



## 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

4. Juli 1961

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, jedoch 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.

URUGUAY

Uruguayischer Eisenbahnerkonflikt

(ITF) Wir haben nunmehr Einzelheiten über den uruguayischen Eisenbahnerkonflikt (siehe Pressebericht Nr.12

vom 20. Juni) erhalten. Der Konflikt ging am 5. Juni erfolgreich zu Ende. Ein ausführlicher Bericht über den Konflikt und die von seiten der ITF geleistete Unterstützung erscheint als Beilage zu dieser Nummer.

SKANDINAVIEN

Dänen bedanken sich für ITF - Hilfe

(ITF) Auf der jährlichen Sitzung der Skandinavischen Transportarbeiter Föderation, die Anfang dieses Monats in

Odense tagte, sprachen eine Anzahl von Vertretern der Dänischen Verbände ihren Dank für die von ihren skandinavischen Brüdergewerkschaften und anderen der ITF angeschlossenen Verbänden, während des vor kurzem beendeten Streiks geleistete Hilfe aus. Die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation besteht aus mehreren der ITF angeschlossenen Verbänden in Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden. Die ITF wurde durch den Stellvertretenden Generalsekretär, Kollege Lawrence White, vertreten.

EISENBAHNEN

FRANKREICH

Kongress französischer Eisenbahner

(ITF) Auf dem 6. Kongress der der ITF angeschlossenen französischen Eisenbahnerföderation (FO) wurden Resolutio-

nen, die Lohnerhöhungen, eine kürzere Arbeitswoche und längeren jährlichen Urlaub forderten angenommen. Die Resolution über Löhne missbilligte die Handlungsweise der Regierung gegenüber den berechtigten Lohnforderungen der Arbeitnehmer und beantragte eine Reform der Lohnstruktur, wodurch die Zahl der verschiedenen Lohnstufen herabgesetzt und ein gut geregeltes Beförderungsverfahren eingeführt werden soll. Die Forderung auf Kürzung der wöchentlichen Arbeitszeit beantragt eine gestaffelte Einführung der kürzeren Arbeitsstunden, ohne Lohnverlust, bis auf 40 Stunden pro Woche, wobei die Arbeitszeit zunächst einmal auf 45 Stunden pro Woche herabgesetzt werden soll.

dass eine solche Beobachtung der Heizer ohne vorherige Warnung stattfinden wird, damit die Unternehmer keine Gelegenheit haben werden, die Sache irgendwie zu "inszenieren".

Alle 5 Verbände des fahrenden Personals sind durch die Railway Labor Executives Association der ITF angeschlossen.

Untersuchung des Konflikts  
der Rangiermeister beendet

(ITF) Der Präsidialausschuss hat seine Untersuchung des Konflikts zwischen der Rangiermeistervereinigung Amerikas und den Eisenbahngesellschaften beendet. Die Vertreter der Gewerkschaft produzierten Beweismaterial dafür, dass die Gehälter der Rangiermeister seit Jahren hinter den Gehältern anderer vergleichbarer Dienstgrade zurückgeblieben seien. Im Zusammenhange mit der Forderung auf bezahlten Urlaub betonte die Gewerkschaft, dass ihre Mitglieder nur wollen, dass ihre Beschäftigungsbedingungen den der ihnen unterstellten Arbeiter angepasst werden. Das heisst: Bezahlung des Urlaubs zum Normalsatz und ein Zuschlag von 50% für Ferienarbeit.

Die Rangiermeister sind der ITF durch die Railway Labor Executives Association angeschlossen.

STRASSENQUETER- UND PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung für Ange-  
stellte der Oelgesellschaften

(ITF) Die der ITF angeschlossene Britische Transportarbeitergewerkschaft teilt uns mit, dass den Angestellten

der britischen Oelgesellschaften Lohnerhöhungen von 10s 6d bis 12s 6d die Woche gewährt worden seien. Diese Lohnerhöhungen treffen auch im Falle der Fahrer der Benzintankwagen zu. Die neuen Löhne traten am 3. Juni in Kraft.

SCHWEDEN

Bezahlung der  
Benzintankwagenfahrer

(ITF) Die Schwedische Transportarbeitergewerkschaft teilt mit, dass die Fahrer von Benzintankwagen in Schweden

folgende Löhne (für eine 45- Stunden- Woche) erhalten.

In Stockholm..... 220 kr.  
In Gothenburg..... 214 kr. und  
In Malmö..... 208 kr.

Die Tagesarbeit fällt normalerweise zwischen 7.00 Uhr und 17.00 Uhr, obwohl sie eine Stunde früher beginnen kann, vorausgesetzt, dass für diese Stunde eine 25%ige Zulage gezahlt wird. In den folgenden Fällen wird Doppellohn gezahlt:

- Für Arbeit an Sonn- und Feiertagen;
- Für Arbeit nach 16.00 Uhr an Sonnabenden oder an Tagen die öffentlichen Feiertagen vorangehen.
- Für Nachtarbeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr.

Alle anderen Ueberstunden werden mit einem 50%igen Zuschlag auf den Grundlohn vergütet. Diese Tarife stellen einen garantierten Mindestlohn dar, der während der Einführung eines experimentellen Akkordsystems gezahlt werden muss. Falls weniger als ein Viertel der wöchentlichen Arbeitsstunden gemäss den obenerwähnten Lokaltarifen bezahlt werden, ist ausserdem für alle normalen Arbeitsstunden ein Sonderzuschlag von 31 öre pro Stunde zu zahlen. Durch diesen Zuschlag wird, zum Beispiel, der Stundenlohn eines Stockholmer Fahrers von 4.98 kr. auf 5.20 kr. gebracht.  
(0.77 kr. = DM 1.00)

Tarife für Tankstellen-Personal

(ITF) Die der ITF angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft teilt mit, dass dem Personal

der Tankstellen folgende wöchentliche Grundtarife für eine 45-Stunden-Woche gezahlt werden:

In Stockholm..... 217 kr.  
In Gothenburg..... 211 kr. und  
In Malmö..... 205 kr.

Ausserdem wird eine 4%ige Entschädigungszulage gezahlt, weil diese Arbeiter kein Akkordsystem haben, Die Tarife der Vorarbeiter sind "mindestens" um 25 kr. die Woche höher. Schichtarbeiter zwischen 19.00 Uhr und 7.00 Uhr sowie Arbeiten an Sonntagen und öffentlichen Feiertagen werden mit einer 25%igen Zulage vergütet. Der Zuschlag für Ueberstunden während der normalen Arbeitswoche ist 50%. Für Ueberstunden an Sonntagen und öffentlichen Feiertagen wird Doppel-lohn bezahlt.

Der Vertrag läuft am 28. Februar 1962 ab.  
(0.77 kr. = DM 1.00)

U.S.A.

Seattle: Neuer Vertrag für Transportarbeiter

(ITF) Die Amerikanische Vereinigung des Personals der Städtischen Verkehrsunternehmen hat einen neuen Arbeitsver-

trag für die Angestellten der Bremerton-Charleston Transportation Co. von Seattle erzielt. Der neue Vertrag wird für ein Jahr vom 16. Febr. 1961 ab geltend sein, und enthält eine gestaffelte Erhöhung der Stundenlöhne um 10 cents. Die Stundenlöhne sollen zunächst einmal ab 16. Februar um 5 cents und ab 16. August 1961 um weitere 5 cents erhöht werden. Die neuen Stundenlöhne für Fahrer sind wie folgt:

Ab 16. Februar..... \$ 2.15 während der ersten 90  
Tage, dann \$ 2.20  
Ab 16. August..... \$ 2.20 während der ersten 90  
Tage, dann \$ 2.25

Der jährliche Urlaub wird von 6 Tagen auf 7 Tage erhöht. Für Arbeit während des Urlaubs wird ein 50%iger Zuschlag gezahlt. Ausserdem sieht der Vertrag ein neues Krankenversicherungssystem vor, dessen Kosten von den Arbeitgebern bestritten werden. Danach erhält jeder Angestellte, der ins Krankenhaus muss. \$ 13.50 pro Tag bis zu einem Maximum von 60 Tagen. Die Kosten irgendwelcher Operationen werden ebenfalls von den Arbeitgebern getragen.

HAFENWIRTSCHAFT

FRANKREICH

Pensionssystem für Hafearbeiter

(ITF) Die der ITF angeschlossene französische Hafearbeiterföderation (FO) hat für die von den Hafeneisen-

bahngesellschaften angestellten Arbeiter ein neues Pensionssystem erzielt. Das neue System trat am 22. Juni in Kraft und sieht Beiträge zum Satze von 2,5% der Gehälter vor. 60% dieser Beiträge werden vom Arbeitgeber gezahlt und 40% von den Angestellten.

INDIEN

Hafearbeiterstreik abgeblasen

(ITF) Nach Besprechungen zwischen Vertretern der Hafearbeiterverbände von Bombay, Madras und Kalkutta und Ver-

tretern der Regierung und Arbeitgeber, haben die Gewerkschaften ihre Drohung, am 15. Juli zu einem Streik aufzurufen, zurückgezogen (siehe Pressebericht Nr. 12 v. 20.6.1961) und sich bereit erklärt, die Empfehlungen eines unabhängigen Ausschusses zur Untersuchung von Hafearbeitsbedingungen sowie die Empfehlungen der 2. Regierungszahlungskommission für Staatsangestellte anzunehmen.

## SCHIFFFAHRTSWESEN

U.S.A.

Regierungskommission soll  
Seeleutestreik unter-  
suchen

(ITF) Präsident Kennedy scheint die Absicht zu haben, sich bezüglich des 2 Wochen alten Seeleutestreiks auf den Taft-Hartley Beschluss zu berufen. Er hat eine aus 3 Mitgliedern bestehende "fact finding" Kommission ernannt die ihre Untersuchungen am 27. Juni begann und dem Präsidenten bis spätestens den 30. Juni über den durch den Streik hervorgerufenen wirtschaftlichen Schaden Bericht erstatten soll. Auf grund der Tatsachen dieses Berichtes wird sich der Präsident entscheiden müssen, ob das Verfahren des Taft-Hartley Beschlusses - gemäss dem er die Erlassung eines gerichtlichen Befehls zur Wiederaufnahme der Arbeit während einer 80-tägigen "Abkühlungsperiode" beantragen kann angewandt werden soll. Die betreffenden Gewerkschaften - National Maritime Union, Seafarers International Union, Marine Engineers Beneficial Association, American Radion Association und der Verband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen -- haben es klar gemacht, dass sie sich einer solchen Massnahme widersetzen werden und dass die Resultate der sogenannten "Abkühlungsperiode" nicht den Erwartungen der Arbeitgeber entsprechen werden. Soweit wir zur Zeit wissen, haben die Arbeitgeber bis jetzt noch nicht zu dem eigentlichen Hauptstreitpunkt Stellung genommen: nämlich, dass die bestehenden und zukünftigen Verträge nicht nur auf normal registrierte Schiffe, sondern auch auf jene Schiffe Anwendung finden sollen, die gegenwärtig - obwohl sie im Besitze der gleichen Reeder stehen - unter Schattenflaggen registriert sind.

## HOCHSEEFISCHEREI

INTERNATIONAL

Walfangkommission dringt  
auf Inspektionssystem

(ITF) Die Internationale Walfangkommission, der 17 Länder angehören, hat soeben in London ihre 13. Jahressitzung beendet. Die Sitzung beschloss, dass ein internationales Inspektionssystem für den Walfischfang im Antarktik ausgearbeitet und so schnell wie möglich in Kraft gesetzt werden soll. Die am antarktischen Walfischfang beteiligten 5 Länder -- Japan, die Niederlande, Norwegen, Russland und Grossbritannien -- sollen im Laufe der nächsten Monate zusammenkommen und die Einzelheiten des Systems ausarbeiten, das der Kommission auf ihrer nächsten Sitzung im Jahre 1962 unterbreitet und von ihr offiziell bestätigt werden soll. Falls es jedoch möglich sein sollte, die praktischen und technischen Probleme auf der 5-Ländersitzung zu lösen, können diese 5 Länder womöglich ein freiwilliges Inspektionssystem für die 1961-62 Fangzeit einführen.

Es wird weiterhin berichtet, dass diese 5 Länder bezüglich der Festlegung und Verteilung einer gemeinsamen Walfang-Quota, beträchtlichen Fortschritt gemacht haben.

NORWEGEN

Tromsø: Walfangkonflikt

(ITF) Falls vor dem 30. Juni keine Lösung gefunden werden kann, wird die der ITF angeschlossene Vereinigung norwegischer Seeleute, ihre an zwei Walfangstationen im Tromsø Bezirk beschäftigten Mitglieder, zum Streik aufrufen. Die Arbeitgeber haben sich bisher geweigert, zuzugeben, dass die Seeleute sehr schlecht bezahlt werden. Schlichtungsvorschläge, die vorige Woche gemacht wurden, waren ohne Erfolg. Die Walfangsaison in diesem Bezirk dauert von Mai bis Oktober.

ZIVILLUFTFAHRT

SCHWEDEN

Entlassung Tom Fidjelands soll vor Arbeitsgericht

(ITF) Die unstrittene Entlassung eines der Flugingenieure der Skandinavischen Zivilluftfahrtsgesellschaft, wird von der der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeitergewerkschaft vor ein Arbeitsgericht gebracht werden. Kollege Tom Fidjelands wurde am 1. März von der SAS Luftfahrtsgesellschaft entlassen, weil er in einer Schweizer Flugzeitschrift einen Artikel veröffentlicht hatte, der die Haltung der SAS gegenüber Flugzeugbesatzungsfragen - vom Gesichtspunkt eines Flugingenieurs aus gesehen - kritisierte. Die Transportarbeitergewerkschaft vertritt die Ansicht, dass dies ein ungenügender Grund zur Entlassung sei und beabsichtigt, auf die Wiederanstellung des Kollegen Fidjelands zu dringen.

U.S.A.

5%ige Gehaltserhöhung für Flugingenieure der Pan American empfohlen

(ITF) Ein Präsidialausschuss hat für die Flugingenieure der Pan American eine vorläufige 5%ige Lohnerhöhung empfohlen, die vom 1. Juni 1960 rückwirkend ist. Der letzte Vertrag der Flugingenieure lief am 11. Juni ab und diese vorläufige Lohnerhöhung soll "Unzufriedenheit und Enttäuschung" vermeiden, weil sich die Verhandlungen bezüglich eines neuen Vertrages in die Länge gezogen haben.

Empfehlungen des Präsidialausschusses zum IAM-Konflikt

(ITF) Ein Präsidialausschuss, der ernannt wurde, um den Konflikt zwischen der Northwest Zivilluftfahrtsgesellschaft und dem der ITF angeschlossenen Verband der Mechaniker zu untersuchen, hat nunmehr seine Empfehlungen veröffentlicht. Er schlägt einen neuen Vertrag vor, der für 2 Jahre ab 1. Juli 1960 gelten soll. Der neue Vertrag wird insgesamt 260 Flugingenieure betreffen und empfiehlt: dass Flugingenieure während ihrer Ausbildung zu Piloten den dritten Platz im Führerraum einnehmen und auf die unterste Stufe der Dienstaltersliste der Piloten gesetzt werden sollen; dass die Kosten der Ausbildung der Flugingenieure zu Piloten von der Luftfahrtsgesellschaft bestritten werden und dass Piloten, die für Flugingenieurdienst qualifiziert sind auf die Dienstaltersliste der Flugingenieure gesetzt werden sollen. Der Ausschuss empfiehlt ausserdem die folgenden Maximaltarife für Flugingenieure von Düsenflugzeugen mit einer Dienstzeit von mindestens 8 Jahren:

DC - 6B: \$ 1.008,23 pro Monat  
DC - 7C: \$ 1.132,31 " "  
Elektra: \$ 1.192,15 " "  
DC - 8 : \$ 1.430,58 pro Monat

sowie eine 10%ige Lohnerhöhung für Dienst auf konventionellen Flugzeugen. Die Ankündigungsfrist für zeitweilige Nichtbeschäftigung soll von 2 Wochen auf 30 Tage erhöht werden. Die Gewerkschaft stellt fest, dass die Empfehlungen des Ausschusses im allgemeinen unvorteilhaft seien, sie jedoch bereit seien, die Vorschläge mit dem Arbeitgeber zu besprechen.

BRC dringt auf Arbeitsschutz der Angestellten

(ITF) Die amerikanische Brotherhood of Railway Clerks (BRC) (Angestellte im Eisenbahnwesen und anderen Verkehrszweigen), die der ITF durch die Railway Labor Executives Association angeschlossen ist, hat neue Schritte unternommen, um ihre Mitglieder gegen unvorteilhafte Auswirkungen der Verschmelzung der Capital und United Zivilluftfahrtsgesellschaften zu schützen. BRC hatte bereits mehrmals darauf hingewiesen, dass sich keine der beiden Gesellschaften an die Schutzbestimmungen des Vertrages der Gewerkschaft mit Capital Airlines gehalten habe. Die Gewerkschaft hat sich daher

an das Nationalschlichtungsamt und an den Amerikanischen Zivilluftfahrts-Rat (Civil Aeronautics Board) gewandt, um die Zivilluftfahrtsgesellschaften zu zwingen, die Bestimmungen des Vertrages zum Schutze der Angestellten zu erfüllen und der Gewerkschaft das Recht der Weiterorganisierung ehemaliger Angestellter der Capital-Gesellschaft anzuerkennen.

Gehaltserhöhung für  
Flugzeugmechaniker

(ITF) Der der ITF angeschlossene Internationale Mechanikerverband hat den Mechanikern der Northern Consolidated Airlines (Anchorage, Alaska) eine gestaffelte Lohnerhöhung von insgesamt 40 cents pro Stunde zugesichert. Diese Gehaltserhöhung soll wie folgt eingeführt werden:

20 cents pro Stunde rückwirkend vom 1.10. 1960,  
6 cents " " " vom 1. 4. 1961, und weitere  
14 cents " " " vom 1.10. 1961,

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sektionsausschuss Eisenbahner	Paris	11. September	1961
Sektionskonferenz Eisenbahner	Paris	12.-15."	1961
Sektionsausschuss Strassentransport	Wien	16. Oktober	1961
Sektionskonferenz Strassentransport	Wien	17.-20. "	1961



INTERNATIONALE GEWERKSCHAFTSHILFE ENTSCHEIDEND

IM URUGUAYISCHEN EISENBAHNERSTREIK

(ITF) Um 23.00 Uhr am 5 Juni 1961 - genau eine Stunde vor Beginn eines Unterstützungstreiks der Hafentarbeiter von Montevideo -- beschloss die uruguayische Regierung, einen 5 Wochen alten Eisenbahnstreik durch ein Angebot annehmbarer Bedingungen zu beenden. Hinter diesen nüchternen Worten verbirgt sich eine lange Geschichte über niedrige Löhne, schlechte Arbeitsbedingungen, Aufgeschobene Verhandlungen, Misstrauen, Drohungen und Verwirrungen, die schliesslich durch das Eingreifen der ITF und des IBFG erfolgreich zu Ende gebracht wurde. Dabei spielte der Regionalvertreter der ITF in Südamerika und im Karibischen Raum, Kollege Fernando Azafia, der im Namen der 2 internationalen Gewerkschaftsbünde und auf Wunsch ihrer uruguayischen Mitgliedsverbände nach Montevideo gegangen war, eine führende Rolle.

Die Uruguayische Eisenbahnföderation, die zum Streik aufgerufen hatte, ist der älteste Mitgliedsverband der ITF im Lande. Sie hat ungefähr 10.000 Mitglieder und ist eine äusserst gemässigte Organisation, die - wie die meisten Eisenbahnverbände - nur dann zu Streikmassnahmen greift, wenn alle anderen Wege zu einer friedlichen Lösung eines Konfliktes versucht worden und erfolglos geblieben sind. Der endgültige Beschluss, in den Streik zu treten hatte in diesem Falle zwei Gründe. Erstens, die fortwährende Nichtbefolgung der staatlichen Gesetzgebung über Löhne und Arbeitsbedingungen (einschliesslich des 8-Stunden-Tag Gesetzes) durch die Arbeitgeber und zweitens, die Tatsache, dass die Eisenbahner die am schlechtesten bezahlten Staatsangestellten waren, obwohl die Uruguayischen Eisenbahnen (AFE) von der Regierung gemäss rein kommerziellen Grundsätzen betrieben werden. Verhandlungen zur Beendigung der Verletzung der staatlichen Arbeitsgesetzgebung hatten sich bereits ohne jeglichen Erfolg über ein ganzes Jahr gestreckt. Der Transportminister hatte sich ständig geweigert, irgendwelchen Forderungen der Föderation nachzukommen, sodass die letztere schliesslich einsah, dass ihr nur zwei Wege offen standen. Sie musste sich mit den gegebenen Umständen abfinden oder Vorbereitungen zu einem industriellen Konflikt treffen. Aus der Ueberzeugung, dass ihre Forderungen voll und ganz berechtigt waren, entschied sie sich für einen Konflikt.

Wir möchten an dieser Stelle bemerken, dass die gegenwärtige - äusserst konservative - Regierung Uruguays prophezeit hatte, dass es in Uruguay, während sie am Ruder sei, keine erfolgreichen Streiks geben werde. Die letzten drei verhältnismässig grossen Streiks wurden auch tatsächlich von der Regierung erfolgreich unterdrückt, wodurch die betreffenden Gewerkschaften fast vollständig aufgerieben wurden. Weil der Eisenbahnerstreik gewissermassen gegen die Regierung selbst gerichtet war, war die Regierung umso fester entschlossen, diesen Streik zu unterdrücken und die Eisenbahnföderation in üblen Ruf zu bringen.

Als es vollkommen klar wurde, dass die Regierung nicht gewillt war, über irgendeinen der Streitpunkte nachzugeben, rief die Föderation ihre Mitglieder zum Streik auf. Dieser Streik wurde von den Eisenbahnern fast 100%ig unterstützt (von insgesamt 9.756 Angestellten legten nur 56 (einschliesslich der höheren Verwaltungsbeamten) die Arbeit nicht nieder). Der ganze Eisenbahnbetrieb war stillgelegt. Die Regierung - offensichtlich eingeschüchtert - gab bekannt, dass sie bereit sei, die Forderungen der Eisenbahner "zu erwägen", vorausgesetzt, dass sie sofort wieder an die Arbeit gingen. Dieses Angebot wurde von den Eisenbahnern abgelehnt, weil es für nichts bürgte-

besonders nicht, wenn man bedenkt, dass die Forderungen der Arbeitnehmer bereits seit einem Jahr "erwogen" worden waren.

Die Regierung drohte mit Truppeneinsetzung und Massenentlassungen falls die Arbeiter nicht sofort ihre Arbeit wieder aufnahmen. Daraufhin wandte sich der uruguayische Gewerkschaftsbund an die ITF und den IBFG und bat um internationale Hilfe. Der Gewerkschaftsbund war der Ansicht, dass die Regierung am besten zur Vernunft gebracht werden könne, wenn ein internationaler Boykott des Hafens von Montevideo sowie von Schiffen der staatlichen Schifffahrtsgesellschaft - insbesondere der "Tacoma" die sich zur Zeit auf dem Wege nach Hamburg befand - in die Wege geleitet würde. Es wurde beschlossen, den Kollegen Azafia sofort nach Montevideo zu schicken und Schritte zum Boykott der "Tacoma" zu unternehmen, das heisst, sicherzustellen, dass die "Tacoma" bei ihrer Ankunft in Hamburg nicht entladen werden würde.

Sobald die uruguayische Regierung erfuhr, dass Kollege Azafia auf dem Wege nach Montevideo war, versuchte sie, den Streikern zu erzählen, dass sie von der ITF und dem IBFG auf keine grosse Hilfe rechnen könnten. Ein Mitglied der Regierung behauptete in einer Rundfunksprache, dass die Regierung - durch die uruguayische Gesandtschaft - mit den betreffenden internationalen Gewerkschaftsorganisationen Fühlung aufgenommen habe und dass diese Organisationen nicht die Absicht hätten, den Eisenbahnerstreik zu unterstützen. Die Drohung, den Hafen Montevideos sowie "Tacoma" zu boykottieren sei weiter nichts als ein Versuch der Eisenbahnföderation, die Arbeiter an der Nase herumzuführen.

Nach seiner Ankunft in Montevideo gab Kollege Azafia sofort eine öffentliche Erklärung, in der er über die Ziele des Konflikts und die bevorstehende Unterstützung des Streiks durch die ITF und den IBFG sprach. Daraufhin hatte er eine Unterredung mit dem Präsidenten des uruguayischen Regierungsrates, dem er zu verstehen gab, dass radikale Massnahmen von Seiten der Regierung äusserst schlimme Folgen haben könnten. Diese Warnung machte jedoch keinen Eindruck auf den Nationalrat. Einige Mitglieder dessen empfahlen sogar, dass Azafia wegen seiner kommunistischen Ueberzeugung "deportiert" werden sollte. Die Tatsache, dass es gerade die kommunistischen Elemente innerhalb der Gewerkschaft waren, die mit der Regierung darin wetteiferten, die Arbeiter zu überzeugen, dass sie nicht auf die Unterstützung der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung rechnen könnten, verlieh der Brandung Azafias zu einem Kommunisten einen ziemlich grotesken Charakter.

Azafia machte es ganz klar, dass die ITF - falls notwendig - zur Unterstützung des Streiks einen Boykott des Hafens von Montevideo organisieren würde. Die uruguayische Regierung wandte sich daraufhin an verschiedene europäische Regierungen und fragte diese, ob die ITF tatsächlich in der Lage sei, einen wirksamen Boykott durchzuführen. Die Antworten müssen einigermaßen beruhigend gewesen sein, denn die Regierung - in einer weiteren Erklärung - beschrieb die Drohung Azafias als Blüfferei. Die Kommunisten pflichteten der Regierung bei.

Trotz wiederholter Drohungen, ihn als "lästigen Ausländer" zu deportieren, gab Kollege Azafia bekannt, dass der Boykott um Mitternacht am 5. Juni beginnen werde. Er war natürlich seit seiner Ankunft mit der der ITF angeschlossenen uruguayischen Hafentarbeitergewerkschaft in ständigem Kontakt gewesen, weil er wusste, dass ohne ihre Unterstützung kein wirksamer Boykott möglich war. Auf sein Ersuchen hielten die Hafentarbeiter am 5. Juni - vor Arbeitsbeginn - eine Massensammlung, auf der beschlossen wurde, dass die Hafentarbeiter die Eisenbahner unterstützen werden. Eine Delegation der Hafentarbeiter überreichte dem Innenminister den Wortlaut der Resolution, erklärte



dass - falls Azaña sich dazu entscheide - der Hafen ab Mitternacht geschlossen sein würde und fügte hinzu, dass dies keine blossen Worte seien.

Zufolge dieser Unterredung kapitulierte die Regierung und erklärte sich, eine Stunde vor Mitternacht bereit, die Forderungen der Eisenbahner zu erfüllen. Dieser Beschluss der Regierung wurde wahrscheinlich auf das Dringen des Innenministers gefasst, der während des Konflikts ein besseres Verständnis für den Ernst der Lage gezeigt hatte, als seine anderen Regierungskollegen.

Der Streik war zu Ende. Er endete mit einem bemerkenswerten Sieg der freien Gewerkschaftsbewegung trotz bitteren Widerstandes von seiten der Regierung und der Kommunisten, deren Prestige schweren Schaden erlitten hatte.

Die neuen Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner sind äusserst vorteilhaft. Im Laufe dieses Jahres werden die Löhne und Gehälter um 48% erhöht werden. Ueberstundentarife, Dienstalterszulagen, Verpflegungsgeld und Unterkunftszulagen wurden rückwirkend vom 1. Jänner 1961 um 50% erhöht. Im Jahre 1962 sollen die Löhne, Gehälter und Ecklöhne um weitere 20% erhöht werden. Bis zur Einführung dieser Lohnerhöhung soll für April und Mai ein den gegenwärtigen Löhnen angepasster Pauschalbetrag gezahlt werden.

Ausserdem wurde ein aus 6 Mitgliedern (einschliesslich 3 Vertretern der Eisenbahnerföderation) bestehende Kommission ernannt, die der Eisenbahnverwaltung Empfehlungen unterbreiten soll, im Laufe der nächsten 3 Monate eine Übereinstimmung der Dienstbestimmungen der Eisenbahner mit der staatlichen Arbeitsgesetzgebung herbeizuführen. Diese Kommission wird sich besonders mit solchen Fragen wie bezahlter Urlaub, Ueberstunden, wöchentliche Ruhezeit und Beförderung befassen. Wir haben soeben einen Brief von dem Präsidenten und dem Generalsekretär der Eisenbahnerföderation empfangen, in dem sie der ITF und dem Kollegen Azaña für ihre Handlungsweise und Unterstützung während des Streiks ihre aufrichtige Anerkennung und ihren Dank aussprechen. Die Eisenbahnerföderation erklärte, dass die ITF einen grossen - vielleicht sogar einen entscheidenden - Beitrag zur erfolgreichen Abwicklung des Konflikts geleistet habe. Die Niederlage der Regierung sei der demokratischen Gewerkschaftsbewegung ein grosser Ansporn gewesen und auch die Prestige der ITF sei durch diese Demonstrationen ihrer Fähigkeit, in Konflikten zwischen Kapital und Arbeit wirksam einzugreifen, beträchtlich angestiegen.