ITERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FODERATION



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. 13

29. Oktober 1959

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauig-keit 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.

Thérèse Asser tritt in den Ruhestand

(ITF) Frl. Thérèse Asser, die dem Sekretariat der ITF seit ihrer Gründung angehörte und in den Kreisen

dung angehörte und in den Kreisen der Gewerkschaftsbewegung in der ganzen Welt bekannt ist, trat vor kurzer Zeit in den Ruhestand.

Sie begann ihre Arbeit bei der ITF im Jahre 1923; damals war die ITF noch eine sehr kleine und hart um ihre Existenz kämpfende Organisation. In den vergangenen 36 Jahren hatte sich der Freundeskreis von Thérèse Asser so erweitert, dass so gut wie jeder, der irgendwie mit der Tätigkeit der ITF etwas zu tun hatte, zu ihren Freunden zählt. Das ist nicht überraschend, da ihr freundliches Wesen und ihre Liebenswürdigkeit und Hilfsbereitschaft in den Kreisen der ITF längst sprichwörtlich geworden waren.

Mit dem gleichen selbstlosen Idealismus hat sie auch ihre Arbeit geleistet. Für sie war die ITF immer weitaus mehr als lediglich eine Organisation oder ein Posten. Sie wurde im wahrsten Sinne des Wortes zu einem Teil ihres Wesens und ihre mannigfachen Talente und ihre persönliche Befähigung widmete sie zur Gänze der ITF, sei es als Uebersetzerin, Dolmetscherin, Buchhalterin oder Privatsekretärin. Sie tat alles mit der grössten Gewissenhaftigkeit, drückte aber ihrer Arbeit immer den Stempel ihrer Persönlichkeit auf. In den Herzen der vielen, die aus eigener Erfahrung die Warmherzigkeit und Hilfsbereitschaft von Thérèse Asser kennengelernt haben, wird sie unvergessen bleiben.

Sie ist jetzt in ihr Heimatland, die Niederlande, zurückgekehrt, um dort die Jahre ihres wohlverdienten Ruhestandes zu verbringen, und wir Wünschen ihr aus diesem Anlass im Namen aller ihrer Freunde und Kollegen ebenso viel Glück und Zufriedenheit in der Zukunft, wie sie sie in der Zeit ihrer Arbeit bei der ITF so offenkundig gefunden hatte.

Konferenz der Hafenarbeitersektion in Rotterdam

(ITF) Der Konferenz der Hafenarbeitersektion der ITF, die vom 26. bis zum 30. September in Rotterdam

stattfand, wohnten 30 Delegierte aus neun Ländern, nämlich Belgien,

Grossbritannien, Dänemark, Finnland, Deutschland, Niederlande, Malta, Norwegen und Schweden bei. Den Vorsitz führte Kollege R. Dekeyzer, Präsident des Belgischen Transportarbeiter-Verbandes und Vorsitzender der Hafenarbeitersektion der ITF.

Zu den Angelegenheiten, mit denen sich die Konferenz beschäftigte, gehörten die Verwirklichung des internationalen Problems der ITF, unbefriedigende Arbeitsbedingungen in griechischen Häfen, Mechanisierung der Hafenarbeit, berufliche Aus- und Fortbildung von Hafenarbeitern, Altersversicherung, Auswirkungen der Gründung der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Betriebssicherheit in den Häfen. Die Konferenz nahm Resolutionen an, in denen an den Arbeitsbedingungen in den griechischen Häfen Kritik geübt und die Beschränkung des Höchstgewichtes von Lasten, die ein Hafenarbeiter tragen muss, auf 75 kg. verlangt wird. Eine dritte Resolution enthält die Stellungnahme der Konferenz zur Frage der Mechanisierung der Hafenarbeit.

Nach einer Untersuchung des bei der Verwirklichung des internationalen Programmes vom Jahre 1956 bisher erzielten Fortschrittes wurde beschlossen, einen aus je einem Vertreter Belgiens, Deutschlands, Grossbritanniens, der Niederlande und Skandinavien bestehenden Ausschuss einzusetzen, dessen Aufgabe die Ueberwachung der weiteren Verwirklichung des Wiener Programmes sein soll. Ausserdem soll sich dieser Ausschuss mit einem Bericht über die Vor- und Nachteile der Akkordarbeit, bzw. Stückarbeit, beschäftigen, den das Sekretariat der nächsten Sektionskonferenz vorzulegen beabsichtigt.

Ferner beschäftigte sich die Konferenz mit einem schriftlichen Bericht des griechischen Hafenarbeiterverbandes über die äusserst ungünstigen Lebens- und Arbeitsbedingungen der dortigen Hafenarbeiter. Zu dieser Frage wurde die folgende Resolution angenommen

"Die Konferenz stellt zwar mit Genugtuung fest, dass die in dem von der Hafenarbeitersektion 1956 angenommenen Programm festgesetzten Normen in vielen Ländern weitgehend erreicht worden sind, muss jedoch mit Bedauern feststellen, dass es selbst in Europa Länder gibt, wo die internationalen Mindestnormen auch nicht annähernd erreicht werden. So mangelt es z.B. in Griechenland in den Häfen mit Ausnahme von Piräus an mechanischen Einrichtungen aller Art, was u.a. zur Folge hat, dass den Hafenarbeitern nach wie vor das Tragen schwerer Lasten bis zu 100 und 120 kg. zugemutet wird. Auch in sonstiger Hinsicht herrschen in diesen Häfen rückständige Verhältnisse; Sozialeinrichtungen aller Art, wie Wasch- und Umkleideräume fehlen vollkommen. Ebenso gibt es keinen jährlichen Urlaub unter Fortzahlung der Löhne und die gesamte Arbeit wird als Akkordarbeit geleistet, deren Regelung sehr zu wünschen übrig lässt.

Die Konferenz wünscht daher dem der ITF angeschlossenen Hafenarbeiterverband bei seinen Bemühungen um Hebung des Standards der Lebens- und Arbeitsbedingungen der griechischen Hafenarbeiter den besten Erfolg und verspricht, diesen Bestrebungen jeden nur irgendwie möglichen moralischen und materiellen Beistand zuteil werden zu lassen."

Im Hinblick auf Berichte aus verschiedenen Entwicklungsländern ausserhalb Europas gelangte die Konferenz zu der Schlussfolgerung, dass es in Anbetracht der Unterschiede zwischen den Verhältnissen in diesen Ländern besser wäre, den Regionalausschuss der ITF mit der Ausarbeitung eines den besonderen Bedürfnissen der Hafenarbeiter dieser Länder angepassten regionalen Arbeitsprogrammes zu beauftragen, dessen Verwirklichung im Rahmen der regionalen Tätigkeit der ITF zu planen wäre.

Als Ergebnis der Besprechungen über neue Arbeitsmethoden in den Häfen, infolge der Einführung von Mechanisierungsmassnahmen, sowie über die sozialen Folgeerscheinungen der neuen Arbeitstechnik, wurde die folgende Resolution angenommen:

"Die Konferenz hat sich mit den in der Hafenwirtschaft verschiedener Länder mit der Mechanisierung und ähnlichen technischen Umstellungen gemachten Erfahrungen beschäftigt.

Sie bekräftigt die von den Hafenarbeitern bereits allgemein anerkannte Tatsache, dass derartige Massnahmen zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hafenwirtschaft beitragen können.

Sie bestätigt, dass die organisierten Arbeitnehmer der Hafenwirtschaft bereit sind, die Wirksamste Anwendung derartiger Massnahmen zu gewährleisten, vorausgesetzt, dass sie im vollen Einvernehmen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern und nach gründlicher Planung eingeführt werden.

Die Konferenz betont, dass die folgenden Voraussetzungen gelten müssen:

- 1. Eine faire Verteilung der sich aus der erhöhten Produktivität ergebenden Vorteile ist zu gewährleisten;
- 2. Die höhere Produktivität muss zu einer Erhöhung des Lebensstandards und längerer Freizeit der Hafenarbeiter führen;
- 3. Es darf keine willkürliche Versetzung an andere Arbeitsplätze erfolgen, um Härten zu vermeiden;
- 4. Das schnellere Arbeitstempo darf nicht zu einer Beeinträchtigung der Betriebssicherheit Anlass geben;
- 5. Um den durch den technischen Fortschritt bedingten höheren Anforderungen an die Arbeiter Rechnung zu tragen, ist für deren Ausbildung bzw. Umschulung zu sorgen;
- 6. Es sind Vorkehrungen für entsprechende Entschädigung bzw. Abfindung oder Versetzung auf andere Arbeitsplätze im Falle jener Arbeitnehmer zu sorgen, die infolge von Mechanisierungs- und ähnlichen Massnahmen verdrängt werden."

Die Konferenz beschäftigte sich danach mit der beruflichen Aus- und Fortbildung von Hafenarbeitern. Dabei wurde besonders die Notwendigkeit einer systematischeren Anweisung in der Arbeitstechnik unterstrichen, die durch moderne Methoden und Umschlagseinrichtungen bedingt wird, sowie die Bedeutung einer gründlichen Ausbildung zur Verhütung von Unfällen. Ausserdem vertrat die Konferenz die Auffassung, dass die Schulung von jungen Arbeitskräften keine nachteiligen Auswirkungen auf die Lohnstruktur und Arbeitsplatzbewertung von Arbeitern in Schlüsselstellungen, wie Talleyleute, Kranführer und dergleichen, zeitigen dürfe.

Als Grundlage für die Diskussion über die Frage der Altersversicherung diente der einschlägige Paragraph des internationalen Programmes der ITF, in dem verlangt wird, dass ein Hafenarbeiter bei Erreichung des Alters von 65 Jahren und nach Vollendung von 30 Jahren der Beschäftigung in der Hafenwirtschaft Anspruch auf eine Gesamtrente haben sollte, die mindestens 75% seines Lohnes ausmacht, wobei ihm die Möglichkeit geboten werden sollte, zwischen den Altersgrenzen von 60 - 65 Jahren, unter Bezug einer anteilmässig gekürzten Rente, in den Ruhestand zu treten. Obwohl aus Berichten verschiedener Gewerkschaften hervorgeht, dass in einer Reihe von Ländern beträchtliche Fortschritte auf diesem Gebiete erzielt worden sind, bleibt nach wie vor überall das Problem der Finanzierung der Altersversicherungen jener Hafenarbeiter bestehen, die im Zeitpunkt der Einführung solcher Versicherungen bereits ein höheres Alter erreicht haben. Als Ergebnis der Diskussion gelangte die Konferenz zu der Schlussfolgerung, dass der Zeitpunkt für eine Herabsetzung der im Wiener Programm der ITF festgesetzten Altersgrenze von 65 Jahren noch nicht gekommen wäre.

Trotz den unablässigen Bemühungen der ITF auf internationaler Ebene und der von der ILO angenommenen Resolutionen hat die von der Hafen-arbeitersektion im Jahre 1948 erhobene Forderung nach einer Beschränkung der von einem Hafenarbeiter zu tragenden Lasten auf 75 kg. bisher zu keiner nennenswerten Reaktion von Seiten der Regierungen geführt. Es wurde daher beschlossen, dass die Gewerkschaften ihrerseits versuchen sollten, dieses Problem auf nationaler Ebene auf dem Wege der Kollektivverträge zu lösen. Hierzu wurde die folgende Resolution angenommen:

"Die Konferenz stellt als Ergebnis einer neuerlichen Diskussion des Problems der von einem Mann zu tragenden schweren Lasten fest, dass es trotz des auf dem Gebiete der Mechanisierung erzielten Fortschritts noch immer Länder gibt, wo den Hafenarbeitern das Tragen von Lasten bis zu 100 und 120 kg. zugemutet wird.

In Anbetracht der gesundheitsschädigenden Auswirkungen dieser Arbeitsmethode fordert die Konferenz die Mitgliedsverbände auf, sich für die Aufnahme einer Klausel in die von ihnen ausgehandelten Kollektivverträge einzusetzen, die vorsieht, dass den Hafenarbeitern in Ermanglung von mechanischen Umschlagseinrichtungen das Tragen von Lasten über 75 kg. nicht zugemutet werden darf."

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Errichtung von Freihandelszonen, Wie z.B. die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft auf die Hafenwirtschaft, brachte die Konferenz ihre Befürchtung darüber zum Ausdruck,

dass die Unterschiede zwischen den sozialen Verhältnissen der Arbeiter in verschiedenen Ländern benützt werden könnten, um die Konkurrenz zwischen den Häfen durch Lenkung von Güterströmen nach einem bestimmten Hafen zu beeinflussen und dass die Verdienstmöglichkeiten von Hafenarbeitern nicht durch diskriminierende Massnahmen gefährdet werden dürften, die den ungehinderten Verkehr von und nach den Seehäfen unterbrechen würden. Ausserdem wurde beschlossen, dem Sekretariat weitere Informationen über diesen Gegenstand verfügbar zu machen, damit sich der oben erwähnte Unterausschuss damit beschäftigen könne.

Bei der Besprechung der Betriebssicherheit in den Häfen und von Gesundheitsfragen im allgemeinen wurde beschlossen, das Sekretariat von Einzelheiten des auf diesem Gebiete erzielten Fortschrittes in Kenntnis zu setzen (auf Grund des von der ILO in Zusammenarbeit mit der ITF entworfenen Kodex der berufsüblichen Praxis), wonach das Sekretariat diese Daten an die Mitgliedsverbände weiterleiten könnte, um ihnen auf diesem Wege behilflich zu sein, ähnliche Fortschritte zu erzielen. Ferner wird die Hafenarbeitersektion von Zeit zu Zeit untersuchen, ob der ILO irgendwelche Vorschläge zwecks Berücksichtigung im Rahmen des Kodex zu unterbreiten wären.

Solidaritätsappell der ITF im Streik auf den Philippinen.

(ITF) Auf Ansuchen der Transportarbeiterorganisation der Philippinen hat das Sekretariat der ITF die Mit-

gliedsverbände der Seeleute in den Vereinigten Staaten und Japan auf telegraphischem Wege ersucht, den Besatzungen von Schiffen, die den Hafen von Cebu auf den Philippinen anlaufen, den Auftrag zu erteilen, dort keinerlei normalerweise von Hafenarbeitern geleistete Arbeit zu übernehmen.

Den Anlass zu diesem Appell gab die Entlassung von 10 aktiv in der Gewerkschaftsbewegung tätigen Arbeitnehmern der Atlas Consolidated Mining Development Corporation, die das grösste Kupferbergwerk der Philippinen betreibt. Diese Entlassungen stellten den Höhepunkt einer von diesem Unternehmen mit grösster Gehässigkeit geführten gewerkschaftsfeindlichen Kampagne dar.

Cebu ist der Hafen, über den das in den Bergwerken der Atlas Consolidated Mining Development Corporation geförderte Kupfer verschifft wird, der Grossteil nach Japan und auf japanischen Schiffen. Der Japanische Seeleuteverband hat den Besatzungen der Schiffe, die diesen Hafen anlaufen, bereits die erforderlichen Anweisungen erteilt.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

BELGISCHER KONGO

(ITF) Ein 8-tägiger Streik von 24'000 afrikanischen Arbeitnehmern Erster Stroik führt zum Sieg

des Office des Transports au Congo, eine Behörde, die für den Betrieb gewisser Eisenbahnlinien und die gesamte Binnenschiffahrt im Belgischen Kongo verantwortlich ist, endete am 13. Oktober mit der Unterzeichnung eines Vertrages zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften, der eine 12%ige Erhöhung der Löhne mit sich bringt. Der unter hundertprozentiger Beteiligung der Arbeiterschaft durchgeführte Streik war die erste offiziell organisierte Arbeitsniederlagung im Kongo erste offiziell organisierte Arbeitsniederlegung im Kongo.

SKANDINAVIEN Klinga und Kjøniksen feiern 60. Geburtstag

(ITF) Zwei in den Kreisen der ITF wohlbekannte Persönlichkeiten aus der skandinavischen Gewerkschafts-

der skandinavischen Gewerkschaftsbewegung haben soeben das Alter von 60 Jahren erreicht, nämlich die Kollegen Sigurd Klinga und Kjønik Kjøniksen, Präsidenten des schwedischen bzw. norwegischen Transportarbeiter-Verbandes. Beide spielen eine wichtige Rolle im Rahmen der Tätigkeit ihrer Sektionen. Kollege Klinga ist ausserdem Mitglied des Exekutivkomitees der ITF.

Seltsamerweise begann die berufliche Laufbahn beider Kollegen wohl im gleichen Wirtschaftszweige, jedoch nicht in der Verkehrswirtschaft. Beide arbeiteten schon in sehr frühem Alter in Sägemühlen, wechselten jedoch bald zum Verkehrswesen über. Klinga wurde Autobusfahrer und Kjøniksen Hafenarbeiter. Beide waren in ihren Gewerkschaften jahrelang aktiv tätig und wurden schliesslich in das höchste Amt gewählt, Klinga im Jahre 1953 und Kjøniksen im Jahre 1957.

Im Namen ihrer vielen Fraunde der ITF wünschen wir den beiden Kollegen auch für die Zukunft viel Glück und Erfolg.

EISENBAHNER

GROSSBRITANNIEN
Forderung nach kürzerer
Arbeitszeit

(ITF) Am 26. Oktober fand in London eine Besprechung von leitenden Funktionären der drei Eisenbahner-

Gewerkschaften statt, bei der die Möglichkeit gemeinsamer Massnahmen im Hinblick auf eine kürzere Arbeitswoche für alle Verwendungsgruppen von Eisenbahnern erwogen wurde.

Das gemeinsame Ziel des Britischen Eisenbahner-Verbandes (NUR) und des Verbandes der Lokführer und Heizer (ASLEF) ist die Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 44 auf 40 Stunden. Die Gewerkschaft der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe (TSSA), deren Mitglieder zum Teil bereits weniger als 44 Stunden in der Woche arbeiten, möchte eine im entsprechenden Verhältnis stehende Kürzung der Arbeitszeit herbeiführen.

OSTAFRIKA Nationaler Eisenbahnerkongress gegründet

(ITF) Auf einer Konferenz am 18. und 19. September in Mwanza, der Vertreter von afrikanischen Mit-

gliedsverbänden der ITF aus Kenya, Uganda und Tanganyika beiwohnten, wurde beschlossen, zur Koordinierung der Arbeit der Gewerkschaften in den drei Ländern eine neue Organisation ins Leben zu rufen, die den Namen Nationaler Eisenbahnerkongress von Ostafrika führt. Sekretär dieses neuen Gremiums, dessen Sitz sich in Nairobi (Kenya) befinden wird, ist Kollege J.B.A. Ohanga.

Ausserdem beschloss die Konferenz die Errichtung einer paritätischen Kommission für die Eisenbahnen zu beantragen, die an die Stelle des früheren paritätischen Personalbeirates treten würde. Auf diese Weise soll ein unter dem Vorsitz eines Unparteilschen stehender zentraler Verhandlungsapparat für die ostafrikanischen Eisenbahnen geschaffen werden. Gleichzeitig verlangen die Gewerkschaften jedoch die Einfüh-



rung einer Verhandlungsordnung für jedes der drei Länder, zum Zwecke der Behandlung ausschliesslich lokaler Angelegenheiten.

In den von der Konferenz angenommenen Resolutionen wird ein Mindeststandard der Entlohnung gefordert, der den Eisenbahnern einen angemessenen Lebensunterhalt gewährleistet, ferner die ausschliessliche
Beschäftigung von Afrikanern sowie eine unparteiische Untersuchung
der Bedingungen der Entlöhnung und Beschäftigung bei den Eisenbahnen.
Die Konferenz übte Kritik an der Wohnbaupolitik der Eisenbahnverwaltung, die eine rassenmässige Diskriminierung beinhalte und brachte
ausserdem in einer Resolution das mangelnde Vertrauen der Eisenbahner
in den Generaldirektor der Ostafrikanischen Eisenbahnen und Hafenbetriebe zum Ausdruck.

Kongress der AFL-CIO solidarisch mit den Eisenbahnern

(ITF) Im Namen ihrer 12¹/2 Millionen Mitglieder brachte die Dachorganisation der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung (AFL-CIO) auf

werkschaftsbewegung (AFL-CIO) auf ihrem jüngsten Kongress ihre Solidarität mit den Eisenbahnern in ihrem gegenwärtigen Konflikt mit den Eisenbahnverwaltungen zum Ausdruck. In einer Reihe von Resolutionen wird die gegenwärtig von den "Multimillionären der Eisenbahngesellschaften" in die Wege geleitete Verleumdungskampagne verurteilt, durch die die Leistungen des Personals der Oeffentlichkeit gegenüber herabgesetzt werden sollen, um auf diese Weise einen Lohnabbau zu einem Zeitpunkt rechtfertigen zu können, wo die Produktivität der Eisenbahner enorm zugenommen hat. Ausserdem verflichtet sich die AFL-CIO zu einer "rückhaltlosen Unterstützung der Bemühungen der Eisenbahner um die gerechtfertigten Verbesserungen der Entlohnung und Arbeitsbedingungen, auf die sie so offenkundig Anspruch haben". Die amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften sind der ITF über die Railway Labor Executives'Association angeschlossen.

ARBEITER IM STRASSEN- UND PERSONENTRANSPORT

GROSSBRITANNIEN Beträchtliche Lohnerhöhungen für Autobuspersonal in der Provinz gefordert

(ITF) Der Verhandlungsausschuss der Sektion des Autobuspersonals des Transportarbeiterverbandes beschloss am 14. Oktober den Arbeit-

schloss am 14. Oktober den Arbeitgebern eine Forderung nach einer beträchtlichen Erhöhung der Entlohmung von 100.000 Arbeitnehmern privater Autobusunternehmen und von
77.000 im Dienste von städtischen Autobusbetrieben in der Provinz
stehenden Arbeitern zu überreichen.

NORWEGEN Streik bei privatem Autobusunternehmen in Oslo

(ITF) Die bei dem privaten Autobusunternehmen Schøyens Bilcentraler beschäftigten Fahrer, Schaffner

und Garagearbeiter haben beschlossen, in den Streik zu treten, da die Arbeitgeber ihr Versprechen, den Personalreferenten an einen anderen Arbeitsplatz zu versetzen, nicht eingehalten haben. Die Arbeiter belaupten, der Personalreferent habe Mitglieder der sog. Norwegischen

Vereinigung des Autobuspersonals bevorzugt, eine Splitterorganisation, die weder von dem der ITF angeschlossenem Transportarbeiter-Verband anerkannt wird, bei dem die überwiegende Mehrheit des Personals der Autobusbetriebe organisiert ist, noch vom norwegischen Gewerkschaftsbund.

Bei einer Besprechung mit der Betriebsleitung von Schøyens Bilcentraler machten unser Mitgliedsverband und der Gewerkschaftsbund die Årbeitgeber auf die Folgen aufmerksam, die sich ergeben könnten, sobald die Arbeitnehmer vom Wortbruch der Betriebsleitung erfahren würden und für die der Gewerkschaftsbund und der Transportarbeiter-Verband keinerlei Verantwortung übernehmen könnten.

Die Arbeitgeber hatten versprochen, den Personalreferenten abzuberufen, nachdem es zu einem Sitzstreik des Garagepersonals gekommen war. Sie hätten ihr Versprechen vor etwa einer Woche einlösen sollen.

HAFENARBEITER

DEUTSCHLAND
Wöchentliche Arbeitszeit auf
43 74 Stunden herabgesetzt

(ITF) Zwischen der Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr und dem Zentralver-

und Verkehr und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ist ein Uebereinkommen über die
Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit aller deutschen Hafenarbeiter auf 43⁷/4 Stunden zustande gekommen. Dieser Kürzung der Arbeitszeit, die mit Wirkung vom 1. Oktober 1959 in Kraft tritt, ging im
Jahre 1957 eine solche von 48 auf 45 Stunden voraus. Die Gewerkschaft
will die 40-Stundenwoche in den Hafenbetrieben durchsetzen.

GROSSBRITANNIEN Gewerkschaftsführer warnt vor Unruhestiftern

(ITF) Kollege Tim O'Leary, Leiter der Hauptfachabteilung Hafenbe-triebe des Transportarbeiter-

Verbandes hat alle in den Häfen tätigen Funktionäre und Mitglieder der Gewerkschaft offiziell vor Versuchen gewisser Elemente gewarnt, die die Hafenwirtschaft durch grossangelegte Streiks untergraben wollen.

Kollege O'Leary bemerkt, dass eine Verbindung zwischen diesen Unruhestiftern und dem Verband der Stauerei- und Hafenarbeiter nicht in Abrede gestellt werden könnte, der im vergangenen Monat wegen Abspenstigmachen von Mitgliedern des Transportarbeiter-Verbandes aus dem Gewerkschaftsbund (TUC) ausgeschlossen wurde. Die abtrünnige Organisation versucht nunmehr, durch Verbreitung von vollkommen aus der Luft gegriffenen Gerüchten und willkürliche Entstellung gewisser geringfügiger Aenderungen der Hafenarbeitsordnung, die jetzt vom Transportarbeiter-Verband geprüft werden, Unruhe in den Hafenbetrieben zu stiften und Uneinigkeit unter den Mitgliedern des Transportarbeiter-Verbandes hervorzurufen. Wie Kollege O'Leary erklärt, wird durch diese Aenderungen in keiner Weise an den der ursprünglichen Ordnung zugrunde liegenden Grundsätzen gerüttelt.

MALTA Ende des Boykotts der Mehrarbeit

(ITF) Der Allgemeine Arbeiterverband von Malta, der der ITF vor kurzem beitrat, hat seinen

am 24. August angeordneten Boykott der Mehrarbeit und Nachtarbeit seiner in der Werft von Bailey in Valletta beschäftigten Mitglieder rückgängig gemacht.

Die Gewerkschaft erklärt, der Boykott, von dem 6.000 Arbeiter erfasst wurden, sei infolge "beträchtlicher Fortschritte auf dem Wege zu einer Regelung der Frage des Krankenurlaubs" beendet worden.

SEELEUTE

INTERNATIONAL Nasser gibt nicht nach

(ITF) Die jüngste von Präsident Nasser abgegebene Erklärung über

die Freiheit der Schiffahrt im Suezkanal lässt den Schluss zu, dass er an seiner Politik der Diskriminierung von Schiffen aller Nationalitäten, die zufälligerweise Ladungen aus oder für Israel an Bord führen, festzuhalten beabsichtigt. Trotz seiner Behauptung, dass er bereit sei, allen Resolutionen der Vereinten Nationen über die Beziemungen zwischen Israel und der Arabischen Republik Folge zu leisten, darunter eine, in der die Freiheit der Schiffahrt im Suezkanal gefordert wird, liegt auf der Hand, dass er diese überwiegend internationale Frage nach wie vor als private Auseinandersetzung mit Israel betrachtet. Die Proteste von Gewerkschaften der Seeleute in der ganzen Welt, darunter ein Telegramm des Generalsekretärs der ITF Omer Becu, sollten jedoch bei Präsident Nasser keinerlei Zweifel darüber bestehen lassen, dass seine Einmischung in die Schiffahrt im Suezkanal von den Seeleuten der Welt als Einschränkung ihrer historisch begründeten Freiheit betrachtet wird.

MORWEGEN

Kollektivvertrags-Verhandlungen (ITF) Der Norwegische Seeleuteverband hat den voriges Jahr mit der Reedervereinigung vereinbarten

der Reedervereinigung vereinbarten Kollektivvertrag für die auf grosser Fahrt beschäftigten Seeleute erneuert. Die Geltungsdauer des ursprünglichen Vertrages wäre am
31. Oktober abgelaufen.

Verhandlungen über die Verlängerung der von zwei weitern Mitgliedsverbänden der ITF ausgehandelten Kollektivverträge, nämlich des Verbandes der Schiffsingenieure und der Vereinigung der Steuerleute, sind ebenfalls im Gange.

HOCHSEEFISCHER

MORWEGEN

Verbesserungen im Tarifvertrag für die nächste Walfangsaison (ITF) Der vom Norwegischen Seeleuteverband ausgehandelte Tarifvertrag für die Walfangsalson

1959/60 in der Antarktis enthält die folgenden Verbesserungen gegenüber dem vorjährigen Vertrag : Die tägliche Arbeitszeit des Personals im Verpflegungs- und Bedienungsdienst wird von 9 auf 8 Stunden reduziert. Das Entgelt für
Mehrarbeit und die Walfangzulage werden um 15% erhöht (in jenen
Fällen, in denen kein Entgelt für Mehrarbeit entrichtet wird, erhöht
sich die Zahl der Tage je Saison, für die ein zusätzlicher Pauschalbetrag anstelle des Ueberstundenlohnes bezahlt wird, ebenfalls um
15%). Die Dienstalterszulage, die früher bei den meisten Kategorien
von Seeleuten 15 Kroner im Monat ausmachte, wird auf 20 Kroner erhöht. Diese Zulage wird nach 3, 6, 9 und 12 Saisonen der Beschäftigung bei der gleichen Firma bezahlt.

ZIVILLUFTFAHRT

GROSSBRITANNIEN

Forderung nach Einführung der 40-Stundenwoche abgelehnt

(ITF) BOAC, BEA und die unabhängigen britischen Luftverkehrslinien haben die im Namen von

12.000 im Instandhaltungsdienst beschäftigten Monteuren erhobene Forderung nach Einführung der 40-Stundenwoche abgelehnt. Die Gewerkschaften, die die Interessen dieser Arbeitnehmer vertreten, darunter der der ITF angeschlossene Transportarbeiter-Verband, wurden von den Arbeitgebern am 14. Oktober auf schriftlichem Wege von der Ablehnung dieser Forderung in Kenntnis gesetzt. Normalerweise hätten die Arbeitgeber ihren Beschluss anlässlich der auf den 21. Oktober anberaumten Besprechung von Vertretern beider Vertragspartner bekanntgeben. Zu den übrigen von den Monteuren erhobenen Forderungen nach Erhöhung der Löhne und Verlängerung des Urlaubes haben sich die Arbeitgeber bisher nicht geäussert.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt (Fliegendes Personal)

9.und 10. November 1959 in London

Sitzung des Exekutivkomitees

17. - 20. November 1959 in Rom

---0000000---