, Heizer: 28.800 (1.950); Leichtmatrose: 21.250 (1.450) - nach einem Jahr: 22.150 (1.500); Trimmer: 20.400 (1.350) - nach sechs Monaten: 21.250 (1.450); Elektriker: 38.250 (2.600); Schmierer, Maschinist: 29.400 (2.000); Schiffsjunge: 12.250 (800) bis 13.550 (900) nach sechs Monaten - nach einem Jahr: 14.750 (1.000); Pumpenmann: 35.200 (2.350); Maschinenwärter: 35.700 (2.400).

Verpflegungs- und Bedienungsdienst (Männliches Personal):

Die Erhöhung der Bezüge des Personals im Verpflegungs- und Bedienungsdienst beruhen auf der gleichen Basis. Die derzeit entrichteten monatlichen Heuern (einschliesslich Abwertungszulage) betragen:

Steward: 38.650 (Auf Schiffen mit bis zu 18-köpfiger Besatzung)
39.950 (Besatzungszahl 19 bis 25);
41.900 (Besatzungszahl 26 bis 32);
45.800 (Besatzungszahl 33 bis 42);
48.850 (Besatzungszahl 43 oder darüber).

Koch: 34.950 (bis 25); 35.500 (26 bis 32); 36.650 (33 bis 42); 39.700 (mehr als 43).

Zweiter Koch: 22.700 (25.150 auf Schiffen von über 6000 tdw, die regelmässig Fahrgäste befördern und auf denen Unterkunft für mindestens sechs Fahrgäste vorgesehen ist.)

Verpflegungs- und Bedienungsdienst (Weibliches Personal):

Für dieses Personal wurden besondere Erhöhungen ausgehandelt, die sich zwischen 10 und 12 % bewegen.

Als typische Beispiele können gelten: Chefstewardess 36.550 bis 44.200 je nach Besatzungszahl; Köchin und Bäckereiköchin: 32.900 und 36.150 je nach Besatzungszahl) und Aufwärterin 15.850 oder 16.800 (je nachdem, ob 25-köpfige Besatzungszahl oder darüber).

JAPAN (ITF)

Hisashi Kageyama gestorben

Mit tiefem Bedauern meldet die ITF das plötzliche Ableben des Kollegen Hisashi Kageyama, Präsident des der ITF angeschlossenen japanischen Seeleuteverbandes, am 2. Februar. Der Gewerkschaft und den Hinterbliebenen des Verstorbenen hat die ITF ihr aufrichtiges Beileid ausgesprochen.

Der erst 58 Jahre alte Hisashi Kageyama war fast 30 Jahre als vollamtlich beschäftigter Funktionär seiner Gewerkschaft tätig gewesen. Nach neunjährigem Dienst als Schiffsheizer nahm er 1928 seine Tätigkeit in der Zweigstelle Osaka des Seeleuteverbandes auf und spielte eine führende Rolle beim Wiederaufbau der Organisation nach dem Kriege sowie bei den Verhandlungen, die zur Verschmelzung der Organisationen der Mannschaften und Offiziere und zur Reorganisation als reine Industriegewerkschaft führten.

1947 erfolgte seine Wahl zum Präsidenten, in welches Amt er auf jedem folgenden Kongress wiedergewählt wurde. Er war Mitglied zahlreicher staatlicher und nichtstaatlicher Gremien, die sich mit verschiedenen Aspekten der Schiffahrt und des Seemannsberufes beschäftigten und wohnte auch wichtigen Tagungen der IAO bei, wie der Internationalen Arbeitskonferenz 1950, der Asiatischen Seefahrtskonferenz 1953 und der Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz 1956. Da der japanische Seeleuteverband eine besondere Abteilung für internationale Angelegenheiten besitzt, spielt der Präsident jedoch auf diesem Gebiete keine prominente Rolle, da der Leiter der internationalen Abteilung mit der Behandlung einschlägiger Fragen betraut wird. Aus diesem Grunde war Kollege Kageyama nur ein seltener Gast auf Konferenzen der ITF.

Dank seiner energischen und zielbewussten Leitung der Geschäfte eines einflussreichen Mitgliedsverbandes der ITF in einem Weltteile, wo die freie Gewerkschaftsbewegung eine wichtige Aufgabe zu erfüllen hat, hat Kollege Kageyama jedoch nichtsdestoweniger einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Schlagkraft der ITF leisten können.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN
Lohnerhöhungen für das Personal der Bodendienste

(ITF) Dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband gelang es vor kurzem, für die im Flughafentransport und im Zusammenhang mit der Güterabfertigung beschäftigten Arbeitnehmer Lohnerhöhungen auszu handeln, die sich zwischen 6s. 6d. und 8s. 9d. in der Woche bewegen und rückwirkend ab 19. Oktober 1958 in Kraft treten.

Ladeschaffner, Träger und Lagerarbeiter erhalten eine Erhöhung ihrer Löhne um 6s. 6d. pro Woche, Fahrer von Flughafenverkehrsmitteln und Lademeister eine Lohnerhöhung von 6s. 8d., Oberlademeister und Lageraufseher 7s. 2d.;Oberlademeister (Flugzeugabfertigung) und Oberlageraufseher 7s. 4d. und Oberlademeister mit leitenden Befugnissen 8s. 9d.

MEXIKO
Streik der Verkehrspiloten

(ITF) Ein auf sechs Tage anberaumter Streik der mexikanischen Verkehrspiloten als Protest gegen die gewerkschaftsfeindliche Haltung der nationalen Luftverkehrslinie begann am 23. Januar. Den unmittelbaren Anlass hierzu bot die Entlassung von Piloten, die sich als aktive Gewerkschafter betätigt hatten, darunter der Generalsekretär des Verbandes der Verkehrspiloten (ASPA).

Die Luftverkehrslinie hatte der im August 1958 gegründeten ASPA die Anerkennung als Interessenvertretung der Piloten verweigert. Auch die Regierung hatte von einer endgültigen Beschlussfassung über die Anerkennung der Gewerkschaft vorläufig Abstand genommen, wobei der von der Luftverkehrslinie ausgeübte Druck eine nicht unwesentliche Rolle gespielt haben soll.

Gleichzeitig mit den Entlassungsschreiben erhielten die betreffenden Piloten eine Mitteilung, in der ihnen "propagandistische" Betätigung im Bereiche des Flughafens und während der Arbeitszeit zur Last gelegt und ausserdem behauptet wurde, sie hätten "nicht nur unter den Piloten, sondern auch den übrigen Arbeitnehmern der Luftverkehrslinie Unruhe hervorgerufen." Ferner hätten die Piloten überhaupt nicht das Recht, sich zu organisieren, da sie keine "gewöhnlichen Gehaltsempfänger wären, sondern Vertrauensposten innehätten." (Das letztgenannte Argument wurde 1945 zur Begründung der Nichtanerkennung der damaligen "Liga der Verkehrspiloten" verwendet, die mangels Unterstützung vonseiten der Regierung zusammenbrach.)

Der Streik endete am 29. Januar. Einzelheiten der Beilegung des Konflikts sind zwar noch nicht bekannt, die ITF hat jedoch erfahren, dass der Generalsekretär der ASPA sowie weitere wegen gewerkschaftlicher Betätigung entlassene Piloten wieder eingestellt worden sind und dass ihnen die Gehälter für die Zeit des Streiks ausbezahlt werden sollen.

Die ITF hatte den Streik der Piloten befürwortet und sich auch zur praktischen Hilfeleistung bereit erklärt.

NIGERIEN
Streik des Personals der Zivilluftfahrt

(ITF) Am 15. Januar traten über 1000 Arbeitnehmer der Nigerian Airways in den Streik, nachdem die Verhandlungen zwischen der Luftverkehrslinie und dem der ITF angeschlossenen Verband des Personals der Zivilluftfahrt über Erhöhungen der Entlohnung und Nebenleistungen festgefahren waren.

Die Betriebsleitung reagierte mit der Entlassung von Hunderten von Arbeitnehmern, die sich am Streik beteiligt hatten, mit der Begründung, dass sie sich eines Vertragsbruchs schuldig gemacht hätten und der Streik gesetzwidrig wäre. Der letztgenannte Tatbestand wurde jedoch vom Arbeitsministerium in Abrede gestellt.

Auf Ansuchen ihres Mitgliedsverbandes leitete die ITF Massnahmen zur Unterstützung der Streikenden in die Wege. Ueber den Ausgang des Streiks ist zur Zeit der Ausarbeitung des vorliegenden Presseberichtes nichts bekannt.

Letzte Nachrichten

I. T. F.

Ende des Streiks in den Hafenbetrieben von Uruguay

(ITF) Am Abend des 5. Februar unterzeichnete der freie Hafenarbeiterverband von Uruguay (USOP) ein Abkommen, durch das der Arbeitskonflikt in der Hafenwirtschaft des Landes beigelegt wurde. Einzelheiten der Regelung sind noch nicht bekannt.

Bevorstehende Tagungen

Exekutivkomitee der ITF	27.-29. April	London
Sektion der Arbeiter im Strassentransport	16.-19. Juni	Stockholm
Eisenbahnersektion	16.-19. September	Salzburg

Anhang zum Pressebericht Nr. 1 vom 18. Februar 1959

SITZUNG DES AUSSCHUSSES DER EISENBAHNER - SEKTION

Am 3. und 4. Februar 1959 fand im Sekretariat der ITF in London eine Sitzung des Ausschusses der Eisenbahnersektion der ITF statt. Anwesend waren: Kollege R. Freund (Oesterreich), F.Berger (Deutschland), B. Carella (Italien), F.D'Helt (Belgien), A. Charlier (Belgien), S.F. Greene (Grossbritannien), F. Laurent (Frankreich) und P. Madsen (Dänemark), und der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, sowie der Sektionssekretär Hans Imhof.

Bei seinen einleitenden Worten erinnerte der Generalsekretär an das Ableben des verdienten Vorsitzenden der Sektion, Kollegen G. Devaux, und die grossen Dienste, die der Verstorbene der Sektion und der ITF geleistet hatte.

R. Freund zum vertretungsweisen Vorsitzenden der Sektion gewählt

Zum vertretungsweisen Vorsitzenden der Sektion bis zur nächsten Vollkonferenz der Sektion wurde Kollege R. Freund (Oesterreich) gewählt.

Nach Entgegennahme des Berichtes des Sektionssekretärs beschäftigte sich die Sitzung mit dem Entwurf eines

ARBEITSPROGRAMMS DER EISENBAHNER - SEKTION

Als einer der wichtigsten Punkte dieses Programms wurde beschlossen, dass sich die ITF nach besten Kräften bemühen solle, die Bestrebungen auf internationaler Ebene zu fördern, die der Koordinierung der Verkehrswirtschaft gewidmet sind, und dass die Mitgliedsverbände von den wichtigen Entwicklungen auf diesem Gebiete in Kenntnis gesetzt werden sollten. Die Mitgliedsverbände werden ihrerseits gebeten, das Sekretariat über die Koordinierungsbestrebungen in ihren Ländern auf dem laufenden zu halten.

Im Zusammenhang mit den europäischen Integrationsbestrebungen werden sowohl das Sekretariat als auch die Mitgliedsverbände den damit zusammenhängenden Verkehrsproblemen besondere Aufmerksamkeit widmen und alle zweckdienlichen Kontakte anbahnen und pflegen.

In Anbetracht der Auswirkungen der immer grösseren Umfang annehmenden Mechanisierung auf die Eisenbahner sollen im Rahmen der Verwirklichung dieses Arbeitsprogramms möglichst intensive Bestrebungen unternommen werden um zu gewährleisten, dass den Arbeitnehmern die sich aus der Verbesserung der Technik und Rationalisierung ergebenden Vorteile weitgehendst zugute kommen.

Auf dem Gebiet der technischen Entwicklung ergeben sich aus der Errichtung von Rohrleitungen Probleme, deren Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und auf die gesamte Verkehrspolitik der einzelnen Länder eingehend geprüft werden müssen.

Das Programm sieht ferner die Schaffung eines Verkehrsausschusses vor, dessen Aufgabe es sein soll, die allgemeinen Grundsätze für die Behandlung der Koordinierungsprobleme des Verkehrs festzulegen.

Das Exekutivkomitee der ITF wird ersucht, die Verwirklichung dieses Programms nach besten Kräften zu fördern.

Ko-optierung von Ausschussmitgliedern aus verschiedenen Erdteilen

In Durchführung eines Beschlusses der Sektionskonferenz anlässlich des Amsterdamer Kongresses 1958 beschloss die Sitzung grundsätzlich, Vertreter anderer Erdteile in den Ausschuss zu ko-optieren, wobei die erforderlichen Einzelheiten vom Sekretariat bis zur nächsten Eisenbahnerkonferenz ausgearbeitet werden sollen.

Nächste Konferenz der Eisenbahnersektion

Es wurde beschlossen, die nächste Konferenz der Eisenbahnersektion vom 16. bis 19. September in Salzburg (Oesterreich) zu veranstalten.

Besuch aus Japan

Bei der Eröffnung der Sitzung begrüsste der Generalsekretär Fräulein Sai Hamazaki, Sekretärin der Frauenberufe im japanischen Eisenbahnerverband, die gemeinsam mit zwei weiteren Gewerkschafterinnen Grossbritannien unter den Auspizien des britischen Arbeitsministeriums einen Besuch abstattete. Fräulein Hamazaki brachte ihren Dank für den Empfang und die Gelegenheit, mit dem Eisenbahnerausschuss Fühlung nehmen zu können, zum Ausdruck.

ITF EHRT RICHARD FREUND

Mit der Eröffnung der Ausschussitzung am 3. Februar fiel das 25-jährige Jubiläum der Wahl des Kollegen Richard Freund zum Vorsitzenden der Oesterreichischen Eisenbahnergewerkschaft zusammen, aus welchem Anlass ihm der Generalsekretär der ITF die Goldene Medaille in Anerkennung seiner grossen Dienste überreichte, die er der Sache der Eisenbahner auf nationaler und internationaler Ebene geleistet hat. Der Generalsekretär erinnerte an die schwierige Zeit unmittelbar nach der Wahl des Kollegen Freund zum Vorsitzenden seiner Gewerkschaft (er wurde wenige Tage nach seinem Amtsantritt anlässlich der Machtübernahme durch Dollfuss verhaftet) und dankte ihm für seine Aufopferung und Treue für die Sache der nationalen und internationalen Gewerkschaftsbewegung. Er fügte hinzu, dass es ihn besonders freue, dass Kollege Freund trotz dieses Jubiläums zur Sitzung des Ausschusses der Eisenbahnersektion erschienen sei. Nichts hätte die Hochachtung der Ausschussmitglieder für den Kollegen Freund besser zum Ausdruck bringen können als das einmütige Vertrauen, mit dem er bis zur nächsten Sektionskonferenz zum Präsidenten gewählt worden sei.