

Tätigkeits- und Kassenbericht

der ITF

für die Jahre 1946 bis 1947

und Berichte des Internationalen

Transportarbeiter-Kongresses

sowie der hiermit verbundenen

Sektionskonferenzen im

Ingenieurhaus in Oslo, Norwegen

vom 19. bis 24. Juli 1948

ITF

LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

X 2267

**Bibliothek
der Friedrich-Ebert-Stiftung**

INHALT

Tell I - Tätigkeitsbericht

Einleitung	9
----------------------	---

I. ANGESCHLOSSENE ORGANISATIONEN UND PROPAGANDA

Mitgliedschaft	13
Neubeitritte	13
Frühere Mitgliedsorganisationen der IMMOA	14
Beziehungen z. d. amerikanischen Eisenbahngewerkschaften	15
Der Anschluß der deutschen Gewerkschaften	18
Beziehungen zu angeschlossenen und nichtangeschlossenen Verbänden (Länder alphabetisch geordnet)	24
Verzeichnis der angeschlossenen Organisationen	32

II. VERWALTUNG UND INNERE ORGANISATION

ITF-Kongreß in Zürich vom 6. bis 11. Mai 1946	39
Generalrat	42
Exekutivkomitee	43
Präsident der ITF	44
Tagungen des Exekutivkomitees	44
Geschäftsleitung	44
Revisoren	45
Rechnungsprüfer	45
Unterbringung des Sekretariats	45
Angelegenheiten des Angestelltenstabes	47
Probleme der regionalen Organisation	
Karibisches Gebiet und Westindien	47
Naher Osten	48
Pazifisches Gebiet	50
Vorschlag auf Schaffung eines Sekretariats für asiatische Seeleute	52
Vertretung der ITF auf Konferenzen angeschlossener Orga- nisationen und anderen Tagungen	53
Personalien	55
Nachrufe	56

III. VERSCHIEDENE INTERVENTIONEN UND ANDERE TÄTIGKEITSGEBIETE

(Länder in alphabetischer Reihenfolge)	57
Unterstützungsaktionen	75

IV. VERÖFFENTLICHUNGEN UND ARCHIVDIENST

A. Die Zeitschrift	77
B. Presseberichte	79
C. Kongreß- und Konferenzberichte	79
D. Voraussetzungen für die Verbesserung des Publikations- und Archivdienstes	80

V. SEKTIONSBERICHTE

Eisenbahnersektion	82
Internationale Eisenbahnerkonferenz	83
Ein-Mann-Bedienung von Lokomotiven	84
Automatische Kuppelung	85
Internationale Konvention über die Arbeitszeit bei Eisenbahnen	85
Wiederherstellung von durch Krieg beschädigten Eisenbahnen	86
Das Wohnungsproblem der Eisenbahner	87
XIV. Kongreß der internationalen Eisenbahnkongreß- vereinigung	89
Straßentransportarbeitersektion	90
Hafenarbeitersektion	91
Regionale Hafenarbeiterkonferenz	91
Europäische Hafenarbeiterkonferenz	93
Revision der Hafenkongvention von 1932	94
Binnenschiffersektion	98
Internationales Mindestprogramm für das Rhein- schiffahrtspersonal	100
Schutz jugendlicher Arbeiter sowie Erziehungs- und Schulungsmöglichkeiten für Kinder	105
Seemannssektion	105
Internationale Seemannskonferenz in London 31. Januar und 1. Februar 1946	106
Die Konferenz von Seattle	107

Internationale Seemannskonferenz, 28. bis 30. Oktober 1946	109
Gemischte Schifffahrts-Kommission	113
Walfischfang	114
Fischersektion	114
Internationale Fischercharta	115
Internationales Forderungsprogramm	120
Luftverkehrspersonal	124

VI. BEZIEHUNGEN ZU ANDEREN INTERNATIONALEN KÖRPERSCHAFTEN

Der Weltgewerkschaftsbund	124
Auswirkungen der Beziehungen ITF—WGB (Frankreich, Polen, Tschechoslowakei, Ungarn, Italien und Südlicher Pazifik)	135
Die Internationale Arbeitskonferenz für Schifffahrts-Ange- legenheiten in Seattle	151
Binnenverkehrs-Komitee der IAO	151
Transport- u. Verkehrskommission der Vereinten Nationen	153
Konferenz der europäischen Transportfachleute	154
Kommission für den europäischen Transport	155
Europäisches Komitee für die Organisation des Binnen- transportes	157
Beilage	
Allgemeine Satzungen der Gewerkschaftsabteilungen des WGB	157
Tabelle der Einteilung der Berufsabteilungen	161

Teil II - Kassenbericht

Kassenbericht	165
Tabelle 1 Einnahmen, 1945—1947	167
Tabelle 2 Ausgaben, 1945—1947	167
Tabelle 3 Beiträge, 1945—1947	168
Tabelle 4 Edo Fimmen-Fond, 1945—1947	172
Tabelle 5 Spanien-Fond, 1945—1947	172
Tabelle 6 Seemanns-Fond, 1945—1947	173
Tabelle 7 Holländischer Kinder-Fond, 1945 und 1946	173
Tabelle 8 Bilanz 1945	174
Tabelle 9 Bilanz 1946	175
Tabelle 10 Bilanz 1947	176

Teil III - Kongressbericht

Liste der Delegierten	179
Liste der Gäste	183
Tagesordnung	184
Anträge	185
Eröffnungs- und Begrüßungsansprachen	197
Ansprache des Präsidenten	201
Zusammensetzung des Mandatsprüfungsausschusses	211
Ansprache des Vertreters d. IAA	212
Aussprache über den Tätigkeitsbericht	214
Bericht des Mandatsprüfungsausschusses	239
Satzungs-Ausschuß	241
Beitragsausschuß	241
Sektions-Konferenzen	264
Ansprache der Berater für Arbeitsfragen der ECA	268
Ergänzender Bericht des Beglaubigungsprüfungsausschusses	276
Finanzbericht	277
Prüfungsbericht	277
Bericht des Beitragsausschusses	277
Gebietliche Organisation	278
Bericht des Satzungsausschusses	281
Diskussion und Verabschiedung der Anträge	282
Resolution über den WGB	288
Chinesische Delegierte	304
Generalrat (Zusammensetzung, Nominierung, Wahl)	305
Exekutivausschuß (Wahl)	322
Geschäftsleitung (Wahl)	326
Resolution über den Binnentransport-Ausschuß der IAO	338
Wahl des Generalsekretärs	338
Wahl der Revisoren	338
Sitz der ITF	339
Ort und Termin des nächsten Kongresses	339
Verschiedenes	339
Schluß des Kongresses	341
Liste der Sprecher	342

TEIL I

TÄTIGKEITSBERICHT

für die Jahre 1946 und 1947

Vorgelegt dem Internationalen

Transportarbeiter-Kongreß

in Oslo (Norwegen)

vom 19. bis 24. Juli 1948

Einleitung

Die folgenden Seiten enthalten den Tätigkeitsbericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für die Jahre 1946 und 1947, zwei sehr arbeitsreiche Jahre, die unserer Internationale manchen Erfolg brachten.

Als wir das erstmal nach dem Krieg in Zürich im Mai 1946 zusammenkamen, widmeten wir uns vor allem einem Rückblick über die Kriegszeit und Erwägungen über Zukunftspläne. Es blieb dem Exekutivkomitee, der Geschäftsleitung und dem Sekretariat überlassen, die ITF in normale Verhältnisse zurückzuführen.

Diese Aufgabe hätte nie bewältigt werden können ohne die aktive Hilfe und Mitarbeit der angeschlossenen Organisationen und ohne ein großes Maß von gegenseitigem Vertrauen und Geradlinigkeit der Zielsetzung innerhalb der leitenden Organe der ITF. Es gibt eben so etwas wie eine ITF-Tradition, und die Zusammenarbeit im Rahmen der ITF war trotz starker Veränderungen in der personellen Zusammensetzung innerhalb der letzten zehn Jahre im ganzen doch durch jenen Geist wahrer Kameradschaft, Loyalität und Aufrichtigkeit gekennzeichnet, der die ITF zu der „starken und unverbrüchlichen internationalen Föderation“ macht, von der ihre Statuten sprechen. Ohne die erwähnten Eigenschaften ist es nicht möglich, zu internationaler Verständigung und Solidarität zu gelangen; die Geschichte manch einer internationalen Organisation hat das bewiesen.

Natürlich hat es auch einige Enttäuschungen gegeben. Die Verbände einiger Länder haben ihre Mitgliedschaft nach dem Krieg nicht erneuert, und der eine oder andere hat wieder den Austritt vollzogen, weil er sich nicht mit der Ablehnung der von ihm vertretenen Ansichten durch die überwiegende Mehrheit abfinden zu können glaubte. Das ist insofern sehr bedauerlich, als der freiwillige Abbruch ihrer Beziehungen zur ITF durch eine angeschlossene Organisation früher ein äußerst seltenes Ereignis war. Aber das Exekutivkomitee mußte es klar zum Ausdruck bringen, daß die ITF eine demokratische Körperschaft ist, der keine Mitgliedsorganisation, ob sie nun zahlenmäßig stark oder schwach ist, ihren Willen aufzuzwingen vermag und daß es innerhalb der ITF so etwas wie ein „Veto“ nicht geben kann. In einem Fall mußte zum Ausschluß einer

Organisation geschritten werden, und zwar wegen ihrer beharrlichen Weigerung, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Auch das kommt erfreulicherweise höchst selten vor: es war der zweite Ausschluß in der ganzen Geschichte der ITF.

Auf der anderen Seite liegen erfreuliche Daten über ein starkes Anwachsen der zahlenmäßigen Stärke der ITF vor, sowohl was die Zahl der angeschlossenen Verbände und Länder als auch was die Gesamtmitgliederzahl betrifft. Nicht weniger als 22 Verbände in 15 Ländern mit einer Gesamtmitgliederzahl von 860 000 wurden in der Berichtsperiode der letzten zwei Jahre aufgenommen, und der ersten Sitzung des Exekutivkomitees im Jahre 1948 konnte der Anschluß von fünf Verbänden aus dem Bereich der französischen Force Ouvrière, von zwei deutschen Verbänden und der chilenischen Eisenbahnerorganisation berichtet werden, was eine neuerliche Zunahme der Mitgliederzahl um über 650 000 bedeutet. Durch die Neubei-tritte und die gleichzeitige Erscheinung des fast allgemein festzustellenden Anstiegens der Mitgliederzahlen der bereits früher angeschlossenen Organisationen hat die ITF heute mehr Mitglieder als jemals zuvor, und es besteht aller Anlaß zu der Annahme, daß wir in der nahen Zukunft mit einem weiteren rapiden Zuwachs rechnen können.

An dieser Stelle wollen wir unserer besonderen Genugtuung darüber Ausdruck geben, daß die amerikanischen Transportarbeiterverbände ihren Platz auf der internationalen Bühne eingenommen haben. Der ITF gehören jetzt drei wichtige Organisationen in den Vereinigten Staaten an. Wir sehen einer sehr fruchtbaren Zusammenarbeit mit unseren amerikanischen Freunden und der Ausweitung der Beziehungen der ITF zu diesem so wichtigen Land entgegen.

Der Arbeit der einzelnen Berufsgruppen innerhalb der ITF wurde ein starkes Maß von Aufmerksamkeit gewidmet. Sonderberatungen wurden für alle von ihnen abgehalten mit Ausnahme des Luftverkehrspersonals, bei welcher Berufsgruppe sich bisher nicht genügend Interesse für internationale Gewerkschaftsarbeit zeigte. Die Vertreter der nationalen Verbände hatten reichlich Gelegenheit, bei den Gruppenberatungen ihre Berufsfragen durchzusprechen und den Grund für internationale Aktionen vorzubereiten. Alle wurden vom ITF-Sekretariat mit wertvollem Dokumentenmaterial versorgt.

Wir haben auch Beratungen, die von anderen internationalen Organisationen einberufen wurden, besonders die Internationale Arbeitskonferenz und die Tagungen der Binnenverkehrs-Komitees der Internationalen Arbeitsorganisation, zur Verstärkung der Beziehungen zu Organisationen benützt, die der ITF noch nicht angeschlossen sind. Schließlich hat die Entsendung von Delegationen in einem bisher nicht gekannten Ausmaß viel dazu beigetragen, Aufklärung zu verbreiten und wertvolle Beziehungen herzustellen.

Diese Sitzungen und die Gelegenheit, die sie zur eingehenden Besprechung gemeinsamer Probleme und Interessen bieten, sind das beste Mittel zur Herstellung einer internationalen Zusammenarbeit und zur Vorbereitung gemeinsamer Aktionen. Gleichzeitig bedarf es dringend einer ausgiebigen Erweiterung unserer Publikations- und Studieneinrichtungen, und die Befassung mit diesem Punkt wird eine der Hauptaufgaben des Kongresses in Oslo sein. Ich kann in diesem Zusammenhang nicht umhin, die Hoffnung auszusprechen, daß die angeschlossenen Verbände und insbesondere die Redakteure der Gewerkschaftsblätter mehr Gebrauch als bisher von dem Material machen werden, das die ITF zusammengetragen und publiziert hat. Wir haben das Empfinden, daß die Mitgliedschaft daran interessiert ist, daß es ihr zugänglich gemacht wird.

*

Es ist die Zeit für eine große Kraftanstrengung in weltweitem Ausmaß gekommen, die die Aspirationen verwirklichen sollte, von denen die Gründer unserer großen internationalen Bewegung ausgegangen sind. Die Zeit der Schlagworte und Phrasen, die Zeit der flammenden Aufrufe ist vorbei. Wir haben praktische, greifbare Ergebnisse zu liefern und unseren Beitrag zur Herstellung von Wohlstand und Frieden zu leisten, nach denen sich die Welt sehnt. Die dem zweiten Weltkrieg unmittelbar folgende Zeitperiode war leider nicht dazu angetan, einen großen Fortschritt nach dieser Richtung zu ermöglichen, aber die Grundsteine dafür wurden gelegt, und es ist nun an uns, unsere Entschlossenheit zum Aufbau einer besseren Welt zu beweisen.

Friede und Wohlstand sind kommunizierende Begriffe, der eine hilft zur Verwirklichung des anderen. Es ist darum die Aufgabe der ITF als der internationalen Organisation der Transportarbeiter, ihren Einfluß und ihre Stärke im Sinne einer Verbesserung des Lebensniveaus der Transportarbeiter überall in der Welt in die Waagschale zu werfen, ebenso wie andere internationale Berufssekretariate und nationale Gewerkschaftszentralen in ihrer Sphäre für die Verbesserung des Lebensstandards der arbeitenden Menschen eintreten und so ihren Beitrag zur Sicherung des Weltfriedens leisten müssen.

Friede und Wohlstand sind unteilbar. Es müssen darum die organisierten Arbeiter der vom Glück mehr begünstigten Länder in Verfolgung dieser Ziele jenen hilfreich an die Hand gehen, die ihren Emanzipationskampf aus eigener Kraft zu führen bereit sind, aber in ihren Bemühungen noch fremder Hilfe bedürfen. Ich hoffe zuversichtlich, daß jene angeschlossenen Verbände, die dazu in der Lage sind, die Opfer bringen werden, die die Umstände fordern mögen.

In der Vergangenheit waren es hauptsächlich die westeuropäischen Organisationen, an die wir niemals vergeblich wegen

finanzieller Unterstützung appelliert haben, die für die Durchführung bestimmter Pläne notwendig war. Gegenwärtig gibt es leider eine Reihe von ernststen Hindernissen, die es vielen von diesen Verbänden unmöglich machen, Solidarität in dem von ihnen selbst gewünschten Ausmaß zu beweisen. Ich hoffe, daß eine der Auswirkungen, die wir vom Europäischen Wiederaufbauprogramm (ERP) erwarten können — von dem Programm, das die ITF als erste internationale Gewerkschaftsorganisation begrüßt hat —, die Milderung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Länder sein wird, in denen diese Organisationen ihren Sitz haben, so daß diese wieder in der Lage sein werden, gemeinsam mit den amerikanischen Verbänden im vollsten Maße zur Kräftigung und Stärkung der schwachen Stellen in der internationalen Bewegung beizutragen.

*

Ich möchte diese einleitenden Bemerkungen nicht abschließen, ohne die Gelegenheit zu benützen, unseres Freundes Charles Lindley ehrend zu gedenken, des ehemaligen Präsidenten der ITF. 50 Jahre lang hat er an der Arbeit unserer Internationale aktiven Anteil genommen, er war ihr Mitbegründer im Jahre 1896 und er war ihr Präsident von 1933 bis 1946. Er verfolgt unsere Arbeit noch immer mit Enthusiasmus und mit Stolz, und er wird immer ein Ansporn für jene sein, die berufen wurden, die ITF vorwärts und aufwärts zu führen, der Verwirklichung unseres Endziels entgegen.

J. H. Oldenbroek, Generalsekretär

London, 1. Mai 1948

I. ANGESCHLOSSENE ORGANISATIONEN UND PROPAGANDA

MITGLIEDSCHAFT

Zum 1. Januar 1948 gehörten der ITF 96 Organisationen in 37 verschiedenen Ländern mit einer Gesamtmitgliederzahl von 3 800 000 an.

Genau genommen ist die Zahl der angeschlossenen Organisationen größer, da einige von ihnen föderativen Charakter haben. Man kann die Zahl der autonomen Verbände, die der ITF angehören auf 120 schätzen. Was die Zahl der Länder betrifft, muß gesagt werden, daß einige Verbände einen Wirkungskreis in mehr als einem Land haben; zählen wir jedes Land einzeln, beträgt die Zahl 43 (Ende 1947). Seit 1. Januar 1948 haben 8 weitere Organisationen den Beitritt vollzogen; dadurch sind 2 neue Länder in der ITF vertreten, so daß wir gegenwärtig einen Stand von 45 Ländern erreichen.

Mit Rücksicht auf die unsicheren Verhältnisse nach Kriegsende war es nicht möglich, ein verlässliches Bild des Mitgliederstandes der ITF zum 1. Januar 1946 zu geben. Einige Organisationen haben ihren Entschluß bekanntgegeben, den Beitritt zu vollziehen, doch wurde dieser Beschluß nicht ausgeführt. In diesen Fällen wurden die Namen der betreffenden Verbände einfach von der Mitgliederliste gestrichen. Der französische Seemannsverband hat sich im Augenblick seines Ausscheidens entschlossen, seinen finanziellen Verpflichtungen im Einklang mit den Statuten der ITF nachzukommen, der französische Transportarbeiterverband hingegen weigerte sich rundweg, die der ITF zur Zeit seines Austritts zustehenden Mitgliedsbeiträge zu zahlen und wurde daher vom Generalrat der ITF ausgeschlossen.

Eine Tabelle mit den Namen und, soweit möglich, den Mitgliederzahlen der angeschlossenen Organisationen folgt am Ende dieses Kapitels.

NEUBEITRITTE

Das Exekutivkomitee hat auf seiner Zusammenkunft vom 3. und 4. Mai 1946, die gelegentlich des Züricher Kongresses abgehalten wurde, die folgenden Organisationen entweder wiederaufgenommen oder zugelassen:

- Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs (wiederaufgenommen),
- Gewerkschaft der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Österreichs (wiederaufgenommen),
- Verband der griechischen Straßentransportarbeiter,
- Verband der griechischen Hafentarbeiter (wiederaufgenommen),
- Straßentransportarbeiter-Verband Libanon.

Die folgenden Organisationen wurden auf der Zusammenkunft des Exekutivkomitees in Brüssel am 22. und 23. März 1947 aufgenommen.

Railway Labor Executives' Association, Vereinigte Staaten,
Ägyptischer Binnenschiffer-Verband,
Seemanns- und Hafenarbeiter-Verband, Santa Lucia,
Masters', Mates' and Pilots' Association, Vereinigte Staaten,
Verband der Angestellten der dänischen Privatbahnen.

Schließlich hat das Exekutivkomitee auf seiner Zusammenkunft in Washington am 22. September 1947 die folgenden Organisationen zugelassen:

Irischer Seemanns- und Hafenarbeiter-Verband,
Staatseisenbahn-Angestellten-Verband, Jamaica,
Transport- und Fabrikarbeiter-Verband, Jamaica,
Seemannsverband, Jamaica.
Seemannsverband, Ceylon,
Handelsmarine-Angestellten-Verband, Alexandria.

Besondere Erwähnung müssen die früheren Mitgliedsorganisationen der International Mercantile Marine Officer' Association (Internationale der Schiffsoffiziere, IMMOA) finden.

Auf dem Züricher Kongreß wurde berichtet, daß die IMMOA beschlossen hat, nicht länger als eine Fachorganisation aufzutreten und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, um Aufnahme in die ITF nachzusuchen.

Vor dieser Entscheidung war die IMMOA selbst der ITF angeschlossen. Einige Offiziersorganisationen, z. B. die norwegischen Maate, die Offiziersverbände, die zu dem Seetransport-Rat Australiens gehören, und der indische See-Offiziersverband waren direkt der ITF angeschlossen.

Folgende IMMOA-Organisationen traten der ITF im Laufe des Jahres 1946 bei:

1. Niederländische Union der Handelsmarineoffiziere,
2. Handelsmarine-Offiziers-Sektion des belgischen Transportarbeiter-Verbandes,
3. Schwedische Maschinisten,
4. Finnische Maschinisten,
5. Norwegische Maschinisten,
6. Britische Steuerleute und Maschinisten,
7. Verband der Radio-Offiziere, Großbritannien.

Nur zwei Offiziers-Organisationen, die ursprünglich zu der IMMOA gehörten, haben sich noch nicht um Aufnahme in die ITF beworben. Die eine ist der Verband der dänischen Maschinisten, die zweite die Föderation der französischen Handelsmarine-Offiziere, die in einem Brief vom 22. Februar 1947 mitteilte, daß ihr Exekutivkomitee beauftragt wurde: „1. auf die weitestmögliche Aktionseinheit der Arbeiter aller Kategorien innerhalb des Weltgewerkschaftsbundes hinzuarbeiten, und 2. die Einheit der Seeleute bei Anschluß an die ITF aufrechtzuerhalten, wobei vorausgesetzt wird, daß diese die Funktion der Transport-Abteilung des Weltgewerkschaftsbundes

übernimmt. Die erwähnte Föderation fragte beim Weltgewerkschaftsbund nach dem Stand der Verhandlungen zwischen diesem und der ITF an und wollte die ITF über ihre Entscheidung informieren, sobald sie im Besitze der Antwort des Weltgewerkschaftsbundes sei. Bis Ende 1947 wurde der ITF keine Entscheidung bekanntgegeben.

BEZIEHUNGEN ZU DEN AMERIKANISCHEN EISENBAHNER-GEWERKSCHAFTEN

Wie erinnerlich sein dürfte, hat das Exekutivkomitee Ende 1945 den symbolischen Anschluß der Railway Labor Executive' Association der Vereinigten Staaten gegen Zahlung einer jährlichen Nominalsumme von 1000 Dollar genehmigt. Nach erfolgtem Beitritt hat der amerikanische Verband angeregt, daß die ITF eine Delegation europäischer Eisenbahner in die Vereinigten Staaten entsende. Das Exekutivkomitee hat in seiner Sitzung im Januar 1946 diese Einladung angenommen und die Herbstmonate des Jahres 1946 wurden unverbindlich als passende Zeit für den Besuch bezeichnet.

Auf der August-Tagung 1946 wurde das Exekutivkomitee in Stockholm dahin informiert, daß die RLEA für die Zeit vom 25. bis 27. September eine Konferenz nach Chicago einberufen habe, um während der Zeit der Anwesenheit der europäischen Eisenbahnerdelegation in den Vereinigten Staaten eine Sitzung abzuhalten.

Es erwies sich leider als unmöglich, im Jahre 1946 eine genügend starke Beteiligung zu sichern, und die Reise der Delegation mußte abgesagt werden. Das Sekretariat hielt es aber für wünschenswert, eine vom Exekutivkomitee angeregte Alternativlösung aufzugreifen, nämlich Vertreter der ITF zu der RLEA-Tagung zu entsenden. Nach Besprechung mit den Mitgliedern der Geschäftsleitung wurde entschieden, den Präsidenten und den stellvertr. Generalsekretär der ITF zu delegieren. Der Präsident des holländischen Eisenbahnerverbandes, Joustra, hatte für sich die Reise ermöglicht und wurde aufgefordert, sich dem Präsidenten und dem stellvertr. Generalsekretär in den Vereinigten Staaten anzuschließen.

Kollege Benstead war mit Rücksicht auf dringende Geschäfte in England gezwungen, den Reiseplan aufzugeben, die Kollegen Joustra und Tofahrn begaben sich aber programmgemäß nach den Vereinigten Staaten und trafen am 26. September 1946 in Chicago zusammen. Sie nahmen gemeinsam mit dem Leiter des Neuyorker ITF-Büros, Dorchain, an der Konferenz der RLEA am 27. September teil. Ihre Einladung an die amerikanischen Eisenbahner, der ITF beizutreten, rief eine Diskussion hervor, in deren Verlauf eine große Zahl von Fragen gestellt und beantwortet wurde. Die RLEA gelangte bei dieser Gelegenheit zu keiner Entscheidung.

Die drei Vertreter der ITF nahmen auch an dem Kongreß der American Federation of Labor in der ersten Hälfte des Oktober in

Chicago teil. Koll. Joustra hielt eine Ansprache an den Kongreß, in deren Verlauf er die der AF of L angeschlossenen Transportarbeiter-Organisation aufforderte, der ITF beizutreten. Die Koll. Dorchain und Tofahrn benützten die Gelegenheit zu Unterredungen mit leitenden Funktionären der Eisenbahnergewerkschaften und Vertretern der AF of L. Sie bereisten auch den industriellen Norden der Vereinigten Staaten und besuchten einige der RLEA angeschlossene Organisationen.

Im Februar 1947 entschied sich die RLEA für den effektiven Anschluß an die ITF und erneuerte ihre Einladung an die Eisenbahner-Sektion der ITF zur Entsendung einer Eisenbahnerdelegation nach den Vereinigten Staaten.

Das Exekutivkomitee faßte in seiner Tagung im August 1946 den Plan ins Auge, die nächste Tagung im Falle des Anschlusses der RLEA in den Vereinigten Staaten abzuhalten. Nach Eintreffen des Anschlußgesuches wurde entschieden, eine Delegation europäischer Eisenbahner nach den Vereinigten Staaten zu entsenden und eine Tagung des Exekutivkomitees nach Washington einzuberufen. Die Eisenbahnerdelegation versammelte sich in Neuyork zwischen dem 15. und 17. September und war folgendermaßen zusammengesetzt:

Großbritannien	J. Campbell,	Amtierender stellvertr. Generalsekretär (NUR)
	A. Barker,	Mitglied des Exekutivkomitees der NUR
	G. Benson,	Mitglied des Exekutivkomitees der NUR
	P. Morris, M. P.,	Präsident der Eisenbahnbeamtenvereinigung
Holland	G. Joustra,	Präsident der holländischen Eisenbahnergewerkschaft, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF
	H. Kanne,	Generalsekretär der Eisenbahner
Norwegen	E. Kiil,	Generalsekretär der norwegischen Eisenbahnergewerkschaft
Schweden	J. Sjöberg,	Vizepräsident der schwedischen Eisenbahnergewerkschaft
	S. Christiansson,	Sekretär der schwedischen Eisenbahnergewerkschaft, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF
Schweiz	R. Bratschi,	Generalsekretär des schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF

ITF	P. Tofahrn,	Sekretär der Eisenbahner-Sektion
Übersetzer	W. Dorchain,	Leiter des ITF-Büros in Neuyork
	E. Raberg,	Sekretär der Sektion Vereinigte Staaten des schwedischen Seemannsverbandes.

Die Delegation bereiste den industriellen Norden der Vereinigten Staaten vom 18. September bis 2. Oktober und besuchte Neuyork, Washington, Cincinnati, Chicago, Detroit und Cleveland sowie verschiedene, den genannten Städten nahegelegene Orte.

Die Kollegen Oldenbroek und Becu begleiteten die Eisenbahner-Delegation auf einem Teil der Reise.

Zwei gemeinsame Sitzungen mit der RLEA wurden abgehalten. Gelegentlich der ersten trafen die europäischen Eisenbahner-Delegierten mit ihren amerikanischen Kollegen zum erstenmal zusammen. In der zweiten Sitzung kam es zu einem vorläufigen Meinungsaustausch zwischen der RLEA und dem Exekutivkomitee der ITF über ein Aktionsprogramm für Nord- und Latein-Amerika, das von der ITF mit Hilfe der RLEA durchgeführt werden soll.

Außerdem gab es noch eine Reihe weiterer Veranstaltungen zum Empfang der europäischen Gäste. In Washington waren die Mitglieder der Eisenbahner-Delegation und des Exekutivkomitees Gäste der Railway Labor Executives' Association und der AF of L; in Cincinnati Gäste der Brotherhood of Railway Clerks and Freight Handlers; in Chicago Gäste der drei Verbände Brotherhoods of Signalmen, Train Dispatchers und Electrical Workers; in Detroit der Brotherhood of Maintenance of Way Employees; und in Cleveland Gäste der Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen. Bei allen Gelegenheiten gaben die Sprecher der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften Erklärungen ab, aus denen ersichtlich war, daß die Entscheidung, der ITF beizutreten, nach reiflicher Erwägung und in voller Kenntnis der materiellen und moralischen Folgerungen sowie in voller Kenntnis der Position gefaßt worden war, die die ITF in der internationalen Gewerkschaftsbewegung einnimmt. Tenor und Inhalt nahezu aller Reden, die von Funktionären der amerikanischen Organisationen gehalten wurden, waren ein vollkommenes Bekenntnis zu den Aufgaben und Zielen, zu den Prinzipien und zur Politik der ITF.

Bei zwei Gelegenheiten zollte der Präsident der AF of L, William Green, der Arbeit der ITF Anerkennung und bezeichnete es als Wunsch der AF of L, daß alle ihr angeschlossenen Organisationen, die die Voraussetzungen für die Mitgliedschaft erfüllen, der ITF beitreten.

Drei der der RLEA angeschlossenen Organisationen sind nicht Mitglieder der AF of L. Zwei davon sind unabhängig, die dritte ist

Mitglied der CIO. Auf die Haltung dieser Organisationen zu den Fragen der internationalen Gewerkschaftsbewegung scheint das keinerlei Einfluß zu haben.

Bei allen Sitzungen und andern Veranstaltungen gaben die Sprecher der ITF-Exekutive und der Eisenbahner-Delegation den Ansichten der Exekutive und der angeschlossenen Organisationen über die Rolle und Aufgabe der ITF Ausdruck und unterstrichen die Bedeutung, die sie dem Beitrag beimessen, den die amerikanischen Organisationen zu der Rolle und den Aufgaben der ITF und zur Lösung der Probleme leisten können, vor denen die ITF steht. In bezug auf die künftigen Beziehungen zwischen ITF und Weltgewerkschaftsbund betonten sie, daß das letzte Wort im Einklang mit den Grundsätzen der gewerkschaftlichen Demokratie der Kongreß der ITF haben wird. Von dem Meinungsaustausch in den verschiedenen Sitzungen und Veranstaltungen und von Unterhaltungen zwischen Europäern und Amerikanern konnte man den Eindruck davontragen, daß die Ansichten in allen wesentlichen Dingen sich sehr stark decken und von gemeinsamen Grundauffassungen ausgehen.

Alle europäischen Teilnehmer an den Tagungen und Veranstaltungen in den Vereinigten Staaten sind mit der Überzeugung zurückgekehrt, daß der Anschluß der amerikanischen Eisenbahner jetzt stärker fundiert ist und daß amerikanische Mitarbeit an der Tätigkeit der ITF gesichert erscheint. Sie waren aber ebenso überzeugt, daß die amerikanischen Organisationen von der Verbindung mit den Mitgliedsorganisationen der ITF bedeutenden Gewinn ziehen können, indem sie zu lernen vermögen, welcher soziale Fortschritt in andern Teilen der Welt erzielt und durch welche Mittel er gesichert wurde und wird.

Nach der Rückkehr der Delegation wurde eine ganze Nummer des ITF-Journals den Erfahrungen der europäischen Vertreter gelegentlich ihres Besuches und den amerikanischen Fragen und Verhältnissen im allgemeinen gewidmet. Es ist weiter beabsichtigt, in Ergänzung zu dem bisher schon in verschiedenen Zusammenhängen veröffentlichten Material einen umfassenden und voll dokumentierten Bericht über die Delegation und die von ihr gesammelten Informationen vorzubereiten.

DER ANSCHLUSS DER DEUTSCHEN GEWERKSCHAFTEN

In Erkenntnis der Notwendigkeit, einen Stamm von verlässlichen Funktionären zu haben, die bereit sind, nach dem Fall des Nazi-regimes die Transportarbeiterverbände zu neuem Leben zu erwecken, hat die ITF in der Zeit der Nazi-herrschaft in Deutschland den Gewerkschaftlern, die die alte Bewegung in einer Untergrundexistenz aufrechterhielten, aktive Unterstützung verliehen und Aufmunterung gegeben. Diese Aufmunterung wurde hauptsächlich auf dem Wege von Radiosendungen während des Krieges nach Deutschland gebracht. Seit dem Beginn der Besetzung Deutschlands durch die

alliierten Truppen wurden von Gewerkschaftsfunktionären, die die Zeit der Nazi Herrschaft zu überleben vermochten — soweit es sich um Transportarbeiter handelte —, mit Hilfe der ITF Anstrengungen gemacht, die deutsche Gewerkschaftsbewegung neu aufzubauen. Die Besatzungsbehörden hatten keine gemeinsame Politik in dieser Frage. Jede Zone hatte für die Frage, wie man die Entwicklung der Gewerkschaften unterstützen soll, ihre Sonderpolitik. In allen Zonen wurde ängstlich darüber gewacht, das Eindringen von Nazis in die leitenden und Exekutiv-Körperschaften und in führende Positionen zu verhindern; in einer Zone hat die Okkupationsmacht darauf gesehen, daß eine bestimmte antifaschistische Gruppe in den neuen Gewerkschaften überwältigenden Einfluß und Macht erhält.

Anfangs haben die Besatzungsbehörden — zumindest die der drei westlichen Zonen — nur lokale Organisationen und dann, nach einiger Zeit, auch Bezirksorganisationen zugelassen. Die Erlaubnis, die Organisationen eines eine ganze Zone umfassenden Gebietes zusammenzuschließen, wurde erst Mitte 1946 erteilt. In der französischen Zone wurde diese Erlaubnis im allgemeinen bisher verweigert und eine Ausnahme nur bei den Eisenbahnern gemacht. Das Ergebnis ist eine große strukturelle Verschiedenheit von Zone zu Zone und auch innerhalb der einzelnen Zonen. Eine Ausnahme bildet die Sowjetzone, in der ein einziges, der deutschen Tradition fremdes Organisationsmuster in dem gesamten Gebiet vorherrscht. Auch als die Erlaubnis zum Zusammenschluß der Organisationen einer ganzen Zone endlich erteilt wurde, haben die bestehenden regionalen Organisationen die Gelegenheit zum Zusammenschluß nicht sofort ergriffen. Es erweist sich in einigen Fällen als schwierig, Organisationen zu vereinheitlichen, die Arbeiter aus verschiedenen Industriezweigen zu Mitgliedern haben.

Auf dem Gebiete des Transportes bestehen gegenwärtig die folgenden 16 Organisationen:

- Britische Zone: 6 Organisationen, darunter ein Eisenbahnerverband, 4 Verbände mit Sektionen für Transportarbeiter, die nicht Eisenbahner sind, ein Verband mit Sektionen für Eisenbahner und andere Transportarbeiter.
- Amerikanische Zone: 6 Organisationen, eingeschlossen 2 Eisenbahnerverbände, 3 Verbände mit Sektionen für Transportarbeiter, die keine Eisenbahner sind, ein Verband mit Sektionen für Eisenbahner und andere Transportarbeiter.
- Französische Zone: eine Eisenbahnerorganisation.
- Sowjetzone: 3 Organisationen, darunter ein Eisenbahnerverband, ein Transportarbeiterverband und ein Verband mit einer Sektion für Gemeindearbeiter im Transportfach.

Die Eisenbahnerverbände der britischen und amerikanischen Zone (vorläufig nur diese) haben die Einsetzung einer einzigen Organisation für beide Zonen beschlossen, wobei sie hoffen, daß sich die Eisenbahner der französischen Zone anschließen werden, so daß die Eisenbahner der drei Zonen in einer einzigen Organisation vereinigt wären.

Der Zusammenschluß der Gewerkschaften der Westzonen wird allerdings von den Funktionären der Gewerkschaften in der Sowjetzone als ein Teil der „reaktionären Politik, die auf die Zerreißung Deutschlands in zwei oder drei Teile hinzielt“, wütend bekämpft. Die Gewerkschaftler, die in der anglo-amerikanischen Zone die Vereinigung betreiben, werden als „deutsche Helfershelfer der internationalen Reaktion“ bezeichnet.

Die Funktionäre, die die Gewerkschaften in der Sowjetzone in der Hand haben, befürworten sofortige Vereinheitlichung der Gewerkschaften in ganz Deutschland. Die Einheit der Gewerkschaftsbewegung ist ihren Erklärungen zufolge eine unerläßliche Vorbedingung der wirtschaftlichen Einheit Deutschlands. Sie gehen noch weiter und behaupten, daß die Vereinheitlichung der Gewerkschaftsbewegung die wirtschaftliche Vereinheitlichung des Landes herbeiführen wird. Alles, was die Vereinheitlichung der gesamtdeutschen Gewerkschaftsbewegung hemmt, wird in mehr oder weniger nationalistischer Ausdrucksweise als ein gegen die Vereinheitlichung der deutschen Wirtschaft gerichtetes Faktum bezeichnet.

Die westliche Auffassung, die von einer Betrachtung der Frage von einem rein praktischen Gesichtspunkt ausgeht, hält eine Vereinigung, die alle vier Zonen erfaßt, nur dann für sinnvoll, wenn die Vereinheitlichung des Transportsystems der vier Zonen vorausgegangen ist, und das hängt nicht von den Gewerkschaftsorganisationen, sondern von der Einigung der vier Okkupationsmächte ab. Und das ist ihrer Ansicht nach so rasch nicht zu erwarten. Darum verfolgen sie ihre Pläne nach Aufbau einer bizonalen oder trizonalen Organisation.

Von Anbeginn waren alle Transportarbeiter-Organisationen in den drei westlichen Zonen in Verbindung mit der ITF. Der von der ITF anerkannte Verbindungsmann in Deutschland ist Hans Jahn, der an dem Wiederaufbau der Eisenbahngewerkschaft und der andern Transportarbeiter-Gewerkschaften in Westdeutschland einen führenden Anteil genommen hat. Die ITF hat dieser Arbeit materielle, moralische und politische Unterstützung geliehen und hat in vielen Fällen dafür gesorgt, daß gute Beziehungen zwischen den Gewerkschaften und den Besatzungsbehörden bestehen. Eine neun Mann starke ITF-Delegation besuchte zwischen dem 3. und 9. Februar 1947 die britische Zone und studierte den Stand der Gewerkschaftsangelegenheiten und die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Hafendarbeiter und Seeleute. Sie besprach das Gesehene mit den zuständigen britischen Stellen am Platze und in Eng-

land und verlieh den in Betracht kommenden Organisationen eine bedeutende Steigerung ihres Prestiges in den Augen ihrer Mitglieder, in der öffentlichen Meinung und bei den Behörden. Auf Ersuchen der ITF stellten die schwedischen Mitgliedsorganisationen 6 Tonnen Zeitungspapier zur Verfügung.

Alles das bedeutete aber noch nicht den Anschluß. Die führenden Funktionäre und die Mitglieder der deutschen Transportarbeitergewerkschaften sind von dem Wunsche erfüllt, zur Mitgliedschaft in der ITF zugelassen zu werden, da der Anschluß einen Vertrauensbeweis für sie darstellen und ihr Ansehen wieder herstellen würde. Das Exekutivkomitee behandelte diese Frage gelegentlich seiner Tagung am 12. und 13. August 1946 und kam zu dem Schlusse, daß die Reihen der ITF den deutschen Organisationen wieder geöffnet werden sollen. In einem zum Abschluß der Tagung veröffentlichten Kommuniqué wurden die Anschlußbedingungen folgendermaßen formuliert:

„Das Exekutivkomitee hat entschieden, den gestellten Ansuchen Rechnung zu tragen und den Anschluß der deutschen Verbände zu genehmigen unter der Bedingung, daß die Zulassung außer von der Erfüllung der im Statut der ITF niedergelegten allgemeinen Erfordernisse noch von entsprechenden Garantien abhängig gemacht wird, daß Menschen, die in irgendeiner Weise mit dem Naziregime zusammengearbeitet haben, als nicht geeignet betrachtet werden, irgendeine Funktion in einem Verband zu bekleiden und daß weiter die Statuten jeder Organisation oder entsprechender Teile einer solchen für die Wahl aller ihrer Funktionäre auf einer demokratischen Basis Vorsorge treffen. Das Exekutivkomitee bevollmächtigt die Geschäftsleitung, deutsche Verbände als Mitglieder aufzunehmen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß die obigen Bedingungen erfüllt sind. Die ITF kann aber nicht der Aufnahme örtlicher Organisationen der deutschen Transportarbeiter oder solcher, die auf einer zu kleinen Basis errichtet wurden, zustimmen. Solche Aufnahmegesuche werden in Evidenz gehalten werden, bis eine Organisation auf einer zonalen oder anderen Grundlage die Erfüllung der vom Exekutivkomitee niedergelegten Erfordernisse ermöglichen wird.“

Am 25. August 1946 suchte die Arbeitsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe in Bielefeld um Aufnahme namens der drei Transportarbeiter- und Eisenbahner-Gewerkschaften, die in der britischen Zone tätig sind, nach. Das Sekretariat der ITF stellte in einem Bericht an die Geschäftsleitung fest, daß die Organisationen, die vom Exekutivkomitee niedergelegten Bedingungen erfüllt haben.

Bevor die Geschäftsleitung das Aufnahmegesuch in Erwägung ziehen konnte, versandte der Weltgewerkschaftsbund am 16. Oktober 1946 ein Rundschreiben an alle internationalen Berufs-

sekretariate in der Frage der Zulassung deutscher Gewerkschaften, in dem festgestellt wurde, daß

„... die Zulassung von Gewerkschaften in irgendeiner Besatzungszone in Deutschland zu irgendeiner internationalen Gewerkschaftsgruppe im Widerspruch zu dem Verfahren stehe, das der WGB einzuhalten beschlossen hat und zu dem wir nach durchgeführten Verhandlungen die Zustimmung des Alliierten Kontrollrates in Berlin erhalten haben. Überdies würde sich diese Zulassung außerhalb der Vorschriften und Richtlinien des genannten Rates bewegen und in Widerspruch zu ihnen sein.

„... Infolgedessen hat das Büro des WGB einstimmig beschlossen, allen internationalen Sekretariaten vorzuschlagen, im Falle von Aufnahmeansuchen individueller deutscher Verbände irgendeiner Besatzungszone den WGB zu benachrichtigen und alle Entscheidungen vorläufig aufzuschieben . . .“

Aus einem Artikel von Tarasov in der „Neuen Zeit“ geht hervor, daß die Aktion des WGB durch den Beschluß der ITF-Exekutive vom August 1946 angeregt worden ist. Eine Diskussion zwischen Vertretern der ITF (Christiansson, Jarman und Oldenbroek) und dem Generalsekretär des WGB förderte keine weiteren positiven Informationen über die Beweggründe des WGB zutage; es wurde nur gesagt, daß die Zustimmung der Alliierten Kontrollrates notwendig sei. Dagegen muß die definitive Zusicherung der britischen Behörden gehalten werden, daß sie gegen die Aufnahme von Gewerkschaftsorganisationen aus ihrer Zone in die ITF keinen Widerspruch erheben würden. Diese Zusicherung schloß jedoch keine Zusage ein, die Umwechslung von deutscher Währung in fremde Währungen für die Bezahlung des Mitgliedsbeitrages und der Reiseauslagen der deutschen Delegierten zu Sitzungen außerhalb Deutschlands zu erleichtern.

Das Exekutivkomitee der ITF besprach das durch das Rundschreiben des WGB angeschnittene Problem auf seinen Tagungen im März und September 1947. Nach der Meinung des Exekutivkomitees steht es der ITF frei, in ihren eigenen Angelegenheiten ihre eigenen Entscheidungen zu treffen und dementsprechend zu handeln. Infolgedessen beauftragte es das Sekretariat, die deutschen Organisationen dahin zu verständigen, daß sie neue, der damaligen Situation angepaßte Aufnahmegesuche einbringen sollen, was notwendig war, weil sie seit der Überreichung des ersten Aufnahmegesuches im August 1946 strukturelle Änderungen erfahren haben. Die Geschäftsleitung und das Sekretariat wurden ermächtigt, die deutschen Organisationen als Mitglieder aufzunehmen, sobald diese Formalität erfüllt war.

Die Frage der deutschen Gewerkschaften bildete wieder einen Beratungspunkt auf der Tagung des Generalrates der ITF im November 1947; ihr Anschluß wurde vorbehaltlich der Einhaltung

der vom Exekutivkomitee niedergelegten Bedingungen genehmigt. Besondere Erwägung wurde vom Generalrat einer Einwendung gegen die Mitgliedschaft früherer Unterseeboot-Offiziere in einem der ITF angeschlossenen Verband gewidmet, und es wurde beschlossen, die Entscheidung der Seemannsaktion der ITF zu überlassen. Es wurde hierbei der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß der in Betracht kommende Verband für alle von der ITF in diesem Zusammenhang gemachten Vorschläge ein offenes Ohr haben werde.

*

Die schwierige Situation der Transportunternehmungen in Westdeutschland, insbesondere der Eisenbahnen, mit ihren für die Lebens- und Arbeitsbedingungen in Deutschland und für die Wirtschaft anderer europäischer Länder schädlichen Auswirkungen war Gegenstand einer Unterhaltung mit dem Britischen Außenministerium; diese fand am 28. August 1947 statt. Als Ergebnis dieser Konferenz wurden gewisse in Vorbereitung befindliche Maßnahmen beschleunigt in die Tat umgesetzt und andere in die Wege geleitet, so z. B. besondere Zuteilungen von Eisen, Stahl, Holz, Asbest, Kohle und Strom für Waggon- und Lokomotivreparaturen bei bevorzugter Lieferung; Einfuhr von 100 000 Pneumatiks für Straßentransportfahrzeuge; Lieferung von Haushaltskohle für Transportarbeiter, insbesondere für Eisenbahnarbeiter, die mit dem Ein- und Ausladen von Kohle zu tun haben. Diese Maßnahmen haben einem weiteren Anwachsen der Verkehrsschwierigkeiten Einhalt geboten und in manchen Fällen auch schon Erleichterungen geschaffen.

Die Gelegenheit wurde auch dazu benützt, im Namen der deutschen Eisenbahnverbände die Frage der Ausstellung von Pässen für Gewerkschaftsfunktionäre aufzuwerfen, die sie in die Lage versetzen würden, sich innerhalb der vier Zonen frei zu bewegen; weiterhin die Benützung von Telefon und Telegraf über die Zonengrenzen hinaus, die Zurverfügungstellung von Autos und besondere Benzinzuteilungen.

Soweit sie in der Lage waren, selbständig zu handeln, haben die britischen und amerikanischen Behörden günstig reagiert und bereits Konzessionen gemacht.

*

Kollege H. W. Fraser, von der RLEA, besuchte Deutschland im Mai und Juni 1947 und berichtete den amerikanischen Eisenbahnern über die Schwierigkeiten der deutschen Eisenbahner in bezug auf Bekleidung und Beschuhung. Die amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften haben beschlossen, getragene Kleider usw. zu sammeln und sie durch die deutschen ITF-Organisationen zur Verteilung zu bringen. Das ITF-Büro in New York ist der RLEA bei der Lösung des Verschiffungsproblems behilflich.

BEZIEHUNGEN ZU ANGESCHLOSSENEN UND NICHTANGESCHLOSSENEN VERBÄNDEN

Die Beziehungen zu allen angeschlossenen Verbänden können nur als normal bezeichnet werden. Bloß in wenigen Fällen gibt es ungewöhnliche Erscheinungen, günstige wie ungünstige, die besondere Aufmerksamkeit verdienen. Wir haben auch weiter unsere Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen aufrechterhalten in der Erwartung, daß sie sich uns schließlich doch anschließen werden. Im folgenden geben wir einen Überblick über die einzelnen Organisationen — angeschlossene und nichtangeschlossene — in der alphabetischen Ordnung ihrer Länder.

Argentinien

Die Beziehungen zu dem Eisenbahnverband (Unión Ferroviaria) und dem Lokomotivführer-Verband (La Fraternidad) waren vor dem Krieg ausgezeichnet, wir haben aber aufgehört, sie zu weiterer Tätigkeit zu ermuntern, nachdem wir im Jahre 1943 Briefe von Regierungskommissären erhielten, die an Stelle der regulär gewählten Exekutivkomitees zur Führung der Verbände eingesetzt worden waren.

Später wurden die Regierungskommissäre wieder zurückgezogen, aber anfangs 1947 haben wir einen Brief des Präsidenten des Lokomotivführerverbandes erhalten, der viele der Fragen beantwortete, die wir im Hinblick auf die für den Monat März in Brüssel in Aussicht genommene Eisenbahnerkonferenz gestellt hatten. Der Brief schloß mit einer Entschuldigung, daß die argentinische Organisation mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten an der Konferenz nicht teilnehmen könne. Wir haben ihm für seinen Brief gedankt und ihm die Frage vorgelegt, ob sein Verband politisch und administrativ in der Lage sei, normale Beziehungen zur ITF wieder aufzunehmen. In seiner Antwort gab er seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß wir die Wiederaufnahme der Beziehungen ins Auge gefaßt hatten und fuhr fort: „Wir hoffen entschieden, daß nichts und niemand jemals in der Lage sein wird, die materiellen und geistigen Verbindungen zu zerstören, die uns miteinander vereinigen. Unsere gleichartigen Klasseninteressen und Gefühle schließen uns als Arbeiter zu einem einzigen Band zusammen, bei dem die Unterschiede der Sprache, der Nationalität und Kultur kein Hindernis sind, da sie doch nur von zweitrangiger Bedeutung angesichts jener Dinge erscheinen, die uns grundlegend sind: die uns gemeinsamen Prinzipien. Es wird uns daher sehr freuen, jeden Fragebogen, den Sie uns senden, zu beantworten...“

Über die Wiederaufnahme der Beitragszahlung war in der Korrespondenz nichts erwähnt.

Gelegentlich der Konferenz in Seattle traten wir mit Kapitän L. A. De Fazio in Verbindung, der der Vertreter der argentinischen Seeleute war, und sind seither mit ihm in Korrespondenz. Seine Organisation hat seither mit anderen Seemannsverbänden zusammen eine Konföderation von Seemannsorganisationen geschaffen, die De Fazio zufolge der Frage des Beitritts zur ITF positiv gegenübersteht.

Wir haben Kapitän De Fazio als stellvertretendes Mitglied der Gemischten Schifffahrts-Kommission namhaft gemacht.

Erwähnenswert ist, daß eine gemischte Kommission der American Federation of Labor und der RLEA, die kürzlich Argentinien bereist hat, über den Stand der Gewerkschaftsbewegung in diesem Lande eine ungünstige Äußerung abgab. Sie stellt fest, daß Perón und seine Regierung immer stärkeren Einfluß auf die argentinischen Gewerkschaften nehmen, so daß man sie kaum als selbständige Verbände ansehen kann.

Gelegentlich der Tagung in Washington im September 1947 benutzte das Exekutivkomitee die Gelegenheit, nach mehr detaillierten Informationen über die Stellung der zwei Eisenbahnerverbände und der Seemannsorganisation Ausschau zu halten. Wir wurden informiert, daß die drei Organisationen an sich frei und unbeeinflusst sind, daß ihre Haltung der Regierung gegenüber aber divergiert. Der Eisenbahnerverband unterstützt Perón, was man vom Lokomotivführerverband nicht behaupten kann. Der Seemannsverband scheint entschlossen zu sein, seine Unabhängigkeit zu verteidigen, und es scheint, daß er dazu auch in der Lage ist. Die Antwort auf die Frage, ob die drei Organisationen freundschaftlicher Beziehungen mit freien Gewerkschaften im Ausland würdig sind, lautete positiv.

Australien

Im Mai 1947 fand die zweite Tagung des Binnenverkehrs-Komitees des IAA in Genf statt. An der Konferenz nahmen die Kollegen Broadby (Australische Straßentransportarbeiter) — der auch der Tagung im Dezember 1945 beigewohnt hatte — und J. Harrison (Australische Lokomotivführer) teil. Die Frage des Anschlusses wurde, ebenso wie 1945, mit ihnen besprochen.

Kollegen Broadby zufolge sind die hohen Mitgliedsbeiträge ein Hindernis. Er hielt die Herabsetzung des Mitgliedsbeitrages für außereuropäische Länder für erwägenswert.

Kollege Harrison verteilte einen Bericht über seine Erfahrungen in Eisenbahnerangelegenheiten, die er durch seine Verbindung mit der ITF gewonnen hatte. Seine Schlußfolgerungen lauten folgendermaßen:

„SCHLUSSFOLGERUNGEN

Ich bin dem Sekretär und dem stellvertr. Sekretär der ITF zu Dank verpflichtet, daß sie mir so viel Informationen über die Verhältnisse der Eisenbahner in andern Ländern zur Verfügung gestellt haben, und ich bin sehr interessiert an der Untersuchung, die die Föderation jetzt in der Frage der Untersuchungen des Seevermögens und der psychotechnischen Prüfungen durchführt, weil ich einsehe, daß ich als führender Funktionär eines Eisenbahner organisierenden Verbandes in Australien viel von den Prinzipien lernen kann, von denen man sich in diesen Dingen in andern Ländern leiten läßt.

Die Föderation erwägt die Einberufung einer Konferenz für das süd-pazifische Gebiet in der ersten Hälfte 1948, und ich empfehle mit Rücksicht auf die gewaltige Hilfe, die mir bei meinen Arbeiten während meines Aufenthaltes in Europa geleistet wurde, und in Anerkennung der ungeheuren Bedeutung der erhaltenen Informationen und der von den Funktionären der ITF im Interesse der Transportarbeiter geleisteten Arbeit, alle Transportarbeiterverbände in Australien mögen dieser internationalen Organisation beitreten.“

Belgien

Die Abhaltung einer Tagung des Exekutivkomitees und einer internationalen Eisenbahnerkonferenz in Brüssel im März 1947 hat dazu beigetragen, die guten Beziehungen zu unseren belgischen Mitgliedsorganisationen noch zu verstärken. Die Funktionäre unserer belgischen Organisationen benutzten die Gelegenheit zur Abgabe öffentlicher Erklärungen, daß sie die Fortsetzung der Tätigkeit der ITF in voller Freiheit und Unabhängigkeit vom WGB zu sehen wünschen.

China

Der Chinesische Seemannsverband wurde in die ITF vor dem Krieg aufgenommen und auf sein Ersuchen vom Exekutivkomitee im Januar 1946 neu aufgenommen. Ein Betrag von £ 20 traf von dem Verband im Jahre 1946 ein.

Wir sind uns dessen nicht ganz sicher, ob dieser Verband nicht das Werkzeug einer politischen Partei ist. Außerhalb Chinas vertritt er auch Seeleute, die nicht chinesische Staatsbürger sind. Er behauptet von sich, daß alle Seeleute chinesischer Rasse ihm angehören und gerät so in Konflikt mit den Seemannsverbänden von Hongkong und Singapur.

Der Chinesische Seemannsverband in Singapur wurde während des Krieges in Liverpool gegründet und verlegte seinen Sitz vor einiger Zeit nach Singapur. Dort ist er in Schwierigkeiten geraten, da er mit nicht weniger als vier Organisationen konkurrieren muß. Zwei dieser Organisationen scheinen nur Ange-

stellte bestimmter Gesellschaften zu umfassen und sich der Unterstützung dieser Gesellschaften zu erfreuen, während die beiden andern Werkzeuge politischer Parteien sind.

Die Geschäftsleitung beschloß zu Beginn dieses Jahres, dem Verband materielle und moralische Unterstützung in seinem Kampf gegen die Rivalen zu leisten und bewilligte ihm ein Darlehen von £ 200. In Singapur wurde eine Regelung getroffen, der zufolge Seeleute, die verschiedenen Verbänden angehören, turnusweise angeheuert werden, wobei Seeleute, die während des Krieges für Großbritannien gearbeitet haben, eine Vorzugsbehandlung genießen.

Dänemark

Als ein Ergebnis freundschaftlicher Vorstellungen hat der Verband dänischer Köche und Stewards seine Beziehungen zur ITF wiederaufgenommen und Mitgliedsbeiträge für die Jahre 1939 bis 1946 inklusive bezahlt. Während des Krieges ist die Mitgliedszahl unter 500 gefallen, da viele Mitglieder Beschäftigung in Übersee suchten, um einer Dienstleistung für die Deutschen zu entgehen. Die Mitgliedszahl ist nun wieder im Ansteigen begriffen und hat 890 erreicht. Vor dem Krieg waren ihrer mehr als tausend.

Koll. Vejre ist an den Dänischen Eisenbahnbeamtenverband herangetreten, um ihn zum Anschluß an die ITF zu bewegen. Mit Zustimmung der dänischen Eisenbahnerorganisation wurde der Verband eingeladen, einen Beobachter zur Brüsseler Internationalen Eisenbahnerkonferenz zu entsenden. Einer Mitteilung des Generalsekretärs des Verbandes zufolge wird die Anschlußfrage auf die Tagesordnung der nächsten Delegiertenversammlung gesetzt werden, die im Jahre 1948 fällig ist. Es bestehen gute Aussichten für eine positive Entscheidung.

Indien

Unter den indischen Arbeiterdelegierten zur zweiten Tagung des Binnenverkehrs-Komitees der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf befand sich der führende Funktionär des bengalischen Seemannsverbandes, einer Organisation von Binnenschiffern. Er versprach, seine Organisation zum Anschluß an die ITF zu veranlassen.

Zwischen den britischen und indischen Schiffsoffiziersverbänden ist es zu einer Einigung gekommen, wonach der letztgenannte (Maritime Union of India) seine Tätigkeit auf die Organisation von Kapitänen und Offizieren indischer Staatsbürgerschaft beschränken wird. Indische Offiziere, die jetzt Mitglieder des britischen Verbandes sind sowie in Großbritannien domilizierete Kapitäne und Offiziere, die für indische Gesellschaften arbeiten, werden aufgefordert werden, zum indischen Verband überzutreten. Keine der beiden Organisationen wird gegen Doppelmitgliedschaft Einspruch erheben.

Indonesien

Der holländische Eisenbahnerverband sandte uns kürzlich die Adresse einer Eisenbahnerorganisation in Indonesien.

Wir haben an diese Organisation geschrieben, und es scheint, daß es sich um einen Verband handelt, der früher der ITF angehörte und meist Eisenbahnbeamte umfaßt. Er sagte in seiner Antwort zu, daß die Frage der Beziehungen zur ITF von seinem Vollzugsausschuß behandelt werden würde.

Italien

Der italienische Hafentarbeiterverband nahm an der Konferenz der Hafentarbeitersektion in Antwerpen vom 28. bis 30. August 1948 teil. Später lehnte er die Zahlung von Mitgliedsbeiträgen mit der Begründung ab, daß er seinen Anschluß noch nicht für vollzogen halte. Die Bemühungen des Kollegen Sardelli, die Angelegenheit in Ordnung zu bringen, waren bisher fruchtlos.

Japan

Wir waren für einige Zeit nach dem Kriege nicht in der Lage, den Kontakt mit der Gewerkschaftsbewegung in Japan wieder aufzunehmen, es ist uns aber nach einigen fruchtlosen Versuchen gelungen, die Adresse des früheren Generalsekretärs des japanischen Seemannsverbandes, M. Yonekubo, zu erhalten, der bis zu dem Augenblick, da die damalige japanische Regierung seinen Verband zum Austritt aus der Internationale zwang, zu den entschiedensten Anhängern der ITF gehörte. Unseren Informationen zufolge hatte sich Yonekubo, der immer noch ein Berater der Seemanns-Organisation ist, während des Krieges sehr tapfer verhalten und die Kriegshetzer in seinem Lande bekämpft, so daß die Wiederaufnahme von Beziehungen zu ihm mehr als gerechtfertigt war.

Wir haben an ihn geschrieben, und in seiner Antwort setzte er uns auseinander, daß er sowohl vor als auch nach Japans Kriegseintritt von seiten der damaligen Regierung ständigen Verfolgungen ausgesetzt gewesen sei, und daß er gezwungen wurde, sowohl sein Amt als Generalsekretär seines Verbandes als auch sein parlamentarisches Mandat aufzugeben; der Verband selbst wurde aufgelöst.

Nach der japanischen Kapitulation hat der japanische Seemannsverband zugleich mit den anderen bona fide Gewerkschaften seine Tätigkeit wieder aufgenommen. Es kam zur Gründung einer sozialdemokratischen Partei, die heute die stärkste Partei Japans ist.

Kollege Yonekubo teilt uns mit, daß die Gewerkschaftsbewegung jetzt einen Mitgliederstand von fünf Millionen ausweist, und er versprach, seinen Einfluß dahin zu verwenden, daß der Seemannsverband der ITF wieder beitrifft.

Kanada

Die kanadische Eisenbahner- und Transportarbeitergewerkschaft hat ein ungewöhnliches und äußerst wirksames Stück

von Propagandaarbeit geleistet. Sie veröffentlichte in Buchform den ganzen, dem ITF-Kongreß in Zürich vorgelegten Tätigkeitsbericht. Das Buch wurde an alle Sektionen des Verbandes und an viele Organisationen und Gewerkschaftler in ganz Kanada verschickt.

Gelegentlich eines Höflichkeitsbesuches bei der kanadischen Organisation im September 1947 konnte sich der stellvertretende Generalsekretär an Hand von greifbaren Beweisen davon überzeugen, daß innerhalb und außerhalb der Reihen der Organisation ein starkes Interesse an der ITF und ihrer Arbeit besteht und daß sich Interesse und Kenntnisse nicht nur auf die obersten Funktionen der Organisation beschränken.

Lateinamerika

An der Genfer Konferenz (Mai 1947) nahmen Delegierte aus Chile, Peru und Mexiko teil.

Der chilenische Eisenbahnerdelegierte informierte uns dahin, daß sein Verband eine Resolution beschlossen habe, die die Frage des Anschlusses an die ITF einer günstigen Erwägung empfiehlt.

Die Peruaner sind eben daran, die Folgen einer Diktaturperiode zu überwinden. Der Eisenbahnerdelegierte berichtete uns über die Schaffung einer auf lokalen und regionalen Organisationen — die aber noch finanziell schwach sind — aufgebauten Föderation. Er zeigte bedeutendes Interesse an der ITF und dem chilenischen Plan zur Bildung einer südamerikanischen Gruppe innerhalb der Eisenbahnersektion der ITF.

Der mexikanische Eisenbahnerdelegierte erwies sich als ein intelligenter Fragesteller und bekundete Sympathie mit den Auffassungen der ITF. Die Gewerkschaftsbewegung ist gegenwärtig gespalten und die mexikanischen Eisenbahner gehören im Augenblick der CTM, der Gewerkschaftszentrale Mexikos, nicht an.

Gegen Ende September 1947 haben wir einen Brief des Eisenbahnverbandes erhalten, der uns ersuchte, einen Vertreter nach Mexiko zur Besprechung der Anschlußbedingungen zu entsenden.

Dieser Wunsch war durch die Anwesenheit einer ITF-Eisenbahnerdelegation in den Vereinigten Staaten hervorgerufen worden, leider traf der Brief aber zu spät ein, so daß von dieser Möglichkeit der Anknüpfung von Verbindungen nicht Gebrauch gemacht werden konnte.

Neuseeland

Eine Einladung, die wir zu der (nicht zustandegekommenen) Pazifik-Konferenz der ITF ausgesandt hatten, hat zu einer Korrespondenz mit der neuseeländischen Transportarbeiterorganisation geführt, die bei uns wegen der Anschlußbedingungen nachgefragt hat.

Der neuseeländische Seemannsverband (Federated Seamen's Union) meldete sich im Krieg bei der ITF an, hat es aber bis jetzt verabsäumt, seinen Anschluß wirksam zu machen. Wir bemühen uns durch andere Verbindungen, die Frage eines 100prozentigen Anschlusses aller neuseeländischen Seemanns- und Offiziersverbände aufzuwerfen.

Österreich

In Österreich wurde, wie überall in Mitteleuropa, das Prinzip einer einzigen, allumfassenden Gewerkschaftsorganisation aufgezwungen. Das hat zum Eindringen von parteipolitischen Kämpfen in die Leitung der Gewerkschaftsorganisationen geführt. Die leitenden Organe der Verbände sind aus den Vertretern der politischen Parteien zusammengesetzt, die antifaschistische und patriotische Koalitionen gebildet haben.

Die österreichische Gewerkschaftszentrale ist eine straff zentralisierte Organisation, die in 16 Berufsgruppen untergeteilt ist. Die Gewerkschaftsbeiträge sind für alle Mitglieder aller Gruppen gleich hoch. Der Verband behält 17 Prozent des Beitragseingangs, der Rest von 83 Prozent geht an die Zentrale. Nichtsdestoweniger hat sich der Eisenbahnverband bereiterklärt, den vollen Mitgliedsbeitrag an die ITF zu leisten und ihn vorläufig in Österreich für uns zu deponieren, solange keine ausländische Währung zur Zahlung an uns in London bereitgestellt werden kann.

Den österreichischen Eisenbahnern ist es gelungen, die alten sozialistischen Funktionäre praktisch in allen wesentlichen Positionen zu halten. Darum sind die Ergebnisse der anfangs 1947 abgehaltenen Betriebsausschuwahlen sehr interessant. Sie lauten folgendermaßen:

Sozialistische Kandidatenliste	63 142 Stimmen oder 81,03 Proz.
Kommunistische Kandidatenliste	10 256 Stimmen oder 13,09 Proz.
Christlichsoziale Kandidatenliste	4 349 Stimmen oder 5,88 Proz.

96 Prozent der österreichischen Eisenbahner gehören jetzt zu dem Verband, 1946 sind 40 000 neue Mitglieder beigetreten.

Der Sekretär der Eisenbahnersektion nahm zusammen mit Delegierten vieler europäischer Eisenbahnverbände an der 1947 in Wien abgehaltenen Konferenz der österreichischen Eisenbahner teil.

Philippinen

Das Internationale Arbeitsamt hat uns kürzlich informiert, daß die Schiffsmaschinisten-Vereinigung der Philippinen an das Amt mit dem Wunsch herangetreten sei, die Verbindung mit Seemannsverbänden in anderen Teilen der Welt aufzunehmen. Das IAA hat der Vereinigung die Aufnahme von Verbindungen mit der ITF empfohlen.

Wir haben nun einen Brief dieser Organisation erhalten, die eine Gewerkschaft mit einer langjährigen Wirksamkeit zu sein scheint. Der Austausch von Briefen wird fortgesetzt.

Rhodesien

Der Rhodesische Eisenbahnerverband, mit dem wir während des Krieges keine regulären Beziehungen aufrechtzuerhalten vermochten, hat jetzt sein Verständnis für die Arbeit der ITF durch nachträgliche Bezahlung der Mitgliedsbeiträge für die Kriegsjahre zum Ausdruck gebracht und außerdem ausdrücklich vermerkt, daß er aus den ITF-Dokumenten und -Publikationen großen Gewinn zieht. Der Verband berichtet über ein Ansteigen der Mitgliederzahl von 1500 auf 3000.

Südafrika

Der südafrikanischen Delegation zur Genfer Konferenz im Mai 1947 gehörten zwei Eisenbahnerfunktionäre, die Kollegen Van Niekerk und Smit an. Sie wurden mit eingehenden Informationen über die ITF versorgt und auf unsere Veranlassung zur Teilnahme an der Konferenz des holländischen Eisenbahnerverbandes eingeladen. Sie zeigten sich lebhaft interessiert und versprachen, sich im Sinne des Anschlusses der sechs südafrikanischen Eisenbahnverbände zu bemühen.

Der der ITF mit einer Mitgliedschaft von 3000 angeschlossene Südafrikanische Transportarbeiterrat hat uns dahin informiert, daß seine Mitgliedszahl gegenwärtig 30 000 beträgt, von denen aber viele Mitglieder keine Beiträge leisten, da die Löhne in den ländlichen Gebieten noch immer sehr niedrig sind und die örtlichen Organisationen vielfach auf dem Papier stehen. Der Rat führt als eines seiner schwierigsten Probleme die Tatsache an, daß die Löhne und allgemeinen Bedingungen der nichteuropäischen Arbeiter infolge der rassistischen Diskriminierung niedrig sind.

Wir haben dem Rat vorgeschlagen, die Geschäftsleitung der ITF zu ersuchen, den Mitgliedsbeitrag entweder auf Grund einer herabgesetzten Mitgliederzahl oder auf Grund eines ermäßigten Prozentsatzes zu bemessen.

Vereinigte Staaten

Gelegentlich der schon wiederholt erwähnten, von der Internationalen Arbeitsorganisation nach Genf (Mai 1947) einberufenen Tagung haben wir auch Verbindung mit dem Sekretär der Amalgamated Street Car Employees' Union der Vereinigten Staaten, Kollegen Mischo, aufgenommen. Selbstverständlich wurde auch die Frage des Anschlusses mit ihm diskutiert, aber weniger ausgiebig als mit anderen, weil hier Möglichkeiten eines häufigeren Kontaktes gegeben sind. Die Diskussion wurde im Oktober 1947 in Detroit, dem Sitz des Verbandes, mit dessen Präsidenten Spradling, seitens der Kollegen Becu, Bratschi und Oldenbroek gelegentlich des Besuches der Eisenbahnerdelegation in dieser Stadt wieder aufgenommen.

Zur gleichen Zeit besuchten die Kollegen Becu, Dorchain und Oldenbroek die Büros der American Airline Pilots' Association in Chicago, wo sie in Abwesenheit des Präsidenten Behncke eine freundschaftlich und interessant verlaufene Konferenz mit dem Sekretär des Verbandes, Kilgore, hatten. Der Verband hat die Frage des Anschlusses an die ITF auf die Tagesordnung gesetzt.

I.M.M.O.A.

Da die I.M.M.O.A. beschlossen hatte, den Charakter einer Fachorganisation aufzugeben, aber als ein Zentrum für freundschaftliche Beziehungen zwischen Organisationen der Schiffsoffiziere weiter zu wirken, war eine Statutenänderung nötig. Kollege Tennant hat den Entwurf der geänderten Statuten freundlicherweise der ITF zur Begutachtung übermittelt. Wir haben eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die auf die Verhinderung des Ineinandergreifens der Ziele und Tätigkeitsgebiete der ITF und der I.M.M.O.A. hinzielen.

VERZEICHNIS DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN

Die folgenden Tabellen weisen lediglich die Mitgliedschaft der angeschlossenen Verbände zum 1. Januar des betreffenden Jahres aus. Während des Jahres beigetretene Organisationen wurden erst mit Wirksamkeit vom 1. Januar des folgenden Jahres in die Übersicht aufgenommen.

Wenn die Verbände keine Angaben über die Mitgliederzahl eingesandt haben, ist in dem betreffenden Jahr ein * eingesetzt. Zahlenangaben für 1948, die mit ** versehen sind, beruhen auf Schätzungen des ITF-Sekretariates.

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948
Argentinien			
Unión Ferroviaria, Sociedad de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles (Eisenbahnarbeiter)	*	*	80 000**)
„La Fraternidad“, Sociedad de Personal Ferroviaria de Locomotoras (Lokomotivpersonal) .	*	*	12 000**)
Federación Obrera Marítima (Seeleute)	*	*	5 000**)
Unión Tranviarios (Straßenbahner)	*	*	10 000**)
Australien			
Maritime Transport Council .	15 000	15 000	15 000

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948
Österreich			
Gewerkschaft der Eisenbahner	—	89 667	75 850
Gewerkschaft der Handels-, Transport- u. Verkehrsarbeiter	—	9 702	20 975
Belgien			
Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics (Eisenbahner)	30 000	35 000	32 000
Belgische Transportarbei- dersbond (Transportarbeiter) . . .	26 492	25 850	26 270
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner)	16 470	16 670	15 682
Kanada			
Canadian Brotherhood of Rail- way Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und Transportarbeiter)	22 000	22 000	22 000
Canadian Seamen's Union (Seeleute)	6 000	6 000	6 000**)
Ceylon			
All-Ceylon Seamen's Union (Seeleute)	—	—	125
Chile			
Federación Industria del Trans- porte Marítimo y Portuario de Chile (Seeleute und Hafener- arbeiter)	*	*	5 000**)
China			
National Chinese Seamen's Union Shanghai (Seeleute) . . .	143 710	149 126	152 298
Dänemark			
Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	7 903	8 211	9 972
Privatbanefunktionærernes Forbund (Privatbahnbeamte) . .	—	—	1 390
Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivführer) . .	1 800	1 800	1 800
Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter)	35 000	35 000	35 000
Somaændenes Forbund i Dan- mark (Matrosen)	3 199	3 658	4 107

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948
Dansk So-Restaurations Forening (Verpflegungspersonal)	1 000	1 050	1 050
So-Fybodernes Forbund i Dan- mark (Heizer)	1 700	1 734	1 800
Ägypten			
General Union of Motor Drivers, Cairo (Chauffeurs)	1 132	1 200	1 557
Chauffeurs' Union, Ismailia	136	120	118
Taxi Drivers' Union, Alexandria Taxi Chauffeurs' Union, Port-Said	700	750	700
Port-Said	200	200	200**)
Northern Autobus Drivers and Workers' Union, Alexandria	350	*	350**)
The Egyptian General Omnibus Co. Workers' Union, Boulac	500	500	500
Heliopolis Metro Workers' Union Misr Airworks Workers' Union (Personal in der Zivilluftfahrt) Misr Fluvial Workers' Union (Binnenschiffer)	700	*	700**)
Misr Fluvial Workers' Union (Binnenschiffer)	300	*	300**)
Misr Fluvial Workers' Union (Binnenschiffer)	—	500	500
Mercantile Navy Staff Syndicate, Alexandria (Seeleute)	—	—	500
Irland			
Irish Transport and General Workers' Union (Transport- u. Fabrikarbeiter)	5 000	5 000	5 000
Irish Seamen and Port Wor- kers' Union (Seeleute u. Hafen- arbeiter)	—	—	1 000
Finnland			
Suomen Rautatieläisten Liitto (Eisenbahner)	12 223	12 610	15 153
Suomen Veturimieseyhdistys (Lokomotivführer)	2 700	2 900	3 500
Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto (Transportarbeiter)	17 712	17 890	24 009
Suomen Merimies Unioni (Seeleute)	5 044	5 721	6 383
Suomen Konemestari Liitto (Maschinisten)	900	1 000	1 400

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948

Frankreich

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute) . . .	20 000	20 000	20 000
Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	100 000	*	***)

Großbritannien

National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	362 512	423 342	434 009
Railway Clerks' Association (Eisenbahnverwaltungspersonal)	89 409	87 358	90 361
Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal)	68 973	71 812	74 859
Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . .	250 000	250 000	250 000
National Union of Seamen (Seeleute)	40 000	55 000	55 000
The Navigators' and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	—	12 000	12 500
Radio Officers' Union (Bordfunker)	—	6 000	6 000
Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandlungsangestellte) . . .	37 000	37 000	40 000

Griechenland

Fédération panhellénique des Cheminots (Eisenbahner) . . .	8 950	10 250	10 850
Dockers' and Porters' Federation of Greece (Hafenarbeiter)	—	10 000	10 000
Greek Motor Transport Workers' Federation (Kraftverkehrsarbeiter) . . .	—	*	10 000**)

Hongkong

Hongkong Seamen's Union (Seeleute)	—	—	3 119
--	---	---	-------

Island

Sailors' and Fishermen's Union (Seeleute)	1 522	1 522	1 552
---	-------	-------	-------

***) Ausgeschlossen

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948
Indien			
All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahner)	450 000	475 000	475 000
Indian Seamen's Union (Seeleute)	30 000	30 000	30 000
Maritime Union of India	600	715	954
National Union of Railwaymen of India and Burma (Eisenbahner)	—	3 000	3 000**)
Italy			
Sindacato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	140 000	*	140 000**)
Federazione Autoferro-Tramvieri e Internavigatori (Straßenbahner)	50 000	*	50 000**)
Federazione Gente del Mare (Seeleute)	*	*	10 000**)
Federazione dei Lavoratori dei Porti (Hafenarbeiter)	*	*	10 000**)
Sindacato Gente dell' Aria (Personal in der Zivilluftfahrt)	10 000	*	10 000**)
Jamaica			
Jamaica Government Railway Employees' Union (Eisenbahner)	—	—	1 923
Tramway, Transport and General Workers' Union (Straßenbahner und Transportarbeiter)	—	—	1 000**)
Maritime Union of Jamaica (Seeleute)	—	—	1 000**)
Kenya			
Kenya and Uganda Railway Asian Union (Eisenbahner)	980	993	1 006
Libanon			
Union des Syndicats des Ouvriers du Transport de la République Libanaise (Transportarbeiter)	500	2 500	2 500**)
Luxemburg			
Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois (Eisenbahner)	5 125	5 200	5 200

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948
Mexiko			
Allianza de Tranviarios de Mexico (Straßenbahner) . . .	4 100	3 994	4 158
Niederlande			
Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner u. Straßenbahner)	15 492	19 992	21 920
Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeiter)	22 144	27 641	29 040
Centrale van Kapiteins en Officiëren ter Koopvaardij (Kapitäne und Offiziere) . . .	—	3 687	5 660
Niederl. West-Indien			
Surinaamse Haven- en Transportarbeidersbond (Hafen- und Transportarbeiter)	*	*	450**)
Neuseeland			
New Zealand Locomotive, Firemen and Cleaners' Association (Lokpersonal)	2 288	2 270	2 270
New Zealand Waterside Workers' Union (Hafenarbeiter) . .	6 108	*	6 200**)
Norwegen			
Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	14 765	18 791	19 202
Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivführer)	1 980	2 060	2 080
Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	16 000	17 000	23 000
Norsk Sjomandsforbund (Seeleute)	18 000	18 000	18 000
Norsk Styrmandsforening (Steuerleute)	3 000	3 007	3 071
Det Norske Maskinistforbund (Maschinisten)	—	3 300	3 500
Palästina			
International Union of Railway, Post and Telegraph Employees in Palestine (Eisenbahn-, Post- und Telegraphenangestellte) . .	800	850	850
Jewish Masters' Officers' and Seamen's Union (Jüdische Kapitäne, Offiziere und Seeleute) .	*	*	100

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948
St. Lucia			
St. Lucia Seamen's and Water- front Workers' Trade Union (Seeleute und Hafendarbeiter)	—	366	416
Singapur			
National Chinese Seamen's Union (Seeleute)	3 500	3 500	3 500
Südafrika			
South African Council of Trans- port Workers (Transportarbeiter)	3 000	3 000	3 000**)
Süd-Rhodesien			
Rhodesia Railway Workers' Union (Eisenbahner)	3 050	3 210	3 357
Schweden			
Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	58 262	61 553	64 000
Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	38 279	41 023	42 584
Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	15 654	12 110	15 725
Svenska Maskinbefälsförbundet (Maschinisten)	2 026	2 387	2 819
Schweiz			
Schweizerischer Eisenbahner-Verband	37 211	38 992	40 938
Verband der Handels-, Trans- port- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	7 953	9 431	9 687
Syrien			
Syndicat des Chauffeurs	—	1 000	1 000
Trinidad			
Seamen and Waterfront Wor- kers' Union (Seeleute u. Hafendar- beiter)	2 011	2 110	2 110**)

Land Verbände	Dem Transportfach zuzuzählende Mitgliedschaft zum 1. Januar		
	1946	1947	1948

Vereinigte Staaten

Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	—	—	705 882
Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	35 000	35 000	51 000
National Organization of Masters, Mates and Pilots (Kapitäne, Steuerleute u. Lotsen)	—	—	10 000**)
			<u>3 450 511</u>

II. VERWALTUNG UND INNERE ORGANISATION

Der ITF-Kongreß in Zürich vom 6. bis 11. Mai 1946

Der Züricher Kongreß der ITF war in mancher Beziehung ein sehr bemerkenswertes Ereignis. Es war nicht nur der erste Kongreß, den wir nach dem zweiten Weltkrieg abhielten; er fiel auch mit der fünfzigsten Wiederkehr des Jahrestages der Gründung der ITF im Jahre 1896 zusammen. Aber während zur Zeit des ersten Weltkrieges die Tätigkeit der ITF gleich der aller anderen Organisationen der arbeitenden Menschen auf internationaler Basis unterbrochen worden war und die Organisation nach Einstellung der Feindseligkeiten neu errichtet werden mußte, wurde unsere Arbeit den ganzen Krieg hindurch aufrechterhalten und in manchen Beziehungen sogar verstärkt, so daß unser erstes Zusammentreffen nach dem zweiten Weltkrieg von nicht weniger als 148 Delegierten besetzt war, die 39 Transportarbeiterverbände in 19 Ländern — Ägypten, Belgien, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Kanada, Luxemburg, Mexiko, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Syrien und Vereinigte Staaten — und 1 717 253 Mitglieder vertraten. Die Beteiligung wäre noch viel stärker gewesen, hätten die Umstände es nicht manchem der Delegierten, die wir erwartet hatten, verwehrt, an unseren Beratungen teilzunehmen. Das gilt besonders von den Vertretern der Railway Labor Executives' Association der Vereinigten Staaten.

Den Vorsitz des Kongresses hatte — zum letzten Male — unser weißhaariger Veteran Charles Lindley inne, der die ITF vor 50 Jahren gründen geholfen hatte. Kein Wunder, daß beim Abschiednehmen von ihm auf dem Züricher Kongreß manche Gefühlstone mitschwangen.

Zwei weitere Veteranen der ITF waren Gäste des Kongresses, Berthold König, vormals der leitende Vertrauensmann der öster-

reichischen Eisenbahner, und Guisepe Sardelli, der früher an leitender Stelle im italienischen Straßenbahnverband gestanden hatte. Beide sind durch über ein Vierteljahrhundert mit der ITF verbunden. Auch Vilém Brodecky (Tschechoslowakei) und Jean Jarrigion (Frankreich), zwei Eisenbahnerfunktionäre in Pension, hatten wir eingeladen, sie konnten aber leider nicht teilnehmen, ersterer wegen Paßschwierigkeiten, letzterer war durch seine politische Tätigkeit abgehalten.

Das Hauptinteresse in der Diskussion wandte sich begreiflicherweise dem beantragten Aufgehen der ITF im Weltgewerkschaftsbund zu. In einer Organisation mit einer Tradition, wie es die unsere ist, kann es nicht wundernehmen, wenn ein Vorschlag, sie in einer anderen aufgehen zu lassen, die sich ihre Sporen erst noch verdienen muß, auf Bedenken stößt und Befürchtungen laut werden läßt, daß ein solcher Schritt schlechte Auswirkungen auf unsere Arbeit haben könnte. Natürlich wollte niemand der praktischen Erreichung der Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung etwas in den Weg legen, die theoretisch durch die Bildung des Weltgewerkschaftsbundes geschaffen worden war. Schließlich hat der Kongreß, nachdem er sich im Prinzip für den Anschluß ausgesprochen und das Exekutivkomitee zur Führung der weiteren Verhandlungen ermächtigt hatte, es klar ausgesprochen, daß die Bedingungen annehmbar sein müssen und dem nächsten Kongreß der ITF zur Genehmigung vorgelegt werden sollen, bevor eine eventuelle Abmachung in Kraft tritt. (Der Text der angenommenen Resolution ist in dem Kapitel „Beziehungen zum WGB“ enthalten.)

Ein großer Teil der Aufmerksamkeit des Kongresses war den Nachkriegsproblemen gewidmet, und die Debatte führte zur Annahme zweier Resolutionsanträge, deren einer (Vollbeschäftigung und soziale Sicherheit) von A. Vercruyce (Belgischer Straßenbahnverband) und der andere über die Erneuerung der Verkehrsbetriebe von G. Borghesi (Italienischer Straßenbahnverband) eingebracht worden war. Die letztere Resolution rief nach einem einheitlichen Wiederaufbauplan für alle in Mitleidenschaft gezogene Länder.

Eine Resolution über Spanien forderte die angeschlossenen Verbände auf, „ihren nationalen Landeszentralen zu helfen, daß entsprechender Druck auf die Regierungen zwecks Abbruchs sowohl der diplomatischen als auch der Wirtschaftsbeziehungen zu Franco-Spanien ausgeübt wird“.

Eine dritte Resolution versicherte die mexikanischen Straßenbahner der Solidarität in ihrem Kampfe gegen den internationalen Straßenbahntrast SOFINA.

Die Änderung der Verhältnisse durch den Krieg hat es mit sich gebracht, daß das alte Statut der ITF den Anforderungen nicht mehr

genügte, und das Exekutivkomitee hatte deshalb dem Kongreß den Entwurf eines neuen Statuts vorgelegt. Dieser wurde einem Ad-hoc-Komitee zugewiesen, das nach Durchführung einiger kleinerer Abänderungen die Annahme des neuen Statuts im wesentlichen in dem vom Exekutivkomitee ausgearbeiteten Wortlaut beantragte.

Das Statut wurde einstimmig angenommen, und es wurde weiterhin beschlossen, daß es sofort in Kraft treten soll, so daß der neue Generalrat schon auf Grund der Bestimmungen des neuen Statuts gewählt werden kann.

Im Einklang mit der schon eingeführten Praxis wurden im Zusammenhang mit dem Kongreß gesonderte Sektionsberatungen abgehalten, und zwar für die Sektion der Hafentarbeiter und Binnenschiffer, für die Eisenbahnersektion, die Seemannssektion und die Straßenverkehrs- und Straßenbahnsektion. Einzelheiten über deren vom Kongreß ratifizierte Entscheidungen und die angenommenen Resolutionen sind in den Kapiteln enthalten, die über die Tätigkeit der einzelnen Sektionen berichten.

Es wurde bekanntgegeben, daß das Exekutivkomitee ein Ersuchen der skandinavischen Organisationen um Herausgabe der ITF-Publikationen auch in der schwedischen Sprache günstig aufnehmen würde. Das gleiche gilt von einem Vorschlag des australischen „Maritime Council“ auf Organisation einer regionalen Transportkonferenz für das pazifische Gebiet.

Es wurde weiter beschlossen, daß die Zentrale der ITF in London verbleibt und daß die Mitgliedsbeiträge auch weiterhin mit £ 10.13.4 pro tausend Mitglieder bemessen werden.

Eine Menge schmeichelhafter Dinge, schmeichelhaft für die Organisation, ihre Führer und ihre Arbeit, wurde aus Anlaß des fünfzigsten Jahrestages der Gründung der ITF gesagt. Die Vertreter des norwegischen Transportarbeiterverbandes benützten die Gelegenheit zur Überreichung einer herrlich gebundenen gemalten Adresse.

Es war ein Höhepunkt des Kongresses, als der Generalsekretär den Vertretern des österreichischen Eisenbahnerverbandes Berthold König, Richard Freund und A. Thaler die ITF-Fahne zurückerstattete, die diese aus Österreich geschmuggelt hatten und die von unserem Kongreß in Kopenhagen im Jahre 1935 der ITF in Verwahrung gegeben worden war. Es sei erwähnt, daß der Fahne einige Tage später, gelegentlich des Eintreffens in Wien, große Ehren erwiesen wurden; ihre Wiederinempfangnahme war Gegenstand einer höchst eindrucksvollen Demonstration.

Wir sind auch den Schweizer Kollegen und da vor allem den Mitgliedern des Empfangskomitees Robert Bratschi, E. Willfratt, R. Meier und W. Schneiter Anerkennung für die ausgezeichnete Organisation des Kongresses schuldig, ebenso wie für die geselligen Veranstaltungen, die den Kongreßteilnehmern so angenehm in Erinnerung blieben.

Die Hilfe, die die Schweizer Behörden unseren beiden Mitgliedsverbänden in der Schweiz geleistet haben, um dem Kongreß einen würdigen Rahmen zu sichern, haben das hohe Prestige nur noch gesteigert, dessen sich dieses Land überall erfreut. Dies und der herzliche Empfang seitens der Züricher Bevölkerung und der Schweizer Presse hat die Sympathien, die die Delegierten für die Schweiz schon vorher fühlten, noch weiter verstärkt. Der Kongreß war eine unvergeßliche Gelegenheit, sowohl die Höhe der materiellen und kulturellen Zivilisation dieses Landes als auch seine Naturschönheiten bewundernd zu genießen.

GENERALRAT

Vom Züricher Kongreß wurden die folgenden Kollegen zu Mitgliedern des Generalrats gewählt:

Österreich und Schweiz	R. Bratschi (Schweiz) V. Uebeleis (Österreich)
Belgien, Holland und Luxemburg	O. Becu (Belgien) G. Joustra (Holland)
Dänemark, Finnland, Norwegen und Island	I. Haugen (Norwegen) P. Poulsen (Dänemark)
Schweden	S. Christiansson (Eisenbahner)
Frankreich	C. Garcias (Transportarbeiter) E. Ehlers (Seeleute)
Großbritannien	J. Benstead (Eisenbahner) A. Deakin (Transportarbeiter) C. Jarman (Seeleute)
Italien	E. Gnudi (Eisenbahner) G. Canini (Straßenbahn- und Autobusarbeiter)
Kanada	A. S. Simpson (Eisenbahner)
Naher und Mittlerer Osten . . .	M. I. Zein el Din (Ägypten)
Spanien	Trifón Gómez

Ersatzleute wurden keine gewählt, da die bestellenden Gruppen von ihrem Recht, Ersatzleute vorzuschlagen, keinen Gebrauch gemacht hatten.

Mitglieder als Vertreter der Tschechoslowakei (einer), Polen (einer), Lateinamerika (einer) und Vereinigte Staaten (einer oder zwei, im Falle sich die amerikanischen Eisenbahner zum Anschluß an die ITF entschließen) wurden nicht bestellt, teils weil diese Länder nicht vertreten waren oder weil ihre Vertreter sich erst mit anderen Körperschaften in ihrem Gebiet hätten beraten müssen. Es wurde weiter entschieden, daß Australien und Neuseeland (ein Mitglied), Indien und Kenya (eines) und Südafrika und Rhodesien (eines) bloß Vertreter zur Beteiligung an Generalrats-tagungen bestellen können, wenn die Frage der Bezahlung der Auslagen für ihre Teilnahme entsprechend geregelt werden kann.

Die amerikanischen Eisenbahner vollzogen den Beitritt zur ITF in aller Form, und die Kollegen B. M. Jewell (Eisenbahner, Ersatzmann A. E. Lyon) und H. Lundeberg (Seeleute, Ersatzmann J. Hawk) wurden als amerikanische Vertreter im Generalrat bestellt. Die Tschechoslowakei, Polen und Lateinamerika hatten von ihrem Rechte, Mitglieder namhaft zu machen, keinen Gebrauch gemacht. Die Kollegen J. Tudehope (Australien und Neuseeland) und Aftab Ali (Indien und Kenya, Ersatzmann Desai) wurden dazu bestellt, ihre Gruppen bei der im November 1947 in London abgehaltenen Generalratssitzung zu vertreten, da sie hofften, zu dieser Zeit in London zu sein, aber keiner von den beiden traf zeitgerecht ein.

Von den bestellten Mitgliedern starb Kollege C. Jarman (Großbritannien) am 30. Mai 1947 und D. S. Tennant wurde als sein Nachfolger bestimmt.

Die Mitgliedschaft von C. Garcias (Frankreich) erlosch mit dem Austritt seiner Organisation (Föderation der französischen Straßenverkehrsarbeiter) aus der ITF ohne Bezahlung der Mitgliedsbeiträge. E. Ehler's Organisation (französischer Seemannsverband) trat gleichfalls aus der ITF aus, zahlte aber die Mitgliedsbeiträge bis zum Ende des Jahres 1947, so daß Kollege Ehlers noch als Mitglied anzusehen ist. In der Zwischenzeit hat er aber aufgehört, Generalsekretär seines Verbandes zu sein und hat auf die Mitgliedschaft im Generalrat der ITF Verzicht geleistet. Schließlich ist Kollege J. Benstead nicht mehr Generalsekretär des britischen Eisenbahnverbandes, seitdem er zum Mitglied der britischen Transport-Kommission ernannt wurde. Er hat daraufhin auch seinen Sitz im Generalrat der ITF niedergelegt. Die britische Eisenbahnergruppe hat Kollegen J. B. Figgins an seiner Stelle für den Generalrat namhaft gemacht.

Während der Berichtsperiode ist der Generalrat einmal, vom 25. bis 27. November 1947 in London, zusammengetreten. Hauptberatungsgegenstand war der Tätigkeitsbericht des Sekretariats, der Anschluß der deutschen Verbände und die Abhaltung einer ITF-Konferenz über das Europäische Erholungsprogramm (ERP).

EXEKUTIVKOMITEE

Der Züricher Kongreß wählte die folgenden Kollegen zu Mitgliedern des Exekutivkomitees:

- R. Bratschi (Schweiz)
- Trifón Gómez (Spanien)
- John Benstead (Großbritannien)
- S. Christiansson (Schweden)
- G. Joustra (Holland)
- C. Garcias (Frankreich)
- O. Becu (Belgien)

Der Generalsekretär der ITF ist ein ex-officio-Mitglied des Exekutivkomitees.

In der Zwischenzeit haben John Benstead (der auf sein Amt als Generalsekretär seiner Union wegen seiner Ernennung zum Mitglied der britischen Transport-Kommission verzichtet hat) und C. Garcias (aus den im vorhergehenden Absatz erwähnten Gründen) aufgehört, Mitglieder des Exekutivkomitees zu sein, und der Generalrat hat auf seiner Tagung in London im November 1947 die Kollegen J. B. Figgins (Großbritannien) und B. M. Jewell (Vereinigte Staaten) zu ihren Nachfolgern bestellt.

Der Präsident der ITF

In einer kurzen ad hoc einberufenen Sitzung des Exekutivkomitees, die unmittelbar nach dem Züricher Kongreß stattfand, wurde John Benstead als Nachfolger von Charles Lindley zum Präsidenten der ITF gewählt.

Nach Bensteads Rücktritt im September 1947 wählte der Generalrat auf seiner Tagung im November 1947 Omer Becu zum Präsidenten.

Tagungen des Exekutivkomitees

Während der Berichtsperiode hat das Exekutivkomitee fünfmal getagt, und zwar am 14. und 15. Januar 1946 in Zürich, am 3. Mai 1946 in Zürich, am 12. und 13. August 1946 in Stockholm, am 22. und 23. März 1947 in Brüssel und vom 20. bis 22. September in Washington.

An der Tagung in Stockholm nahmen alle Mitglieder des Exekutivkomitees teil mit Ausnahme Kollege Garcias, der sich entschuldigt hatte. Die Geschäftsleitung war durch Deakin und Gallie vertreten. Der frühere Präsident der ITF, Charles Lindley, war einer Einladung, als Gast teilzunehmen, gefolgt.

In Brüssel waren alle Mitglieder des Exekutivkomitees anwesend mit Ausnahme von Kollegen Garcias, dessen Mitgliedschaft erloschen war. Die Geschäftsleitung vertrat Koll. Jarman.

An der Tagung in Washington nahmen die Kollegen Becu, Bratschi, Christiansson, Gómez, Joustra und Oldenbroek teil. Kollege Benstead verzichtete auf seine Mitgliedschaft im Exekutivkomitee Mitte September 1947, kurz vor der Tagung. Die Geschäftsleitung war durch Kollege T. Yates vertreten.

Kurze Berichte über die genannten Sitzungen erschienen in den Presseberichten der ITF. Den Mitgliedern wurde das Protokoll zugeschickt.

GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung ist aus 4 Vertretern der angeschlossenen Organisationen jenes Landes zusammengesetzt, in dem die ITF ihren Sitz hat. (Gegenwärtig ist es Großbritannien.) Sie tagt normalerweise alle zwei Monate.

Ihre Zusammensetzung wurde vom Züricher Kongreß folgendermaßen genehmigt:

John Benstead (National Union of Railwaymen)
Arthur Deakin (Transport and General Workers' Union)
Charles Jarman (National Union of Seamen),
C. N. Gallie (Railway Clerks' Association).

Kollege Jarman starb am 30. Mai 1947 und wurde in der Geschäftsleitung durch den amtierenden Generalsekretär seines Verbandes, T. Yates, ersetzt.

John Benstead hat auf das Amt des Generalsekretärs seines Verbandes nach seiner Ernennung zum Mitglied der britischen Transport-Kommission verzichtet und muß in der Geschäftsleitung der ITF ersetzt werden. Das gleiche gilt für C. N. Gallie, der das Amt des Generalsekretärs der Eisenbahnbeamtenvereinigung im November niederlegte und in Pension ging. Die angeschlossenen britischen Verbände bestimmten einstimmig Kollegen F. Bostock, den neuen Generalsekretär des Eisenbahnbeamtenverbandes, zu seinem Nachfolger in der Geschäftsleitung. Das Mandat des Kollegen Benstead war zur Zeit des Abschlusses dieses Berichtes immer noch unbesetzt.

Revisoren

Während der Berichtsperiode hat das Revisionskomitee aus den Kollegen J. Binks (Britischer Eisenbahnerverband), J. Donovan (Transport- und Fabrikarbeiter) und F. Burnley (Eisenbahnbeamtenverband) bestanden, doch war Kollege Donovan leider nicht in der Lage, an den Komiteesitzungen nach seiner Ernennung zum Mitglied der Hafen- und Binnenwasserstraßen-Exekutive des verstaatlichten britischen Verkehrssystems teilzunehmen.

Rechnungsprüfer

Die Prüfung der Bücher und Rechnungen der ITF wurde auch in den vergangenen zwei Jahren von der Firma der geprüften Rechnungsrevisoren Hesketh, Hardy and Hirshfield in London durchgeführt.

UNTERBRINGUNG

Unterbringung des Sekretariats

Ende Dezember 1946 lief der Mietvertrag für das Haus 60, Eaton Place, ab und konnte unter gar keinen Umständen erneuert werden. Als es sich als unmöglich erwies, eine andere Unterbringungsmöglichkeit zu finden, bot der britische Seemannsverband uns zwei Wohnungen im Zubau zu seinem Amtsgebäude Maritime House, Clapham, London, als einen zeitweiligen Notbehelf an. Das Angebot wurde dankbar angenommen, obwohl die Unterbringung unzulänglich ist und die Arbeit erschwert und verlangsamt.

Die Geschäftsleitung hat das Sekretariat beauftragt, die Suche nach einer anderen Unterbringungsmöglichkeit fortzusetzen, und zwar für die ITF allein, wäre aber auch bereit, zum Ankauf eines passenden Hauses zu schreiten, falls eine Hypothek erhältlich wäre. Die

Bevollmächtigten des britischen Seemannsverbandes haben der Aufnahme einer Hypothek auf ein Haus zugestimmt, wenn die ITF eines kaufen sollte, aber Verhandlungen wegen Ankaufs eines Hauses wurden noch nicht eingeleitet, da Aussicht auf eine entsprechende Unterbringung im Maritime House besteht, sobald die Regierung den von ihr zu Kriegsbeginn requirierten Teil des Hauses freigibt. Das kann allerdings noch längere Zeit dauern.

Das Büro in Amsterdam

Unser Gebäude in Amsterdam, 61, Vondelstraat, steht uns wieder zur Verfügung und wir wurden als die legalen Eigentümer des Hauses anerkannt. Wir machen unseren Anspruch auf Nachzahlung des Mietzinses und Ersatz für Abnutzung bei jenen geltend, die das Haus während der deutschen Okkupation benutzt haben.

Das Haus ist jetzt an zwei Gewerkschaften gegen einen Jahreszins von 2 250 Gulden vermietet.

Um den Vorschriften des holländischen Rechtes Genüge zu leisten, hat das Exekutivkomitee auf seiner Tagung in Brüssel im März 1947 entschieden, eine Stiftung zu gründen, auf die das Eigentum übertragen werden soll. Das ist geschehen. Der Präsident der ITF, Kollege J. Benstead und die Kassierer der beiden angeschlossenen holländischen Verbände, die Kollegen F. Landskron und Th. Smeding, wurden als Mitglieder des Verwaltungsorgans der Stiftung bestimmt. Gelegentlich seines Rücktritts als Präsident der ITF verzichtete Kollege Benstead auch auf dieses Amt.

Das Büro in Rom

Kollege Sardelli hat neuerliche Schritte zwecks Erlangung einer Entschädigung für die Zerstörung des ITF-Büros in Rom durch faschistische Banden im Jahre 1926 eingeleitet.

Gelegentlich der Anwesenheit des italienischen Außenministers in London im Oktober 1947 haben wir einen erfolglosen Versuch unternommen, eine Unterredung mit ihm herbeizuführen und dabei die Angelegenheit zu erörtern. Wir haben jedenfalls dem italienischen Botschafter in London eine schriftliche Darstellung des Falles übermittelt, die nach Rom weitergeleitet worden ist.

Das Büro in New York

Das unter der Leitung des Kollegen W. Dorchain stehende New-Yorker Büro der ITF war früher zusammen mit den amerikanischen Büros der holländischen und französischen Seemannsverbände räumlich sehr gut in Beekman Street 5 untergebracht. Nachdem die beiden anderen Organisationen ihre Büros geschlossen hatten, erwies sich die bisherige Unterbringung als zu geräumig und zu teuer für die ITF allein. Wir haben nun ein kleineres Büro im gleichen Haus bezogen.

ANGELEGENHEITEN DES ANGESTELLTENSTABES

Zwischen Mai 1946 und November 1947 erfuhr der Angestelltenstab in der Zentrale der ITF folgende Veränderungen:

Kollege **W. Auerbach**, der 12 Jahre lang die Zeitschrift „Faschismus“ herausgab, hat unsere Dienste verlassen und ist nach Deutschland zurückgekehrt, um in der britischen Zone in den Staatsdienst einzutreten. Er ist Leiter eines Amtes für sozialpolitische Fragen.

Kollege **S. T. Lundgren**, acht Jahre lang unser schwedischer Übersetzer und Mitarbeiter in der Seemannssektion, ist in sein Land zurückgekehrt und in die Dienste des schwedischen Schiffsmaschinenverbandes getreten.

Kollege **Lennart Franzén** ist im Januar 1947 als schwedischer Übersetzer und Redakteur unserer schwedischen Publikationen in die Dienste der ITF getreten. Seine Organisation, der schwedische Eisenbahnerverband, hatte ihn für eine längere Zeit der Abwesenheit beurlaubt. Kollege Franzén hat sich entschlossen, den Dienst bei der ITF Anfang November 1947 zu verlassen und ist zu seiner Organisation zurückgekehrt. Seine Stelle wurde von Kollegen **John Johnson** übernommen. Dieser kommt gleichfalls vom schwedischen Eisenbahnerverband, der ihm einen längeren Urlaub bewilligt hat.

Neue Mitglieder unseres Angestelltenstabs sind weiter Kollege **F. Strauss**, technischer Beamter der Eisenbahnersektion, Kollegin **I. Vikingson** als schwedische Schreibkraft und Stenographin und Kollegin **J. Bates** als Bürokraft.

PROBLEME DER REGIONALEN ORGANISATION

Karibisches Gebiet und Westindien

Im karibischen Seegebiet gibt es zahllose Inseln und andere Distrikte, die vom Standpunkt der Schifffahrt große Bedeutung haben. Die Küstenschifffahrt ist außerordentlich stark und die Häfen werden sowohl von Tankern und regulären Verkehrsdampfern als auch von Trampschiffen aufgesucht. Es war immer üblich, eine große Zahl von Seeleuten sowohl für die Küstenschiffe als auch für die Ferndampfer in diesem Gebiet aufzunehmen, und besonders während des Krieges haben viele von ihnen die sieben Meere durchfahren und so zum günstigen Ausgang des Krieges beigetragen. Leider wechseln die Arbeitsbedingungen von Insel zu Insel und sind auf dem Festland wieder ganz anders. Infolge der verstärkten Tätigkeit kam es zwar im Krieg zu einer bestimmten Verbesserung, inzwischen ist aber bereits wieder ein Absinken des Lebensstandards und eine Rückkehr zu den Verhältnissen der Vorkriegszeit bemerkbar. Das bedeutet, daß die Seeleute der verschiedenen Gebiete gegeneinander ausgespielt werden und daß die große Reserve von Matrosen, die wir auch anderswo finden, z. B. in Indien, China, Ost- und Westafrika, gegen eine wirksame Gewerkschaftstätigkeit revoltiert. Die Verbände sind

verhältnismäßig sehr schwach; und man kann immer Seeleute finden, die bereit sind, im Falle eines Konfliktes zu arbeiten. Was für die Matrosen gilt, gilt mutatis mutandis für die Hafendarbeiter.

Seitens der Gewerkschafts- und Arbeiterbewegung des karibischen Gebietes wurden löbliche Anstrengungen unternommen, ihre Tätigkeit zu koordinieren, wir sind aber der Auffassung, daß die erste wirksame fachliche Zusammenarbeit von den Transportarbeitern kommen muß und wir halten es daher für wünschenswert, die Schaffung einer dauernden Verbindung aller Seemanns- und Hafendarbeiter-Organisationen in diesem Teil der Welt zu unterstützen.

Diese Frage wurde von der Seemannssektion und auch von der Geschäftsleitung sehr ausführlich diskutiert. Beide sind der Auffassung, daß die ITF die Initiative ergreifen sollte, um die Seemanns- und Hafendarbeiter-Gewerkschaften auf den Inseln und dem Festland in ihrer Schlagkraft zu stärken und sie in einer Föderation zusammenzufassen. Die Frage wurde mit allen Gewerkschaftern aus Britisch-Westindien gelegentlich ihrer Besuche in Europa besprochen, und alle äußerten sich zu dem Vorschlag günstig. Das Sekretariat beabsichtigt, diese Aufgabe mit allen passenden Mitteln zu verfolgen.

Die wichtigsten Gewerkschaftsorganisationen Jamaikas und Trinidads beabsichtigen jetzt, eine karibische Transportarbeiterkonferenz abzuhalten. Das Exekutivkomitee beschloß auf seiner Tagung am 20. September 1947 in Washington, die Einberufer der Konferenz in ihrer Absicht zu bestärken und einen Vertreter der ITF zu der Tagung zu entsenden.

Naher Osten

Im östlichen Mittelmeer werden Schiffe unter die ägyptische und palästinensische Flagge überführt. Diese Länder besitzen keine überhaupt nur erwähnenswerte Gesetzgebung für den Schutz der Seemannsarbeit. Die ägyptischen Seeleute sind nur zu einem geringen Prozentsatz organisiert. In Palästina gehören nur Mannschaften von Schiffen, die das Eigentum palästinensischer Bürger sind, dem Verband an. In der Türkei gibt es überhaupt keine Gewerkschaftsorganisation. Seeleute, die auf Schiffen arbeiten, die die ägyptische, palästinensische Flagge führen, haben kaum eine Möglichkeit der Beschwerde gegen schlechte Arbeitsbedingungen. Diese Bedingungen dienen dazu, die internationale Verbindlichkeit der Konventionen über Seemannsarbeit von Seattle unwirksam zu machen.

Die strategische Bedeutung des Nahen und Mittleren Ostens im zweiten Weltkrieg und die Tatsache der Existenz von Ölfeldern in diesem Gebiet haben eine rasche und ausgedehnte Entwicklung der Transportgelegenheiten zu Lande und auf der See zur Folge gehabt. Die Zahl der Transportarbeiter steigt schnell an, und sie sind sich ihrer gemeinsamen Interessen wohl bewußt; die Gewerkschaftsbewegung hat bei ihnen ziemliche Fortschritte gemacht, und die ITF ist naturgemäß an dieser Entwicklung sehr interessiert.

In unseren Bemühungen, dieses Problem zu meistern, kam uns die wertvolle Hilfe des Kollegen Zein el Din, des führenden Funktionärs der ägyptischen Transportarbeiterorganisation, außerordentlich zustatten. Wir haben seine Bekanntschaft zuerst im Jahre 1931 gemacht; seither ist er ein enthusiastischer Helfer der ITF im Nahen und Mittleren Osten. Er hat das Gebiet in unserem Auftrag 1944 und dann wieder 1947 bereist, und unser Züricher Kongreß wählte ihn in den Generalrat.

Als Ergebnis von Zein el Dins Propagandaarbeit sind zehn Organisationen in Ägypten, eine in Syrien und zwei im Libanon der ITF beigetreten, während andere in Palästina und Irak mit dem Sekretariat korrespondieren und den Beitritt erwägen.

Obwohl die Transportarbeiterorganisationen in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens die stärksten Gewerkschaften des Gebietes sind, stecken sie doch noch in den Kinderschuhen und viel muß noch getan werden, um sie materiell zu stärken und ihre Mitglieder und Funktionäre zu erziehen. Wenn man sie sich selbst überläßt, wird dieser Prozeß langsam und lang dauernd sein. Wenn man sie veranlassen könnte, etwas von den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln und von den Kenntnissen mit anderen zu teilen und die Bemühungen der einzelnen Organisationen zu vereinheitlichen, könnte der Fortschritt wesentlich beschleunigt werden. Daher beantragte Kollege Zein el Din die Publizierung eines ITF-Journals in arabischer Sprache, das an die Transportarbeiter dieser Länder verteilt werden soll. Außerdem sollte von Zeit zu Zeit eine Konferenz der Transportarbeitergewerkschaften der arabischen Welt abgehalten werden, bei der die Möglichkeit einer Diskussion zwischen ihnen selbst und den Vertretern der ITF gegeben wäre. Kurz, die ITF sollte eine regionale Organisation schaffen, mit deren Hilfe sie die Transportarbeiter-Bewegung leiten und zu weiterer Tätigkeit anregen könnte. Eine solche Organisation könnte natürlich in den ersten paar Jahren ihrer Existenz nicht finanziell auf sich selbst gestellt sein.

Das Exekutivkomitee beabsichtigt, als ersten Versuch eine Broschüre in arabischer Sprache herauszugeben, sobald halbwegs eine Garantie dafür besteht, daß sie in allen oder doch zumindest in den wichtigsten Ländern des Nahen und Mittleren Ostens und bei allen Transportarbeiterorganisationen weitere Verbreitung findet. Es nimmt auch die Einberufung einer regionalen Konferenz in Aussicht, falls Hoffnung besteht, daß die Tagung von einer entsprechenden Zahl von Organisationen besichtigt werden wird.

Die Transportarbeiterverbände aus vier Ländern — Ägypten, Palästina, Syrien und dem Libanon — haben mitgeteilt, daß sie bereit sind, an einer solchen Konferenz teilzunehmen.

Kollege Zein el Din schlägt für die Konferenz folgende Tagesordnung vor:

1. Neue Gesetzgebung für Seeleute in Ägypten und einigen anderen arabischen Ländern.

2. Neue Gesetzgebung für Binnenschiffer.
3. Besprechung des ägyptischen Chauffeurgesetzes.
4. Sicherheit von Lokomotivführern in Ägypten.
5. Beschränkung der Ausgabe von Lizenzen für Lastautos und Taxis in Syrien und dem Libanon.
6. Beschränkung der Arbeitsstunden für Lastautochauffeure auf langen Strecken.
7. Benachteiligung von Transportarbeitern infolge Mitgliedschaft bei der Gewerkschaft.
8. Besprechung der Gesetzgebung, die den Anschluß an internationale Organisationen verbietet.

Pazifisches Gebiet

Der australische „Maritime Transport Council“ unterbreitete dem Züricher Kongreß der ITF einen Antrag auf Einberufung einer Konferenz der Transportarbeiterorganisationen im pazifischen Gebiet. Dieser Antrag wurde dem Exekutivkomitee der ITF zur weiteren Beratung übermittelt. Das Exekutivkomitee beauftragte die Kollegen Jarman und Oldenbroek, gelegentlich ihrer Teilnahme an der Internationalen Schifffahrts-Konferenz in Seattle, die Angelegenheit mit dem Kollegen J. A. Tudehope, dem Sekretär des australischen Council, zu besprechen, der auch an der Konferenz in Seattle teilnehmen sollte. Es fand auch tatsächlich eine Aussprache zwischen den Kollegen Tudehope und den Vertretern der ITF Becu, Jarman und Oldenbroek statt.

Kollege Tudehope setzte auseinander, daß es sein Wunsch sei, eine engere Zusammenarbeit der Transportarbeiterverbände von Australien und Neuseeland untereinander und mit der ITF zu erzielen. Gegenwärtig bestünde in seinem Weltteil eine Tendenz bei den Gewerkschaften, ohne vorherige Beratung mit Schwesterorganisationen in anderen Ländern, deren Interessen dadurch berührt werden könnten, zu verhandeln. Seiner Meinung nach könnte der Sache am besten durch eine Konferenz gedient werden, die im Rahmen der von der ITF für Neuseeland im Jahre 1940 geplanten Konferenz einberufen würde (welche wegen des Ausbruchs des Krieges abgesagt werden mußte). Er selbst sei in der Lage gewesen, die Verbindung mit der ITF und einigen der ihr angeschlossenen Verbänden infolge seiner Teilnahme an internationalen Arbeitskonferenzen und an den Tagungen der Gemischten Schifffahrts-Kommission, an denen er als stellvertretendes Mitglied teilnahm, aufrechtzuerhalten, andere Organisationen in seinem Land hätten aber gar keine Erfahrung auf dem Gebiet der internationalen Gewerkschaftsarbeit. Er glaube daher, daß der erste Schritt die Veranstaltung einer Konferenz an einem für eine größtmögliche Zahl von Verbänden gut zugänglichen Ort sein müßte. Davon verspreche er sich viel Nutzen und eine günstige Gelegenheit zur Besprechung internationaler gewerkschaftlicher Aktionen.

Auf die Frage, ob seiner Meinung nach die Konferenz auf Australien und Neuseeland beschränkt werden sollte, antwortete Kollege Tudehope, daß er für den gegenwärtigen Augenblick tatsächlich an den südlichen Pazifik gedacht habe. Die australischen und neuseeländischen Verbände hätten dann die Aufgabe, bereits bestehende oder erst zu schaffende Gewerkschaftsorganisationen in den vielen kleinen Gebieten des Pazifik zu unterstützen, die in der Zukunft eine ständig wachsende Bedeutung bekommen würden. Es sei immer noch unsicher, welches die genaue Situation der zahlreichen Inselgruppen wäre, aber wie immer dem sein möge, die Hafentarbeiter und Seeleute müßten an Ort und Stelle organisiert werden, und die befreundeten Organisationen in Australien und Neuseeland hätten aus geographischen Gründen die Aufgabe, ihnen ihre Hilfe zu leihen. Kollege Tudehope verwies auch auf das steigende Interesse der Vereinigten Staaten für das pazifische Gebiet und regte an, daß Vertreter auch von dort sowie von der pazifischen Küste Lateinamerikas eingeladen werden sollten, wo bereits Transportarbeiter-Verbände bestehen. In bezug auf diese glaube er, in Anbetracht der Lage in ihrem Schiffahrtswesen, daß sie im heutigen Zeitpunkt keinen bedeutenden Beitrag zur Lösung der Probleme leisten könnten. In bezug auf die Vereinigten Staaten dürfe man nicht vergessen, daß zwei Organisationen auf diesem Gebiet bestünden. Da sie miteinander im Kampfe stehen, hielt es Kollege Tudehope für untaktisch, beide einzuladen, und fand, daß es unter den gegebenen Umständen am klügsten wäre, die Einladung zur Teilnahme auf die der ITF angeschlossenen Seeleute-Organisationen zu beschränken.

Die Stockholmer Tagung des Exekutivkomitees im August 1946 beschloß, den Vorschlag des Kollegen Tudehope zu akzeptieren, und das Sekretariat übernahm es, die nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Es wurde beschlossen, die Konferenz für den 12. April 1948 nach Sydney, Neusüdwales, einzuberufen, und mit der Durchführung der Vorbereitungen für den Empfang der Delegierten usw. das australische Maritime Transport Council zu betrauen. Einladungen wurden an alle in Betracht kommenden Transportarbeiterverbände, ob sie nun der ITF angeschlossen sind oder nicht, ausgesandt, nicht bloß in Australien und Neuseeland, sondern auch in Staaten am Rande des pazifischen Gebiets, wie Indonesien, Malaya, Indien, Pakistan, den Philippinen und China.

Aus den zuletzt genannten Ländern, in denen zweifelsohne gegenwärtig die innenpolitischen Fragen die volle Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, langte keinerlei Antwort ein. Die Reaktion in Australien und Neuseeland war anfangs sehr zufriedenstellend. Der neuseeländische Hafentarbeiterverband und der neuseeländische Lokomotivführer- und Heizerverband — beides angeschlossene Organisationen — sowie der (außerhalb der ITF stehende) australische Lokomotivführerverband teilten ihre Bereitschaft zur Entsendung

von Delegierten mit, während zwei nicht angeschlossene neuseeländische Verbände, die Eisenbahnangestellten und die Transportarbeiter, zwar den Wunsch zur Teilnahme aussprachen, aber das für die Konferenz gewählte Datum ihnen nicht konvenierend bezeichneten. Wir haben auch ein Ersuchen um eine Einladung von der neuseeländischen Railway Tradesmen's Association erhalten, die auf unserer Liste nicht enthalten war.

Zwei außerhalb der ITF stehende australische Verbände, die Hafentarbeiterföderation und der Eisenbahnerverband, gaben erst eine positive Antwort, ließen uns aber später wissen, daß ihre Zustimmung von der vorhergehenden Herstellung zufriedenstellender Beziehungen zwischen der ITF und dem WGB abhängig sei.

Wir haben dann erfahren, daß die australische Gewerkschaftszentrale auf Initiative der Straßenbahn- und Autobusangestelltenvereinigung eine Versammlung der australischen Transportarbeiterverbände zur Besprechung der Frage der Teilnahme an unserer Konferenz einberufen hatte. Berichten zufolge haben Vertreter des Eisenbahnerverbandes, der Lokomotivführerorganisation, der Verkehrsbeamten, der Merchant Service Guild, des Transportarbeiterverbandes der Motor Transport Union, des Straßenbahnangestelltenbundes und der Hafentarbeiterföderation an den Beratungen teilgenommen und sind zu dem Beschluß gelangt, daß sie sich mit Rücksicht auf die Entscheidungen der Tagung des Generalrates des WGB in Prag an der Konferenz nicht beteiligen können, solange das Verhältnis zwischen dem WGB und der ITF nicht geklärt ist.

Unter den gegebenen Umständen haben wir es für ratsam gehalten, die Konferenz vorläufig abzusagen und die Frage ihrer Abhaltung neuerlich zu prüfen, sobald günstigere Voraussetzungen zur Erfüllung des doppelten Zweckes gegeben sein werden: einen Schritt zu tun, der für die Transportarbeiterverbände der betreffenden Länder von Wert ist, und Neubetriebe zur ITF in diesem Teil der Welt zu erzielen.

Vorschlag auf Schaffung eines Sekretariats für asiatische Seeleute

Der Generalrat stimmte gelegentlich seiner Londoner Tagung im November 1947, unter dem Vorbehalt weiterer Erwägung der Frage durch das Komitee der Seemannssektion, einem Antrag auf Errichtung eines Sekretariats der ITF für asiatische Seeleute im Prinzip zu.

Der Vorschlag erwuchs aus den günstigen Erfahrungen, die der britische Seemannsverband mit der Arbeit des Kollegen Georg Reed in Indien gemacht hatte, wohin er für die Dauer von zwei Jahren als Berater der All-indischen Seemannsföderation entsandt worden war. Das Experiment hat ergeben, daß die Seemannsorganisationen Asiens alle sehr dringend der Hilfe bedürfen, wie sie ihnen von einem geschulten europäischen Gewerkschafter geleistet werden kann,

und daß es wünschenswert ist, daß sie ihre Arbeit in engerer Koordination und mit besserer Kenntnis dessen leisten, was die anderen Organisationen tun.

Der britische Seemannsverband als die Organisation, deren Interessen am stärksten berührt werden, ist bereit, einen wesentlichen Teil der Auslagen zu tragen, die die Durchführung des Vorschlags mit sich bringen würde. Seiner Meinung nach sollte das Sekretariat alle Länder Asiens erfassen, die am Indischen Ozean und am Stillen Ozean liegen, Indonesien und Japan eingeschlossen.

Es bestand die Hoffnung, daß die Sache mit einem indischen Vertreter gelegentlich der Tagung des Komitees der Seemannssektion besprochen werden könnte, die aus Anlaß der Sitzung der Gemischten Schifffahrts-Kommission der IAO im Dezember 1947 in Genf stattfand. Leider fand sich weder Kollege Aftab Ali noch sein Ersatzmann, Kollege Desai, ein. Das Sektionskomitee stimmte dem Vorschlag im Prinzip zu, und einige Verbände, der holländische Transportarbeiterverband und die Internationale Seemannsunion der Vereinigten Staaten eingeschlossen, versprachen, die Frage einer finanziellen Unterstützung des Projektes auf die Dauer von zwei Jahren zu erwägen. Anfangs 1948 beschloß die Geschäftsleitung, den Vorschlag zu verwirklichen.

VERTRETUNG DER ITF

AUF KONFERENZEN ANGESCHLOSSENER ORGANISATIONEN UND ANDEREN TAGUNGEN

1946

- | | |
|----------------|---|
| 22. Januar | Vereinigung der holländischen Seemanns- und Transportarbeiterverbände, Rotterdam; Oldenbroek |
| 3. Februar | Verbandstag des holländischen Transportarbeiterverbandes, Haag; Oldenbroek |
| 3. Februar | Beerdigung von Frau Lindley, Stockholm; Tofahrn |
| 6.—22. Februar | Besuch in Griechenland; Dorchain und Knight |
| 13. April | Internationale Seemannstagung, Antwerpen; Jarman und Oldenbroek |
| 25. April | Verhandlungen mit dem Weltgewerkschaftsbund in Paris; Deakin, Garcias, Jarman, Lindley und Oldenbroek |
| 21.—22. Mai | Konferenz der britischen Eisenbahnbeamten, Hastings; Tofahrn |
| 28.—30. Mai | Kongreß des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, Montreux; Tofahrn |
| 6.—29. Juni | Konferenz der IAO für Schifffahrtsangelegenheiten, Seattle; Oldenbroek |
| 19.—20. Juni | Verbandstag der dänischen Eisenbahner, Nykøbing; Tofahrn |

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1.—2. August | Konferenz der Rheinschiffer, Basel; Oldenbroek |
| 26.—27. August | Konferenz der Arbeiter der Nordsee- und Kanalhäfen, Antwerpen; Oldenbroek |
| 28.—30 August | Konferenz der europäischen Hafentarbeiter, Antwerpen; Oldenbroek |
| 18. September bis 1. November | Besuch bei den amerikanischen Eisenbahnern; Joustra, Dorchain und Tofahrn |

1947

- | | |
|----------------------|--|
| 6.—8. Januar | Kohlenkonferenz des WGB; Garcias und Tofahrn |
| 8. Januar | 50jähriges Jubiläum des dänischen Transportarbeiter-Verbandes; Christiansson |
| 3.—11. Februar | Deutschland-Delegation der Hafentarbeiter- und Seemanns-Vertreter; Oldenbroek |
| 7.—8. März | Delegation zur IAO, Genf, betreffend Rheinschifffahrt; Oldenbroek |
| 25.—28. März | Internationale Eisenbahnerkonferenz, Brüssel; Oldenbroek (25. März) und Tofahrn (25.-28. März) |
| 26. April | Verbandstag der österreichischen Eisenbahner; Tofahrn |
| 4.—6. Mai | Jubiläumskongreß der dänischen Seeleute, Kopenhagen; Charles Jarman |
| 5.—10. Mai | Jubiläumskonferenz des Eisenbahnbeamten-Verbandes Torquay; G. Joustra in Stellvertretung von Oldenbroek. Er überreichte eine Uhr mit Inschrift für das Büro des Generalsekretärs |
| 6.—16. Mai | Binnenverkehrs-Komitee der IAO, Genf; Oldenbroek und Tofahrn |
| 18. Mai | Delegiertenkonferenz des Luxemburger Eisenbahner-Verbandes; Omer Becu |
| 19. Mai | ECITO-Tagung, Haag; Tofahrn |
| 19.—20. Mai | Komitee der Seemannsgruppe, London; Oldenbroek |
| 29.—30. Mai | Kongreß der holländischen Eisenbahner und Straßenbahner, Utrecht; Tofahrn |
| 4. Juni | Begräbnis Charles Jarmans; Oldenbroek |
| 4.—7. Juni | Konferenz der Transportfachleute des Wirtschafts-Komitees für Europa, Genf; Tofahrn |
| 6.—7. Juni | Internationale Fischerkonferenz, Hull; Oldenbroek |
| 30. Juni bis 1. Juli | Konferenz der skandinavischen Transportarbeiter, Kopenhagen; Oldenbroek |
| 8.—9. Juli | Zentralkommission für den Rhein, Haag; Oldenbroek |
| 7.—19. Juli | Konferenz des britischen Eisenbahnverbandes, Ayr; Robert Bratschi |

19. Juli Abschiedsfeier für L. Veenstra, Präsident des holländischen Schiffsoffiziersverbandes, Rotterdam; Oldenbroek
- 10.—17. August Jubiläumskongreß des schwedischen Transportarbeiterverbandes, Stockholm; G. Joustra. Er überreichte ein Bild für das Büro des Präsidenten.
- 12.—13 August Skandinavische Seemannskonferenz, Oslo; Oldenbroek
31. August 50jähriges Jubiläum des dänischen Heizerverbandes; Laursen
- 10.—13. September Besuch bei den kanadischen Eisenbahngewerkschaften, Ottawa, Toronto und Montreal; Tofahrn
- 10.—15. September Konferenz des dänischen Transport- und Fabrikarbeiterverbandes; Knight in Stellvertretung von Yates, der verhindert war.
18. September bis 1. Oktober Europäische Eisenbahnerdelegation nach den Vereinigten Staaten; Oldenbroek und Tofahrn
- 20.—23. November Konferenz des norwegischen Eisenbahnerverbandes, Oslo; Tofahrn
13. Dezember Konferenz des holländischen Schiffsoffiziersverbandes, Rotterdam; Oldenbroek

Kollege V. Brodecký, der frühere leitende Funktionär der tschechoslowakischen Eisenbahner und viele Jahre lang Mitglied des ITF-Generalrates, möchte seinen Freunden in der ITF in Erinnerung gerufen werden. Er ist 74 Jahre alt. Seine Mißhandlung durch die Gestapo hat deutliche Spuren hinterlassen. Er war übergücklich, als ihn der stellvertr. Generalsekretär der ITF im April 1947 besuchte.

Kollege J. Döring war viele Jahre lang deutsches Mitglied des Exekutivkomitees und des Generalrates der ITF. Er ist jetzt 84 Jahre alt, und der Generalsekretär besuchte ihn gelegentlich der Anwesenheit der ITF-Delegation in Hamburg im Februar 1947.

Kollege S. Jensen, Präsident des dänischen Lokomotivführerverbandes, zog sich nach dem Verbandstag am 20. und 21. Mai 1947 nach Erreichung der Altersgrenze von 65 Jahren in den Ruhestand zurück. Er hatte die Führung seines Verbandes 18 Jahre lang innegehabt.

Kollege Arie Kievit, Präsident des holländischen Transportarbeiterverbandes, ging im Mai 1947 mit Erreichung des 65. Lebensjahres in Pension. Sein Nachfolger im Amt ist Kollege R. Laan, sen.

Kollege Nils Martenson, der Kassierer des schwedischen Transportarbeiterverbandes, ging im Oktober 1947, nach Erreichung des 60. Lebensjahres, in Pension. Sein Nachfolger ist Kollege E. Melander.

Kollege Josef Smeykal, der frühere Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs, feierte am 13. Juni 1947

seinen 70. Geburtstag. Er sendet allen alten Genossen, mit denen er in der ITF zusammengearbeitet hat, seine Grüße.

Kollege L. Veenstra legte den Vorsitz des Verbandes der holländischen Handelsmarineoffiziere am 1. Juli 1947 nieder. Er hatte das pensionsfähige Alter schon zwei Jahre früher erreicht, war aber ersucht worden, seine Arbeit noch für einige Zeit weiterzuführen. Sein Nachfolger ist Kollege P. de Vries.

Kollege T. Yates, stellvertretender Generalsekretär der Abteilung Bedienungspersonal des britischen Seemannsverbandes, wurde von seiner Organisation zunächst zum geschäftsführenden Generalsekretär nach dem Ableben des Kollegen Jarman bestellt und später zum Generalsekretär gewählt.

NACHRUFE

Kollege Gottfried Beck, Präsident des schweizerischen Eisenbahnerverbandes, starb nach langer Krankheit am 29. April 1946 im Alter von 72 Jahren. Er konnte auf eine mehr als dreißigjährige Wirksamkeit im Dienste seiner Organisation zurückblicken.

Kollege Eugène Jacquod, stellvertretender Generalsekretär des französischen Transportarbeiterverbandes, starb am 26. Februar 1947 im Alter von 69 Jahren. Er war Generalsekretär seines Verbandes bis November 1945 gewesen und wurde dann durch Garcias ersetzt. Er hat die ITF stets loyal unterstützt.

Kollege Axel Olsson, Präsident des dänischen Transport- und Fabrikarbeiterverbandes, starb am 19. Juni 1947 nach nur dreitägiger Krankheit. Während des größten Teils seines Lebens war er die treibende Kraft seiner Organisation. Er war ein überzeugter Internationalist und hat die ITF stets ausgiebig unterstützt.

Kollege Charles Jarman, Generalsekretär des britischen Seemannsverbandes, starb am 30. Mai 1947. Er war Mitglied der Geschäftsleitung der ITF seit 1941; damals wurde er von der britischen Sektion der ITF zum Nachfolger des Kollegen W. R. Spence bestellt.

Sein vorzeitiger Tod war ein schwerer Schlag für alle jenen, die mit ihm in der Gewerkschaftsarbeit seines Landes und in der internationalen Arbeit verbunden waren, und bleibt ein unersetzlicher Verlust. Die Sekretäre und Angestellten der ITF werden ihn als einen der gemeinsamen Sache ergebenden Mitarbeiter und einen überaus gutherzigen Kollegen in bestem Angedenken behalten.

Kollege Pierre Krier, luxemburgischer Arbeitsminister und s. Z. Lokomotivführer und führender Funktionär des luxemburgischen Eisenbahnerverbandes, starb am 18. Januar 1947. Kollege Krier hatte der ITF große Dienste geleistet, insbesondere durch Hilfeleistung an Emigranten aus unserem Kreis.

Kollege Ruedi Meier, einer der Sekretäre des Transportarbeiterverbandes der Schweiz und ein Mitglied des Komitees, das unseren Züricher Kongreß vorbereitet hatte, starb im Januar 1947.

III. VERSCHIEDENE INTERVENTIONEN UND ANDERE TÄTIGKEITSGEBIETE

Belgien

Abladung von Lokomotiven in Antwerpen

Eine amerikanische Reederei hat sich im Januar 1947 an den Seemannsverband Nordamerikas wegen Anheuerung zusätzlicher Arbeiter auf Schiffen gewandt, die Lokomotiven nach Europa bringen, da offenkundig in europäischen Häfen mit Rücksicht auf die mangelnde Erfahrung der Hafendarbeiter mit dieser Art Schiffsgut Schwierigkeiten entstanden waren. Vor Erteilung der Zustimmung wandte sich der Verband an die ITF zwecks Beschaffung einer Zustimmungserklärung der Hafendarbeitersektion Antwerpen des belgischen Transportarbeiterverbandes. Die gewünschte Erklärung wurde abgegeben.

Ägypten

Entlassung von Gewerkschaftlern

Am 22. Oktober 1947 sandte Präsident Zein el Din vom Allgemeinen Chauffeurverband in Kairo der ITF das folgende Telegramm:

„Vertreter Royal Dutch Airlines in Ägypten hat heute Order ausgegeben, alle Chauffeure zu entlassen, einziger Grund Mitgliedschaft in meinem Verband, mit dem Kollektivvertrag abzuschließen er gesetzlich verpflichtet war. Bitte um Hilfe.“

Am 23. Oktober wurde die folgende Antwort telegraphisch abgesandt:

„Erfahre mit Interesse Haltung KLM-Vertreter und sage volle Unterstützung zu stop Wende mich an KLM-Zentrale und bin sicher sie wird Verweigerung Koalitionsrecht nicht aufrechterhalten stop Rate Ihnen Beamten zu besuchen dieses Telegramm zu zeigen und eventuelle ernste Folgen zu unterstreichen stop Hoffe ernstlich auf baldige freundschaftliche Regelung. Oldenbroek.“

Zur gleichen Zeit wurde ein Brief an die Zentrale der holländischen Luftfahrtgesellschaft mit dem Ersuchen geschickt, die Kündigungen zurückzunehmen und auf eine freundschaftliche Regelung aller Differenzen mit der Gewerkschaft hinzuarbeiten, die schon existieren oder noch entstehen könnten. Wir ersuchten ferner den holländischen Transportarbeiterverband um eine Intervention bei der KLM. Einer dem holländischen Verband gegebene Information zufolge beruht Zein el Dins Protest auf einem Mißverständnis. Mit Rücksicht auf die Einschränkung von Reisen via Ägypten als Folge der Cholera-Epidemie sieht sich die KLM gezwungen, ihre Filiale in Kairo zu schließen und alle ihre europäischen Angestellten mit ganz wenigen Ausnahmen zurückzuberufen. Die ägyptischen Chauffeure wurden

entlassen, weil die Gesellschaft für sie keine Arbeit hat. Der KLM-Beamte der Zentrale betonte sehr lebhaft, daß die Gesellschaft keineswegs daran denke, irgendwelche antigewerkschaftliche Aktionen zu beginnen. Die Stellungnahme der Gesellschaft wurde Kollegen Zein el Din bekanntgegeben, damit er sich dazu äußern könne.

Zuletzt kam ein Schreiben der KLM-Zentrale vom 4. November, demzufolge der Konflikt nach einem Bericht ihres Vertreters in Kairo mit Unterstützung des Ägyptischen Arbeitsamtes in einer beide Teile zufriedenstellenden Weise beigelegt wurde.

Finnland

Anwerbung von Seeleuten durch ausländische Schiffe

Der finnische Seemannsverband hat uns informiert, daß es in finnischen Häfen häufig vorkomme, daß ausländische Schiffe Matrosen anheuern, ohne sich der offiziellen Schiffahrtsbehörden zu bedienen. Es bestehe der Verdacht, daß auf diese Weise finnischen und anderen Nazis die Flucht aus Finnland ermöglicht werden soll. Die Angelegenheit wurde mit dem Komitee der Seemannssektion besprochen, das alle Seemannsverbände aufforderte, Maßnahmen zu treffen, die es sicherstellen, daß alle fremden Schiffe, die in finnischen Häfen landen, Matrosen nur durch die offiziellen Schiffahrtsbehörden anheuern, bei denen der finnische Seemannsverband in der Lage ist, dafür zu sorgen, daß nur wirkliche Seeleute angeworben werden.

Frankreich

Tod von Seeleuten bei einem Unglück in Texas

Ein französisches Schiff explodierte kürzlich, als ein Feuer die Ölraffinerien und Vorräte in Galveston und Houston (Texas) zerstörte. Die 35köpfige Mannschaft wurde getötet. Es scheint, daß die Angehörigen der Opfer Schadensersatz verlangen können. Unser Büro in New York ist mit einem der Advokaten in Verbindung getreten, der diese Ansprüche vertritt und hat namens des französischen Seemannsverbandes einen Schadensersatzanspruch für die Angehörigen der Opfer des Unglücks angemeldet. Kollege Dorchain war der Auffassung, daß er rasch handeln müsse, und hat daher den Anspruch sofort in der Erwartung angemeldet, daß sein Schritt von dem französischen Seemannsverband bestätigt werden wird.

Die Unterstützungskasse der französischen Seeleute, die die Witwen- und Waisenrenten ausbezahlt hat, steht unter der Aufsicht der Regierung. Die französische Regierung beabsichtigt nicht, Schadensersatzforderungen zu stellen. Der französische Seemannsverband hält sich nicht für verpflichtet, die gleiche Haltung einzunehmen, und gab daher die Zustimmung, daß Kollege Dorchain die Sammlung von Informationen fortsetzt, die ihn instandsetzen soll, zu entschei-

den, ob Schadensersatz verlangt werden wird, wobei von der Annahme ausgegangen wird, daß der Advokat nur ein Erfolgshonorar verlangen kann.

Deutschland

Auflösung der Heuerbüros für Seeleute

Kollege H. Davidson, der leitende Funktionär der Seemannssekktion des Verbandes „Verkehr und öffentliche Dienste“ in Hamburg, berichtete uns im November 1947 über Bemühungen, die im Gange sind, die in deutschen Häfen tätigen Heuerbüros für Seeleute aufzulösen und ihren Wirkungsbereich auf die normalen Arbeitsvermittlungsstellen zu übertragen. Er war durch diesen Vorschlag sehr beunruhigt und verlangte unsere gutachtliche Äußerung. Wir haben den Standpunkt eingenommen, daß die Heuerbüros für Seeleute aufrechterhalten werden sollen, und sagten dem deutschen Verband unsere Unterstützung in seiner Opposition gegen die vorgeschlagene Änderung zu.

Deutschland-Delegation der ITF vom 3. bis 9. Februar 1947

Der Gedanke, eine ITF-Delegation zum Studium der Verhältnisse nach Deutschland zu entsenden, wurde zum erstenmal gelegentlich der Europäischen Hafentarbeiterkonferenz geäußert, die die ITF im August 1946 in Antwerpen abgehalten hat. Die deutschen Beobachter, die an der Konferenz teilnahmen, hatten über die Lage der deutschen Hafentarbeiter Klage geführt. Es war der Wunsch der Konferenz, eine ungerecht behandelte und benachteiligte Arbeitergruppe in ihren Bestrebungen zu unterstützen, und sie war sich auch dessen bewußt, daß schlechte Arbeitsbedingungen in Deutschland eine Bedrohung der Errungenschaften der Arbeiter in anderen Ländern darstellen. Die Konferenz befaßte sich auch mit der alten Frage der Konkurrenz zwischen den Nordseehäfen und vernahm Kritiken der Tendenz der alliierten Besatzungsbehörden, den Hamburger und andere deutsche Häfen gegenüber solchen in anderen Ländern Nordwesteuropas zu bevorzugen. Es war allgemeine Überzeugung, daß Schritte, die die ITF unternimmt, sich auf genaue Informationen aus erster Hand stützen sollen, und es wurde daher beschlossen, die Geschäftsleitung zu ersuchen, eine Delegation nach Deutschland zu entsenden, die diese Informationen beschaffen sollte.

Zwei Monate später hat auch die Internationale Seemannskonferenz der ITF in London die Frage aufgegriffen, welche Gefahren sich aus den schlechten Arbeitsverhältnissen in Deutschland ergeben, wobei besonders auf die Notwendigkeit der Verwirklichung der in der Internationalen Seemannscharta enthaltenen Forderungen hingewiesen wurde. Wiederum wurde die Entsendung einer Delegation nach Deutschland in Vorschlag gebracht.

Die Geschäftsleitung stimmte den vorgetragenen Wünschen zu, und die direkt interessierten angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seemannsverbände wurden eingeladen, ihre Delegierten namhaft zu machen. Zu Mitgliedern der Abordnung wurden bestimmt: J. Donovan (britische Hafentarbeiter), C. Jarman (britische Seeleute), L. Major und O. Becu (belgische Hafentarbeiter und Seeleute), A. Kievit (holländische Hafentarbeiter), L. Veenstra (holländische Seeleute), Th. Laursen (dänische Seeleute) und J. H. Oldenbroek (Generalsekretär der ITF).

Die Delegation hielt sich in Deutschland vom 3. bis 9. Februar 1947 auf und besuchte Bielefeld, Hamburg und Bremen. Bielefeld war damals ein wichtiges Zentrum der Gewerkschaftstätigkeit, und die Abordnung hatte Gelegenheit zur Besprechung von Gewerkschaftsfragen unter anderem mit unseren alten Freunden Hans Jahn und A. Kummernuß, den Führern der Eisenbahner- und Transportarbeiterverbände, mit Walter Auerbach, dem früheren Beamten der ITF, der gegenwärtig beim deutschen Zentralarbeitsamt für die britische Zone arbeitet, mit dem Dezernenten für Arbeitsfragen und mit anderen Beamten des Departements der Kontrollkommission für Deutschland, das sich mit den Fragen der Aufbringung der Arbeitskräfte beschäftigt.

Wir konnten uns überzeugen, daß der Wiederaufbau der Gewerkschaftsorganisationen gute Fortschritte gemacht hatte, obwohl die Arbeit durch die materiellen Bedingungen und die allseitige Knappheit sehr erschwert ist. Es wurde die Zusicherung gegeben, daß nur Genossen, die sich an dem Kampf gegen die Nazis voll bewährt hatten, führende und Vertrauensfunktionen in den Gewerkschaften innehaben. Es hat sowohl innerhalb als auch außerhalb Deutschlands an Kritiken des Vorgehens der alliierten Behörden in Gewerkschaftsfragen nicht gefehlt, das davon ausging, Verbände sich erst auf lokaler Grundlage entwickeln zu lassen und erst später eine Verbreiterung bis zur Erfassung einer ganzen Zone zu bewilligen. Unsere Abordnung hat sich mit den Kritikern dieses Vorgehens nicht identifiziert, weil sie von der Auffassung ausging, daß die angewandte Methode dazu angetan war, die Werbekraft des Gedankens der Gewerkschaftsarbeit im lokalen Rahmen zu erhöhen und zugleich der Tendenz zu einer straffen Zentralisierung entgegenzuwirken, die wahrscheinlich einer der Gründe war, warum die Gewerkschaftsbewegung Hitler keinen entschiedeneren Widerstand entgegengesetzt hat. Die Notwendigkeit des etappenweisen Vorgehens hat jene, die im örtlichen Bereich mit der Arbeit begannen, gezwungen, mit der Legung der Grundsteine anzufangen und sie davon enthoben, die oberen Stockwerke zu bauen, bevor die unteren fertig waren.

Die Zerstörung materieller und moralischer Werte durch den Krieg und die Schwierigkeiten, die infolgedessen überwunden werden müssen, haben auf die Abordnung einen tiefen Eindruck ge-

macht. Sie war aber der Meinung, daß das deutsche Volk mehr hätte dazu tun können, um durch harte Arbeit selbst einen Weg aus den gegenwärtigen Schwierigkeiten zu finden. Die Deutschen können von einem verhängnisvollen Kreislauf nicht loskommen, in dem der Mangel an allen Bedarfsartikeln ihren Lebenswillen und die Energie lähmt, sich selbst mit aller Kraft in den Dienst des Neuaufbaus zu stellen; dieser Zustand wird durch eine Neigung zum Selbstbedauern noch verschärft.

Die Delegation studierte sehr eingehend die Frage der Umleitung von Transporten nach Hamburg und Bremen, die vor dem Krieg nach Antwerpen und Rotterdam dirigiert worden waren. Augenscheinlich handelte es sich im Augenblick hauptsächlich um Güter zur Versorgung der Besatzungsarmeen, und der Hauptgrund für die Benützung deutscher Häfen war die Möglichkeit der Einsparung von Devisen und der Verhinderung des weiteren Anwachsens der Okkupationskosten. Die Delegation kam zu der Schlußfolgerung, daß dieses Verfahren die Erneuerung des internationalen Handels erschwert und daß ihre Vorteile mehr als aufgewogen werden durch ihre Nachteile, nämlich durch die ständige Überinanspruchnahme der deutschen Eisenbahnen in ihrem gegenwärtigen Zustand des Verfalls.

Die Abordnung empfahl Vorkehrungen zur Sicherung regelmäßiger Beschäftigung für Dockarbeiter in den deutschen Hafenanlagen, ähnlich den in anderen Ländern bestehenden.

Die Delegation konnte den lebhaften Wunsch der deutschen Seeleute nach baldigster Ermöglichung der Ausübung ihres Berufes feststellen. Sie erfuhr gelegentlich der Behandlung der Frage mit den britischen Besatzungsbehörden, daß deutsche Schiffe unbenützt in den Häfen liegen, und daß man davon abgesehen hatte, sie in Dienst zu stellen und sie zur Entlastung des Druckes auf den britischen Schiffsraum zu benützen, weil man Proteste seitens der britischen Hafentarbeiter und Seeleute befürchtete. Unsere Abordnung war in der Lage, diese Bedenken zu zerstreuen, und es wurde daraufhin angekündigt, daß vier deutsche, mit deutscher Besatzung bemannte Schiffe zum Gütertransport von England nach Deutschland eingesetzt werden sollen.

Die Erfahrungen, die unsere Abordnung gemacht, und die Schlußfolgerungen, die sie daraus gezogen hatte, sind in einem reich mit Belegen versehenen, 60 Seiten langen Bericht enthalten, der den angeschlossenen Organisationen zugegangen ist.

Griechenland

Arbeitskonflikte auf Schiffen und in Häfen —

Bemannung griechischer Schiffe

Die griechischen Seeleute haben oft in fremden Häfen Schwierigkeiten mit griechischen Schiffseigentümern und wenden sich dann an die ITF mit dem Ersuchen um Hilfe. Der Grund der Schwierig-

keiten ist das Nichtvorhandensein entsprechender Einrichtungen für die Beilegung von an Bord entstehenden Konflikten. Das Sekretariat hat einen Fall aufgegriffen, in dem Matrosen wegen der Nichtauszahlung einer Vergütung für langen Dienst Beschwerde führten, die in dem ihre Beschäftigungsbedingungen regelnden Übereinkommen zugesagt worden war, sowie über die Nichtauszahlung einer Entschädigung an eine Mannschaft, die infolge Eigentumswechsels eines Schiffes arbeitslos wurde. Die griechische Botschaft in London und die griechischen Hafenbehörden wurden beide angegangen, mit dem Ergebnis, daß der griechische Minister für die Handelsmarine für einige wenige Monate seine Anerkennung des Verbandes der griechischen Seemannsorganisationen aufrechterhielt. Im September 1947 zog er diese Anerkennung zugunsten der All-Griechischen Seemannsföderation, die eine Monopolstellung erhielt, zurück und unser Protest war fruchtlos.

Es ist klar, daß die politischen Gegensätze bei den Schwierigkeiten eine Rolle spielen. Der Vertreter des Verbandes der griechischen Seemannsgewerkschaften in Großbritannien forderte die ITF auf, an die angeschlossenen Seemannsverbände ein Rundschreiben zu richten, das diese auffordert, die Mitglieder in dem Sinne zu instruieren, sich nicht für griechische Schiffe anwerben zu lassen, da ungefähr 10 000 griechische Seeleute arbeitslos sind und die Schiffseigentümer ausländische Seeleute aufnehmen, um den Einfluß der Gewerkschaft zu untergraben.

Die Geschäftsleitung war der Auffassung, daß sie diesem Wunsche nicht entsprechen könne, da ein wichtiger Grundsatz auf dem Spiele stehe, nämlich das Recht des Matrosen, Beschäftigung auf fremden Schiffen zu suchen. Insbesondere wenn solche Schiffe in fremden Häfen durch Mangel an Arbeitskräften leiden, soll der Kapitän berechtigt sein, Seeleute anderer Nationen aufzunehmen, und man kann von den Schiffseigentümern nicht erwarten, daß sie Sendboten in alle Ecken und Enden der Welt ausschicken, um eine komplette Mannschaft zustandezubringen. Der Geschäftsleitung wurde ferner von anderer Seite versichert, daß in einer Reihe von Fällen griechische Matrosen in fremden Häfen ohne genügenden Grund abgelehnt haben, sich für griechische Schiffe anmustern zu lassen, so daß solche nicht seefähig würden, wenn sie nur Griechen einstellen dürften. Aus diesen und anderen Gründen sah die Geschäftsleitung keinen Grund, die von dem Verband der griechischen Seemannsgewerkschaft beantragte Haltung einzunehmen, und entschied sich dahin, die Angelegenheit an die Seemannssektion der ITF mit der Empfehlung weiterzuleiten, daß dem Ansuchen des Verbandes nicht Rechnung getragen wird.

Das Komitee der Seemannssektion schloß sich der Ansicht der Geschäftsleitung an, daß man von den griechischen Schiffseigentümern nicht die Entsendung von Seeleuten aus dem Inland nach fremden Häfen zur Ersetzung der griechischen Matrosen erwarten

könne, die infolge von Krankheit oder ähnlichen Gründen arbeitsunfähig werden, noch daß griechische Seeleute, die aus andern Gründen ablehnen, sich in einem fremden Hafen anmustern zu lassen, nur durch Griechen ersetzt werden können. In diesem Fall muß fremden Seeleuten das Recht gewahrt bleiben, sich anheuern zu lassen, vorausgesetzt natürlich, daß sie nicht kollektivvertragliche Bestimmungen unterbieten. Der griechische Verband warf eine bisher nicht diskutierte Frage auf, nämlich die Bemannung von neuen, in Amerika gekauften Schiffen. Hier hielt das Komitee der Seemanns-sektion den Anspruch aufrecht, daß diese Schiffe mit griechischen Seeleuten bemannt werden müssen, auch wenn diese aus Griechenland nach einem Hafen in den Vereinigten Staaten gebracht werden müßten.

Die Lage in Griechenland

Vor der Machtergreifung Metaxas' im Jahre 1936 gehörten die griechischen Eisenbahner, Seeleute und Hafendarbeiter der ITF an. Wir haben die Eisenbahner- und die Hafendarbeiterorganisationen, die sich nach Griechenlands Befreiung als Nachfolger der früheren Organisationen bildeten, wieder aufgenommen und den Straßentransportarbeiterverband als neues Mitglied aufgenommen.

Die Seeleute sind in zwei Organisationen gespalten, die beide für sich Anerkennung von der ITF verlangen. Wir haben sie aufgefordert, sich zusammenzuschließen und zwei Vermittler entsandt (P. Knight vom britischen Seemannsverband und den Leiter des ITF-Büros in New York, W. Dorchain), die gewünschte Einheit wurde aber nicht erzielt.

Seit der Befreiung Griechenlands gibt es in der griechischen Gewerkschaftsbewegung ununterbrochene Kämpfe. Einige politische Gruppen kämpfen darum, sich die Herrschaft über die Bewegung zu sichern, und die Haltung der aufeinanderfolgenden Regierungen zu den Gewerkschaften schwankt. Die britische Gewerkschaftszentrale hat ein sehr lebhaftes Interesse an der griechischen Gewerkschaftsbewegung gezeigt und große Anstrengungen gemacht, bei deren Aufbau auf demokratischer Basis zu helfen. Der Erfolg kann höchstens als vorübergehend bezeichnet werden. In Anwesenheit der Vermittler abgeschlossene Übereinkommen wurden sofort von der Rechten oder von der Linken verletzt und oft von der Rechten und der Linken, sobald die Vermittler nach Hause zurückgekehrt waren.

Die ITF hat eine Reihe von Protesten aus Griechenland erhalten und solche Proteste treffen noch ständig ein. Die kommunistischen Gewerkschaftsfunktionäre protestierten in den Jahren 1946 und 1947 wiederholt bei uns gegen die Haltung und die Aktionen der Behörden. Die Anklagen gegen Behörden bezogen sich auf administrative Schikanen, Diskriminierung von Gewerkschaftsmitgliedern und Funktionären, auf Hilfe und Ermunterung für die faschistischen

Banden, die die Gewerkschaftsmitglieder, besonders Eisenbahner, terrorisieren und auch vor ihrer Ermordung nicht zurückschrecken, auf die willkürliche Verhaftung von Mitgliedern und Funktionären, auf die Mißhandlung seitens der Polizeiorgane, auf Hausdurchsuchungen in Gewerkschaftsbüros und auf die Konfiskation von Geldsummen, die das legale Eigentum der Gewerkschaften bilden. Die letzten Proteste beziehen sich auf die Einkerkерung oder Deportierung der führenden Funktionäre aller Transportarbeitergewerkschaften auf die Insel Ikaria und die konzentrationslagermäßige Behandlung der Gefangenen und Verbannten.

Nach Erhalt einiger solcher Proteste haben wir Schritte bei der griechischen Regierung unternommen und die Respektierung des Koalitionsrechtes der in den Gewerkschaften organisierten Arbeiter verlangt. Soweit die Regierung überhaupt eine Antwort gab, stellte sie die Tatsachen in ganz anderer Weise dar und behauptete, daß die Verhafteten der Gewaltanwendung gegen den Staat schuldig seien. Es war in jedem Fall für die ITF vollkommen unmöglich, die Wahrheit festzustellen und herauszubekommen, inwieweit der Standpunkt der Gewerkschaftsfunktionäre und inwieweit der der Behörden den wahren Tatsachen näherkommt.

Am 9. Juli 1947 führte die griechische Regierung Massenverhaftungen ihrer politischen Gegner durch.

Wir haben aus Griechenland ein von dem Sekretär des während des Krieges in Großbritannien gegründeten Verbandes der griechischen Seemannsorganisationen unterfertigtes Telegramm erhalten, das uns über die Verhaftung von fünf Funktionären der Seemannsverbände informierte. Wir erhielten weiter ein Telegramm von den Sprechern der im Atlantik operierenden griechischen Schiffsmannschaften.

Am 17. Juli haben wir dem griechischen Botschafter in London einen Brief gesandt, in dem wir darauf hinwiesen, daß die Aktion der griechischen Regierung zur Zerstörung dieser Organisationen führe. Wir äußerten unseren Verdacht, daß die politischen Unruhen nur als ein Vorwand für das Bestreben zur Vernichtung der Gewerkschaften diene und haben gegen die Verhaftungen protestiert.

In der Zwischenzeit wurden wir durch einen aus Griechenland eingetroffenen Brief über die Verhaftung von 80 Eisenbahnern informiert, unter denen sich die leitenden Funktionäre des Eisenbahnverbandes befanden. Das Exekutivkomitee der Organisation war angeblich durch eine von der Regierung ernannte Körperschaft ersetzt worden. Wir haben am 30. Juli telegraphisch beim griechischen Ministerpräsidenten gegen diesen flagranten Bruch der Koalitionsfreiheit protestiert und verlangt, daß die Gewerkschaftsfunktionäre unverzüglich freigesetzt werden und daß es ihnen ermöglicht wird, ihre Funktionen wieder aufzunehmen. Keinerlei Antwort langte ein.

Am 9. August luden wir nach Beratung mit Generalsekretär Tewson von der britischen Gewerkschaftszentrale Georg Lascaris,

den alten Führer des Eisenbahnerverbandes und gegenwärtig Mitglied des gewählten Exekutivkomitees der griechischen Gewerkschaftszentrale ein, sich der die Vereinigten Staaten besuchenden Delegation europäischer Eisenbahner anzuschließen. Er nahm die Einladung an, aber die griechische Gewerkschaftszentrale, deren angestellter Funktionär er ist, gab der Meinung Ausdruck, daß seine Arbeit für einige aufeinanderfolgende Wochen nicht entbehrt werden könne, und er teilte uns infolgedessen mit, daß er das Land nicht verlassen könne.

Am 22. September 1947 erhielten wir den ersten Bericht aus einer nichtkommunistischen Quelle, von dem neuen Exekutivkomitee der Eisenbahnergewerkschaft. (Einige Mitglieder dieser neuen Exekutive hatten bereits der in Brüssel im März 1947 abgehaltenen Internationalen Eisenbahnerkonferenz telegraphiert, daß der kommunistische Generalsekretär des Verbandes, Mariolis, kein richtig bestellter Delegierter zur Konferenz sei und darum nicht das Recht in Anspruch nehmen könne, namens der griechischen Eisenbahner zu sprechen. Da Mariolis an der Tagung nicht teilnahm, weil sein Paß zurückgehalten worden war, sind wir auf die Sache nicht weiter eingegangen.) Die neue Exekutive gibt eine Darstellung der Entwicklung innerhalb der Organisation seit Februar 1946, derzufolge Mariolis und seine Freunde die Gewerkschaftsämter seit Juli 1946 illegal in Händen hatten. Da alle andern Versuche, von Mariolis die Befolgung der Gewerkschaftsstatuten zu erreichen, fehlschlagen, haben die nichtkommunistischen Gruppen die Angelegenheit schließlich vor Gericht gebracht. In seiner Entscheidung vom 16. Juli 1947 setzte das Gericht eine provisorische Exekutive ein mit dem Auftrag, eine Generalversammlung der Delegierten in Einklang mit den Statuten der Gewerkschaft einzuberufen und dieser Tagung Gelegenheit zu geben, ein reguläres Exekutivkomitee zu wählen. Diese Tagung fand am 31. August sowie am 1. und 2. September 1947 statt und wählte eine neue Exekutive und S. Dimitracopoulos zum neuen Generalsekretär.

Die Delegiertenversammlung beschloß eine Abänderung des Verbandsstatutes durch Hinzufügung einer Klausel, die es den Mitgliedern der Verbandsexekutive verbietet, den leitenden oder Vollzugskörperschaften einer politischen Partei anzugehören oder eine öffentliche politische Funktion auszuüben. Im Falle ein Mitglied der Exekutive des Verbandes Kandidat für eine politische Partei oder ein öffentliches Amt, Ehrenämter eingeschlossen, wird, erlischt seine Mitgliedschaft in der Exekutive.

Der Verband schickt uns nun unter seiner neuen nichtkommunistischen Leitung scharfe Proteste gegen „verbrecherische Angriffe auf Eisenbahnarbeiter seitens kommunistischer Verbrecherbanden“. Einem Telegramm vom 3. November 1947 zufolge haben kommunistische Banden auf der offenen Strecke den Lokomotivführer, den Heizer und das Begleitpersonal eines Lastzuges „hingerichtet“.

Die Organisation gab uns auch die Proteste bekannt, die sie in der gleichen Angelegenheit an den WGB gesandt hatte. Am 30. Sep-

tember 1947 gab sie uns die Namen von sieben Streckenarbeitern, die getötet, und fünf, die verwundet wurden, während sie an der Athen—Saloniki-Linie arbeiteten, die gegenwärtig repariert wird. Die ITF wurde ersucht, „ihr Interesse für die unerträgliche Situation zu zeigen, die durch die Haltung des WGB in bezug auf diese Angriffe gegen Eisenbahnarbeiter hervorgerufen wird“. Die „unerträgliche Situation“ ist eine Folge der Tatsache, daß der kommunistische Führer Theos, der „unter den Schutz und die persönliche Führung des Generalsekretärs des WGB gestellt ist, die Ermordung von Eisenbahnarbeitern gutheißt und diese Verbrechen als für den Sieg der Rebellen notwendig rechtfertigt. Der Verband sagt, daß die Rebellen keine „Patrioten“ sind, als die sie die „internationale slavo-kommunistische Propaganda der Welt hinstellt, sondern Teil einer getarnten Bewegung, die ihre Wurzeln außerhalb Griechenlands hat“.

Der Verband fordert den WGB auf, seine Haltung zu den kommunistischen Gewerkschaftlern in Griechenland zu revidieren, sonst würde der WGB auch weiter als moralisch verantwortlich für die verbrecherischen Angriffe gegen Eisenbahner betrachtet werden.

Spätere Erhebungen, die wir eingeleitet haben, haben ergeben, daß die Organisation durch das Dazwischentreten der Gerichtsbehörden in die Hände eines Exekutivkomitees gefallen ist, das seine Entstehung nicht einer demokratischen Wahl verdankt.

Die Geschäftsleitung und das Exekutivkomitee haben die Situation in Griechenland immer und immer wieder geprüft. Sie haben die Überzeugung gewonnen, daß es einer langen Zeit bedürfen wird, um die Erinnerung an die brutale Unterdrückung und die begangenen Greuelthaten auszulöschen, und daß von außen her sehr wenig zur Verbesserung der Lage getan werden kann. Ihre Schlußfolgerung ist daher, daß es noch lange dauern wird, ehe man halbwegs normale Zustände in diesem unglücklichen Land erwarten kann.

Holland

Darlehen an den holländischen Eisenbahnerverband

Der holländische Eisenbahnerverband rief im November 1946 die Hilfe der ITF zwecks Erlangung eines Darlehens in Höhe von 100 000 amerikanischen Dollars zwecks Ankaufes von Kleidung und Beschuhung für holländische Eisenbahner an. Dieses Darlehen sollte von den holländischen Staatsbahnen garantiert werden. Das New Yorker ITF-Büro behandelte die Angelegenheit mit einigen amerikanischen Eisenbahnerverbänden, bei den meisten von ihnen verbieten jedoch die Bestimmungen der Statuten die Verwendung ihres Vermögens im Ausland. Schließlich erklärte sich die International Ladies' Garment Workers' Union (Damenbekleidungsarbeiter), ein reicher Verband, bereit, das Darlehen in der ge-

wünschten Gesamthöhe aufzubringen, falls dieses von der holländischen Regierung garantiert werden würde. Die Brotherhood of Railway Clerks zeichnete 10 000 Dollar. Beide Darlehen sind unverzinslich und rückzahlbar im Jahre 1951. Die Sendungen von Kleidern und Schuhen erreichten Holland im Frühjahr 1947.

Schwierigkeiten von holländischen Walfischfängern in Südafrika

Kollege Georg Noble, der Vertreter der internationalen Seeleute in Cape Town, berichtete im Januar 1947, daß die an Bord von holländischen Walfischfängern für Expeditionen in die Antarktis verpflichteten Seeleute in Südafrika in einem Zustand ungenügender Versorgung mit warmer Bekleidung eingetroffen seien. Sie hatten die Reise offenbar auf Grund eines Versprechens angetreten, daß diese Bekleidung in Cape Town zur Verfügung gestellt werden wird. An Stelle dessen erhielten sie den vollkommen ungenügenden Betrag von 5 £. Kollege Noble sicherte Unterstützung von der Handelsmarine-Unterstützungskasse in Cape Town zu. Die Angelegenheit wurde dem holländischen Transportarbeiterverband bekanntgegeben, damit dieser sicherstelle, daß die Seeleute auf dem Rückweg vom Walfischfang in Cape Town genügend Geld für den Ankauf von Kleidern erhalten. Der Verband wurde auch über die gewerkschaftsfeindliche Haltung des Vertreters der holländischen Walfischfanggesellschaft in Cape Town informiert.

Island

Am 9. Dezember erhielten wir eine Anfrage der isländischen Gewerkschaftszentrale, ob die ITF willens und in der Lage sei, im Notfalle isländische Fischerboote daran zu hindern, daß sie ihre Last in britischen Häfen löschen. Die Zentrale gab uns zu verstehen, daß sie eine Auseinandersetzung über diesen Punkt erwarte, in welchem Falle sie unsere Hilfe benötigen würde.

Diese Anfrage war für uns einigermaßen überraschend, da die Schiffer- und Fischergewerkschaft dieses Landes der ITF angeschlossen ist, ohne aber in dieser Sache an uns herangetreten zu sein. Wir haben uns mit ihr in Verbindung gesetzt und von ihr erfahren, daß sie mit keiner derartigen Auseinandersetzung zu tun habe und daß sie auch keine für die Zukunft erwarte. Es bestand allerdings der Verdacht, daß die führenden Funktionäre der ausländischen Gewerkschaftszentrale, die unter kommunistischem Einfluß steht, aus politischen Gründen daran interessiert sind, eine Stockung in der Fischereiwirtschaft herbeizuführen, die einer der wichtigsten Wirtschaftszweige des Landes ist, und daß sie versuchen, ihren Einfluß nach dieser Richtung mit Hilfe von lokalen Organisationen von Fischern zur Geltung zu bringen, die der ITF nicht angehören.

Wir haben infolgedessen die isländische Gewerkschaftszentrale dahin verständigt, daß Unterstützung nach der angedeuteten Rich-

tung nur über Ersuchen eines angeschlossenen Verbandes gewährt werden könne, in dem Arbeiter des einschlägigen Faches organisiert sind.

Indonesien

Am 20. Juli 1947 ordnete die holländische Regierung in Indonesien militärisches Eingreifen an.

Die holländische Gewerkschaftszentrale beschloß am 21. Juli eine Resolution, in der es hieß, daß es die Pflicht der beiden beteiligten Regierungen sei, alles zu unternehmen, um den bewaffneten Konflikt so bald als möglich zu beenden. Die Resolution sagte weiter, daß ein politischer Streik den reaktionären Kräften in Holland in die Hände spielen und die Verwirklichung der Vereinbarung von Linggadjati gefährden würde, die zwischen den beiden Regierungen abgeschlossen worden war. Sie forderte daher die holländischen Arbeiter auf, weder aus eigener Initiative noch auf Grund der Aufforderung von Organisationen oder Personen zu streiken.

Infolgedessen waren die von der Kommunistischen Partei und der unter der Herrschaft der Kommunisten stehenden Gewerkschaftsorganisation EVC ausgerufenen Streiks absolute Versager. Nur arbeitslose Hafendarbeiter taten sich bei der von den beiden genannten Körperschaften ausgerufenen Streikbewegung hervor.

Die ITF erhielt am 25. Juli folgendes Telegramm aus Australien:

„Australische Hafendarbeiter und Matrosen boykottieren alle holländischen Schiffe. Fordern Hafendarbeiter und Seeleute in der ganzen Welt auf, heroischem Beispiel der holländischen Hafendarbeiter und Seeleute zu folgen, Republik Indonesien gegen verätherische holländische imperialistische Agression zu helfen stop Reach, australische Hafendarbeiter.“

Es war aus dem Text der Botschaft und auch anderweitig ersichtlich, daß sie an die nationalen Organisationen der Transportarbeiter gerichtet worden war.

Das Telegramm wurde der uns angeschlossenen australischen Organisation (Maritime Transport Council) mit dem Bemerkung zur Kenntnis gebracht, daß nur angeschlossene Organisationen das Recht haben, die ITF zur Ergreifung von Schritten aufzufordern.

Inzwischen hat der holländische Transportarbeiterverband die ITF ersucht, Aufrufe für Streikaktionen gegen die holländische Regierung nicht zu beantworten und nicht zu unterstützen, da dies für die holländische Arbeiterklasse schädlich wäre. Andererseits forderte die Organisation der indischen Schiffsoffiziere (Maritime Union of India) alle ihre Mitglieder auf, „das Be- und Entladen von Schiffen mit Kriegsmaterial, das zum Gebrauch gegen die indonesische Republik bestimmt ist, zu verweigern.“ Der Gewerkschaftsverband von Singapur verurteilte die Aktion der holländischen Regierung und scheint der Initiator der Gründung eines „Hafendarbeiterkomitees zur Hilfe für den indonesischen Widerstand“ zu sein, der einen Aufruf

an die Seeleute und Hafentarbeiter Englands erließ, holländische Schiffe, die Truppen und Munition nach Indonesien führen, zu boykottieren.

Obwohl der Ausbruch eines bewaffneten Konflikts in der ganzen Welt den peinlichsten Eindruck machte, langten keine weiteren Anforderungen an die ITF zur Einleitung einer Aktion ein. Die Absicht die Angelegenheit vor die ITF zu bringen, wurde wahrscheinlich unter dem Eindruck der Aufforderungen zu einem Waffenstillstand und dessen spätere Verkündung aufgegeben.

Im Augenblick des Abschlusses des Waffenstillstands war das Sekretariat mit der Vorbereitung einer Konferenz in London beschäftigt, an der die führenden Funktionäre des holländischen Transportarbeiterverbandes und die Geschäftsleitung teilnehmen sollten. Die Konferenz wurde abgesagt.

Forderungen der afrikanischen Eisenbahnergewerkschaft in Kenya und Uganda

Der Verband führt langwierige Verhandlungen mit der Verwaltung der Staatsbahnen von Kenya betreffend der Revision der Löhne und anderer Arbeitsbedingungen. Wir haben von ihnen ein reiches Material erhalten, und auf unser Ersuchen hat der britische Eisenbahnbeamtenverband den ihm angehörigen Unterhausabgeordneten Mathers aufgefordert, sich der Angelegenheit anzunehmen und in dessen Namen beim Kolonialministerium zu intervenieren. Eine Untersuchungskommission der britischen Regierung sollte im März 1947 nach Kenya gehen, um die Arbeitsbedingungen aller Regierungsangestellten zu untersuchen und auch die von der Organisation der asiatischen Eisenbahner in Kenya und Uganda gestellten Forderungen in Erwägung zu ziehen. Wir haben dem Verband empfohlen, den neuen Berater der Kenya-Regierung in Arbeits- und Gewerkschaftsfragen um seine Hilfe zu ersuchen, der früher ein aktives Mitglied des britischen Eisenbahnbeamtenverbandes war.

Resolution betreffend mexikanische Straßenbahnen

Die Resolution des Züricher Kongresses über den Kampf der mexikanischen Straßenbahner und die Verstaatlichung der Straßenbahnen in Mexiko City wurde dem mexikanischen Botschafter in London und der Organisation übermittelt.

St. Lucia

Im September 1947 ersuchte uns die Seemanns- und Hafentarbeitergewerkschaft von St. Lucia um unsere Unterstützung im Namen der Mannschaft eines Kabelschiffs, das der Cable und Wireles Ltd. gehört und außer Dienst gesetzt wurde. Die Gesellschaft hatte frei-

willige Zahlungen an langjährige Angestellte versprochen, war aber mit der Durchführung dieser Regelung in Verzug, so daß die Angestellten in eine schwierige Situation geraten waren.

Wir hatten eine Unterredung mit dem für Personalfragen zuständigen Beamten der Gesellschaft und erfuhren bei dieser Gelegenheit, daß die Verzögerung der Erledigung darauf zurückzuführen ist, daß man mit der Indienststellung eines neuen Kabelschiffes rechnet. In diesem Falle würde einigen der betroffenen Angestellten die Gelegenheit zu neuerlicher Beschäftigung bei Zahlung einer Neueintrittsprämie geboten werden, während die früher angebotenen Extrabeträge an jene zur Auszahlung gelangen würden, die das Angebot der neuerlichen Beschäftigung nicht annehmen sollten.

Wir haben auf die Härten aufmerksam gemacht, die der Verzug für die Betroffenen mit sich bringt, und es wurde ein Übereinkommen erzielt, wonach bis zur endgültigen Erledigung der Angelegenheit in der angedeuteten Form die sofortige Auszahlung eines Monateinkommens an die in Betracht kommenden Personen, insgesamt acht, vorgenommen werden wird.

Franco-Spanien

Die Skandinavische Transportarbeiterföderation beschloß auf ihrer Jahreskonferenz vom 1. bis 3. Juli 1946 eine Resolution, die die ITF und den Welt-Gewerkschaftsbund (WGB) aufforderte, eine internationale Blockade von Franco-Spanien auszusprechen, und an die Organisationen der britischen, amerikanischen und russischen Transportarbeiter appellierte, sie mögen ihren Einfluß dahin geltend machen, daß ihre Regierungen alle Transporte nach diesem Land einstellen.

Das Exekutivkomitee der ITF behandelte diesen Gegenstand auf seiner Tagung in Stockholm am 12. August 1946, war aber der Meinung, daß es nicht über die in der Frage von Franco-Spanien vom Züricher Kongreß gefaßte Resolution hinausgehen könne.

Die Angelegenheit wurde am 13. Februar 1947 wieder aktuell, als die ITF vom norwegischen Seemannsverband informiert wurde, daß die Franco-Regierung gedroht habe, norwegischen Schiffen die Einfahrt in spanische Häfen zu verbieten, als eine Retorsion für die Weigerung norwegischer Hafentarbeiter, die Lieferungen nach und von Spanien ein- und abzuladen, weiter für den Nichtabschluß eines Handelsabkommens mit Norwegen, für die unterbliebene Zulassung eines Chargé d' Affaires und für die norwegische Haltung auf der Konferenz der Vereinten Nationen.

Am 17. Februar übergab die Geschäftsleitung der ITF der Presse ein Kommuniqué, wonach alle solche Aktionen der Franco-Regierung auf die wirksamsten Gegenmaßnahmen der der ITF angeschlossenen Verbände stoßen würden. Die Seemanns- und Hafentarbeiterorganisationen der ITF wurden im Wege eines Rundschreibens über die Sache informiert und es wurde ihnen mitgeteilt, daß

eine gemeinsame Hafenarbeiter- und Seemannskonferenz unverzüglich einberufen werden würde, sobald es klar werden sollte, daß Franco seine Drohung wahr machen will.

Das Pressecommuniqué rief international ziemliches Aufsehen hervor und der britische Seemannsverband beantwortete eine Anfrage des britischen Außenministeriums dahin, daß er an der Ausführung jedes Beschlusses aktiv teilnehmen würde, den die ITF zur Verteidigung einer von Franco-Spanien angegriffenen angeschlossenen Organisation fassen sollte.

Am 24. Februar veröffentlichte der Presse-Attaché der Londoner spanischen Botschaft ein Dementi, daß die Franco-Regierung einen Bann für norwegische Schiffe angedroht habe, und am nächsten Tag wurde das Dementi der norwegischen Botschaft gegenüber telephonisch bestätigt.

Am 24. Februar trafen der Präsident der norwegischen Gewerkschaftszentrale, Konrad Nordahl, und der Präsident des norwegischen Seemanns-Verbandes, Ingvald Haugen, im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit in London ein und erhielten von den Kollegen Deakin und Jarman namens der britischen Transportarbeiter und Seeleute die Zusicherung, daß wirksame Aktionen gegen Franco eingeleitet werden würden, sollte die Drohung zur Tat werden. Die Vertreter des französischen Seemannsverbandes, die auch mit den Norwegern zusammentraten, äußerten einen abweichenden Standpunkt und waren überrascht, daß norwegische Schiffe überhaupt den Wunsch haben sollten, in den spanischen Häfen anzulegen. Sie verwiesen darauf, daß der Schiffsverkehr zwischen Frankreich und Spanien seit 1936 eingestellt sei. Sie waren nicht bereit, an der beantragten internationalen Konferenz teilzunehmen.

Der norwegische Seemannsverband drückte in einem Schreiben vom 7. März 1947 an die ITF seine Genugtuung darüber aus, daß die der ITF angeschlossenen Organisationen zum Gegenschlag gegen Franco bereit sind.

Gelegentlich der Konferenz der skandinavischen Transportarbeiterorganisationen am 30. Juni und 1. Juli 1947 kam einige Enttäuschung darüber zum Ausdruck, daß die ITF keinen Boykott von Franco-Spanien ausgesprochen hatte. Viele skandinavische Gewerkschafter beschuldigen den WGB, die entsprechende Gelegenheit versäumt zu haben.

Die französische Gewerkschaftszentrale wurde auch kritisiert, daß sie andere Landeszentralen aufgefordert habe, sich ihrem Boykott gegen Spanien anzuschließen, statt das Problem in aller Form vor den WGB zu bringen. Der Kongreß kritisierte auch die Tatsache, daß spanische Flüchtlingsorganisationen aller Kategorien, deren Berechtigung hierzu nicht überprüft werden kann, Boykottaufrufe herausgeben und so die Verwirrung noch vermehren.

Der Delegierte der ITF auf der Konferenz der Skandinavier setzte auseinander, daß die Ansichten über die Wirksamkeit eines Boy-

Die belgische Gewerkschaftszentrale legte die Angelegenheit dem belgischen Transportarbeiterverband mit dem Bemerkten vor, daß es merkwürdig sei, daß weder das Ersuchen von Curran und Bridges noch der Brief des WGB an die gewerkschaftlichen Landeszentralen die ITF erwähnt, die den belgischen Gewerkschaftern als die für die Behandlung der Sache kompetenteste Organisation erscheine.

Die Frage der Unterstützung der Seemanns- und Hafentarbeiterorganisationen von San Francisco (National Maritime Union und Longshoremen and Warehousemen's Union), sowie des kanadischen Seemannverbandes, die damals streikten, um die Einführung des Achtstundentages auf den Great Lakes durchzusetzen, wurde von der Arbeitergruppe der Konferenz in Seattle im Juni 1946 zweimal besprochen.

Angesichts der Tatsache, daß die zwei amerikanischen Verbände die ITF niemals angegangen hatten, war die Arbeitergruppe der Auffassung, daß die Frage, ob im Falle eines Streikes etwas unternommen werden solle, weder von ihr noch von den vielen Delegierten und Beratern der auf der Konferenz anwesenden, der ITF angeschlossenen Verbände zu beantworten sei. Überdies waren die Vertreter der National Maritime Union, die an den Beratungen teilnahmen, über die tatsächliche Situation sehr unzulänglich informiert und waren z. B. nicht in der Lage zu sagen, ob das Hilfsersuchen, das dem WGB telegraphisch unterbreitet worden war, die Zustimmung des CIO hatte.*) Sie konnte auch keine Angaben darüber machen, welchen Umfang ein ausgebrochener Streik annehmen würde. Die Zeitungen hatten berichtet, daß die Verbände beschloßen hätten, Schiffe mit Sendungen für die amerikanischen Besatzungskräfte oder mit Lebensmittelsendungen für Unterstützungszwecke nicht bestreiken. Abgesehen von diesen Erwägungen hatte die Arbeitergruppe den Eindruck, daß es zu keinem Streik kommen, sondern daß eine Regelung in der letzten Minute erzielt werden würde. Das trat auch tatsächlich ein.

Der Vertreter der amerikanischen Seeleute verlangte eine Abgabe einer Erklärung, daß im Falle eines Seemannsstreikes kein Matrose streikende amerikanische Seeleute ersetzen würde. Kollege Weisberger, als Vertreter des Internationalen Seemannsverbandes Amerikas, der den Kollegen Harry Lundeborg, den Delegierten der amerikanischen Seeleute vertrat, wandte sich gegen diese Formel mit dem Bemerkten, es wäre beleidigend, von vornherein anzunehmen, daß die Mitglieder seines Verbandes oder die Seeleute anderer Länder streikende amerikanische Matrosen ersetzen würden. Das Exekutivkomitee der Arbeitergruppe wurde schließlich beauftragt, eine Resolution auszuarbeiten. Es legte einen Text vor, dem zufolge

*) Später konnte festgestellt werden, daß dies nicht der Fall war und daß der CIO der Aktion des WGB ablehnend gegenüberstand.

die Arbeitergruppe in sehr allgemeinen Worten ihre Unterstützung jeder Aktion zusichert, die unternommen wird, um die Arbeitsbedingungen der Seeleute zu verbessern und den in der internationalen Seemanns-Charta niedergelegten Standard zu sichern. Der Text, der sich auch auf den kanadischen Fall bezog, wurde am 14. Juni einstimmig angenommen. Es kann also angenommen werden, daß die Vertreter der National Maritime Union damals wußten, was das endgültige Ergebnis der in Washington abgehaltenen Verhandlungen sein würde.

In einer Unterredung mit dem Generalsekretär der ITF sagte der kanadische Delegierte, daß er mit Rücksicht darauf, daß die Schiffe auf den Great Lakes von der kanadischen Regierung requiriert sind, keinen Zweifel hegt, daß die Forderung nach dem Achtstundentag erfüllt werden wird und daß es daher nicht notwendig erscheint, seitens der ITF einen Schritt zu unternehmen.

UNTERSTÜTZUNGSAKTIONEN

Aufruf für die Bewegung der spanischen Transportarbeiter

Mitte 1947 erhielt das Sekretariat eine Reihe von Anfragen von Mitgliedsorganisationen betreffend einen Aufruf für Sammlungen, den sie im Namen von spanischen Gewerkschaftern erhalten hatten. Wir konnten feststellen, daß der Aufruf von durchaus vertrauenswürdiger Seite stammte, daß aber infolge eines Mißverständnisses in diesem Falle das sonst übliche Verfahren nicht eingehalten worden war.

Andererseits steht die ITF natürlich ernstlichen Versuchen, den freigewerkschaftlichen Gedanken bei den spanischen Transportarbeitern neu zu beleben und Gewerkschafter, die Opfer von politischen Verfolgungen sind, zu unterstützen, durchaus sympathisch gegenüber, und es wurde daher nach Besprechung der Sache durch die Geschäftsleitung beschlossen, einen Aufruf zur Sammlung von mindestens 5000 £ für diesen Zweck zu erlassen.

Folgende Beträge sind auf Grund dieses Aufrufes bis zum Augenblick des Abschlusses dieses Berichtes bis Mai 1948 eingegangen:

		£	s	d
Belgien	Transportarbeiter	50.	0.	0.
Dänemark	Eisenbahner (Kr. 50)	25.	17.	0.
	Lokomotivführer (Kr. 1028)	53.	3.	0.
Finnland	Transportarbeiter (FMk. 82 895)	151.	10.	11.
	Lokomotivführer (FMk. 5000)	90.	2.	10.
Großbritannien	Schiffsoffiziere	25.	0.	0.
	Eisenbahner	500.	0.	0.
	Eisenbahnbeamte	20.	0.	0.
	Seeleute	105.	0.	0.

Kanada	Eisenbahner (\$ 500)	124. 1. 2.
Kenya und Uganda	Asiatische Eisenbahner	10. 0. 0.
Niederlande	Eisenbahner (fl. 5000)	467.14. 6.
	Transportarbeiter (fl. 5000)	467.14. 6.
	Handelsmarineoffiziere (fl. 150)	14. 0. 8.
Norwegen	Seeleute	100. 0. 0.
	Transportarbeiter	100. 0. 0.
Schweden	Transportarbeiter (Kr. 20 000)	1384.18. 3.
Schweiz	Eisenbahner (fr. 5000)	288. 3. 8.
Skandinavien	Transportarbeiterföderation (Kr. 5000)	346. 0. 0.
		4323. 6. 6.

Es sei hinzugefügt, daß Mitgliedsorganisationen der ITF, darunter auch einige der oben genannten, auch noch Beiträge an einen anderen Fonds geleistet haben, der zur Unterstützung spanischer Gewerkschafter ins Leben gerufen wurde.

Lebensmittel, Kleider und Medikamente

Zu Beginn des Winters 1946/47 bewilligte die Geschäftsleitung Geldmittel für die folgenden Unterstützungszwecke:

1. Lebensmittelpakete für die Mitglieder des österreichischen Transportarbeiterverbandes.
2. Lebensmittelpakete für die Mitglieder der deutschen Transportarbeiter- und Eisenbahnverbände.
3. Lebensmittelpakete für die Mitglieder des österreichischen Eisenbahnverbandes.
4. 500 £ für Medikamente für das Budapester Eisenbahnerspital.
5. 500 £ für Medikamente für österreichische Eisenbahner und Transportarbeiter.

Die Lebensmittelpakete wurden aus Dänemark und den Vereinigten Staaten geschickt und sind ordnungsgemäß eingetroffen.

Die Entsendung von Medikamenten nach Budapest wurde auf Grund eines Berichtes des Vertreters des britischen Roten Kreuzes beschlossen, der sich mit einem Hilferuf an den britischen Eisenbahnverband gewendet hatte. Die Geschäftsleitung beschloß, die unfreundliche Haltung einiger Funktionäre des ungarischen Verbandes und auch der ungarischen Gewerkschaftszentrale zu übersehen und eine Zuwendung von 500 £ für den Ankauf der notwendigen Medikamente zu machen.

Obwohl die notwendigen Maßnahmen bereits im Dezember 1946 ergriffen worden waren, wurde eine Liste der dringendsten notwendigen Dinge von der ungarischen Gesandtschaft in London erst am 1. März 1947 zur Verfügung gestellt, zugleich mit einer Versicherung, daß der ungarische Konsul in Wien die notwendigen Aufträge und die Mittel zur Versendung der Medikamente an den Bestim-

mungsort hat. Das britische Rote Kreuz führte den Ankauf durch und die Sendung verließ London anfangs Mai 1947. Einem privaten, aber unbestätigten Bericht zufolge traf sie am 25. Oktober ein.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs äußerte sich dahin, daß Kleider und Schuhe dringender seien als Medikamente. Eine Anfrage beim Schweizerischen Eisenbahnverband, ob die Waren in der Schweiz angekauft werden können, führte zu der Entscheidung dieser Organisation, den von der ITF gewidmeten Betrag um weitere 750 £ zu erhöhen. Die Waren wurden in der Schweiz gekauft und nach Österreich gebracht.

Ein weiterer Betrag von 500 £ wurde für Lebensmittelpakete nach Österreich und Deutschland im Winter 1947/48 bestimmt.

Erholungsheim der belgischen Straßenbahner

Im April 1947 verständigte uns der belgische Straßenbahnverband, daß der Aufwand für die Reparaturen in seinem Ferien- und Erholungsheim so groß wäre, daß er die Arbeit nicht beginnen könne. Das Heim wurde während des Krieges stark abgenutzt und beschädigt, und die belgische Regierung hat bis jetzt keine Entschädigung für die zerstörte Einrichtung bezahlt. Die Geschäftsleitung bewilligte eine Subvention von 100 000 belg. Fr. (568 £).

IV. VERÖFFENTLICHUNGEN UND ARCHIVDIENST

A. — DIE ZEITSCHRIFT

Die ITF veröffentlicht das zweimonatlich erscheinende „International Transport Workers' Journal“. Unser Statut bestimmt, daß „eine Zeitschrift in allen Sprachen erscheinen soll, die von einem Fünftel oder mehr der Mitglieder gesprochen werden“, und daß „die Zeitschrift auch in anderen Sprachen erscheinen kann, vorausgesetzt, daß sich die um eine solche Veröffentlichung bewerbenden Organisationen verpflichten, einen im Einvernehmen mit der Geschäftsleitung zu bestimmenden Teil der Kosten der Übersetzung, des Druckes und des Portos zu tragen.

Nur die englische Sprachgruppe umfaßt ein Fünftel oder mehr der Mitgliedschaft, keine andere erreicht dieses zahlenmäßige Ausmaß. Infolgedessen erscheint unser Blatt nur in dieser Sprache und die Kosten der Publizierung gehen vollständig zu Lasten des ITF-Budgets.

Von den anderen Sprachgruppen hat sich ein Teil der skandinavischen Gruppe zu einer Beitragsleistung zwecks Ermöglichung einer schwedischen Ausgabe der Zeitschrift ab Juli 1947 bereit erklärt.

Die Herausgabe der Zeitschrift hat immer nur unter Schwierigkeiten erfolgen können. Ihre Aufgabe ist, um das Statut nochmals zu zitieren, „a) die Propaganda der Prinzipien und der Politik der

Föderation, (b) die Diskussion wichtiger Fragen, Ereignisse und Berichte, die die Interessen der Transportarbeiter und der Arbeiterklasse im allgemeinen berühren“. Zur Erfüllung dieser beiden Aufgaben ist das Blatt verpflichtet. Die Abfassung von Artikeln, die diesem Zwecke gerecht werden, ist die Krönung der Alltags-tätigkeit der ITF. Die Erfahrung lehrt uns aber, daß das Blatt, soll es eine wertvolle und interessante Informationsquelle sein, auch andere Fragen einbeziehen und sich mit dem Leben, der Wirksamkeit und den Kämpfen der Transportarbeiterorganisationen sowie mit dem Leben, der Arbeit und den Berufsproblemen des Transportarbeiters befassen muß. Artikel, die sich mit dieser Thematik beschäftigen, sind nur dann wertvoll, wenn sie von „Fachleuten“ geschrieben sind, d. h. von Menschen mit direkten Kenntnissen und Erfahrungen. Das sind vor allem die führenden Funktionäre und Beamten der nationalen Organisationen.

Es fällt uns außerordentlich schwer, Beiträge dieser Art und dieser Autoren zu bekommen. Es ist richtig, daß die Organe der Mitgliedsverbände Aufsätze veröffentlichen, die sich mit den angelegenen Fragen befassen, aber sie sind für Leser geschrieben, denen die einschlägigen lokalen Verhältnisse vertraut sind. Selten nur kann ein derartiger Artikel nachgedruckt oder für Zwecke der Informierung der Leser in anderen Ländern übersetzt werden. Im besten Falle kann eine Reihe von über eine kürzere oder längere Zeitperiode verteilten Aufsätzen die Fakten und Daten liefern, die für einen neuen, dem ausländischen Leser verständlichen Artikel nötig sind. Abgesehen von der Tatsache, daß die Abfassung solcher Artikel durch ein Mitglied des ITF-Beamtenstabes unverhältnismäßig viel Zeit erfordern würde, kann die Gefahr von Mißverständnissen nicht voll ausgeschaltet werden.

Viele Organisationen schicken uns die periodischen Berichte, die sie ihren leitenden Körperschaften vorlegen. Es sagt sich leicht, daß so ein Bericht eine Fülle von Daten für einen Artikel enthält. Aber der Beamte, der den Bericht liest, ist nicht unbedingt ein Mensch mit journalistischen Gaben. Die Übersetzungsarbeit, die notwendig wäre, um das Material dem Redakteur unseres Blattes zugänglich zu machen, würde den ohnehin viel zu kleinen Stab an Übersetzern viel zu sehr belasten. Nur eine vollkommen mit den behandelten Fragen vertraute Person ist in der Lage, alle wichtigen Daten in einem Artikel zusammenzufassen, der eine interessante und informative Lektüre für Gewerkschafter in anderen Ländern sein wird.

Wir haben uns zu dieser längeren Auseinandersetzung der Schwierigkeiten entschlossen, mit denen wir bei der Herausgabe der ITF-Zeitschrift zu kämpfen haben, weil die angeschlossenen Organisationen zweifelsohne oft mit unserem Organ unzufrieden sind und an ihm Kritik üben. Es muß betont werden, daß die Herausgabe eines guten Blattes, ebenso wie jedes andere Betätigungsgebiet der ITF, der ständigen Mitarbeit der angeschlossenen Verbände bedarf.

Geld ist ein unerläßlicher Beitrag, aber intellektuelle Mitarbeit ist ein nicht weniger bedeutsamer Faktor. Die Zeit ist gekommen, um die auf diesem Gebiet zu leistende wechselseitige Hilfe zu verstärken.

B. — PRESSEBERICHTE

Die vervielfältigten „Presseberichte“ werden vierzehntägig in englischer und schwedischer Sprache ausgegeben. Verkürzte deutsche und französische Fassungen erscheinen, sooft dazu die technische Möglichkeit besteht. Hier ist die Situation in Zahlen dargestellt:

	1946		1947	
	Ausgegebene Nummern	Gesamtzahl der Seiten	Ausgegebene Nummern	Gesamtzahl der Seiten
Englisch	23	171	26	239
Schwedisch . . .	—	—	24	203
Deutsch	—	—	8	47
Französisch . . .	22	115	12	109

Der Titel der Publikation ist irreführend. Nur gelegentlich von Sitzungen der leitenden und Vollzugskörperschaften der ITF enthält die Publikation regelrechte Pressecommuniqués. Ansonsten dient ihr Inhalt den folgenden beiden Aufgaben:

1. Wichtige technische und internationale Fragen des Transportwesens und die Aktionen der Transportarbeiterverbände in bezug auf Arbeitsbedingungen zur publizistischen Verwertung in Gewerkschaftsblättern bereitzustellen.

2. Daten, die auf diese Fragen Bezug haben, für Studien- und Archivzwecke zur Verfügung zu stellen.

Eine Anzahl von Redakteuren von Gewerkschaftsblättern benutzt das in den „Presseberichten“ enthaltene Material regelmäßig, andere machen davon gelegentlichen Gebrauch, während manche diese Informationsquelle bewußt zu ignorieren scheinen oder nichts von ihrer Existenz wissen. Wir haben natürlich keinen Überblick darüber, ob und in welchem Ausmaß die Presseberichte zu Archivzwecken aufbewahrt werden.

Das Sekretariat hat daher nur geringe Anhaltspunkte für eine Abschätzung der Bedürfnisse der Gewerkschaftspresse und der Studien- und Archivabteilungen der Mitgliedsverbände. Es ist wünschenswert und wohl auch möglich, dem ITF-Sekretariat hier wenigstens einige Anhaltspunkte zu geben.

C. — KONGRESS- UND KONFERENZBERICHTE

Der Bericht über die Verhandlungen des Züricher Kongresses wurde in englischer Sprache veröffentlicht.

Es war physisch unmöglich, über das normale Arbeitsausmaß hinaus, das die Übersetzer und Schreibkräfte im ITF-Sekretariat zu leisten haben, eine volle oder auch nur eine abgekürzte Übersetzung

in irgendeine andere Sprache zu machen. Andererseits kann der Gegenstand von einem externen Übersetzer nicht zufriedenstellend behandelt werden.

Die Berichte über die Verhandlungen folgender Konferenzen wurden in einer oder mehreren Sprachen verschickt:

1. Internationale Seemannskonferenz, 28.—30. Oktober 1946, London.
2. Regionale Hafentarbeiterkonferenz, 26. und 27. August 1946, Antwerpen.
3. Europäische Hafentarbeiterkonferenz, 28. und 29. August 1946, Antwerpen.
4. Komitee der Seemannssektion, 19. und 20. Mai 1947, London.
5. Internationale Fischerkonferenz, 6. und 7. Juni, Hull.

Der Bericht über die Verhandlungen der in Brüssel vom 25. bis 28. März 1947 abgehaltenen Eisenbahnerkonferenz wurde einige Wochen nach der Konferenz verfaßt, aber die mit der Übersetzung und dem Schreiben verbundene Arbeit hatte einen derartigen Umfang, daß sie immer und immer wieder dringenderer Dinge wegen unterbrochen werden mußte, so daß der Bericht nicht vor April 1948 zur Ausgabe gelangen konnte.

Alle Konferenzen wurden mit reichem Material über die zu behandelnden Fragen beliefert, meist in mehreren Sprachen.

Überdies hat das Sekretariat Sonderberichte (englisch und in anderen Sprachen) veröffentlicht, so den Bericht über die Deutschland-Delegation, die Arbeit des Binnenverkehrs-Komitees der Internationalen Arbeitsorganisation, die Arbeitsbedingungen in der Handelsmarine, die Tätigkeit der IAO-Konferenz über Schifffahrtsangelegenheiten usw.

D. — VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE VERBESSERUNG DES PUBLIKATIONS- UND ARCHIVDIENSTES

Das Sekretariat ist sich dessen voll bewußt, daß trotz des darauf verwendeten Geldes und der Mühe Anlaß zur Unzufriedenheit mit der Publikationstätigkeit besteht. Obwohl die englische Sprache jetzt unsere Alltagssprache geworden ist, d. h. die Sprache, in der die meisten der von uns ausgegebenen Materialien zunächst verfaßt wurden, läßt die Herausgabe englischer Dokumente und Publikationen in bezug auf Genauigkeit noch viel zu wünschen übrig. Aber was französisch und deutsch anbelangt, ist es zugegebenermaßen noch weit weniger zufriedenstellend. Die Presseberichte in diesen beiden Sprachen sollten eine Erweiterung und nicht eine Verkürzung der englischen Ausgabe sein und sollten mit gleicher Regelmäßigkeit wie diese erscheinen. Sie sollten auch Dinge enthalten, die in den englischen und schwedischen Ausgaben der gedruckten Zeit-

schrift erschienen sind. Die Berichte über die Verhandlungen des Kongresses und der Sektionskonferenzen sollten nicht nur englisch erscheinen; zumindest kurze Zusammenfassungen sollten auch französisch, deutsch und schwedisch ausgegeben werden.

Das Problem ist lösbar, und die Voraussetzungen für seine Lösung sind die folgenden:

1. Entsprechende Unterbringung des ITF-Sekretariates.
2. Ergänzung des Stabes der Studien- und Publikationsabteilung auf den Vorkriegsstand, aber mit Anpassung an die gegenwärtigen Bedürfnisse, d. h. ein Beamter für Studienzwecke, ein Redakteur, ein technischer Angestellter für den Studienstundendienst und eine Schreibkraft (drei Personen mehr).
3. Verstärkung des Übersetzerstabs durch mindestens je einen Übersetzer für französisch und deutsch und je eine Schreibkraft mit Stenographiekenntnissen (vier Personen mehr).
4. Entsprechende technische Ausstattung.

Abgesehen von Punkt 1, sind die Voraussetzungen für die Verbesserung vorwiegend finanzieller Natur.

Für die deutschen Publikationen scheint eine Lösung in Sicht zu sein. Die deutschen Organisationen wollen die Arbeit mit ihren eigenen Angestellten und auf eigene Kosten leisten. Das Material soll dann an alle Organisationen des deutschen Sprachgebiets auf Rechnung der ITF versandt werden. Dies kann natürlich, auch wenn es sich als zufriedenstellend erweisen sollte, nur als Notlösung bezeichnet werden.

V. SEKTIONSBERICHTE

Obwohl ein bedeutendes Ausmaß an Zeit und Energie der spezialisierten Arbeit für die einzelnen Sektionen gewidmet worden war, sind wir die ersten, die zugeben, daß auf diesem Gebiete noch viel zu tun übrig bleibt. Soll unsere Arbeit wirksam sein, dann muß das Werk der einzelnen Sektionen die Grundlage unserer fachlichen Betätigung bilden. Die Seemannssektion allein hat bisher den nötigen Reifegrad zu erlangen vermocht: sie war in der Lage, ein Programm zu entwickeln, das in seinem Charakter weltweit ist. Das erklärt sich sehr natürlich und einfach aus dem internationalen Charakter des Schifffahrtswesens; trotzdem, auch in diesem Falle müßte noch ein großes Stück Arbeit geleistet werden, ehe wir wirklich mit dem Erreichten zufrieden sein können.

Zwei größere Aufgaben haben die Sektionen zu lösen, ehe sie hoffen können, ihre Probleme im internationalen Rahmen zur Geltung zu bringen: die erste besteht in der systematischen Sammlung, Zusammenstellung und Verarbeitung des Materials, das auf eine bestimmte Frage Bezug hat, die zweite besteht darin, nach eingehender Durchbesprechung den Entwurf eines Programmes auszuarbeiten, das die Mindestforderungen enthält, für deren Verwirklichung die interessierten Organisationen Separat- oder gemeinsame Aktio-

nen einzuleiten bereit sind. Solche Programme sollten weder einen zu allgemeinen Charakter haben (in welchem Fall ihnen zu wenig unmittelbarer praktischer Wert innewohnt), noch sollten sie zu detailliert sein (weil sie dann kaum die von Land zu Land — mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Situation — differierende Stellungnahme zu einem bestimmten Problem in Betracht ziehen können).

In der Praxis sind die Dinge allerdings viel komplizierter. Im vorhergehenden Absatz hatten wir natürlich Systeme vor Augen, die mehr oder weniger in verschiedenen Ländern identisch sind und die auf einem evolutionären Weg ohne Zerstörung ihrer Grundlagen verbessert werden können. Aber wir dürfen das Ziel nicht aus dem Auge verlieren, eine rasche Verbesserung aller jener Arbeits- und sonstigen Bedingungen zu erzielen, die heute einen gewissen allgemeinen Standard nicht erreichen; auf dieses Ziel müssen wir im Gegenteil alle unsere Anstrengungen konzentrieren. Das bedeutet, daß wir allgemeine Programme durch Regionalprogramme ergänzen müssen, die auf die besonderen Verhältnisse eines bestimmten Gebietes Bedacht nehmen. In Ländern mit Bedingungen, die als unterdurchschnittlich bezeichnet werden müssen, können wir eine Entwicklung zum Besseren beeinflussen, wenn wir ihnen unsere Erfahrungen zugänglich machen und sie in jeder Weise bei ihren Bemühungen, das Versäumte nachzuholen, unterstützen.

*

In den folgenden Berichten befassen wir uns nicht mit allen Fragen, die die einer bestimmten Sektion zugehörigen Arbeiter und Organisationen berühren, um Wiederholungen soweit als möglich zu vermeiden. Es müssen daher die Kapitel III und VI dieses Berichtes im Zusammenhang mit den Sektionsberichten gelesen werden.

EISENBAHNERSEKTION

Der Mitarbeiterstab des Sekretariats wurde im Oktober 1946 durch die Aufnahme eines Eisenbahntechnikers, des Kollegen F. Strauß, erweitert, der ein Maschinenbauingenieur ist und fachliche Erfahrungen im Eisenbahnwesen aus mehreren europäischen Ländern besitzt. Das hat uns in die Lage versetzt, eine Reihe von technischen Fragen eingehender als es bisher möglich war, zu studieren.

Die technischen Fragen, die in den Jahren 1946 und 1947 den Löwenanteil unseres Interesses in Anspruch nahmen, waren Lokomotivprobleme, die in Großbritannien entstanden waren: Ein-Mann-Bedienung von elektrischen und dieselelektrischen Lokomotiven, Ölheizung von Dampflokomotiven, periodische ärztliche Untersuchung von Lokomotivführern und Heizern. Eine weitere technische Frage, die sich aus Erwägungen über die Bemannung elektrischer Lokomotiven ergab, aber breiteres Interesse beanspruchen kann, nämlich die automatische Zugsicherung, bildete den Gegenstand einer Studie.

Die Gründe einer Reihe von Eisenbahnunglücksfällen wurden studiert, um herauszufinden, ob sie auf eine permanent vermeidbare Ursache, z. B. auf das Fehlen eines zweiten Mannes auf der Lokomotive oder das Fehlen der automatischen Zugsicherung zurückzuführen sind.

Wir können sagen, daß wir nun in der Lage sind, jede Mitgliedsorganisation, die es verlangen sollte, mit reichlichem Material über alle Seiten der oben angeführten Lokomotiv- und anderen Fragen zu versorgen. (Wir sind allerdings durch die zahlenmäßige Schwäche unseres Übersetzerstabs behindert). Es ist jetzt weiter möglich, den Rahmen unserer Erhebungen zu erweitern und Fragen einzubeziehen, die die Aufmerksamkeit der Eisenbahnerverbände auf sich ziehen. Das gilt z. B. von dem Bericht über das Eisenbahnerwohnproblem in verschiedenen Ländern, und von der kürzlich eingeleiteten Prüfung der Methoden und des Vorgehens der Eisenbahnunternehmungen und der Aufsichtsbehörden bei der Untersuchung von Unglücksfällen.

Gegenwärtig stehen folgende Probleme auf dem Arbeitsprogramm des Sekretariats: der Apparat für Verhandlungen, unter besonderer Berücksichtigung der „Produktionskomitees“ und ähnlicher Institutionen, das Verhältnis zwischen Löhnen und Gehältern einiger typischer Gruppen von Eisenbahnangestellten, die technischen und physischen Erfordernisse von Eisenbahngebäuden, periodische Augenuntersuchungen bei gewissen Eisenbahnergruppen. Ein von uns inspirierter Resolutionsantrag wurde vom Binnenverkehrskomitee der IAO angenommen, und es ist uns so gelungen, die Einreichung einer Untersuchung über Löhne und Pensionen der Eisenbahner in das Arbeitsprogramm dieser Organisation zu erreichen.

Die Eisenbahnersektion der ITF eröffnete ihre Nachkriegstätigkeit auf breiterer Basis mit der Abhaltung einer

Internationalen Eisenbahnerkonferenz

Diese Konferenz fand in Brüssel vom 25. bis 28. März 1947 statt. Es nahmen Delegierte aus Belgien, Dänemark, Großbritannien, Holland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Palästina, Spanien, Schweden und der Schweiz teil. Der uns angekündigte griechische Delegierte war an der Teilnahme verhindert, weil die griechischen Behörden ihm den Paß verweigert hatten. Wir hatten überdies die Ehre, zwei Beobachter aus Gewerkschaftskreisen bei der Konferenz begrüßen zu können. Kollegen Irwing Brown, der die Railway Labor Executives' Association der Vereinigten Staaten vertrat, und Kollegen P. From Hansen, den Generalsekretär des dänischen Eisenbahnbeamtenverbandes sowie weitere Beobachter von der Internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung und von der ECITO (Europäisches Komitee für die Organisierung des Binnenverkehrs), die großes Interesse für die Arbeiten der Konferenz bekundeten.

Es gab eine sehr fruchtbare Debatte zu vielen Punkten der sehr reichhaltigen Tagesordnung. Diese lautete:

1. Ein-Mann-Bedienung auf elektrischen und dieselelektrischen Lokomotiven.
2. Automatische Kuppelung.
3. Arbeitszeit und bezahlter Urlaub des Eisenbahners.
4. Wiederherstellung von durch den Krieg beschädigten Eisenbahnen.
5. Zurverfügungstellung von Wohnungen an Eisenbahner in Häusern, die dem Eisenbahnunternehmen gehören.
6. Anwendung der auf Büros bezughabenden Gesetzgebung auf Eisenbahnen.
7. Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen der Eisenbahn-Elektrifizierung (mit Einschluß von dieselelektrischen und Turbinenlokomotiven).
8. Dampflokomotiven mit Ölheizung.
9. Periodische Augenuntersuchungen.

Ein-Mann-Bedienung von Lokomotiven

Es scheint, daß weder bei den Eisenbahnverwaltungen und Gesellschaften noch auch in den Reihen der Gewerkschaftsorganisationen in dieser Frage ein einheitlicher Standpunkt besteht. Die Ansichten über die Vor- und Nachteile und den praktischen Wert der Bedienung von elektrischen Lokomotiven und Eisenbahnwagen durch einen Mann gehen sehr weit auseinander. Die Konferenz sah sich nicht in der Lage, eine gemeinsame gewerkschaftliche Linie in dieser Frage zu formulieren, da die Erfahrungen eine hundertprozentige Ablehnung des Systems auf Grund von Sicherheitserwägungen allein nicht rechtfertigen. Überdies sind die Verhältnisse von Land zu Land so verschieden, daß es schwer ist, zwei Länder zu finden, die man zu Vergleichszwecken auf diesem Gebiet heranziehen kann.

Die Konferenz gelangte zu den folgenden Schlußfolgerungen:

„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz, die vom 25. bis 28. März in Brüssel getagt hat, hat das in dem vom ITF-Sekretariat vorbereiteten Bericht dargestellte verwickelte Problem der Ein-Mann-Bedienung der elektrischen und dieselelektrischen Lokomotiven behandelt.

Nach Anhörung der Ansichten der verschiedenen angeschlossenen Verbände erschien es ratsam, daß die Mitgliedsorganisationen unter den gegebenen Umständen versuchen, das Problem auf einer nationalen Basis zu lösen, und daß alle Anstrengungen unternommen werden, um den Status der Lokomotivführer in den einzelnen Ländern auf dem bisherigen Niveau zu halten und, wo sich Gelegenheit dazu ergibt, zu verbessern.“

Automatische Kuppelung

Das ist ein wahrlich „dauerhafter Punkt auf den Tagesordnungen der Beratungen, die die Eisenbahnersektion abgehalten hat. Seit 1923 bemüht sich die ITF, eine Lösung des Problems durch das Eingreifen der Internationalen Arbeiterorganisation zu erreichen.

Das Binnenverkehrs-Komitee der IAO nahm im Dezember 1945 eine Resolution an, die empfahl, daß „in Zukunft alle neuen Betriebseinrichtungen so konstruiert werden sollen, daß sie jederzeit die Auswechslung der Schraubenkuppelung gegen eine automatische Kuppelung ermöglichen.“

Die Brüsseler Konferenz hatte sich mit der Tatsache zu befassen, daß alle europäischen Staaten mit Ausnahme von Belgien und Holland diese Empfehlung einfach ignorieren. Sie entschied, die Sache nicht auf sich beruhen zu lassen und nahm die folgende Resolution an.

„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz, die vom 25. bis 28. März 1947 in Brüssel getagt und sich mit der Frage der automatischen Kuppelung beschäftigt hat, gibt der Ansicht Ausdruck, daß im Interesse der Sicherheit des Personals und des Verkehrs auf allen europäischen Eisenbahnen die automatische Kuppelung so rasch wie möglich eingeführt werden soll. Die angeschlossenen Verbände werden aufgefordert, auf die in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen einen Druck nach der Richtung auszuüben, daß der gesamte neue Fahrpark so ausgestattet werden soll, daß er jederzeit in der Zukunft mit automatischer Kuppelung versehen werden kann.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat, diese Entscheidung zur Kenntnis der europäischen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen zu bringen, und alle notwendigen Schritte bei den einschlägigen internationalen Organisationen zu ergreifen.“

Die Frage wurde im Binnenverkehrs-Komitee der IAO im Mai 1947 zur Sprache gebracht. Es gelang uns, die Annahme einer Resolution durchzusetzen, die das IAO-Komitee für automatische Kuppelung beauftragt, „die notwendigen Schritte zur Verwirklichung der im Dezember 1945 angenommenen Resolution zu ergreifen.“

Trotzdem wurde in der Sache kein Fortschritt erzielt. Das IAO-Komitee für automatische Kuppelung ist trotz zweier unsererseits erfolgter Ersuchen noch nicht zusammengetreten.

Internationale Konvention über die Arbeitszeit bei Eisenbahnen

Eine von der IAO im Jahre 1939 einberufene vorbereitende technische Konferenz behandelte die Frage, ob die Regelung der Arbeitsstunden und der Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals sich als Gegenstand einer internationalen Konvention eignet. Sie gelangte zu einer positiven Schlußfolgerung.

Die Brüsseler Konferenz der Eisenbahnersektion war der Auffassung, daß der Gewinn, den eine auf dem Prinzip der 48-Stundenwoche aufgebaute internationale Konvention bieten würde, so geringfügig wäre, daß er es nicht rechtfertigt, den komplizierten Apparat der IAO dieserhalb in Bewegung zu setzen. Andererseits war die Konferenz der Meinung, daß die gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse in den meisten europäischen Ländern nur schwache Aussichten für die Verwirklichung der Vierzig-Stundenwoche bieten. Diese Schlußfolgerungen finden in der folgenden Resolution Ausdruck:

„Der im letzten Vierteljahrhundert erzielte technologische Fortschritt hat zu einer bedeutenden Steigerung der menschlichen Leistungsfähigkeit geführt und macht die Herabsetzung der Maximalarbeitszeit auf vierzig Stunden wöchentlich bei Aufrechterhaltung des für das moderne Kulturleben notwendigen Umfangs der Produktion möglich.

Die der ITF angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen haben die Forderung nach der Vierzig-Stundenwoche bereits vor dem Krieg in ihr Programm aufgenommen, und nichts kann ihre Entschlossenheit beeinträchtigen, auf die Erreichung dieser Verbesserung der Arbeitsbedingungen hinzuwirken, die sie als unerläßliche Voraussetzung des kulturellen und sozialen Fortschritts der Arbeiterklasse betrachten.

Mit Rücksicht darauf, daß die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges zu einer bedeutenden und in vielen Fällen sehr ernsten Senkung des Lebensstandards der arbeitenden Menschen in einer großen Zahl von Ländern geführt haben, entscheidet sich die Konferenz für eine Zurückstellung der Forderung nach Beschränkung der Arbeitszeit auf den Eisenbahnen auf höchstens vierzig Stunden wöchentlich.“

Wiederherstellung von durch den Krieg beschädigten Eisenbahnen

Der Brüsseler Konferenz der Eisenbahnersektion lag ein Bericht vor, demzufolge die Wiederherstellung der durch den Krieg beschädigten Eisenbahnen dank der Einsatzfreudigkeit der nie um einen Ausweg verlegenen Eisenbahntechniker und Arbeiter bedeutende Fortschritte gemacht hat. Was den Umbau des Eisenbahnnetzes anbelangt, existiert eine Reihe interessanter Pläne, deren Ausführung die Aussicht auf wesentliche Änderungen im Wesen und in der Arbeit des Eisenbahndienstes eröffnet würde. Die Verwirklichung dieser Pläne hängt allerdings davon ab, daß gewisse wirtschaftliche Voraussetzungen verwirklicht werden, die außerhalb der Einflußsphäre der Eisenbahnverwaltungen liegen.

In seinem Bericht hatte das Sekretariat die Art und Weise scharf kritisiert, in der das Wiederaufbau- und Erneuerungsprogramm durchgeführt wird: es geschieht dies unter Übergehung aller dring-

lichen Empfehlungen seitens der UNRRA und des Binnenverkehrs-Komitees der IAO, das darauf drängt, daß das Erneuerungsprogramm „als ein ausgedehntes, gemeinsames Problem aller befreiten Territorien statt als die Summe von Einzelproblemen betrachtet wird, die nur auf je ein Land Bezug haben“.

Das Wohnungsproblem der Eisenbahner

Diese Frage wurde nicht auf die Tagesordnung der Brüsseler Tagung gesetzt, um eine internationale Einheitlichkeit zu erzielen, sondern um einen Versuch zu machen, durch Ausnutzung der in allen Ländern gewonnenen Erfahrungen die von den Eisenbahnunternehmungen in jedem einzelnen Land zur Anwendung gebrachten Methoden zu verbessern. Mit Rücksicht auf den akuten Mangel an Wohnungen, unter dem fast die ganze Welt leidet, stieß die Behandlung dieses Problems auf der Konferenz auf großes Interesse seitens der Delegierten.

Die Richtlinien, von denen sich die meisten Eisenbahnerverbände in der Wohnungsfrage leiten lassen, wurden folgendermaßen zusammengefaßt:

1. Die Zahl der bahneigenen Wohnungen soll nicht wesentlich größer sein als es für dienstliche Belange in normalen Zeiten erforderlich ist.
2. So vielen Eisenbahnern als möglich soll die Freiheit gewährleistet sein, sich ihre Wohnmöglichkeiten nach ihren persönlichen Bedürfnissen und denen ihrer Familien frei selbst zu wählen.
3. Es ist wünschenswert, daß die Eisenbahnunternehmungen ihren Angestellten behilflich sind, damit diese Eigentümer der von ihnen bewohnten Häuser werden können.
4. Die Eisenbahnunternehmungen sollen ihren Angestellten helfen, so rasch als möglich die Schwierigkeiten zu überwinden, die sich aus dem durch den Krieg hervorgerufenen außerordentlichen Wohnungsmangel ergeben.

Die Konferenz machte folgende Empfehlungen in bezug auf die von den Eisenbahnunternehmungen zu beobachtenden Methoden:

1. Errichtung von Wohnhäusern durch die Eisenbahnverwaltung, die den Wünschen und Bedürfnissen der Käufer entsprechen, denen die Verwaltung die Häuser dann gegen günstige Zahlungsbedingungen verkauft.
2. Hypothekarische Darlehen zu günstigen Bedingungen an einzelne Eisenbahner zwecks Erbauung oder Ankauf eines Hauses.
3. Finanzielle Hilfe an Eisenbahnergenossenschaften, die sich den Bau von Häusern und deren Abvermietung oder Verkauf an ihre Mitglieder zum Ziel setzen.
4. Finanzielle und administrative Teilhaberschaft an öffentlichen und privaten Institutionen mit der Zweckbestimmung des

Baues von Häusern, die für den Bedarf von Eisenbahnern — sei es als Mieter oder als Käufer — reserviert werden sollen.

5. Eine weitere anwendbare Methode wäre die finanzielle und administrative Beteiligung an öffentlichen oder privaten Institutionen, die Eisenbahnern hypothekarische Darlehen zu günstigen Bedingungen gewähren.

Weiter könnten die Eisenbahnverwaltungen

- a) die Hilfe und den Rat ihres technischen Stabes zur Verfügung stellen, was eine Garantie dafür wäre, daß die Häuser für Eisenbahner oder Eisenbahnergenossenschaften gut und zugleich zu einem mäßigen Preis gebaut werden;
- b) die Hilfe ihrer zuständigen Abteilungen beim Ankauf von Baumaterial und eventuell auch von Baugrund zu den günstigsten Bedingungen zur Verfügung stellen;
- c) gratis oder zu herabgesetzten Tarifen das für den Bau von Eisenbahnerwohnhäusern benötigte Baumaterial per Achse befördern.

Besondere Vorkehrungen sind in Ländern notwendig, in denen der Wohnungsmangel ein derartiges Ausmaß angenommen hat, daß er den Eisenbahnbetrieb erschwert. Nach der Meinung der Konferenz sollten sich auch diese Sondermaßnahmen im Rahmen der Bemühungen bewegen, die von den Gewerkschaften in der Wohnungsfrage entwickelt werden.

*

Die anderen Punkte der Tagesordnung bildeten die Grundlage eines bloß vorbereitenden Meinungs austausches.

Berichte über die Unterbringung der Bahnämter zeigen, daß eine große Zahl von Eisenbahnbeamten unter physischen Bedingungen zu arbeiten gezwungen ist, die des zwanzigsten Jahrhunderts unwürdig sind. Manche Eisenbahnunternehmungen haben mehr Einsicht als andere für die Notwendigkeit der Ersetzung oder Modernisierung von Gebäuden bewiesen, die oft noch aus der Zeit datieren, da die Bahnen selbst gebaut wurden. In manchen Ländern wurden aner kennenswerte Anstrengungen unternommen, um den Eisenbahnbeamten gute oder zumindest erträgliche Arbeitsbedingungen zu geben. Die gesetzlichen Vorschriften, besonders was die Inspektion der Arbeitsstätten betrifft, differieren sehr stark. Um dem Kampf für bessere und gesündere Arbeitsbedingungen für Eisenbahnbeamte einen guten Start zu geben, hat die Konferenz das Sekretariat beauftragt, eine gründliche Erhebung auf internationaler Grundlage einzuleiten.

Die Konferenz behandelte die Frage periodischer Augenuntersuchungen (Augenteste) gewisser Kategorien des Eisenbahnpersonals. Es wurde auf die Härten verwiesen, unter denen die Angestellten leiden, die wegen Augendefekten aus ihrem Dienst

entfernt wurden. Sie beauftragte das Sekretariat, zur Ermöglichung der Formulierung international anwendbarer Richtlinien eine Erhebung über die administrative Praxis der Eisenbahnunternehmungen mit besonderer Berücksichtigung der Entschädigung einzuleiten, die Angestellten gezahlt werden, deren Augenlicht eine Verschlechterung erfahren hat.

XIV. Kongreß der Internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung

Es war lange das Bestreben der ITF, direkte oder indirekte Vertretung bei allen internationalen Tagungen zu erhalten, bei denen Vertreter von Transportunternehmungen und Regierungen Angelegenheiten besprechen, die für die Transportarbeiter aller Branchen von Interesse sind, und dort den gewerkschaftlichen Einfluß geltend zu machen. Eine solche Gelegenheit bot sich auf dem XIV. Kongreß der Internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung, der vom 23. bis 28. Juni 1947 in Luzern in der Schweiz stattfand. Es war der erste Nachkriegskongreß in einer Reihe, die vor mehr als 60 Jahren eröffnet wurde.

Mitglieder dieser Institution, die ihren Sitz in Brüssel hat, sind ungefähr 200 Staats- und Privatbahnen in allen Teilen der Welt (mit der Ausnahme der Sowjetunion) sowie die Regierungen der Länder, in denen diese Bahnen betrieben werden. Ihr Zweck ist die Unterstützung des Fortschritts und der Entwicklung des Eisenbahnwesens durch Veranstaltung regelmäßiger Konferenzen. Die Empfehlungen, die von diesen Kongressen ausgehen, sind in keiner Weise bindend, aber sie werden den Mitgliedsregierungen und Eisenbahnverwaltungen zur Erwägung vorgelegt.

Sechs der Regierungsdelegierten waren Mitglieder von Verbänden, die der ITF angehören: J. Benstead, der damalige Generalsekretär des britischen Eisenbahnerverbandes und Präsident der ITF, G. Joustra, der Präsident des holländischen Eisenbahnerverbandes, R. Bratschi, der Generalsekretär der Schweizer Eisenbahnergewerkschaft, J. K. F. Jensen, der Generalsekretär des dänischen Eisenbahnerverbandes, Erling Kiil, Sekretär der norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, und Nils Zerne von den schwedischen Eisenbahnern. Überdies nahm Kollege Strauß für die ITF teil und auf unsere Aufforderung wohnte Kollege Fraser (USA), der bei der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf war, den Verhandlungen in Luzern einen Tag bei.

Die Tagesordnung enthielt die folgenden vier Punkte:

1. Schlafwagenplätze.
2. Beleuchtung des Fahrparks.
3. Organisation der Reisezüge.
4. Bau von Häusern für das Eisenbahnpersonal.

Von diesen vier Punkten interessiert die Eisenbahner vom gewerkschaftlichen Gesichtspunkt nur einer, obwohl die Gewerkschaften ein indirektes Interesse an allen technischen Fragen des

Eisenbahnbetriebes haben: die Ergebnisse der Betriebsführung haben einen direkten Einfluß auf die Möglichkeit der Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen.

Die Schlußfolgerungen des Kongresses in der Frage der Wohnungsbeschaffung für Eisenbahner decken sich im Wesen mit den von der Brüsseler Konferenz der Eisenbahnersektion beschlossenen Richtlinien. Folgendes soll hier wörtlich angeführt werden:

„Es ist mit Rücksicht auf das moralische und materielle Interesse, das die Eisenbahn an der Gewinnung einer genügenden Zahl hygienischer Wohnungen für ihr Personal hat, wünschenswert, daß jede in Betracht kommende Verwaltung eine eigene Abteilung einrichtet — sofern eine solche nicht schon besteht —, die sich mit der Erbauung, Erhaltung, Verwaltung und Zuteilung von Wohnmöglichkeiten für das Personal beschäftigt, und zwar soweit als möglich im Einvernehmen mit den Repräsentanten der Angestelltenschaft.“

STRASSENTTRANSPORTARBEITERSEKTION

Die Tagung der Straßentransportarbeitersektion, die gelegentlich des Kongresses in Zürich abgehalten wurde, forderte das Sekretariat auf, den Straßenbahner- und Autobusarbeiterorganisationen Gelegenheit zur Behandlung der Probleme zu geben.

In einer Anzahl von Ländern gehören die Angestellten der öffentlichen Hand angehörenden Personenbeförderungsunternehmen Gewerkschaftsorganisationen an, die die Obsorge für die städtischen Arbeiter und Angestellten der lokalen Selbstverwaltung zur Aufgabe haben. Diese Verbände gehören der Internationalen Föderation der Gewerkschaften des Personals öffentlicher Dienste an. Das Bedürfnis für eine internationale Konferenz der Straßenbahn- und Autobusarbeiter wurde in dieser Internationale sehr lebhaft gefühlt, und bald nach dem Züricher Kongreß beantragte sie bei der ITF die Abhaltung einer gemeinsamen internationalen Konferenz der im Personenbeförderungsdienst beschäftigten Arbeiter. Der Vorschlag wurde von der ITF-Exekutive angenommen.

Die zwei internationalen Sekretariate kamen überein, die Konferenz zu Beginn des Monats Mai 1948 in Utrecht (Holland) abzuhalten. Aus gestellten Anfragen geht hervor, daß der Wunsch besteht, die wichtigeren wirtschaftlichen, sozialen und technischen Aspekte des Personenbeförderungswesens zu besprechen. Für die Konferenz des Jahres 1948 haben sich die beiden Sekretariate auf folgende Tagesordnung geeinigt:

1. Einrichtungen für Kollektivvertragsverhandlungen im Autobus- und Straßenbahnverkehrswesen
2. Arbeitszeit
3. Verschiedenheiten in den Arbeitsbedingungen zwischen öffentlichen und privaten Betrieben
4. Pensionierung und andere Versorgungsfragen.

Die Diskussion über die Arbeitszeit wird der Frage Aufmerksamkeit zuzuwenden haben, ob die von der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1939 beschlossene Konvention über die Arbeitszeit im Straßentransport den heutigen Bedürfnissen noch entspricht oder einer Revision bedarf.

Seitens der Straßenbahner und Autobusangestellten wird für die Konferenz ein lebhaftes Interesse bekundet, und es sind zur Tagesordnung sehr viele Anträge eingelaufen, mehr, als von einer einzigen Konferenz durchbesprochen und erledigt werden können. Das Informationsbedürfnis in bezug auf die einzelnen Zweige der Personenbeförderung ist sehr stark, ebenso der Wunsch, recht viele seiner wirtschaftlichen, technischen und sozialen Probleme zu besprechen, nicht zuletzt auch die Frage der Beziehungen zwischen Straßenbahnpersonal und Fahrgästen.

Vertreter dieser Sektion der ITF haben einen sehr aktiven Anteil an den Arbeiten des Binnenverkehrs-Komitees der IAO genommen (siehe Kapitel VI dieses Berichtes).

HAFENARBEITERSEKTION

Eine der schwierigsten Fragen, mit denen die Hafendarbeitersektion der ITF schon vor dem Kriege zu tun hatte, war der erbitterte Kampf zwischen den kontinentalen Nordsee- und Kanalhäfen um Sicherung des größtmöglichen Anteils am Zubringerverkehr ihres entsprechenden europäischen Hinterlands. Die Hafendarbeiter waren sich seit langem dessen bewußt, daß dieser Kampf größtenteils auf Kosten ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen im allgemeinen ausgetragen wird. In Vorwegnahme eines Wiederaufflackerens der alten Rivalität hat der Züricher Kongreß der ITF auf Ansuchen der gleichfalls im Mai 1946 abgehaltenen Konferenz der Sektion der Hafendarbeiter beschlossen, eine besondere regionale Konferenz der Hafendarbeiterverbände von Belgien, Frankreich, Großbritannien und Holland für den August 1946 einzuberufen.

REGIONALE HAFENARBEITER-KONFERENZ

Die regionale Hafendarbeiterkonferenz, deren Einberufung der Züricher Kongreß beschlossen hatte, fand am 26. und 27. August 1946 in Antwerpen statt. Belgien, Deutschland, Großbritannien und Holland waren vertreten. Der französische Verband konnte die Konferenz mit Rücksicht auf wichtige Vorgänge innerpolitischer Natur nicht beschicken. Das Problem der Verteidigung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter angesichts der Rivalität zwischen den einzelnen Häfen wurde in seiner ganzen Breite besprochen und das Ergebnis der Debatte in der folgenden Gruppe von Resolutionen niedergelegt:

Präambel

„Die in diesen Resolutionen erwähnten Lohnsätze und Arbeitsbedingungen sind als ein internationales Minimum zu betrachten. Sie sollen nicht präjudiziell gegen günstigere Bedingungen wirken, die in irgendeinem Lande bereits Geltung haben oder in der Zukunft Geltung erhalten sollen.“

Mindestlohn

„Die Konferenz verlangt einen Mindestlohn von 2 s 6 d pro Stunde in allen Häfen Nordwesteuropas oder den entsprechenden Betrag in der Währung des betreffenden Landes. Das bedeutet einen Mindestlohn von 5 £ für eine volle Arbeitswoche bei vierzigstündiger Arbeitszeit.“

Arbeitszeit

„Die Konferenz spricht sich für die Einführung der Vierzigstundenwoche in den Häfen jener Länder aus, die sie bisher nicht eingeführt haben, wobei sie entsprechende Erhöhungen in den Sätzen für Zeit und Stückarbeit verlangt. In den Häfen, die unter ähnlichen Verhältnissen arbeiten, sollen Bemühungen zur Einführung analoger Regelungen in bezug auf die Dauer des Arbeitstags einsetzen, wobei der Sicherung eines siebenstündigen Arbeitstags besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.“

Überstunden und Sonntagsarbeit

„Zwecks Löschung eines Schiffes können zwei Stunden Überzeitarbeit geleistet werden. Lohnsätze: das Anderthalbfache für Arbeit vor und nach den normalen Arbeitsstunden an Wochentagen, das Doppelte für Arbeit am Sonntag und Samstag nachmittag, wenn dies nicht als normale Arbeitszeit gilt. Für Überstundenarbeit am Sonntag die doppelten Sätze.“

Garantierter Lohn

„Die Konferenz macht darauf aufmerksam, daß es den Gewerkschaften vieler Länder gelungen ist, die Annahme des Grundsatzes durchzusetzen, daß alle, die durch Hafendarbeit ihren Lebensunterhalt verdienen, Anspruch auf einen entsprechenden Lebensstandard und ein regelmäßiges Wocheneinkommen haben.

Sie hält die Zeit zur Verwirklichung dieses Grundsatzes in der ganzen Welt für gekommen. Die Natur dieses Berufszweiges bringt mehr oder weniger fühlbare Schwankungen im Umfang des Beschäftigungsgrades mit sich. Im Interesse der Erhaltung der Arbeiter für den Beruf und der Sicherung seiner wirksamsten Ausübung bei gleichzeitiger Garantierung eines entsprechenden und regelmäßigen Einkommens für alle registrierten Hafendarbeiter sollten Schritte eingeleitet werden, als deren Ergebnis ein Anspruch auf zumindest 70 % des im Arbeitsfalle auszuzahlenden Lohnes für den Fall

geschaffen wird, daß ein Arbeiter einen halben oder ganzen Tag unbeschäftigt bleibt. Parallele Bemühungen sollten darauf gerichtet sein, sicherzustellen, daß ein Arbeiter niemals weniger als 80% seines im Falle der Vollbeschäftigung zustehenden Wochenlohnes erhält.

Die finanzielle Seite der Frage sollte von der Arbeitgeberschaft im Zusammenwirken mit der Regierung des betreffenden Landes gelöst werden.

Bei der Errichtung der Arbeitspools ist für eine paritätische Vertretung der Arbeiterorganisationen mit denen der Arbeitgeber zu sorgen.“

Arbeiterurlaub und Feiertage

„Alle Arbeiter, sowohl die, die in Wochenlohn stehen als auch die, die nur Gelegenheitsarbeit im Hafen leisten, haben Anspruch auf einen vierzehntägigen bezahlten Urlaub (12 Arbeitstage) als auch auf Bezahlung der anerkannten Feiertage; die nähere Regelung ist im Wege von Verhandlungen zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen festzulegen.“

EUROPÄISCHE HAFENARBEITERKONFERENZ

In Verbindung mit der Regionalen Hafentarbeiterkonferenz wurde an den folgenden zwei Tagen gleichfalls in Antwerpen eine Europäische Hafentarbeiterkonferenz abgehalten. Außer den Kollegen O. Becu (Vorsitz), L. Major, G. de Crom, R. Dekeyzer, L. van der Aa, P. van den Bergh, A. Wilms und A. de Meyer, alle aus Belgien, H. Davidsen, A. Kummernuß, H. Lehmkuhl und H. Hildebrand (Deutschland), J. Donovan, W. Leahy, W. T. Potter und T. J. Rowan (Großbritannien), sowie A. Kievit, R. Laan und P. Koedijk (Holland), die schon an der Regionalen Konferenz teilgenommen hatten, beteiligten sich an der Europäischen Konferenz noch folgende Kollegen: A. Jensen (Dänemark), de Stefano (Italien), L. S. Olsen (Norwegen) und A. Pettersson (Schweden). Der Generalsekretär der ITF, J. H. Oldenbroek nahm an beiden Konferenzen teil.

Die Europäische Konferenz war im Effekt eine Tagung der Hafentarbeitersektion der ITF, und hatte den Vorentwurf einer Internationalen Charta der Hafentarbeiter vor sich, die im Auftrag des Züricher Kongresses ausgearbeitet worden war. Der Vorentwurf wurde gründlich durchberaten, und der Standpunkt der Konferenz ist aus den angenommenen Resolutionen ersichtlich. Die Konferenz stimmte dem von der vorhergegangenen Konferenz angenommenen Programm der Mindestarbeitsbedingungen zu — mit der einzigen Ausnahme des Mindeststundenlohnes von 2 s. 6 d., da sie eine so starre Regelung angesichts der großen Unterschiede zwischen den einzelnen in Betracht kommenden Ländern für unpraktisch hielt —, und beschloß überdies noch die folgenden zwei Resolutionen:

Soziale Einrichtungen für Hafenarbeiter

„Die Konferenz unterstreicht die dringliche Notwendigkeit der Schaffung von entsprechenden sozialen Einrichtungen für die Hafenarbeiter. Diese hätten Vorkehrungen für ordentliche Heuerbüros, Kantinen, Zufuhr von Trinkwasser, sanitäre Einrichtungen und Transportmöglichkeiten im Hafengebiet in sich zu schließen. Weiter sollte ein ärztlicher Dienst und Erholungszentren allen Hafenarbeitern zugänglich gemacht werden.“

Anerkennung der Gewerkschaften

„Die Konferenz stimmt dem Prinzip der Schaffung eines angemessenen Verfahrens zur Festsetzung der Lohnsätze und Beschäftigungsbedingungen zu und spricht die Forderung aus, daß die durch die Gewerkschaften repräsentierten Arbeiter in allen für diese Zwecke errichteten Komitees, weiter in jedem Komitee, das Beschwerden behandelt, und in allen Körperschaften, die sich mit den das Hafenwesen betreffenden Fragen befassen, voll vertreten sein sollen.“

Die Konferenz sprach den Wunsch aus, daß ein besonderer Referent im ITF-Sekretariat mit der Bearbeitung der Fragen der Dockarbeiter betraut werden soll, und beantragte die Untersuchung der Verhältnisse in den deutschen Häfen durch eine ITF-Delegation, der Vertreter der Hafenarbeiter angehören sollten.

Sie setzte schließlich ein Technisches Hafenarbeiterkomitee zur Prüfung der Frage ein, ob die Abänderung der internationalen Konvention aus dem Jahre 1932 betreffend die Sicherheit der Hafearbeit wünschenswert ist.

Eine Sitzung dieses Technischen Komitees, bestehend aus R. Dekeyzer, G. de Crom und A. Daems (Belgien), A. Kummernuß (Deutschland), A. Bird (Großbritannien, Vorsitz), A. Kiewit und Th. Smeding (Holland) sowie J. H. Oldenbroek (Generalsekretär der ITF) fand am 19. und 20. November 1947 in London statt. Ihr lag ein vom Sekretariat der ITF vorbereiteter Bericht vor, in dem die Ergebnisse einer Umfrage bei den Hafenarbeiterorganisationen über den mit der Ratifizierung der Internationalen Konvention über die Sicherheit der Hafearbeit (1932) erzielten Fortschritt und der Wunsch nach ihrer Abänderung zusammengefaßt waren. Das Komitee entschied sich dafür, die Abänderung der alten Konvention in einer Reihe von Punkten zu verlangen, und zwar dort, wo sie verschiedene Aspekte der Sicherheit berührt, weiter in den Fragen der Entschädigung von Berufskrankheiten, des ärztlichen Dienstes und der Ersten Hilfe, der sozialen Einrichtungen (Wartegelegenheiten, Warte- und Speiseräume, Möglichkeiten zum Ausruhen usw.) und eines wirksamen Überwachungsdienstes.

Transport von Arbeitern auf dem Wasserwege

Schiffe, die Arbeiter von und zur Arbeit befördern, sollten an einem sichtbaren Platz die Höchstzahl der Personen, die befördert

werden können, angeben. Für den Fall einer längeren Dauer der Fahrt müßte für Schutz gegen Wind und Wetter gesorgt werden. Bei Landungsplätzen, von denen aus Arbeiter an Bord genommen werden oder wo sie aussteigen, müßten Vorkehrungen für die absolute Sicherheit der Einrichtungen getroffen werden.

Zutritt zum Laderaum

Wo möglich, sollten Laderaumleitern, die über dem Hauptsüll in die Luke kommen, abgeschafft werden. Der Zutritt zum Laderaum sollte durch ein abgesondertes Arbeitsloch mit Hilfe einer schrägen Leiter oder einer Geländerstange erfolgen, und zwar von jedem Deck aus zum unteren Laderaum.

Wo möglich, sollten Blockluken auf Wetterdecks installiert werden, um einem Herabfallen in den Laderaum infolge fehlerhafter Einzelluken vorzubeugen.

Wo eine Treppenluke eines Laderaumes, eines Zwischendeckladeraumes, eines Bunkerladeraumes oder einer anderen unterhalb des Hauptdecks befindlichen Fläche länger ist als 7 Meter (ungefähr 23 Fuß), müßte sowohl vor als auch hinter der Treppenluke je eine feste Leiter angebracht werden.

Auf den Leitern aus dem Schiffsladeraum sollten in Entfernungen voneinander von nicht mehr als 30 Fuß (etwa 9 Meter) Plätze zum Ausruhen angebracht werden.

Wenn Arbeiter in einen Laderaum zu bringen haben, dessen Tiefe, gemessen vom Niveau des Decks bis zum Grund des Laderaums, 5 Fuß überschreitet, sollte ein sicherer und ungehinderter Zugang vom Deck zum Laderaum für den Gebrauch der Arbeiter bestehen.

Sicherheit des Geschirrs

Im Falle der Arbeit mit Dirken sollte ein Borgholzdraht außer dem Achterholer für den Fall des Brechens des letzteren angebracht sein.

Hafenfahrpark

Der in Hafengebieten in Verbindung mit dem Be- und Entladen der Schiffe in Verwendung stehende Fahrpark sollte den vorgeschriebenen Sicherheitsansprüchen genügen und regelmäßig auf das richtige Funktionieren der mechanischen und anderen Teile überprüft werden. Alle Chauffeure, auch solche, die elektrisch betriebene Fahrzeuge lenken, sollten, soweit sie Hafendarbeit leisten, einer Prüfung auf ihre Leistungsfähigkeit unterworfen werden.

Personen, die mit Hebewerkzeugen arbeiten

Eine verantwortliche Person sollte dazu bestellt werden, den Dampf oder die Kraft zu kontrollieren, wenn Kurbelwinden verwendet werden.

Sicherheit der Arbeitsmethoden

Vor Arbeitsbeginn an einer Luke sollten deren Balken entweder beseitigt und sicher verstaut oder ganz sicher festgemacht werden, um zu verhindern, daß sie sich verschieben.

Wenn Arbeiter beim Be- oder Entladen von Lasten, wie z. B. Holz, vom Schiff auf den Quai und umgekehrt mit einer Last zu tun haben, die sechs Fuß oder noch höher aufgeschichtet ist, sollten Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, die ihnen die Möglichkeit des Zutritts zum Arbeitsplatz und des Entfernens von ihm geben, ebenso Sicherheitsvorkehrungen gegen die Gefahr des Fallens.

Vorkehrungen zum Schutze der Gesundheit

Ordentliche Vorkehrungen sollten getroffen werden, um die Arbeiter vor den schädlichen Auswirkungen der Arbeit in Räumen zu schützen, in denen die Temperatur künstlich unter 7 Grad Celsius gehalten wird, oder in Räumen, die nicht genügend von Gas, Rauch oder gesundheitsschädlichen Stoffen gesäubert worden sind.

Arbeiter, die mit Lasten in Berührung kommen, von denen schädliche Auswirkungen für die Atmungsorgane, die Haut oder andere Teile des Körpers ausgehen, sollten mit entsprechenden Schutzvorkehrungen, z. B. Lungenschützern, enganliegender Kleidung, Handschuhen usw. ausgestattet werden.

Das Höchstgewicht der Last, die zu tragen einem Arbeiter zugemutet werden kann, sollte 75 Kilogramm (etwa 165 englische Pfund) nicht überschreiten.

Entschädigung für Berufskrankheiten

Vorkehrungen sollten getroffen werden zugunsten von Hafenarbeitern, die Opfer von Krankheiten als Folgen ihrer Berufstätigkeit sind, im Wege einer Bestimmung, derzufolge gewisse Krankheiten sowie Folgen von Arbeitsunfällen entschädigt werden. Es wäre auf die Tatsache Bedacht zu nehmen, daß die Docker durch die Natur ihrer Arbeit gewissen Krankheiten stärker ausgesetzt sind als Arbeiter in einem Arbeitszweig, in dem wirksamere Vorbeugungsmaßnahmen getroffen werden können.

Fürsorgemaßnahmen

Ausgiebige soziale Vorkehrungen sollten getroffen werden, z. B. leichter und angemessener Zugang zu reinem Trinkwasser, ordentlich ausgestattete und günstig gelegene Wasch- und Badegelegenheiten mit kaltem und warmem Wasser, Seife, Handtüchern, Möglichkeiten zum Auswechselln, Aufbewahren und Trocknen der Kleider in verschließbaren, genügend großen Schränken — je einer pro Arbeiter —, die leicht sauber zu halten und über das ganze Hafengebiet verteilt sind, um den Bedürfnissen der Arbeiter entgegenzukommen, die nicht ständig an einem Platz arbeiten.

Ordentlich konstruierte Wartegelegenheiten oder -räume, Erholungsräume mit Lesemöglichkeiten für wartende Arbeiter, gut gelegene und ordentlich ausgestattete Speiseräume, die ordentlich beleuchtet, gelüftet, und, wenn nötig, geheizt sind.

Eine ausreichende Zahl von sanitären Aborten, die in sauberem Zustand zu erhalten sind; zumindest ein sanitärer Abort, der Arbeitern zugänglich ist, die beim Be- und Entladen von Hochseeschiffen, schwimmenden Kränen, Getreidelagerhäusern, Bunkermaschinen und ähnlichen Einrichtungen beschäftigt sind.

Ärztlicher Dienst und Erste Hilfe

Ein ausreichender ärztlicher Hafendienst sollte sichergestellt sein, mit chirurgischen Einrichtungen, die personell entsprechend ausgestattet sind, Ankleidestationen, nach Maßgabe der Zahl der beschäftigten Arbeiter, wo Kranke Behandlung finden können, solange diese nicht besser vom Hausarzt oder dem örtlichen Krankenhaus gewährt werden kann.

Ordentliche Vorkehrungen sollten für Arbeiter getroffen werden, die nach einer Krankheit oder einem Unfall nicht in der Lage sind, ihre alte Arbeit wiederaufzunehmen. Diese Vorkehrungen sollten Spezialbehandlung und Umschulungsmöglichkeiten in Rehabilitierungszentren in sich schließen, wo die Betroffenen wohnen und verköstigt werden und das notwendige Fahrgeld sowie einen entsprechenden Unterhaltsbeitrag erhalten.

Zweckentsprechende Tragbahren und Wiegen sollten bereitgestellt werden, damit verletzte Personen aus dem Laderaum des Schiffes weggebracht werden können.

Inspektionsdienst

Vorkehrungen zur Einführung eines wirksamen Inspektionsystems sollten getroffen werden. Dieses würde von hierzu beglaubigten Personen durchgeführt werden, die allein die Berechtigung hätten, Bestätigungen in bezug auf Be- und Entladezubehör auszugeben.

Sichere Lasten

Die sicheren Arbeitslasten der Maste, Dirken und anderen festen Geschirrs sollten mit dem Dirk in verschiedenen Winkeln festgemacht und mit der Last bei wechselnder Geschwindigkeit erhöht oder herabgelassen werden.

Im Hinblick auf das Interesse, das sich bei den Hafendarbeitern in letzter Zeit wegen Begrenzung des von einem Mann zu tragenden Gewichts bemerkbar macht, hat das Sekretariat eine diesbezügliche Umfrage eingeleitet. Aus den bisher eingegangenen Antworten geht hervor, daß die Hafendarbeiterverbände sich immer noch für die von der Hafendarbeitersektion der ITF seit Jahren vertretenen Forderung nach Begrenzung der Last für einen Mann auf 75 Kilogramm (165

englische Pfund) aussprechen. Das Sekretariat hat sich daher entschlossen, ein Memorandum, das diese Frage behandelt, vorzubereiten und in Umlauf zu setzen.

Auf Ersuchen des angeschlossenen neuseeländischen Hafentarbeiterverbandes wurde eine Erhebung der von den einzelnen Ländern zum Schutz jener Dockarbeiter getroffenen Maßnahmen eingeleitet, die mit Grundsclacken und anderen ungesunden Lasten umzugehen haben. Wir waren bisher in der Lage, die neuseeländische Organisation mit diesbezüglichen Informationen über Dänemark, Großbritannien, Holland und Schweden zu versorgen.

BINNENSCHIFFERSEKTION

Eine Rheinschiffahrtskonferenz wurde in Basel am 1. und 2. August 1946 unter der Leitung der ITF abgehalten. An ihr nahmen Vertreter Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Hollands und der Schweiz teil. Es war das erstemal seit Hitlers Machtantritt im Jahre 1933, daß eine deutsche Delegation an einer internationalen Gewerkschaftstagung teilnahm. R. Laan, von den holländischen Transportarbeitern, führte den Vorsitz.

Die Konferenz beschloß einen provisorischen Programmentwurf, der Forderungen in bezug auf Löhne, Arbeitsstunden, Bemannung und andere wichtige Arbeitsbedingungen enthält. Das Sekretariat hatte für diesen Zweck eine Übersicht der Löhne und Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt ausgearbeitet.

Ein von der Konferenz eingesetztes Komitee tagte am 6. und 7. Dezember 1946 in Straßburg, um den definitiven Entwurf des Forderungsprogramms für die Rheinschiffer auszuarbeiten und beschloß auch, in Form einer Deputation an die IAO zwecks Diskussion der wichtigsten Punkte und weiter behufs Einleitung einer Aktion zwecks Abschluß von Gegenseitigkeitsverträgen in Fragen der Sozialversicherung zwischen den an der Rheinschiffahrt beteiligten Staaten heranzutreten. Das Binnenverkehrs-Komitee der IAO, das in London im Dezember 1945 getagt hatte, hatte bereits die Frage des Abschlusses eines Übereinkommens über Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen zwischen den Rhein-Staaten ins Auge gefaßt, über das auf einer dreigliedrigen Konferenz von Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Vertretern verhandelt werden sollte.

Am 7. und 8. März 1947 kam die Deputation mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes und einigen seiner Beamten zusammen, die alle großes Verständnis für die gemachten Vorschläge zeigten. Die Diskussion führte zur Annahme eines Aktionsplanes zwecks Sicherung der Behandlung der Anträge durch das Binnenverkehrs-Komitee.

Der Plan erwies sich als erfolgreich, und das Binnenverkehrs-Komitee, das in Genf vom 7. bis 16. Mai 1947 tagte, setzte einen

besonderen Unterausschuß für die Fragen der Rheinschiffahrt ein, welcher die Notwendigkeit der Ausarbeitung von Konventionen und der Verwirklichung ihrer Bestimmungen durch die Schweiz, Frankreich, Deutschland, Holland und Belgien zwecks Koordinierung der Gesetzgebung betreffend die soziale Sicherheit und die Arbeitsbedingungen und zwecks Einführung eines Minimalstandards anerkannte. Die fünf in Betracht kommenden Länder sollen eingeladen werden, sich an einer dreigliedrigen Konferenz zum Zwecke der Ausarbeitung der Konventionen zu beteiligen, und die angenommene Resolution sprach sich auch für die Mitarbeit der Zentralkommission für den Rhein aus.

Die Zentralkommission für den Rhein griff die Sache sofort auf und wies ihr Spezialkomitee an, mit den beteiligten Gruppen in Verhandlungen zwecks Ausarbeitung einer Minimum-Mannschaftsskala für Rheinschiffe zu treten.

Sie berief weiter auch eine Konferenz in den Haag für den 8. und 9. Juli 1947 ein, zu der sie auch die ITF einlud. An der Konferenz nahmen Arbeitervertreter aus Belgien, Deutschland, Frankreich und Holland sowie der Generalsekretär der ITF als Beobachter teil. Die Zentralkommission für den Rhein befaßt sich nicht mit sozialen Fragen, sondern behandelt die Sicherheitsprobleme, in deren Bereich die Bemannung gehört. Die Arbeitervertreter brachten einige Abänderungsanträge zu den vom Spezialkomitee der Zentralkommission beantragten (und bereits beschlossenen) Skalen ein; diese Abänderungsanträge wurden vollständig oder zum Teil angenommen, so daß sich die ganze Aktion als sehr zweckdienlich erwies.

In der Zwischenzeit ist nichts geschehen, was die Hoffnung rechtfertigen könnte, daß die angeregte dreigliedrige Fünfmächtekonferenz in der nahen Zukunft einberufen werden wird, und das Sekretariat der ITF hat daher die interessierten Mitgliedsverbände in Belgien, Holland und der Schweiz aufgefordert, an ihre Regierungen heranzutreten, damit wenigstens eine von ihnen die Initiative ergreift und das Internationale Arbeitsamt um Einberufung der Konferenz ersucht. Bis Ende 1947 wurde hier kein Fortschritt erzielt.

Die in Basel und Straßburg abgehaltenen ITF-Tagungen führten zur Annahme eines Manifestes, das an die in der Rheinschiffahrt beschäftigten Arbeiter gerichtet ist und die in ihrem Namen formulierten Forderungen enthält. Dieses Manifest wurde veröffentlicht und in tausend Exemplaren französisch, holländisch und deutsch verteilt sowie auch den beteiligten nationalen und internationalen Behörden übermittelt.

Wie aus dem obigen ersichtlich, hat die ITF ihre Bemühungen zunächst einmal auf die Rheinschiffahrt konzentriert. Sie glaubt, daß sie nach Lösung dieser Frage die Probleme anderer internationaler Wasserwege in ähnlicher Weise angehen kann. Programme,

die dazu bestimmt sind, der Lage auf internationalen Wasserstraßen gerecht zu werden, haben natürlich ihre Rückwirkungen auf die Probleme rein nationaler Wasserstraßen, und es scheint uns daher angebracht zu sein, das Programm für den Rhein allen unseren Binnenschifferinteressen vertretenden Delegierten zur Kenntnis zu bringen, wobei wir bemerken, daß wir ihnen für die Bekanntheit ihrer Stellungnahme zu dem Programm dankbar wären.

INTERNATIONALES MINDESTPROGRAMM FÜR DAS RHEINSCHIFFFAHRTSPERSONAL

1. Allgemeines

Bei der Beurteilung dieses Mindestprogramms ist zu beachten, daß es sich um internationale Mindestforderungen handelt und daß etwaige bessere Bedingungen und Vorschriften, die in den verschiedenen Ländern bestehen sollten, beibehalten werden sollen. Ferner, daß die angeschlossenen Landesorganisationen berechtigt sind, höhere Forderungen zu stellen als die in diesem Programm niedergelegten.

2. Besatzungsvorschriften

1. Schraubenschleppdampfer :

- a) Auf Booten bis einschl. 50 m² Heizfläche: Kapitän, Maschinist und Matrose.
- b) auf Booten über 50 m² bis einschl. 66 m² Heizfläche: Kapitän, Maschinist, Matrose und Heizerlehrling.
- c) Auf Booten über 66 m² bis einschl. 90 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, Maschinist und Heizer.
- d) Auf Booten über 90 m² bis einschl. 115 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, Maschinist und 2 Heizer.
- e) Auf Booten über 115 m² bis einschl. 160 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, Matrose, Maschinist und 2 Heizer.
- f) Auf Booten über 160 m² bis einschl. 200 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, Matrose, 1. Maschinist, 2. Maschinist und 2 Heizer (eventuell Maschinist und 3 Heizer).
- g) Auf Booten über 200 m² bis einschließlich 300 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist und 3 Heizer.
- h) Auf Booten über 300 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, 3 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist und 4 Heizer.

2. Räderschleppdampfer

- a) Auf Booten über 200 m² bis einschließlich 250 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, 4 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist, 4 Heizer und Schiffskoch.

- b) Auf Booten über 250 m² bis einschließlich 300 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, 4 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist, 4 Heizer und Schiffskoch.
- c) Auf Booten über 300 m² Heizfläche: Kapitän, Steuermann, 4 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist, 5 Heizer und Schiffskoch.

Räderboote ohne Dampfspill müssen außerdem einen Schiffsjungen haben.

3. Motorschleppboote:

- a) Auf Booten bis 150 EPS einschließlich: Kapitän, Matrose-Motorwart und Junge.
- b) Auf Booten über 150 bis einschließlich 250 EPS: Kapitän, Steuermann und Maschinist.
- c) Auf Booten über 250 bis einschließlich 400 EPS: Kapitän, Steuermann, Maschinist und Matrose-Motorwart.
- d) Auf Booten über 400 bis einschließlich 600 EPS: Kapitän, Steuermann, Matrose, 1. Maschinist und 2. Maschinist.
- e) Auf Booten über 600 bis einschließlich 900 EPS: Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist und Hilfsmaschinist.
- f) Auf Booten über 900 EPS bis einschließlich 1500 EPS: Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist und Hilfsmaschinist.
- g) Auf größeren Booten verhältnismäßig größere Besatzung.

4. Frachtdampfer:

- a) Auf Schiffen bis zu 700 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Matrose, Maschinist und 2 Heizer.
- b) Auf Schiffen über 700 bis 1000 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Matrose, Junge, Maschinist und 2 Heizer.
- c) Auf Schiffen über 1000 Tonnen: Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen, Junge, 1. Maschinist, 2. Maschinist und 2 Heizer.

5. Motorfrachtschiffe:

- a) Auf Schiffen bis zu 300 Tonnen einschließlich: Kapitän und Matrose-Motorwart.
- b) Auf Schiffen über 300 bis 500 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Motorwart und Junge.
- c) Auf Schiffen über 500 bis 700 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Maschinist und Junge.
- d) Auf Schiffen über 700 bis 1000 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Matrose, Maschinist und Hilfsmaschinist.
- e) Auf Schiffen über 1000 Tonnen: Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen, 1. Maschinist und 2. Maschinist.

6. Motortankschiffe:

- a) Auf Schiffen von 50 bis 350 Tonnen einschließlich: Kapitän und Matrose-Motorwart.
- b) Auf Schiffen über 350 bis 500 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Motorwart und Junge.
- c) Auf Schiffen über 500 bis 700 Tonnen einschließlich: Kapitän, Steuermann, Matrose und Maschinist.
- d) Auf Schiffen über 700 bis einschließlich 1000 Tonnen: Kapitän, Steuermann, Matrose, Maschinist, Hilfsmaschinist und Junge.
- e) Auf Schiffen über 1000 Tonnen: Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen, 1. Maschinist, 2. Maschinist und Junge.

7. Tankschleppkähne:

- a) Auf Kähnen zu 50 bis 350 Tonnen einschließlich: Schiffsführer und Matrose.
- b) Auf Kähnen über 350 bis 750 Tonnen einschließlich: Schiffsführer, Matrose und Junge.
- c) Auf Kähnen über 750 bis 1000 Tonnen einschließlich: Schiffsführer und 2 Matrosen.
- d) Auf Kähnen über 1000 bis 1750 Tonnen einschließlich: Schiffsführer, 2 Matrosen und Junge.
- e) Auf Kähnen über 1750 Tonnen: Schiffsführer, 3 Matrosen und Junge.

8. Schleppkähne:

- a) Auf Kähnen bis 500 Tonnen einschließlich: Schiffsführer und Matrose.
- b) Auf Kähnen über 500 bis 1000 Tonnen einschließlich: Schiffsführer, Matrose und Junge.
- c) Auf Kähnen über 1000 bis 1500 Tonnen einschließlich: Schiffsführer und 2 Matrosen.
- d) Auf Kähnen über 1500 bis 2500 Tonnen einschließlich: Schiffsführer, 2 Matrosen und Junge.
- e) Auf Kähnen über 2500 bis 3000 Tonnen einschließlich: Schiffsführer und 3 Matrosen.
- f) Auf Kähnen über 3000 Tonnen: Schiffsführer, 3 Matrosen und Junge.

9. Allgemeines:

- a) Heizer müssen das Alter von 20 Jahren erreicht haben, Matrosen das Alter von 18 Jahren.
- b) Die obigen Bestimmungen beziehen sich auf männliche Besatzungsmitglieder. Frauen dürfen nur beschäftigt werden, wenn dies keine Verminderung der Zahl der männlichen Besatzungsmitglieder nach sich zieht.
- c) Der Lohn eines fehlenden Mannes ist unter diejenigen zu verteilen, die seine Arbeit übernehmen.

3. Fahrt- und Ruhezeiten, Arbeitszeit im Hafen und Bordwache

Die Nachtruhe soll 12 Stunden betragen und zwischen 18 und 8 Uhr liegen.

Falls geschleust werden muß, darf die Periode der Nachtruhe verkürzt werden; für diese Zeit sind jedoch Überstunden zu zahlen.

Bei Eiltransporten darf die Periode der Nachtruhe um zwei Stunden verkürzt werden, die als Überstunden zu vergüten sind. Als Eiltransporte sind nur leichtverderbliche Waren anzusehen.

Am Tage der Ankunft auf der Endstation darf nicht wieder abgefahren werden.

Mit dem Ziele, die Endstation noch am selben Tage zu erreichen, darf nach 20 Uhr durchgefahren werden, aber höchstens bis 22 Uhr. Jedoch wird dann der nächste Tag als Ankunftstag betrachtet.

Bemannungen von Frachtschiffen und Kähnen, die infolgedessen weniger als 12 Stunden Nachtruhe genießen, erhalten Überstundenvergütung für die Zeit, um welche die Nachtruhe verkürzt worden ist.

Am Samstag nach 14 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen darf keine neue Reise angetreten werden.

An gesetzlichen Feiertagen wird nicht gefahren.

Falls die Endstation an einem ersten Feiertage vor 12 Uhr noch erreicht werden kann, darf im Einvernehmen mit der Besatzung an diesem Tage durchgefahren werden.

Im Hafen beträgt die Höchstarbeitszeit $8\frac{1}{2}$ Stunden von Montag bis Freitag, liegend zwischen 7 und 8 Uhr, und $5\frac{1}{2}$ Stunden am Samstag, liegend zwischen 7 und 14 Uhr.

Auf Schiffen, die am Tage der Ankunft in einem Hafen laden oder löschen müssen oder auf denen Schiffsarbeit verrichtet werden muß, beträgt die normale Arbeitszeit, bestehend aus Fahrzeit und Arbeit im Hafen, 10 Stunden pro Tag. Für die 10 Stunden übersteigende Zeit müssen Überstunden vergütet werden.

Bordwache:

Besatzungsmitglieder, die am Samstagnachmittag oder an Sonn- und Feiertagen Bordwache verrichten müssen, erhalten dafür entweder eine angemessene Vergütung oder entsprechende Freizeit.

4. Freie Tage

Die Besatzungen aller Boote und Schiffe erhalten einen freien Tag pro Woche. Die freien Tage müssen den Besatzungen der Schleppboote, der Frachtdampfer und der Motorfrachtschiffe im Heimathafen gewährt werden.

Die Bemannungen der Schleppkähne, der Tankschleppkähne und der Motortankschiffe erhalten mindestens 12 freie Tage pro Jahr im Heimathafen. Falls ihnen im Laufe eines Jahres weniger als 12 freie Tage im Heimathafen oder in der Nähe desselben gewährt worden sind, soll der jährliche Urlaub verlängert werden um die gleiche Anzahl Tage, als weniger als 12 freie Tage im Heimathafen oder in der Nähe desselben gewährt worden sind.

5. Urlaub

Der jährliche Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes beträgt mindestens 12 Werktage; davon sind mindestens 6 ununterbrochen zu gewähren.

6. Internationaler Mindestlohn

- a) Als internationaler Mindestlohn, an dem die übrigen Löhne gemessen werden sollen, wird der Lohn eines Heizers in der Höhe von 325 Schweizerfranken pro Monat vorgeschlagen bzw. dessen Gegenwert in der Valuta des Landes.
- b) Die in den einzelnen Ländern geltenden Löhne sind auf alle Schiffsleute anzuwenden, ungeachtet ihrer Staatszugehörigkeit oder ihres Wohnsitzes.

7. Hitzezulage

In den Monaten Mai bis einschließlich September soll das Maschinenpersonal auf Dampfern eine angemessene Zulage erhalten.

8. Überstundenvergütung

Arbeit, die außerhalb der ordentlichen Dienstzeit verrichtet wird, ist mit folgenden Sätzen zu vergüten:

- a) für Überstunden, liegend zwischen 6 und 22 Uhr, der normale Stundenlohn mit einem Aufschlag von mindestens 25 Prozent;
- b) für Überstunden, liegend zwischen 22 und 6 Uhr sowie am Samstag zwischen 14 und 18 Uhr, der normale Stundenlohn mit einem Aufschlag von mindestens 50 Prozent;
- c) für Überstunden, liegend zwischen Samstag 18 Uhr und Montag 6 Uhr, der normale Stundenlohn mit einem Aufschlag von mindestens 100 Prozent. Der normale Stundenlohn wird durch Teilung des Wochenlohnes durch 48 oder des Monatslohnes durch 208 ermittelt.

SCHUTZ JUGENDLICHER ARBEITER SOWIE ERZIEHUNGS- UND SCHULUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR KINDER

Die Tagung des Binnenverkehrs-Komitees im Mai 1947 nahm folgende Resolution an:

„Die leitenden Organe des Internationalen Arbeitsamtes werden aufgefordert, das Amt zu beauftragen:

1. das Studium der in der nationalen Gesetzgebung und in nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen zur Sicherung des Schutzes jugendlicher Arbeiter in der Binnenschifffahrt in bezug auf Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, Arbeitszeit, Nachtarbeit, berufliche Gefahren und bezahlten Urlaub fortzusetzen;
2. das Problem der Berufsschulung und Lehrzeit und der jugendlichen, in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen in den verschiedenen Ländern offenstehenden Möglichkeiten der Berufslenkung zu studieren;
3. die Möglichkeiten der Erziehung und Schulung von Kindern von Bootsleuten zu studieren, die auf Binnenwasserstraßen an Bord wohnen;
4. einen Bericht über die genannten und verwandte Aspekte des Problems mit entsprechenden Empfehlungen vorzubereiten, dessen Behandlung auf der nächsten Tagung des Binnenverkehrs-Komitees erfolgen soll.

SEEMANNSSEKTION

Die Seemannssektion hat zwei außerordentlich arbeitsreiche Jahre hinter sich. Innerhalb dieser Zeitspanne hat sie zwei internationale Seemannskonferenzen organisiert, die beide in London stattfanden, die erste am 31. Januar und 1. Februar 1946, die zweite vom 28. bis 30. Oktober des gleichen Jahres. Weiter war die Tagung der gemischten Schifffahrts-Kommission der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf (1. bis 6. Dezember 1947) und die außerordentlich wichtige Internationale Arbeitskonferenz für Schifffahrtsangelegenheiten in Seattle im Juni 1946 zu beschicken; die Vorbereitungsarbeit für die Arbeitergruppe und deren ständige Beratung während beider Tagungen erfolgte, wie es jetzt schon Tradition geworden ist, durch die Seemannssektion der ITF. Die Übernahme dieser Arbeit durch sie wird heute ganz allgemein als eine Selbstverständlichkeit auch von Arbeiterdelegierten empfunden, deren Organisation außerhalb der ITF stehen. In die Berichtsperiode fällt auch die Erfüllung eines lang gehegten Wunsches der Seeleute, nämlich die Verschmelzung der International Mercantile Marine Officers' Association mit der ITF, so daß die organisierten Seeleute der wichtigsten seefahrenden Staaten des Erdballs nunmehr einer einzigen, allumfassenden Transportarbeiterinternationale angehören.

INTERNATIONALE SEEMANNSKONFERENZ IN LONDON

31. Januar und 1. Februar 1946

Diese Konferenz wurde gemeinsam von der Seemannssekktion der ITF und der IMMOA organisiert, die damals noch eine selbständige Existenz als Gewerkschaftsorganisation führte. Sie wurde hauptsächlich zu dem Zwecke einberufen, um die Ergebnisse der vorbereitenden Konferenz für Schifffahrtsangelegenheiten der IAO zu überprüfen, die in der zweiten Hälfte des Novembers 1945 in Kopenhagen stattfand, und die Schritte zur Sicherung des größtmöglichen Erfolges der nächsten IAO-Konferenz für Schifffahrtsangelegenheiten zu erwägen, die für den Juni des Jahres 1946 einberufen worden war, um den Beschlüssen der Konferenz von Kopenhagen definitive Form zu verleihen.

Im ganzen erwies es sich, daß die Konferenz mit den in Kopenhagen erzielten Resultaten nicht zufrieden war. Es war allgemeine Überzeugung, daß es sehr starker Anstrengungen bedürfen wird, um zu sichern, daß die Konferenz von Seattle die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Insbesondere ist es notwendig, einen Druck auszuüben, um die Zusammensetzung der Regierungsdelegationen zu beeinflussen, Propagandaversammlungen in der ganzen Welt abzuhalten und dafür zu sorgen, daß die Arbeitergruppe in Seattle mit dem Maximum an Leistungsfähigkeit und Disziplin auftritt. Die Festsetzung der Einzelheiten der zu treffenden Maßnahmen wurde einem gemeinsamen Koordinationskomitee der IMMOA und der ITF anvertraut.

Die Konferenz nahm zur Kenntnis, daß internationale Beratungen über die Zuteilung von Schiffsraum an die einzelnen Staaten in London abgehalten werden sollen, und beschloß, gegen die Nichteinladung von Seemannsvertretern zur Teilnahme Protest zu erheben.

Die folgenden Resolutionen wurden von der Konferenz angenommen:

Innerstaatliche Verhandlungen

„Die von der ITF und der IMMOA für den 31. Januar und 1. Februar 1946 nach London einberufene Konferenz empfiehlt den nationalen Verbänden, die vor der Konferenz von Seattle in Verhandlungen mit den Regierungen oder Schiffseignern ihres Landes in bezug auf Löhne und andere Beschäftigungsbedingungen der Offiziere und Mannschaften stehen oder stehen werden, dringendst, unter keinen Umständen auf einen Standard einzugehen, der niedriger ist als das in der Internationalen Seemannscharta niedergelegte Minimum.“

Internationale Schifffahrtspolitik

„Die gemeinsame Internationale Konferenz von Offizieren und Seeleuten protestiert gegen deren Nichtheranziehung zu den Ver-

handlungen, die in London behufs Zuteilung von Schiffsraum an einzelne Staaten abgehalten werden sollen. Die Seeleute reklamieren ihren Anspruch, in allen Fragen, die sich auf die wirtschaftliche Planung der Schifffahrt beziehen, voll gehört zu werden, und ersuchen die Regierungen, von diesem Wunsch entsprechend Kenntnis zu nehmen. Sie haben die den Seeleuten nach dieser Richtung von den Internationalen Arbeitskonferenzen in New York und Philadelphia gegebenen Versprechungen nicht vergessen und sie fordern die Regierungen auf, die nötigen Vorkehrungen zur Sicherung einer Seemannsvertretung auf der für den 4. Februar 1946 einberufenen Konferenz zu treffen.“

DIE KONFERENZ VON SEATTLE

Die in Seattle (USA) im Juni 1946 abgehaltene Arbeitskonferenz für Schifffahrtsangelegenheiten war von besonderer Bedeutung, da sie sich mit der Gesamtheit des einschlägigen Materials aus unserer Internationalen Seemannscharta zu befassen, einen internationalen Mindestlohn für Seeleute festzulegen und zu entscheiden hatte, ob ein Kollektivvertrag ein passendes Instrument für die Verwirklichung einer internationalen Konvention ist — ein vollkommen neues Prinzip in der Arbeitsweise der IAO.

Die Ergebnisse der Konferenz können zweifellos als ein positiver Erfolg für die ITF betrachtet werden. Die Arbeitergruppe war im ganzen von der getanen Arbeit und von den in den Fragen der sozialen Sicherheit für Seeleute, der Ernährung und Beköstigung an Bord von Schiffen, des Arbeitsantritts, der Ausbildung und der Beförderung sowie der bezahlten Urlaube erzielten Fortschritte sehr befriedigt. Volle Einigung wurde auch über die Frage der kontinuierlichen Beschäftigung für Seefahrer und der Anerkennung ihrer Gewerkschaften erzielt. In bezug auf die Unterbringung der Mannschaften bedeutet die angenommene Konvention einen ansehnlichen Fortschritt und wird sich in einem besseren Standard und in größere Einheitlichkeit der Mannschaftsquartiere auswirken, obwohl die Arbeitergruppe die vielen Wenn und Aber, die noch immer den innerstaatlichen Behörden zu viel Spielraum lassen, mit ziemlichem Mißfallen aufnahm.

Die Hauptdiskussion drehte sich um die Frage der Löhne, der Arbeitszeit und der Bemannung, und erst am letzten Tage wurde ein Kompromiß erzielt, das die notwendige Mehrheit auf sich vereinigte. Der festgesetzte Mindestlohn von 16 £ oder 64 \$ pro Monat ist, gemessen am amerikanischen Standard unzulänglich, wenn man aber die Verhältnisse in den übrigen Teilen der Welt in Betracht zieht, ist die Festsetzung eines Mindestsatzes in dieser Höhe auf einer internationalen Basis ohne Zweifel eine Errungenschaft erster Ordnung. Er gibt nicht nur eine Grundlage für die Seemannslöhne, sondern auch eine günstige Startmöglichkeit für die Verbesserung

der Bedingungen in andern Berufszweigen, und es ist nicht ausgeschlossen, daß sich dieser Beschluß einmal als eine wichtige Etappe für die Erhöhung des Lebensstandards in allen Ländern, in landwirtschaftlichen ebenso wie in industriellen, auswirkt.

In der Frage der Arbeitszeit gelang es uns, den Achtstundentag und die 48-Stundenwoche für das Deck und den Maschinenraum bei allen im Außenhandel beschäftigten Schiffen zu sichern, wir mußten aber gewisse Konzessionen für den Binnenhandel und für kleinere Schiffe, die auf Grund des Zweiwachensystems arbeiten, machen. Mehr konnte im Augenblick nicht erzielt werden. Für das Bedienungspersonal wurden vollkommen neue Maßnahmen beschlossen, die, so unzulänglich sie in manchen Punkten sein mögen, von den Vertretern des Personals als ein wichtiger Fortschritt betrachtet wurden.

Es gab einen harten Kampf um die Frage, ob sich die Konvention auch auf Offiziere beziehen sollte. Der beschlossene Text bedeutet praktisch den Einschluß der meisten Offiziere in allen Ländern, mit Ausnahme von Großbritannien.

Die Entscheidung, den Regierungen die Verwirklichung der Konvention im Wege von Kollektivverträgen zu ermöglichen, ist ein neues und wichtiges Prinzip, und es ist vielleicht bedauerlich, daß es zum erstenmal von einer Sonderkonferenz und nicht von der normalen Internationalen Arbeitskonferenz angewendet wurde. Es kann aber der Arbeitergruppe bei künftigen Konferenzen sehr nützlich sein.

Es ist äußerst erfreulich, daß wir in der Lage sind, zu berichten, was wir in bezug auf Verhinderung russischer Diskriminierung gegen asiatische und afrikanische Seeleute erzielt haben oder erzielt haben werden, bis die Konventionen ratifiziert sein werden, obwohl für die Gegenwart eine Sondervorkehrung getroffen wurde, daß der Gesamtaufwand für Löhne eines Schiffes gleich bleiben darf in Fällen, in denen es üblich ist, eine größere Zahl solcher Seeleute als Seeleute anderer Nationalitäten zu führen. Das ist sowohl vom internationalen Gesichtspunkt als auch von dem der asiatischen und afrikanischen Seeleute selbst die einzige zufriedenstellende Lösung, da sie die weißen Matrosen gegen Entlassung wegen ihrer höheren Löhne und die afrikanischen und asiatischen Seeleute wieder gegen Entlassung auf Grund der Tatsache schützt, daß man ihrer in größerer Zahl bedarf. Die endgültige Lösung des Problems wird erst erreicht werden können, sobald der Leistungsstandard der afrikanischen und asiatischen Matrosen infolge entsprechender Ausbildung dem Niveau der andern Seeleute nichts mehr nachgeben wird.

Die Arbeiter- und die Arbeitgebergruppen der Konferenz wählten neue Mitglieder der Gemischten Schifffahrts-Kommission. Für die Arbeiter wurden gewählt:

Australien: Tudehope; Belgien: Becu; Frankreich: Ehlers; Griechenland: Petroulis; Großbritannien: Jarman; Holland: Oldenbroek; Indien: Aftab Ali; Kanada: Sullivan; Norwegen: Haugen; Polen: Grzelak; Schweden: Soere; Vereinigte Staaten: Lundeberg.

Zu Ersatzleuten wurden gewählt:

Argentinien: De Fazio; Chile: Macmillan; China: Wang; Dänemark: Laursen; Finnland: Wälläri.

INTERNATIONALE SEEMANNSKONFERENZ

28. bis 30. Oktober 1946

Die zweite Internationale Seemannskonferenz in London wurde hauptsächlich zu dem Zweck abgehalten, die Ergebnisse der Internationalen Arbeitskonferenz für Schifffahrtsangelegenheiten in Seattle zu prüfen und Aktionen behufs Sicherung der Ratifizierung und Durchführung der verschiedenen, von dieser Konferenz angenommenen Konventionen, Empfehlungen und Resolutionen zu erwägen. An ihr nahmen teil: Zein el Din (Ägypten), J. A. Janssens und R. Dekeyzer (Belgien), K. A. Rasmussen (Dänemark), A. Ljasoo (Estland), N. Wälläri und H. Peräinen (Finnland), J. Miniou und E. Ehlers (Frankreich), A. Paleologos, D. Kolios, D. Loverdos und P. Simenakis (Griechenland), C. Jarman, T. Yates, L. Bowden, P. Knight, L. White, J. H. Borlase, G. Thompson, D. S. Tennant, D. Carmichael, H. O'Neill, W. H. Coombs, H. J. Perkins und P. A. Riorden (Großbritannien), C. van Driel, P. de Vries, L. Veenstra, J. van der Meulen und J. Buquet (Holland), D. Mungat und S. Alley (Indien), J. Dempsey und I. Corbally (Irland), O. Skjervoll, J. Johansen, O. Bratteli und E. Bergh (Norwegen), Y. Ben-Aharon und D. Gilad (Palästina), W. Szynarowski und J. Dabkowski (Polen), J. Svensson und A. Söere (Schweden), J. H. Oldenbroek (Generalsekretär der ITF) und T. Lundgren, der den Konferenzbericht machte. Die Kollegen Jarman und Tennant führten abwechselnd den Vorsitz.

Die Konferenz diskutierte im einzelnen alle 21 Konventionen, Empfehlungen und Resolutionen der Konferenz von Seattle, die im großen und ganzen als recht zufriedenstellend bezeichnet wurden, wenn sie auch in manchen Punkten hinter den in der Internationalen Seemannscharta der ITF niedergelegten Forderungen zurückblieben.

Es wurde beschlossen, das alte, gemeinsame Koordinierungskomitee aufzulösen, das dem doppelten Zweck eines Aktionskomitees für die Verwirklichung der Seemannscharta und eines Koordinierungskomitees für gemeinsame Aktionen von ITF und IMMOA in internationalen Fragen von beiderseitigem Interesse gedient hatte. An dessen Stelle setzte die Konferenz ein Komitee der Seemannssektion ein, das aus den Kollegen Becu (Belgien), Ehlers

(Frankreich), Jarman und Tennant (Großbritannien), Veenstra und Buquet (Holland), Bratelli und Skjervoll (Norwegen) sowie Söere und Svensson (Schweden) zusammengesetzt ist. Nach C. Jarmans Ableben übernahm T. Yates seine Funktion, und E. Ehlers wurde nach dem Ausscheiden der Französischen Seemannsföderation aus der ITF durch Th. Laursen (Dänemark) ersetzt.

Die folgenden Resolutionen gelangten zur Annahme:

Konventionen von Seattle

„Die Internationale Seemannskonferenz, die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehalten wurde, ist sich des unbefriedigenden Charakters der Arbeitsbedingungen der Seeleute in der Zeit zwischen den beiden Kriegen, der nicht zuletzt auf das Fehlen eines internationalen Standards auf diesem Gebiete zurückzuführen ist, ebenso bewußt wie der schweren Opfer, die die Seeleute vieler Länder im Kampf um die Freiheit und die Erhaltung der Möglichkeit eines Lebens in Freiheit und Demokratie geleistet haben.

Sie betont neuerlich, daß die während des Krieges entstandene Internationale Seemannscharta die Bestrebungen der Seeleute aller Länder verkörpert und ihre bescheidenen Forderungen in bezug auf internationale Regelung der Mindestbedingungen für die Handelsmarinen der Welt darstellt.

Sie erklärt, die von der im Juni 1946 in Seattle abgehaltenen Internationalen Arbeits-Konferenz für Schifffahrtsangelegenheiten beschlossenen Konventionen, die den internationalen Minimumstandard enthalten, als einen Schritt zur Verwirklichung der Internationalen Seemannscharta anzunehmen.

Sie bringt den Regierungen und den Schiffseignern nachdrücklich in Erinnerung, daß rasche Ratifizierung und Durchführung der Konventionen das mindeste ist, was Seeleute als praktischen Ausdruck der ihrer Pflichttreue gezollten Anerkennung ansehen können.

Sie macht darauf aufmerksam, daß die Seeleute auf rascher Erfüllung bestehen, da sie nicht gewillt sind, eine Wiederholung der zwischen den beiden Kriegen erlebten Verzögerungstaktik zuzulassen. In diesem Falle wären sie gezwungen, zu anderen Mitteln zu greifen, um ihr Ziel zu erreichen.

Empfehlungen von Seattle

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Internationale Seemannskonferenz fordert die Seemannsverbände der verschiedenen Länder auf, einen Druck auf ihre Regierungen auszuüben, um diese zur Durchführung der Empfehlungen der Konferenz von Seattle zu veranlassen, und lädt sie ein, das Sekretariat der ITF über den nach dieser Richtung erzielten Fortschritt auf dem laufenden zu erhalten.“

Indische Seeleute

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Internationale Seemannskonferenz lenkt eingedenk der unausgesetzten Bemühungen der Seemannsgewerkschaften um Sicherung der gleichen Behandlung der Seeleute ohne Unterschied von Rasse, Nationalität und Religion, und unter Hinweis darauf, daß die Erreichung dieses Zieles durch die aktive Mitarbeit der in Betracht kommenden Regierungen beschleunigt werden könnte — die Aufmerksamkeit der indischen Regierung auf die Wichtigkeit der von den aufeinanderfolgenden Internationalen Arbeits-Konferenzen für Schiffsangelegenheiten, insbesondere von der von Seattle im Juni 1946 beschlossenen Konventionen und Empfehlungen, deren Durchführung eine Verbesserung der Lebensverhältnisse der indischen Seeleute bringen würde.

Sie ersucht die indische Regierung auf das dringlichste, der Angelegenheit baldigst volle Aufmerksamkeit zu schenken und die von der Internationalen Arbeitsorganisation getroffenen, vom Geist aller freiheitsliebenden Völker durchdrungenen Entscheidungen durchzuführen.

Sie macht besonders auf die Resolution von Seattle über die Anerkennung der Seemannsorganisationen aufmerksam, deren unmittelbare Durchführung, nach der sie verlangt, eine Anerkennung des Prinzips der Koalitionsfreiheit in der Praxis wäre.

Sie verspricht den indischen Seeleuten volle Unterstützung in ihren Bemühungen nach Ratifizierung und Durchführung der erwähnten Konventionen und Empfehlungen sowie in allen ihren Bemühungen nach Sicherung ordentlicher Lebens- und Arbeitsbedingungen.“

Übertragung von Schiffen auf das Register von Panama

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Internationale Seemannskonferenz hat Berichte darüber erhalten, daß viele Schiffe unter der Flagge von Panama registriert werden.

Sie ist sich dessen bewußt, daß einer der Hauptgründe für diese aus der Vorkriegszeit stammende Praxis das Bestreben ist, den Mannschaften dieser Schiffe die ihnen sonst gebührenden sozialpolitischen Vorteile vorzuenthalten.

Sie lenkt die Aufmerksamkeit der Regierung von Panama auf diesen bedauerlichen Tatbestand und legt ihr dringlich nahe, die Konventionen und Empfehlungen, die von den aufeinanderfolgenden Internationalen Arbeits-Konferenzen für Schifffahrtsangelegenheiten angenommen wurden, zu ratifizieren und so den unter der Flagge von Panama fahrenden Seeleuten den Schutz zu sichern, auf den sie Anspruch haben.“

Griechische Seeleute

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Internationale Seemannskonferenz fordert das Exekutivkomitee der ITF

auf, ernste Vorstellungen bei der griechischen Regierung zu unternehmen und die Anerkennung des Grundsatzes der Koalitionsfreiheit und der kollektiven Verhandlungen zwischen Schiffseignern und Seemannsorganisationen im Einklang mit den in allen fortschrittlichen Ländern bestehenden und von der Konferenz in Seattle unterstrichenen Gepflogenheiten zu verlangen.“

Sicherheit auf See

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Internationale Seemannskonferenz fordert dringlich eine unter Berücksichtigung der Kriegserfahrungen erfolgende vollkommene Umarbeitung der in London im Mai 1929 unterzeichneten Konvention über die Sicherheit des Lebens auf See.

Sie besteht auf der Priorität der Sicherheit des Lebens auf See vor Erwägungen finanzieller Natur.

Sie unterstreicht die Entscheidung der Konferenz von Seattle, die die Einbeziehung von Vertretern der Schiffseigner und der Seeleute in die nationalen Delegationen für die kommende Diplomatenkonferenz verlangt.

Sie ersucht das IAA, dafür zu sorgen, daß die gemischte Schiffahrts-Kommission zur Diplomaten-Konferenz ebenfalls eingeladen wird.“

Fischerangelegenheiten

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Seemannskonferenz begrüßt die von der Konferenz in Seattle beschlossene Resolution über die Zukunft der Schiffahrtsabteilung des Internationalen Arbeitsamtes und ersucht die ITF,

- a) eine Internationale Fischerkonferenz ohne Verzug einzuberufen, die die Internationale Fischercharta anzunehmen hätte, und
- b) innerhalb der Seemannssektion eine Untersektion einzusetzen, die sich mit Angelegenheiten befassen würde, die von besonderem Interesse für Fischer sind.“

Fürsorge für Seeleute im Hafen

„Die in London vom 28. bis 30. Oktober 1946 abgehaltene Internationale Seemannskonferenz stellt fest, daß die Fürsorge für Seeleute im Hafen von vielen seefahrenden Nationen stark vernachlässigt worden ist, und fordert, da sie entsprechende soziale Vorkehrungen zugunsten der Seeleute sowohl in der Heimat als auch in der Fremde für außerordentlich wichtig hält, die der ITF angeschlossenen Seemannsorganisationen auf, die betreffenden Regierungen unverzüglich dazu zu veranlassen, daß sie Fürsorgemaßnahmen für Seeleute im nationalen Rahmen treffen und eine internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet herbeizuführen trachten.“

GEMISCHTE SCHIFFFAHRTS-KOMMISSION

Die vierzehnte Tagung der gemischten Schifffahrts-Kommission des Internationalen Arbeitsamtes fand vom 2. bis 5. Dezember 1947 in Genf statt. Ihr gingen wie üblich Beratungen des Komitees der Seemannssektion der ITF und der Seemannsgruppe der Kommission zwecks Ausarbeitung eines Aktionsplanes voraus. Mit einer Ausnahme (der des polnischen Arbeitervertreters) gehörten alle Mitglieder der Seemannsgruppe Mitgliedsorganisationen der ITF an, nämlich J. A. Tudehope (Australien), O. Becu (Belgien), Th. Laursen (Dänemark), N. F. Wälläri (Finnland), E. Ehlers (Frankreich), T. Yates und D. S. Tennant (Großbritannien), J. H. Oldenbroek (Holland), I. Haugen (Norwegen), A. G. Söere (Schweden) und J. Hawk (Vereinigte Staaten).

Eine der auf der Tagesordnung stehenden Fragen betraf die Beziehungen zwischen der IAO und der beantragten überstaatlichen Schifffahrtsorganisation. Die Kommission sprach das Verlangen nach Zusammenarbeit des IAA mit dieser Organisation — für den Fall ihres Zustandekommens — in allen Fragen, die gemeinsame Interessen berühren, aus, unterstrich aber zugleich den Wunsch, daß das IAA in der Beschäftigung mit allen von ihm in der Vergangenheit behandelten Fragen der Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Seeleute fortfahren möge. Die Seemannsgruppe beantragte, daß die IAO-Delegation zur Konferenz, die diese Fragen besprechen wird, Mitglieder der gemischten Schifffahrts-Kommission umfassen soll, und machte für diesen Zweck die Kollegen E. Ehlers (Frankreich) und D. S. Tennant (Großbritannien) namhaft. Infolge Widerstandes der Schiffseigner wurde dieser Antrag aber nicht angenommen, und die ITF entschied sich daher zur Entsendung eines unabhängigen Beobachters zu der Konferenz in der Person des Kollegen D. S. Tennant.

Eine ausführliche Diskussion bewegte sich um die Frage der Übertragung von Schiffen auf Länder mit wenig oder gar keiner maritimen Erfahrung und einer rückständigen Sozialgesetzgebung, wie Panama, Honduras und Palästina. Hier handelt es sich weniger um einen Verkauf von Schiffsraum als um einen Versuch, der Besteuerung, den Sicherheitsvorschriften und der Sozialgesetzgebung zu entgehen, was aus der Tatsache hervorgeht, daß in den meisten Fällen der Schiffsbetrieb auch weiter vom gleichen Eigentümer oder in dessen Namen geführt wird. Das IAA wurde ersucht, das Studium dieses Gegenstandes fortzusetzen und sowohl auf Regierungen als auch auf Seemanns- und Schiffseignerverbände dahin einzuwirken, daß sie sich mit dem Problem befassen. Es wurde weiter beschlossen, der Konferenz für die Revision der Konvention über Sicherheit auf See zu empfehlen, Maßnahmen zur Sicherung der Ratifizierung und Anwendung dieser Konvention durch alle maritimen Staaten zu erwägen. Es wurde beschlossen, eine Vertretung auf dieser Konferenz anzustreben, und die See-

fahrergruppe nominierte die Kollegen Th. Laursen (Dänemark), H. J. Perkins (Großbritannien) und P. de Vries (Holland) als ihre Vertreter. Das IAA wurde weiter aufgefordert, das Studium von Fürsorgemaßnahmen für Seeleute fortzusetzen, wobei besonderer Wert auf die internationale Koordinierung der Fürsorgemaßnahmen gelegt werden soll. Schließlich soll das IAA im Zusammenwirken mit anderen interessierten Körperschaften die Frage der Verhütung und Behandlung venerischer und sozialer Krankheiten unter den Seeleuten studieren .

WALFISCHFANG

Als Beispiel der Zusammenarbeit zwischen den der ITF angeschlossenen Seemannsverbänden sei die Abhaltung einer besonderen Beratung gelegentlich der Tagung der gemischten Schifffahrts-Kommission der Vertreter des britischen Seemannsverbandes, der norwegischen Seemannsgewerkschaft und der Seemannssektion des holländischen Transportarbeiterverbandes erwähnt. Alle diese Organisationen haben Mitglieder, die an Walfischfangexpeditionen aktiv teilgenommen haben. Es wurde beschlossen, von nun an nach jeder Walfischsaison eine gemeinsame Sitzung einzuberufen, die alle aufkommenden Fragen von gemeinsamem Interesse zu behandeln und, wo es notwendig ist, entsprechende Aktionen zu koordinieren hätte.

FISCHERSEKTION

Längere Zeit hindurch haben die Länder, in deren Wirtschaft der Fischfang eine größere Rolle spielt, Pläne zur Wiedergutmachung der durch den Krieg im Fischbestand angerichteten Schäden ausgearbeitet. Neue Fischerflotten sind im Bau, Gebäude werden wiederhergestellt und neu eingerichtet, neue Anlagen für Fischzucht werden geschaffen, und der Prozeß des raschen Gefrierens der Fische macht rapide Fortschritte, wodurch es möglich werden wird, Länder oder Plätze, die nach dieser Richtung bisher sehr schlecht daran waren, das ganze Jahr hindurch mit frischen Fischen zu beliefern.

Unter diesen Umständen ist es nicht überraschend, daß die Schifffahrts-Konferenz von Seattle das IAA beauftragt hat, die für die Abfassung einer Internationalen Fischercharta — die der für die Seeleute schon angenommenen analog wäre — notwendige Vorbereitungsarbeit zu leisten, und daß die ITF-Seemannskonferenz, die vom 28. bis 30. Oktober 1946 in London stattfand, sich für die Einberufung einer Fischerkonferenz ausgesprochen hat, die spezielle, dem IAA zu unterbreitende Vorschläge machen sollte.

Nachdem das Sekretariat eine Erhebung eingeleitet und umfangreiche Berichte über die Arbeitsverhältnisse der Fischer in mehreren Ländern vorbereitet hatte, wurde die Fischerkonferenz am 6. und 7. Juni 1947 in Hull abgehalten. Wir hatten die Abhaltung in einem der französischen Fischerhäfen in Aussicht genommen, mußten aber davon Abstand nehmen, da uns der französische Verband dahin informiert hatte, daß die beiden wichtigsten französischen Fischer-

häfen während des Krieges so vollständig zerstört worden waren, daß in keinem der beiden gegenwärtig Unterbringungsmöglichkeiten bestehen.

Kollege A. Bird, Sekretär des britischen Transport- und Fabrikarbeiterverbandes, wurde zum Vorsitzenden, Kollege R. Dekeyzer, Sekretär des belgischen Transportarbeiterverbandes, zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Die Konferenz, die durch Vertreter Belgiens, Finnlands, Frankreichs, Großbritanniens, Hollands, Norwegens und Palästinas beschickt war, bewies die Notwendigkeit dauernder und systematischer internationaler Arbeit auf diesem Gebiet, und es wurde beschlossen, beim Generalrat der ITF die Errichtung einer eigenen Fischersektion zu beantragen.

Das Sekretariat der ITF hatte den vorbereitenden Entwurf einer Internationalen Fischercharta vorgelegt, der sich mit der Entlohnung, den Zulagen, der Arbeitszeit, der Bemannung, den Feiertagen und freien Tagen, der Verpflegung und Unterbringung an Bord, der Sozialversicherung usw. beschäftigt. Die Konferenz bestellte ein Redaktionskomitee, das aus A. Bird (Großbritannien), R. Dekeyzer (Belgien) und J. H. Oldenbroek (Generalsekretär der ITF) besteht, und beauftragte es, die Angelegenheit weiter zu studieren und einen revidierten Entwurf zur Vorlage an eine künftige Fischerkonferenz und eventuell an das Internationale Arbeitsamt vorzubereiten. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß das IAA auf Grund einer im Jahre 1946 getroffenen EntschlieÙung gegenwärtig mit einer umfassenden Erhebung der Verhältnisse in der Fischerei befaßt ist, um für eine zukünftige Internationale Arbeitskonferenz Material zur Beratung und Beschlußfassung über einen internationalen Mindeststandard für die Fischerei vorzubereiten.

Die Konferenz sprach sich zugunsten der Schaffung einer eigenen Fischersektion innerhalb der ITF aus und beschloß, diesbezüglich an das Exekutivkomitee heranzutreten.

Das Redaktionskomitee tagte am 20. und 22. November 1947 in London. Es beschäftigte sich mit dem vom Sekretariat unter dem Eindruck der Debatten auf der Konferenz in Hull neuformulierten Entwurf und einigte sich auf den folgenden Text, der mit einer die allgemeinen Probleme der Fischerei behandelnden Präambel beginnt; dieser folgt ein Forderungsprogramm, das den Beschäftigungsverhältnissen der Fischer in allen Einzelheiten gerecht wird.

INTERNATIONALE FISCHERCHARTA

In den letzten Jahrzehnten sind neue Ideen in die Fischerei mit großem Erfolg eingedrungen. Daß das nicht schon lange vorher geschehen war, ist keineswegs darauf zurückzuführen, daß die Verhält-

nisse in diesem Berufszweig zufriedenstellende waren. Im Gegenteil, es gab kaum eine Arbeiterkategorie, die, was sozialpolitische Maßnahmen anlangt, stiefmütterlicher behandelt worden wäre.

Wenn man von Faktoren geographischer Natur absieht, muß die Erklärung für den unbefriedigenden Zustand der Fischerei in dem starren Festhalten an den traditionellen Methoden und Gebräuchen gesucht werden. Auch heute noch bestehen Familienbetriebe in einem starken Ausmaß neben Unternehmungen, die mit Angestellten arbeiten.

Mit dem Aufkommen neuer Typen von Unternehmungen und des — dem alten System der Aufteilung des Profits entgegengesetzten — Lohnsystems hat der Organisationsgedanke bei den Fischern Fuß gefaßt, und in einem Lande nach dem andern haben sie in wachsender Zahl den Beitritt zur Gewerkschaftsorganisation vollzogen. Auf eigene Rechnung arbeitende Fischer — die oft der gleichen sozialen Schicht angehören wie die Lohnempfänger unter den Fischern — sind dem Beispiel gefolgt und haben sich entweder in selbständigen Vereinigungen oder in besonderen Sektionen der Gewerkschaften zusammengeschlossen.

In der Vereinigung mit anderen Arbeitern des Transportfaches haben die Fischer verstehen gelernt, daß eine Gleichheit ihrer Interessen sowohl zwischen dem einen und dem anderen Hafen als auch zwischen dem einen Land und dem anderen besteht, da sie ja oft im gleichen Fischgrund und für den gleichen Markt arbeiten. Sie haben erkannt, daß die Wohlfahrt der einen Gruppe mit der aller andern Gruppen zusammenhängt und daß Verbesserungen nur dann dauernden Charakter haben, wenn sie auf der ganzen Linie erkämpft worden sind.

In den Jahren zwischen den zwei Kriegen bestand ein regelmäßiger Austausch von Informationen und Erfahrungen in Fischerangelegenheiten durch Vermittlung der ITF, der die Fischerverbände der einzelnen Länder angeschlossen waren. Im Jahre 1938 wurde eine Internationale Fischerkonferenz in Ostende, Belgien, abgehalten, um ein gemeinsames Forderungsprogramm der Fischer aufzustellen. Leider hat der zweite Weltkrieg diese Entwicklung unterbrochen.

Aber der gleiche Krieg hat auf britischem Boden auch wieder Fischer aus Belgien, Frankreich, Holland, Norwegen und Polen zusammengebracht, die gemeinsam mit ihren britischen Kollegen nicht nur die Fischversorgung Englands in einem kritischen Zeitpunkt sicherstellten, sondern auch die Fischerboote bemannten, die für Zwecke der Entminung requiriert worden waren, und so halfen, den Seeweg für die Schifffahrt und den Fischfang offenzuhalten. Diese Konzentrierung von Fischern verschiedener Nationalitäten in britischen Häfen hat natürlich zur Aufnahme von freundschaftlichen Verbindungen sehr enger Natur und zu dem gemeinsamen

Schmieden von Plänen zu einheitlichen Aktionen zwecks Verteidigung und Verbesserung des Standards der Fischerei nach dem Kriege geführt.

Auf diese Weise reifte der Gedanke einer Internationalen Charta für die Fischerei, einer Analogie der Charta der Seeleute, mit Mindestbedingungen für die Beschäftigung, unter die kein Land gehen durfte. Die Vorbereitungsarbeiten gipfelten in der in Hull unter der Leitung der ITF im Juni 1947 abgehaltenen Internationalen Fischerkonferenz, auf der Fischer aus sieben Ländern den Entwurf einer Internationalen Fischercharta besprachen und die ersten Pläne für die Aktion festlegten, die unternommen werden soll, um ihre Durchführung zu erreichen.

Die Fischer haben wenig Anlaß zur Zufriedenheit, wenn sie an die Zustände zurückdenken, die in der Vergangenheit in ihrem Erwerbszweig geherrscht haben. Ihre Arbeits- und Lebensverhältnisse waren miserabel; sie litten schwer unter der schlechten Organisation der Fischerei, die überreich an üblen Gebräuchen und an Mängeln aller Art war.

Besonders verdammenswert war die Tatsache, daß die Fischer keinen regelmäßigen Lohn erhielten, sondern eine von der Höhe des Ertrags abhängige Provision, die durch den Verkauf der gefangenen Fische erzielt worden war. Die Berechnung dieses Reinertrags war keineswegs eine klare Angelegenheit. Zunächst hing er natürlich von dem Umfang der Fischbeute und den Preisen der Fische ab. Ein großer Fang — das Ergebnis geduldiger und schwerer Arbeit — bedeutete noch lange nicht ein größeres Erträgnis. Im Gegenteil, im allgemeinen wurde bei den Auktionen ein um so geringerer Preis erzielt, je mehr Fische auf den Markt gebracht worden waren. War die Beute groß, dann kam es vor, daß ein Teil unverkäuflich blieb, und die Provision des Fischers war entsprechend kleiner. Alles in allem war das eine fragwürdige Entschädigung für ihren Ausschluß aus der Sozialversicherung und den anderen den übrigen Arbeitern im allgemeinen offenstehenden sozialen Errungenschaften.

Wir haben oben gesagt, daß die Entwicklung in der Fischerei langsamer vor sich ging als in anderen Berufszweigen. Sie muß immer noch als verhältnismäßig altmodisch und zurückgeblieben betrachtet werden, obwohl Hoffnung besteht, daß sie das Versäumte in den kommenden Jahren nachholen wird.

Die unmittelbaren Probleme der Fischerei sind aber weniger verbunden mit der Aufbringung der Ware und haben mehr Bezug auf ihre Verteilung. Der verderbliche Charakter der Ware wirft spezielle Probleme der Verteilung und Erhaltung auf. Die Fischergewerkschaften müssen ein lebhaftes Interesse für diese Dinge an den Tag legen und sie tun es auch, nicht nur, weil sie die Interessen

ihrer Mitglieder berühren, sondern, weil die Fischer als Glieder einer größeren Gemeinschaft den Wunsch haben, daß die Früchte ihrer Arbeit der ganzen Bevölkerung zugutekommen.

In immer größerem Ausmaß muß die Wissenschaft in den Dienst der Lösung der Probleme der Fischerei gestellt werden, nicht bloß, weil es gilt, die wirksamsten Methoden der Erhaltung, Aufbewahrung und Verteilung der Ware zu finden, sondern weil auch der Erschöpfung des Fischbestandes und der Verunreinigung der Fischgründe vorgebeugt werden muß. Die Hauptaufgabe fällt hier zweifellos den staatlichen Stellen zu, aber es ist offenkundig die Pflicht der Fischer und ihrer Organisationen, ihre volle Hilfe und Unterstützung zur Verfügung zu stellen, um einen möglichst großen Erfolg der Aktion zu sichern.

Mit dem Anwachsen der Bevölkerungszahl und dem steigenden Bedarf an Lebensmitteln wird die Fischerei eine immer größere und wichtigere Rolle zu spielen haben. Der Fisch darf kein Luxusgegenstand, er muß eine Ware sein, die zu Preisen erhältlich ist, die der Gemeinschaft ohne Unterschied erschwinglich ist. In der Vergangenheit mußten die Fischer oft zu ihrer Verwunderung sehen, wie große Fischmengen ins Meer zurückgeworfen oder — obwohl in gutem Zustand — nicht in den Handel gebracht wurden, weil augenscheinlich kein Absatz dafür vorhanden war, wiewohl sie wußten, daß manch eine hungrige Familie den Fisch hätte gut brauchen können. Sie konnten auch die große Differenz zwischen dem Preis der Fische in der Auktionshalle und dem Detailpreis nicht verstehen, der vom Konsumenten verlangt wurde.

Wir sind der Auffassung, daß bald wirksame Schritte ergriffen werden müssen, um die der Fischerei noch anhaftenden Mängel zu beseitigen, und daß die Regierungen Hand anlegen sollten, wenn die Fischerei als solche nicht dazu fähig ist, die nötige Abhilfe zu schaffen. Hier folgt eine Anzahl von Spezialmaßnahmen, die wir ernster Erwägung empfehlen:

1. Errichtung von Zentralorganen für die Fischerei durch die Regierungen aller Länder. Diese Organe sollten die Vertretung der Interessen aller Betroffenen vorsehen (Arbeitgeber, Arbeiter, Behörden, Publikum) und ihre Tätigkeit sollte bis zu dem von der Struktur der Fischerei, der Größe des Landes und der Zahl der Fischerhäfen bedingten Ausmaß dezentralisiert werden.
2. Abverkauf der Fische im Auktionswege und Festsetzung einer Preisstruktur, die dem Produzenten einen annehmbaren Preis und damit den in dem Berufszweig Beschäftigten ein ordentliches und regelmäßiges Leben, dem Konsumenten aber zugleich einen fairen Preis sichert und damit eine entsprechende Nachfrage nach Fischen schafft.

3. Bereitstellung — durch Staat und Kommune — von Einrichtungen für Gefrieren und kalte Aufbewahrung von Fischen sowie einer Dehydrierungsanlage zwecks Verwertung von für den menschlichen Konsum unbrauchbaren Fischen, zur Verhinderung einer den Bedarf des Marktes übersteigenden Fischzufuhr.
4. Unterstützung der Errichtung von Anlagen für die Behandlung, Einpökeln und Konservierung von Fischen.
5. Unterstützung der Bildung von Fischergenossenschaften, mit der Aufgabe der Beschaffung von Eis, Magazinen, Kleidung (Gummistiefel, Ölhemden) Gerät, usw.
6. Vorkehrungen zur Sicherung des Ersatzes von für die Fischerei bestimmten Schiffsraum, Fischereigerät usw.
7. Registrierung der in der Fischerei beschäftigten Personen. Ausgabe von periodisch zu erneuernden Lizenzen, die im Falle der Nichtbeachtung von für die Fischerei geltenden Vorschriften zu widerrufen sind.
8. Die Einrichtungen für den Transport von lebenden Fischen zu den Verteilungsstellen sollen den höchsten Standard haben; Detaillisten sind verpflichtet, die zur Sicherstellung der Frische ihrer Ware notwendigen Einrichtungen zu haben.
9. Internationale und regionale Beratungen zwischen Regierungsvertretern unter Teilnahme von Repräsentanten der Gewerkschaftsorganisationen zum Austausch von Erfahrungen über Methoden und Ergebnisse, arbeitsrechtliche Vorkehrungen, wissenschaftliche Forschung und andere die Fischerei berührende Fragen und zur Besprechung eines einheitlichen Vorgehens bei Fischfangexpeditionen usw.

Die obigen Punkte sind Maßnahmen allgemeiner Natur zur Verbesserung der Organisation der Fischerei. Sie sind die Voraussetzungen zur Sicherung dessen, was als die erste Pflicht in der Organisation jedes Berufszweigs anerkannt werden müßte: ein zufriedenstellendes Niveau der Arbeitsbedingungen für jene, die in seinem Rahmen ihr Brot verdienen wollen.

Weiter unten schließen wir ein Forderungsprogramm an. Als ein internationales Programm stellt es nur dar, was auch das am wenigsten entwickelte Land zuzugestehen vermag, ohne jedes Präjudiz für die Länder mit einem mehr fortgeschrittenen Standard. Durch Festsetzung eines Minimums, unter das kein Land gehen darf und das in entsprechenden Zeitabständen revidiert werden soll, will das Programm den Grundstein legen, auf dem als Vorläufer zur Erhöhung des Niveaus in allen Ländern ein besserer Standard in den schon höher entwickelten Ländern aufgebaut werden kann.

In einem Vorwort zu ihrer Berufscharta verlangen die Fischer Koalitionsfreiheit und Anerkennung der Berechtigung ihrer Gewerkschaftsorganisationen zum Abschluß kollektiver Abmachungen in ihrem Namen. Sie fordern die Errichtung von gemischten Kom-

missionen für ihren Berufszweig in allen Ländern mit paritätischer Vertretung von Arbeitnehmern und Arbeitgebern. Die Erfahrung hat gelehrt, daß das den brauchbarsten Typus eines Verhandlungsorgans darstellt.

Nun folgen die internationalen Mindestforderungen der Fischer, in Kapitel zusammengefaßt nach den einzelnen Aspekten der arbeitsrechtlichen Problematik:

INTERNATIONALES FORDERUNGSPROGRAMM

Löhne

Die übliche Entschädigung der Fischer für ihre Arbeit entweder ganz oder zu einem großen Teil durch Zuwendung eines Anteils an dem erzielten Profit — wobei die Auszahlung einer fixen Summe nur eine untergeordnete Rolle spielt — sichert den in Betracht kommenden Arbeitern nicht zu allen Zeiten die ihnen billigerweise gebührende Entlohnung für ihre Arbeit. Überdies schafft sie keine zufriedenstellende Basis für die Aufrichtung eines Systems der sozialen Sicherheit.

Wenn auch die zu akzeptierende Formulierung in den Einzelheiten innerstaatlicher Regelungen überlassen bleiben kann, sollte das System der Entlohnung doch auf folgenden Grundsätzen aufgebaut sein:

Dem Arbeiter soll ein bestimmter Lohn garantiert sein. Wöchentliche Entlohnung ist vorzuziehen, sonst käme vierzehntägige oder monatliche in Betracht. Er soll so bemessen sein, daß er unter Berücksichtigung des Standards in dem betreffenden Land dem Empfänger ein ordentliches Leben ermöglicht.

Die Provision, die über den garantierten Lohn hinaus und neben ihm zahlbar ist, soll einen Prozentsatz des aus dem Abverkauf der Fischbeute erzielten Rohertrags betragen; sie soll einen Anreiz zur Einbringung des größtmöglichen Fangs bilden und eine Entschädigung für eine zusätzliche Anstrengung sein.

Obwohl die Bemessung der Provision vom Rohertrag (Bruttoertrag) vorzuziehen ist, soll dort, wo die Provision vom Nettoertrag berechnet wird, der vom Rohertrag gemachte Abzug einen festen Prozentsatz bilden, um jeder Zweideutigkeit in bezug auf die Rechte der Mannschaft aus dem Weg zu gehen.

Die Entlohnung der Schiffmeister soll auf Grund eines garantierten Mindestsatzes erfolgen und in einer entsprechenden Beziehung zur Entlohnung der übrigen Mannschaft stehen.

Die Entlohnung der leitenden Mechaniker und Maschinisten soll nicht niedriger sein als die der Maate.

Andere Bezüge

Die Praxis, der Mannschaft den Ertrag des Abverkaufs der Beiprodukte zu belassen, z. B. Leber-, Öl-, Rogen- und Gedärmegeld, soll beibehalten werden. Diese Zahlungen sollen auf den geläufigen Marktpreisen beruhen.

Ebenso soll der Brauch, den Mitgliedern der Mannschaft eine kleine Menge Fisch zu überlassen, beibehalten werden.

Familienzulagen

Das in der modernen Gesellschaft immer mehr zur Anerkennung gelangende Prinzip der Kinderzulagen soll auch auf Fischer zur Anwendung kommen.

Verköstigung

Außer wenn es sich um Schiffe auf kurzen, nur ein bis zwei Tage in Anspruch nehmenden Ausfahrten handelt, soll die Verköstigung der Mannschaft durch den Eigner oder auf dessen Rechnung erfolgen. Sie soll, sowohl was Quantität als auch was Qualität anlangt, angemessen und ordentlich zubereitet sein.

Arbeitszeit und Bemannung

Während der Aus- und Heimfahrten sollen drei Wachen geleistet werden, wenn möglich — in keinem Fall weniger als zwei Wachen — sowohl am Deck als auch im Maschinenraum.

Wo bei den Fischgründen eine längere Zeit nötig ist, um die Beute einzubringen, soll eine Nachtruhe von nicht weniger als acht aufeinanderfolgenden Stunden gewährt werden.

Als Entschädigung für die Siebentagewoche auf See soll — außer dem jährlichen bezahlten Urlaub und auf die gleiche Weise bezahlt — je ein freier Tag im Hafen gewährt werden.

Die Einhaltung der obigen Grundsätze für die Arbeitszeit und die Ruhezeiten ist sowohl im Interesse der Mannschaft als auch der Sicherheit der Schifffahrt im allgemeinen notwendig, und die Stärke der zu ihrer Einhaltung notwendigen Besatzung soll durch die Gesetzgebung und Kollektivverträge festgelegt werden.

Anwerbung

Sowohl Fischer als auch Eigner von Fischdampfern sollen bei einer Behörde registriert sein. Es soll für Eigner und Schiffsmeister obligatorisch sein, die Mannschaft durch von diesen Behörden errichtete Vermittlungsstellen anzumustern oder, wo dieses System bevorzugt wird, durch von der Gewerkschaft der Fischer oder von der Gewerkschaft in Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern eingerichtete Heuerstellen anzumustern. Offiziere sollen durch den Eigner, die Mannschaft durch den Schiffsmeister angemustert werden.

Die Anmusterung der Mannschaften soll entweder für eine Periode nicht unter sechs Monaten oder, wenn die Saison kürzer ist, mit der Bestimmung erfolgen, daß Mitglieder der Mannschaft die Möglichkeit der 24stündigen Kündigung haben. Im Entlassungsfalle soll eine 24stündige Kündigung, rückberechnet von dem Zeitpunkt des Eintreffens im Heimathafen, erteilt und die Entlassungsgründe sollen im Logbuch vermerkt werden.

Löschen der Fische

Das Löschen der Fische ist die Arbeit von spezialisierten Hafenarbeitern. Von Mitgliedern der Mannschaft soll es nur dann vorgenommen werden, wenn solche Arbeiter nicht verfügbar sind, und sie sollen dann zu den der Natur der Arbeit entsprechenden Sätzen entlohnt werden.

Jährlicher Urlaub

Fischer sollen einen jährlichen bezahlten Urlaub haben auf der Grundlage von einem Tag pro Beschäftigungsmonat, bei einem Minimum von sieben Tagen. Es soll für den Eigner obligatorisch sein, den Urlaub zu gewähren und für den betreffenden Arbeiter, ihn anzutreten.

Arbeit im Hafen

Mitglieder der Mannschaft sollen zur Hafenarbeit nur in Ausnahmefällen herangezogen werden, oder während ein Schiff zu Reparatur- oder Überprüfungs Zwecken aufgelegt ist. Während dieser Beschäftigung sollen sie zumindest den garantierten Lohn erhalten.

Soziale Fürsorge

Vorkehrungen für Erholungsangelegenheiten an Bord von Fischdampfern (besonders Büchereien) und für Fürsorgeeinrichtungen an Land (Klubs usw.) sollen analog zu den für Mitglieder der Handelsmarine existierenden getroffen werden.

Bugsierlohn

Wenn ein Schiff einen Verlust an Verdienst infolge der Notwendigkeit erleidet, ein anderes in Schlepptau zu nehmen, sollen die Mitglieder der Mannschaft einen entsprechenden Anteil der zur Auszahlung gebrachten Versicherungssumme erhalten.

Sozialversicherung

Fischer sollen in ein allumfassendes Sozialversicherungssystem eingereiht sein. Die Leistungen sollen zumindest denen gleich sein, die Arbeiter im allgemeinen erhalten, wobei der Berufszweig im Hinblick auf die besondere Mühseligkeit und die Gefahren des Seemannsberufs für weitere zusätzliche Leistungen zu sorgen hat.

Das System soll durch Beiträge des Staates, der Schiffseigner und der Arbeiter finanziert werden. Wo Spezialvorkehrungen für die Fischerei getroffen sind, sollen der Staat, die Schiffseigner und die Arbeiter in den Verwaltungskörperschaften vertreten sein.

Vorsorge soll getroffen werden für den Fall der Arbeitslosigkeit, der Krankheit, eines Unfalls sowie für die Zahlung von Pensionen für den Fall der Invalidität und des Alters. Im Todesfalle soll die Pension an die Witwe, die Waisen und andere vom Verstorbenen abhängig gewesene Personen gezahlt werden. Vorsorge ist

zu treffen für kostenlose ärztliche Behandlung, Spitalspflege und Wiederbeschaffung von Arbeitsmöglichkeiten.

Im Falle des Verlustes von Effekten durch Schiffbruch, Zusammenstoß, Feuer oder aus anderen Gründen sollen Fischer eine Entschädigung in der Höhe des garantierten Lohnes für einen Monat ohne Rücksicht darauf erhalten, ob das Schiff verloren ist oder nicht. Im Falle der durch Schiffbruch usw. verursachten Arbeitslosigkeit soll zusätzliche Zahlung bis zu dem Äquivalent des garantierten Lohnes für zwei Monate geleistet werden.

Unterbringung und Hygiene

Fischdampfer sollen nicht die Bewilligung erhalten, in See zu stechen, sofern sie nicht gewissen Spezialvorschriften über Unterbringung (Boden und Schlafräum usw.) Genüge leisten. Die Behörden sollen die Erfüllung dieser Bedingungen zur Voraussetzung der Bewilligung von Subventionen für den Bau von Fischdampfern machen.

Mannschaftsquartiere sollen soweit als möglich mitschiffs und dahinter situiert sein. Jedes Mitglied der Mannschaft soll einen Schrank mit Luftzufuhr haben. Betten und Bettwäsche sollen vom Eigner für die ganze Mannschaft gestellt werden. Die Betten sollen mit Sprungmatratzen versehen sein und drei Decken haben. Die Matratzen sollen besondere Hüllen haben, die nach jeder Fahrt zu wechseln sind. Strohsäcke sind nicht auszugeben.

An Bord sollen entsprechende sanitäre Einrichtungen sein: Waschbecken, Brausen, je ein Wasserklosett pro acht Mann. Die Quartiere sollen regelmäßig desinfiziert werden. Ein Medizinkasten soll an Bord sein, dessen Inhalt durch Gesetz vorzuschreiben und regelmäßig zu inspizieren ist. An Bord soll stets zumindest ein Offizier sein, der ein Erste-Hilfe-Zertifikat besitzt.

Essgeräte sollen von dem Eigner gestellt werden. Teller, Tassen usw. sollen aus Porzellan oder feuerfestem Material sein. Kochgeräte sollen aus Aluminium oder anderem unzerbrechlichen Material sein. Ein elektrisch betriebener Eiskasten soll mitgeführt werden. Bei Reisen, die mehr als sieben Tage in Anspruch nehmen, soll das Brot an Bord gebacken werden.

Sicherheit

Ordentliche Aufmerksamkeit soll der Sicherheit der Fischerboote geschenkt werden und alles Rettungsgerät, eingeschlossen das in den Rettungsbooten befindliche und deren übriger Inhalt, soll regelmäßig inspiziert werden.

Das Ausmaß der Rettungsboote soll einem bei dem Bau des Schiffes bewilligten Muster entsprechen. Rettungsboote sollen auf beiden Seiten des Kiels mit Seilen oder mit Griffen zum Anhalten für den Fall des Kenterns ausgestattet sein. Regelmäßige Übungen mit Rettungsbooten sind abzuhalten. Jedes Schiff soll eine Radio- sende- und Empfangsapparatur haben, und einer der Offiziere soll

die Qualifikation zu deren Bedienung haben. Im Falle von kleinen Schiffen kann dieses Erfordernis auf einen automatischen drahtlosen SOS-Sender reduziert werden.

Berufsausbildung

Eine gesunde Ausbildung ist von großer Wichtigkeit sowohl für die Fischer selbst als auch für den ganzen Berufszweig. Nach dieser Richtung ist die Herausgabe gewisser gesetzlicher Bestimmungen erforderlich. Es ist wünschenswert, daß Jugendliche, die in den Beruf eintreten, eine vorhergegangene Seeausbildung an einer Fischerei- oder nautischen Schule ausweisen.

Schiffsmeister und Maate sollen Inhaber von Schifffahrtszertifikaten sein, die eine vom Staat überwachte Körperschaft ausgegeben hat. Mechaniker und Maschinisten sollen auch Besitzer entsprechender Zertifikate sein. Soweit das praktisch ist, soll eine Einheitlichkeit in dem in den verschiedenen Ländern geforderten Standard der Qualifikation hergestellt werden.

Mindestalter

Das Mindestalter für den Eintritt in das Fischereifach soll 18 Jahre für Heizer und 16 Jahre für die übrigen sein.

Luftverkehrspersonal

Das Sekretariat hat eine Untersuchung über die Arbeitsbedingungen des im Luftverkehr beschäftigten Personals eingeleitet. Von Organisationen, die für die Arbeiter dieser Kategorie sorgen, sind bereits einige Informationen eingegangen, die aber noch lange nicht zur Planung einer Aktion auf diesem Gebiete hinreichen.

Die Arbeitsbedingungen im Zivilflugwesen bildeten auch den Gegenstand der Besprechung der zweiten Tagung des Binnenverkehrs-Komitees der IAO (Mai 1947). Der Gegenstand gehört auch in die Gruppe der gegenwärtig vom IAA studierten Fragen.

Die ITF beabsichtigt, eine besondere Konferenz für das Luftverkehrspersonal an den zwei dem Kongreß in Oslo vorausgehenden Tagungen abzuhalten, vorausgesetzt, daß sich die interessierten Organisationen in entsprechender Stärke beteiligen.

IV. BEZIEHUNGEN ZU ANDEREN INTERNATIONALEN KÖRPERSCHAFTEN

Der Weltgewerkschaftsbund

Dem Züricher Kongreß der ITF lag ein ausführlicher Bericht zur Frage der Beziehungen zum Weltgewerkschaftsbund vor. Dieser Bericht gab einen Überblick über die Entwicklung bis zum Kongreß und zeigte die Auffassungen des Exekutivkomitees über die Voraussetzungen, die erfüllt sein müßten, soll die ITF die Bereitschaft zur Aufgabe ihrer selbständigen und unabhängigen Existenz bekunden. Der Kongreß stimmte diesen Auffassungen zu und ermäch-

tigte das Exekutivkomitee zur Fortsetzung der Verhandlungen mit dem WGB, um beurteilen zu können, ob annehmbare Bedingungen für eine Eingliederung erzielbar sind. Es wurde festgelegt, daß diese Bedingungen dem nächsten Kongreß zur Annahme vorzulegen sind.

In Verfolg dieses Auftrags wurden die Verhandlungen in der Berichtsperiode mit mehrfachen Unterbrechungen fortgesetzt, aber eine Schwierigkeit, auf die die Vertreter der ITF immer wieder stießen, war die Tatsache, daß der WGB sich offenkundig niemals zu einer klaren Stellungnahme auffragen konnte. Fünf voneinander abweichende Entwürfe für das Statut der Berufsabteilungen des WGB wurden von diesem nach und nach aufgestellt. Der erste wurde dem Züricher ITF-Kongreß vorgelegt und als nicht zufriedenstellend empfunden, und so oft die Vertreter des WGB nachher mit einer neuen Version auf den Plan traten, waren sie niemals in der Lage, sie als definitiv zu bezeichnen. Es war klar, daß innerhalb des WGB Meinungsverschiedenheiten über den Inhalt der auszuarbeitenden Satzungen bestanden. Nur die von der Prager Sitzung des Generalrats des WGB im Juni 1947 beschlossene Fassung wurde als definitiv betrachtet, — definitiv mit der Maßgabe, daß sie den nationalen Gewerkschaftszentralen zur Ratifizierung übermittelt wurde, während die Internationalen Berufssekretariate ihren Text nur zur Information und Annahme erhielten (darüber, was das bedeutet, scheint es auch wieder innerhalb des WGB Meinungsverschiedenheiten gegeben zu haben), aber das Exekutivbüro des WGB legte einen neuen „definitiven Text“ auf den Verhandlungstisch seiner Pariser Tagung im November 1947. Die in diesem Fall vorgenommenen Änderungen wurden auf Grund einer Sitzung mit dem Beratungskomitee der Internationalen Berufssekretariate gemacht, aber sie waren unwesentlicher Natur und weit davon entfernt, den Entwurf für diese annehmbar zu machen.

*

Am 10. Mai 1946 ließ uns der WGB folgende Dokumente zu- gehen:

1. einen weiteren Entwurf für Allgemeine Satzungen der Berufsabteilungen des WGB.,
2. einen Vorschlag für ein internes Regulativ für diese Abteilungen,
3. den Entwurf eines Einberufungsformulars für die allgemeinen Konferenzen dieser Abteilungen,
4. den Entwurf einer Tagesordnung für die Gründungstagung einer Internationalen Berufsabteilung,
5. den Entwurf einer Geschäftsordnung für eine Konferenz einer Internationalen Berufsabteilung.

Diese Materialien trafen in unserem Sekretariat ein, während der Kongreß in Zürich tagte.

Zwei Monate später, am 8. Juli, schrieb der WGB, daß „entgegen unseren Erwartungen das Exekutivkomitee des WGB, das in

Moskau vom 22. bis 26. Juni 1946 tagte, sich nicht in der Lage sah, die Allgemeinen Satzungen mit definitiver Wirksamkeit anzunehmen. Obwohl der Entwurf in seinen Hauptlinien akzeptiert wurde, erwies es sich als notwendig, einige Artikel, darunter die wichtigsten, in Zusammenarbeit mit den bedeutendsten der an der Sache interessierten Gruppen umzuarbeiten.“ So war alles wieder ungewiß.

Gleichzeitig wurde uns mitgeteilt, daß der WGB beschlossen hatte, an einem nicht näher bezeichneten Datum in Paris eine Konferenz des gesamten Exekutivkomitees des WGB abzuhalten, an der je drei Vertreter der sechs wichtigsten Berufssekretariate (Transport-, Berg-, Metall-, Textil-, Bau- und Holzarbeiter sowie Fabrikarbeiter) zusammen mit sechs Delegierten der Sowjetgewerkschaften, die die gleichen Industriezweige repräsentieren würden, und sechs analog ausgewählten Delegierten des CIO teilnehmen sollten.

Neue Vorschläge wurden gleichzeitig mit dieser Mitteilung nicht ausgesandt, und da die alten „umgearbeitet“ werden sollten — die Natur der zu treffenden Änderungen war uns nicht bekannt —, so blieb nichts anderes übrig, als die weitere Entwicklung abzuwarten.

Später wurden wir informiert, daß die in Aussicht genommene Konferenz an den Tagen vom 26. bis 28. November 1946 stattfinden solle, und es wurden entsprechende Vorkehrungen zur Entsendung einer aus den Kollegen Benstead, Christiansson und Oldenbroek bestehenden Delegation nach Paris getroffen. Da lasen wir mit großer Überraschung eine Notiz im WGB-Bulletin vom 30. September, daß die Beratung auf den 10. bis 12. Dezember verschoben worden sei. Auf unsere Anfrage, warum uns darüber keine Verständigung zugegangen sei, wurde uns mitgeteilt, daß die Unterlassung auf einem Irrtum beruhe.

Die Konferenz tagte vom 10. bis 12. Dezember 1946 und hatte wieder einen anderen Satzungsentwurf des WGB für die Internationalen Berufsabteilungen (IBA) vor sich. Kollege Benstead war an der Teilnahme verhindert, an seiner Stelle fuhr Kollege Jarman nach Paris. Im Gegensatz zu seiner ursprünglichen Ankündigung, daß er nur die sechs wichtigsten IBS einladen wolle, hatte der WGB die Einladung an alle IBS ergehen lassen. Das war der Sache nur zum Vorteil, da so jeder Gelegenheit hatte, seinen Standpunkt klarzumachen und den der anderen kennenzulernen. Obwohl vierzehn Monate seit dem Gründungskongreß des WGB verstrichen waren, war das die erste Gelegenheit, bei der der WGB alle interessierten Organisationen zusammenberufen hatte.

Bald herrschte Klarheit darüber, daß die überwältigende Mehrheit der IBS im Wesen die Auffassungen der ITF teilte, und da der WGB zu keinen wirklichen Konzessionen bereit war, wurde nur wenig Fortschritt erzielt.

Aber dieses Wenige wurde am dritten Tag auch schon wieder zu Grabe getragen, als die russischen Delegierten eintrafen und Tarasov in ihrem Namen in unzweideutigen Worten die Konferenz informierte, daß das, was ein Jahr lang Diskussionsgegenstand gewesen war, vom russischen Standpunkt aus völlig unannehmbar sei, daß sie für den Anfang nicht mehr als vier Berufsabteilungen (Transport-, Berg-, Metall- und Bekleidungsarbeiter) wünschten, daß es nicht notwendig sei, daß Berufsabteilungen Exekutivkomitees und Generalräte haben, und daß nicht mehr als ein leitender Beamter für sie notwendig sei, usw. Der russische Standpunkt wurde nur von einigen Franzosen unterstützt, die zumeist gar keine Delegierten, sondern nur Beobachter waren.

Die restlichen Konferenzteilnehmer waren einfach konsterniert und rieten den leitenden Instanzen des WGB, sich zunächst einmal intern über die den IBS anzubietenden Bedingungen zu einigen, wonach die Verhandlungen wieder aufgenommen werden könnten.

Unter diesen Umständen konnte eine Einigung nicht erzielt werden, aber es wurde beschlossen, ein Beratungskomitee zu bilden, das aus acht Vertretern der IBS und je einem der Russen und der CIO bestehen und die Verhandlungen mit dem Exekutivbüro weiterführen sollte. Das wurde sofort durchgeführt und die von den IBS bestimmten Mitglieder des Beratungskomitees waren:

A. Delattre	Bergarbeiter
R. Coppock	Bau- und Holzarbeiter
J. Stott	Textilarbeiter
G. Chester	Schuharbeiter
J. H. Oldenbroek	Transportarbeiter
K. Ilg	Metallarbeiter
M. C. Bolle	Öffentliche und Staatsangestellte
W. Spiekman	Privatangestellte

Nach der Namhaftmachung der Mitglieder gab es einen Zwischenfall, den wir erwähnen, weil er die Schwierigkeiten zeigt, vor denen die Vertreter der IBS bei den Verhandlungen stehen. Der Generalsekretär des WGB sagte, daß die von den IBS-Vertretern ausgesprochenen, von einander divergierenden Standpunkte in dem Komitee sämtlich vertreten seien, und daß er daher schon im voraus sagen könne, daß es ihm nicht möglich sein werde, mit ihm zu arbeiten. Es seien, sagte er, zu viele Briten und Holländer namhaft gemacht worden. Diese Erklärung rief natürlich lebhafte Proteste hervor, und der Vorsitzende entschied, daß die Tagung berechtigt sei, diejenigen zu nominieren und zu ernennen, die ihre Vertreter für dazu befähigt halten, daß man aber den bloß beratenden Charakter des Komitees im Verhältnis zum WGB bedenken müsse und daß die Verantwortung für die Formulierung der Satzungen für die Berufsabteilungen dem Exekutivbüro des WGB vorbehaltenlich der Genehmigung durch den Generalrat zustehe. Nebenbei sei erwähnt, daß die ITF-Vertreter für zwei Franzosen gestimmt hatten,

die aber die für die Wahl notwendige Stimmenzahl nicht aufzubringen vermochten.

Der WGB hatte nun ein regelrechtes Beratungskomitee, das ihm bei der Formulierung der Satzungen in einer für die IBS annehmbaren Form helfen sollte, aber es dauerte acht Monate, bevor der Rat des Komitees eingeholt wurde.

Nach der Pariser Konferenz erschienen tendenziöse Artikel in dem Londoner kommunistischen „Daily Worker“ und in der Pariser Ausgabe des „New York Herald“, worauf wir den wahren Sachverhalt im ITF-Journal publizierten.

Soweit wir in Betracht kommen, gab es keine weitere Entwicklung, bis das Exekutivkomitee und der Generalrat des WGB am 6. und 7. Juni, respektive vom 19. bis 14. Juni 1947, in Prag tagten. Kurz vorher erschienen Berichte in der Presse, wonach die Bildung von Berufsabteilungen und die Eingliederung der IBS zur Beratung stehen werde, aber weder die ITF noch auch ein anderes IBS erhielt eine direkte Mitteilung in der Sache vom WGB, und einige der IBS schlugen eine gemeinsame Aktion und die Abhaltung einer Sitzung des in Paris eingesetzten Beratungsausschusses vor. Nach reiflicher Überlegung entschieden wir uns dafür, diese Anregung nicht aufzunehmen, und wir traten auch in keiner Weise in dieser Sache gemeinsam mit den andern IBS auf, um keinen Anlaß für Verdächtigungen und Beschuldigungen zu geben.

Zehn Tage nach der Prager Tagung erhielten wir die folgende Nachricht vom WGB:

„Wie Ihnen sicher aus der Korrespondenz und den Unterredungen zwischen dem Sekretariat und den Mitgliedern des WGB-Exekutivbüros bekannt ist, hat der Entwurf der Allgemeinen Satzungen für die Berufsabteilungen vor der Vorlage an das WGB-Exekutivkomitee und den Generalrat, die in Prag am 6. und 7. Juni, respektive vom 9. bis 14. Juni 1947 tagten, gewisse Änderungen erfahren.

Das Exekutivkomitee, an dessen Sitzung 22 Mitglieder teilnahmen, stimmte dem Entwurf mit leichten Abänderungen zu, worauf der Generalrat, der vollzählig war, einstimmig die Allgemeinen Satzungen genehmigte, die wir Ihnen in der Beilage zu Ihrer Orientierung senden.

Wir erwarten jetzt gemäß Art. 4, Abs. V des WGB-Statuts die Ratifizierungserklärungen der nationalen Zentralen und nehmen eine erste Fühlungsnahme zwischen der Delegation des WGB-Exekutivkomitees und den 10 Mitgliedern des von der IBS-Konferenz im Dezember 1946 eingesetzten Beratungskomitees für Anfang August in Aussicht.“

Da uns absolut nichts über irgendwelche Änderungen im Statutenentwurf bekannt war und die Erwähnung einer erwarteten „Ratifizierung durch die nationalen Zentralen“ durchblicken ließ, daß die IBS vor ein fait accompli gestellt werden sollten,

schrieb der Generalsekretär der ITF am 5. Juli an den WGB folgendes:

„Im Gegensatz zu der Annahme im zweiten Absatz Ihres Rundschreibens muß ich feststellen, daß mir nichts über irgendwelche Abänderungen des Entwurfs der Allgemeinen Satzungen bekannt ist, der von der in Paris im Dezember 1946 abgehaltenen Konferenz behandelt wurde. Ich wäre Ihnen daher dankbar, wenn Sie mich über den gegenwärtigen Stand dieser Angelegenheit genauer informieren wollten. Sie haben mir den Text der neuen Satzungen geschickt — wie soll ich dieses Faktum auslegen? Soll dieses Dokument die Grundlage künftiger Verhandlungen mit dem WGB bilden? Ich stelle diese Frage, weil ich nicht verstehen kann, warum in diesem Falle die nationalen Gewerkschaftszentralen ersucht werden, binnen drei Monaten bekanntzugeben, daß sie das Dokument ratifiziert haben. Es besteht Grund zu der Annahme, daß die Vertreter der IBS radikale Änderungen des Textes beantragen werden, da, soweit ich sehen kann, auf die gegen die früheren Entwürfe erhobenen Einwendungen überhaupt keine Rücksicht genommen worden ist.“

Darauf kam die folgende, vom 7. Juli datierte Antwort:

„Ich habe Ihr Schreiben vom 5. Juli erhalten, und beeeile mich, Ihnen zu Ihrer Orientierung einzusenden:

1. den gedruckten, der Tagung des Generalrates in Prag vorgelegten Bericht zur Frage der Berufsabteilungen,
2. die diesem Bericht angeschlossene und gleichfalls dem Generalrat vorgelegte Beilage.

Dieses zweite lithographierte Dokument enthält die Abänderungen des in dem gedruckten Bericht enthaltenen Satzungsentwurfs, die von dem Exekutivkomitee in Prag zum Gegenstand der Beratungen gemacht wurden. Das Ergebnis dieser Beratungen ist der letzte Text, den wir Ihnen mit unserem Rundschreiben vom 25. Juni zugehen ließen.

Es ist richtig, daß dieser Text jetzt den Landeszentralen zur Ratifizierung übermittelt wurde, und daß er die Basis für die Verhandlungen zwischen dem WGB und den IBS bilden wird. Wir sehen in dieser Vorgangsweise keinen Widerspruch. Während eine Entscheidung des Generalrates nicht bindet, haben die Landeszentralen das in dem ihre Autonomie garantierenden Absatz 5 des Artikels 4 der Statuten festgelegte Recht, innerhalb von drei Monaten ihre Nichtübereinstimmung mit der gefaßten Entscheidung bekanntzugeben.

Was wird also geschehen? Eine Delegation des WGB wird so bald als möglich mit dem von der Pariser Konferenz der IBS im Dezember 1946 geschaffenen Beratungskomitee (8 Vertreter der IBS, einer der russischen Gewerkschaften und einer des CIO) zusammentreten. Bei dieser Gelegenheit werden die Ver-

treter des WGB die Angelegenheit mit dem Beratungskomitee besprechen und die Gründe auseinandersetzen, die den Generalrat zur einstimmigen Annahme des gegenwärtigen Textes der Satzungen veranlaßt haben.

Wir hoffen aufrichtig, in der Lage zu sein, die Vertreter der IBS zu überzeugen, so wie wir alle Mitglieder des Exekutivkomitees und des Generalrates des WGB zu überzeugen vermochten, daß die vorgeschlagene Lösung unter Berücksichtigung aller Umstände die plausibelste ist.

Da die Frage von allen nationalen Zentralen und allen IBS durchberaten worden ist, kann man wohl sagen, daß alle an der Sache Interessierten mit allen Aspekten des Problems wohl vertraut sind und mehrfach Gelegenheit hatten, den Sinn und den Umfang der Entscheidung, die wir in Prag zu treffen hatten, durchzudiskutieren. Alle oder nahezu alle Organisationen, die zu den IBS gehören, sind in all den Generalräten und Geschäftsleitungen der nationalen Zentralen, die an den Prager Entscheidungen mitgewirkt haben, vertreten. Die Tatsache, daß in Prag Einmütigkeit erzielt werden konnte, ist meiner Meinung nach ein genügender Beweis dafür, daß die Vertreter der einzelnen Verbände jedes Landes ihren nationalen Repräsentanten, der an der Prager Tagung des Generalrates teilgenommen hat, ermächtigt haben, jenen Anteil an den Entscheidungen zu nehmen, den sie tatsächlich genommen haben.

Wir glauben daher, zu der Annahme berechtigt zu sein, daß diese Vertreter der einzelnen Verbände dem Entwurf auch durch ihre internationalen Berufsvertretungen die Zustimmung geben werden.

Wir wollen auf jeden Fall mit der Einberufung der Sitzung der WGB-Delegation mit dem Beratungskomitee der IBS bis zu dem Augenblick warten, wo wir sehen, daß unsere positive Prophezeiung in Erfüllung geht."

Dieser Brief brachte natürlich kein Licht in die Sache und war deutlich ausweichend, so daß im Auftrag der Geschäftsleitung an die angeschlossenen Verbände ein Rundschreiben geschickt wurde, des Inhalts, daß das Exekutivkomitee und der Generalrat die Situation einer neuerlichen Untersuchung unterziehen werden, wobei darauf aufmerksam gemacht wurde, daß entsprechend dem Beschluß des Züricher ITF-Kongresses vom Mai 1946 die Frage der Beziehungen der ITF zum WGB nur von einem Kongreß der ITF endgültig entschieden werden könne.

Um festzustellen, was für eine finanzielle Zuweisung der beantragte Berufsausschuß der Transportarbeiterschaft vom WGB erhalten würde, haben wir diesen vorher schon gefragt, wie groß ungefähr die auf die beantragten Berufsabteilungen aufgeteilte Mitgliedschaft des WGB im Einzelfalle wäre und welche Beträge gegenwärtig von den nationalen Zentralen als Mitgliedsbeiträge

einkommen. Die Antwort lautete, daß der voraussichtliche Mitgliederstand der Berufsabteilungen nicht angegeben werden könne; was die Mitgliedsbeiträge betrifft, wurde nur eine ganz allgemeine Auskunft mit Auslassung allen Zahlenmaterials gegeben.

Am 16. Juli berief der WGB für den 18. und 19. August in seine Pariser Zentrale die erste Sitzung des im Dezember 1946 eingesetzten Beratungskomitees ein. An der Sitzung nahmen unter dem Vorsitz von Arthur Deakin (Präsident des WGB) teil: L. Saillant (Generalsekretär des WGB), Walter Schevenels und M. Faline (Stellvertretende Generalsekretäre), S. Rostovsky (Russische Gewerkschaftszentrale), M. Ross (CIO), E. Bell als Begleiter Deakins, J. W. van Achterbergh (statt R. Coppocks, Bau- und Holzarbeiter), M. C. Bolle (Öffentliche und Staatsangestellte), G. Chester (Schuharbeiter), K. Ilg (Metallarbeiter), J. H. Oldenbroek (Transportarbeiter), W. Spiekman (Privatangestellte) und J. Stott (Textilarbeiter). Der Vertreter der Bergarbeiterinternationale fand sich nicht ein. Die Sitzung hatte das in Prag beschlossene Statut für die IBA vor sich.

Im Wege eines Frage- und Antwortspiels wurde endlich klargestellt, daß das in Prag angenommene Regulativ für die Berufsabteilungen noch immer abgeändert werden könne, daß aber vorgeschlagene Änderungen die Zustimmung des Exekutivbüros oder des Exekutivkomitees des WGB finden müßten.

Bei der Diskussion über die einzelnen Bestimmungen des Entwurfs ergab sich, daß die Differenzen zwischen den Auffassungen des WGB und der meisten IBS hauptsächlich in den folgenden Punkten bestehen:

1. Bedingungen für den Anschluß an eine Berufsabteilung bei Gewerkschaften, die nicht durch eine nationale Landeszentrale dem WGB angeschlossen sind.
2. Unterordnung der leitenden und Exekutivkörperschaften der Berufsabteilungen unter den WGB infolge der Bestimmung, daß sie dem Generalrat des WGB Rechenschaft über ihre Tätigkeit abzugeben haben.
3. Beharren des WGB auf der Bestimmung, daß die Büros der Berufsabteilungen am Sitze des WGB sein sollen und anderswo nur mit Zustimmung des Exekutivbüros des WGB errichtet werden können.
4. Beharren des WGB auf der Unterstellung der Finanzgebarung der Berufsabteilungen unter die Aufsicht des Exekutivbüros des WGB.
5. Beharren des WGB darauf, daß die Wahl der Funktionäre der Berufsgruppen der Bestätigung durch das Exekutivbüro des WGB bedarf.

Es wurde keine definitive Zusicherung gegeben, daß die ITF nach ihrer Umbildung in eine Abteilung des WGB ihren Namen

beibehalten kann. Es wurde nur erklärt, daß diese Frage einem Übereinkommen zwischen dem Exekutivbüro des WGB und der betreffenden Abteilung vorbehalten bleiben könne.

Es gab natürlich Differenzen in einer Reihe weiterer Punkte, aber die angeführten waren die wichtigsten. Eine Schwierigkeit, die bei allen Verhandlungen immer wieder auftaucht, ist, daß das Verschwinden und das völlige Aufgehen der IBS im WGB seitens der Vertreter des WGB als eine Selbstverständlichkeit und nicht etwa — im gegenseitigen Interesse — als eine zwischen in ihrer eigenen Sphäre souveränen Körperschaften zu verhandelnde Angelegenheit behandelt wird.

Im Auftrag der ITF-Exekutive fragte Kollege Oldenbroek an, ob im Falle unseres Aufgehens im WGB die Funktionäre und Beamten der ITF übernommen werden würden. Die Antwort war, daß wie im Falle des IGB allen Angestellten, die sich darum bewerben, Priorität bei der Vergebung von Anstellungen gegeben werden solle, daß aber die Wahl der Funktionäre eine Angelegenheit der betreffenden Berufsabteilungen sei. Sollten sie nicht wiedergewählt werden, würde ihnen der WGB beim Suchen einer entsprechenden anderen Beschäftigung behilflich sein.

Kollege Oldenbroek ersuchte nochmals um Information bezüglich der zu erwartenden Mitgliederzahl der einzelnen Berufsabteilungen und der von den verschiedenen Berufszweigen einlaufenden Beitragszahlungen, damit die IBS die finanziellen Auswirkungen einer Eingliederung beurteilen können. Kollege Saillant sagte, daß die Daten drei Monate vor der Gründungskonferenz der betreffenden Berufsabteilung bekanntgegeben würden, aber der Vorsitzende Deakin entschied, daß die IBS Anspruch auf diese Information haben und daß sie ohne Verzug eingeholt werden solle.

Zur Zeit, da wir diesen Bericht schreiben, sind weitere neun Monate vergangen, aber die Information ist nicht eingegangen, so daß es nicht möglich ist, die finanziellen Auswirkungen einer Eingliederung abzuschätzen.

In bezug auf die Finanzgebarung wurde gesagt, daß nach Schaffung der Berufsabteilungen eine Erhöhung der Beiträge der Landeszentralen von 2 £ auf 4 £ per 1000 Mitglieder erwartet werde, wobei die zusätzlichen 2 £ für Zwecke der Berufsgruppen bestimmt werden würden. Keine Berufsgruppe sollte vom WGB mehr als 2 £ per 1000 Mitglieder erhalten, so daß im Falle eine Berufsgruppe weniger als 2 £ in Anspruch nimmt, die Finanzen des WGB profitieren würden. Das war niemals die Absicht, aber wir hören, daß trotz seines bedeutenden Einkommens der Finanzstand des WGB alles andere als zufriedenstellend ist, so daß der Bedarf nach neuen Einkommensquellen auch ein beachtlicher Faktor sein dürfte.

Auf der am 22. September 1947 in Washington, DC, abgehaltenen Tagung des Exekutivkomitees der ITF wurde über die Pariser Tagung berichtet: Die Exekutive gab den schwersten Be-

denken darüber Ausdruck, in welcher Weise die ganze Frage der gemeinsamen Verhandlungen vom WGB behandelt wurde. Sie ruft den Anschein hervor, daß dieser niemals ernstlich ein Kompromiß gewünscht hat, sondern entschlossen war, seinen eigenen Willen einfach aufzuzwingen.

Infolgedessen wurde die folgende Resolution einmütig angenommen:

„Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt nach Besprechung der Beziehungen zum Weltgewerkschaftsbund folgende Tatsachen fest:

1. Der Kongreß des WGB vom Oktober 1945 hat den Beschluß gefaßt, daß die Beziehungen des WGB und der IBS Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem WGB und den IBS bilden sollen.
2. Die langwierigen Verhandlungen zwischen dem WGB und den IBS haben nicht dazu beigetragen, die divergierenden Standpunkte einander anzunähern.
3. Der Generalrat des WGB hat eine Reihe von Normen beschlossen, die für die Tätigkeit der vom WGB zu schaffenden Berufsabteilungen maßgebend sein sollen.
4. Der WGB hat diese Normen den nationalen Landeszentralen zur Annahme übermittelt und dadurch ein Vorgehen gezeigt, das darauf hinzielt, die IBS vor vollendete Tatsachen zu stellen. Das Exekutivkomitee bedauert diese Aktion und gibt der Meinung Ausdruck, daß die Frage der internationalen Organisation nach Berufen oder Branchen von den betreffenden individuellen Organisationen selbst entschieden werden muß. Sie fordert die angeschlossenen Organisationen auf, auf ihrem Recht zu beharren, in dieser Angelegenheit selbst die Entscheidung zu treffen.

Das Exekutivkomitee ruft in Erinnerung, daß es vom Kongreß der ITF im Mai 1946 beauftragt worden ist, mit dem WGB zu verhandeln und im Einklang mit den Grundsätzen der gewerkschaftlichen Demokratie den Entwurf eines eventuellen Übereinkommens einer neu zusammengerufenen Tagung des Kongresses vorzulegen.

Das Exekutivkomitee beauftragt das Sekretariat, den angeschlossenen Organisationen einen erschöpfenden Bericht über die Entwicklung der Beziehungen zum WGB zu unterbreiten.“

Das Exekutivkomitee beschloß, diese Resolution zu veröffentlichen. Es faßte diesen Beschluß nur zögernd und nach reiflicher Überlegung, denn obwohl die ITF in den seit Gründung des WGB verflossenen zwei Jahren mit dem vom WGB eingeschlagenen Vorgang alles andere als zufrieden war, hat sie es doch peinlichst vermieden, sich in eine öffentliche Auseinandersetzung darüber einzulassen. Es ist bedauerlich, daß viele, die sich dessen voll bewußt

waren, daß der WGB die ganze Zeit über nicht in der Lage war, seine inneren Differenzen in der Sache zu überwinden, sich weit weniger zurückhaltend benahmen, mit dem Ergebnis, daß die ITF ununterbrochen Gegenstand öffentlicher Angriffe in der ganzen Welt war, besonders von seiten der Kommunisten, die das bedingungslose Verschwinden der IBS verlangten und sie der Störung der angeblichen Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung beschuldigten. Aber das war noch nicht alles. Es ist ganz deutlich, daß auf die Transportarbeiterverbände, in denen die Kommunisten Einfluß haben, ein Druck ausgeübt wurde, um sie zum Verlassen der ITF zu veranlassen. Einzelheiten darüber finden sich in einem späteren Kapitel dieses Berichtes.

Die Angelegenheit kam auf der Tagung des Generalrats der ITF, die in London vom 25. bis 27. November 1947 abgehalten wurde, neuerlich zur Verhandlung. In der Zwischenzeit wurde der Weltgewerkschaftsbund gedrängt, Konferenzen zur Errichtung von internationalen Berufsabteilungen einzuberufen ohne Rücksicht darauf, ob die IBS damit einverstanden sind oder nicht. Der Generalrat stimmte den bis dahin vom Exekutivkomitee unternommenen Schritten zu und nahm einstimmig die folgende Resolution an:

„Der in London vom 25. bis 27. November 1947 tagende Generalrat der ITF hat die Frage der Beziehungen zwischen dem WGB und den IBS geprüft; er hat von dem vom Sekretariat der ITF vorgelegten Bericht über die Angelegenheit und von der Entscheidung des Exekutivkomitees der ITF in Washington im September 1947 Kenntnis genommen. Er beklagt es, daß die Verhandlungen zwischen dem WGB und den IBS bisher keine Einigung in den wichtigsten Punkten gebracht haben und daß der WGB, ohne das Ergebnis der Verhandlungen abzuwarten, sich berufen fühlte, definitive Statuten der beantragten Internationalen Berufsabteilungen anzunehmen und so die IBS vor vollendete Tatsachen zu stellen versuchte.

Der Generalrat ruft ins Gedächtnis, daß die definitive Entscheidung in bezug auf die Eingliederung der IBS bei diesen Körperschaften selbst liegt und daß insbesondere die leitenden Organe der ITF verpflichtet sind, in dieser Sache das Votum des nächsten Kongresses der ITF einzuholen.

Er akzeptiert in vollem Maße die Washingtoner Entscheidung des Exekutivkomitees der ITF und den von den ITF-Vertretern eingenommenen Standpunkt, ermächtigt das Sekretariat zur Wiederaufnahme der Verhandlungen, wenn wir diesbezüglich vom WGB angegangen werden sollten, und beauftragt das Sekretariat für den Fall, daß der WGB über den Kopf der ITF hinweg eine Konferenz von Transportarbeiterverbänden zwecks Bildung einer Internationalen Berufsabteilung einberufen sollte, den angeschlossenen Organisationen zu empfehlen, an dieser Konferenz nicht teilzunehmen.“

Mit Schreiben vom 8. Dezember 1947 hat uns der WGB den letzten Entwurf der Satzungen zugeschickt*), der die definitive Entscheidung des Exekutivbüros darstelle, zugleich mit einer Einladung zur Teilnahme an einer Beratung der WGB-Delegation mit dem Beratungskomitee der ITF am 12. Januar 1948 und einer Konferenz des WGB mit den Vertretern aller IBS am 13. Januar. Der Zweck dieser Beratungen sollte ein Versuch zur Herstellung des „Einvernehmens über die ins Auge gefaßten Vorbereitungen für die baldige Einberufung der konstituierenden Konferenzen der Berufsabteilungen“ sein. Am 23. Dezember traf ein Telegramm des WGB ein, das diese Beratungen absagte. Bis zum Augenblick der Abfassung dieses Berichtes ist keine weitere Mitteilung irgendwelcher Art eingetroffen, nicht einmal eine Bestätigung des Inhalts dieses Telegramms.

In der Zwischenzeit hatten wir Gelegenheit, den Text des neuen Entwurfs eingehend zu prüfen, und da er keine grundlegenden Änderungen im Vergleich mit den früheren Texten enthält, wurde dem WGB am 13. Februar geschrieben, daß wir die Fortsetzung dieser Diskussionen nicht für sinnvoll ansehen.

*

Auf Initiative des Kollegen Bolle von der Internationale der Öffentlichen Bediensteten und Staatsangestellten fand am 12. März 1948 in London eine Sitzung der Mitglieder statt, die die IBS in dem Beratungskomitee repräsentieren. Man kam zu der Schlußfolgerung, daß der definitive Entwurf der Satzungen, so wie er vom WGB beschlossen worden war, unannehmbar ist. Es wurde beschlossen, alle IBS darüber zu informieren und sie aufzufordern, ihre bisherige Tätigkeit fortzusetzen und einander gegenseitig in ihrer Arbeit zu unterstützen. Weiter wurde beschlossen, daß kein IBS in Sonderverhandlungen mit dem WGB eintreten soll, und das allgemeine Empfinden war, daß die IBS einander gegenseitig über bestimmte wichtige Fragen konsultieren sollten, so über das Europäische Wiederaufbauprogramm, die Zulassung der deutschen Verbände oder der französischen Verbände aus dem Kreise der Force Ouvrière, der Mitarbeit an den Verhandlungen der Berufskomitees der Internationalen Arbeitsorganisation usw.

Auswirkungen der Beziehungen ITF — WGB

Die in diesem Kapitel enthaltenen Informationen wären unter normalen Umständen in diesem Bericht unter einem anderen Titel erschienen, handelt es sich doch um Beziehungen zu Organisationen, die der ITF angeschlossen sind oder waren, aber alle die hier beschriebenen Ereignisse sind so eng verknüpft mit dem Versuch der Kommunisten in aller Welt, die ITF zur Einwilligung in die bedingungslose Auflösung und Eingliederung in den WGB zu zwin-

*) Der endgültige Entwurf ist als Beilage diesem Kapitel hinzugefügt.

gen, daß sie notwendigerweise vom Kongreß im Zusammenhang mit den Beziehungen zwischen der ITF und dem WGB besprochen werden müssen.

Überall in der Welt werden die Bemühungen der ITF, die Interessen ihrer Mitglieder sicherzustellen und ihr Beharren darauf, daß nur ihre Mitglieder über die Frage des Aufgehens im WGB entscheiden können, in kommunistischen oder unter kommunistischem Einfluß stehenden Kreisen als die Demonstration einer Opposition gegen die „Einheit der Gewerkschaftsbewegung“ dargestellt. Oft findet das offenen Ausdruck, besonders im Falle der französischen Verbände, aber ob das nun ausgesprochen wird oder nicht, alle unter dem Kommando der Kommunisten stehenden Organisationen handeln unter dieser Annahme, wie die folgende Übersicht zeigt.

Frankreich

Vor dem Kriege gab es vier Gewerkschaften, die der ITF angeschlossen waren: die Eisenbahner, Seeleute, Hafentarbeiter und Straßentransportarbeiter-Gewerkschaften. Derzeit gibt es keine. In allen vier Fällen war der Bruch bedingt durch kommunistische Einflüsse und den kommunistischen Unwillen über die Tatsache, daß sich das Exekutivkomitee der ITF weigerte, die demokratischen Rechte der Mitgliedsverbände zu verletzen und die ITF in eine bedingungslose Eingliederung in den Weltgewerkschaftsbund drängen zu lassen. Die ITF hat sicherlich etwas Besseres von den französischen Gewerkschaften verdient, insbesondere, wenn man in Betracht zieht, daß sie ihnen während des Krieges beträchtliche Geldmittel zur Verfügung stellte und daß sie nach dem Kriege dem Seemannsverband finanzielle Hilfe für seinen Wiederaufbau gewährte.

a) Hafentarbeiter- und Eisenbahnergewerkschaften

Nach dem Kriege haben wir keine normalen Beziehungen mit den Hafentarbeiter- und Eisenbahnergewerkschaften wiederherstellen können. Die Eisenbahnergewerkschaft machte die Wiederaufnahme der Beziehungen von einer schnellen Eingliederung der ITF in den Weltgewerkschaftsbund abhängig, während der Hafentarbeiterverband sich überhaupt nicht rührte. Keine der beiden Gewerkschaften beschiede den Züricher Kongreß und sie haben auch keine Mitgliedsbeiträge geleistet.

Nichtsdestoweniger ist die Hafentarbeiter-Gewerkschaft zu den beiden Hafentarbeiterkonferenzen, die wir Ende August 1946 in Antwerpen abgehalten haben, eingeladen worden. Ohne unsere Einladung anzunehmen oder abzulehnen, hat diese Gewerkschaft uns über unsere Beziehungen mit dem WGB ausgefragt. Wir klärten sie auf, daß diese Beziehungen den Gegenstand von Verhandlungen bilden, während welcher die Vertreter der ITF, die vom Züricher Kongreß in bester demokratischer Tradition ge-

gebenen Weisungen befolgen würden. Ferner wiesen wir darauf hin, daß mittlerweile der Weltgewerkschaftsbund und die ITF vollkommen darüber einig seien, daß die Arbeit der ITF unvermindert weiterzugehen habe, eine Tatsache, die den Transportarbeitergewerkschaften die Pflicht auferlege, ihre Beziehungen zur ITF zu pflegen und ihre Mitgliedsbeiträge zu bezahlen. Wir erhielten keine Antwort und die Gewerkschaft sandte auch keine Vertreter zu den beiden Konferenzen.

Immerhin ist es interessant, hier festzustellen, daß die Hafenarbeitergewerkschaft ihrer Rheinschiffahrts-Abteilung in Straßburg gestattete, an den internationalen Arbeiten für diese Arbeitnehmergruppe teilzunehmen, die vollständig von der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften geleitet werden.

b) Transportarbeiterverband

Bereits vor Ende des Krieges wurden die Beziehungen zu dem französischen Transportarbeiterverband wieder aufgenommen. Ch. Garcias, der Generalsekretär dieser Gewerkschaft, trat im Jahre 1944 in das Exekutivkomitee der ITF als Stellvertreter Jarrigions, der zurückgetreten war, ein. Auf dem Züricher Kongreß wurde Garcias formell in das Exekutivkomitee gewählt. Während seiner Zugehörigkeit zum Exekutivkomitee war er immer für die bedingungslose Verschmelzung der internationalen Berufssekretariate mit dem Weltgewerkschaftsbund; ja er versuchte sogar das Exekutivkomitee dazu zu bewegen, einer solchen Verschmelzung zuzustimmen, ohne diese Angelegenheit vor den Züricher Kongreß der ITF zu bringen. Während des Züricher Kongresses hat er auch erfolglos für die unmittelbare Verschmelzung der ITF mit dem Weltgewerkschaftsbund klar plädiert und seinem Nationalen Komitee am 10. Juli 1946 in folgender Weise berichtet:

„Die Ergebnisse dieses Kongresses waren genau so, wie wir es erwartet haben. Die Leitung der ITF verfolgte eine reaktionäre Politik und widersetzte sich dem, was wir und die CGT innerhalb des Weltgewerkschaftsbundes unterstützen. Es kann festgestellt werden, daß die Tagung des Kongresses einen Kurs nahm, den wir vorausgesehen haben, und daß unsere französische Delegation auf diesem internationalen Kongreß eine revolutionäre Rolle spielte, indem sie sich bezüglich der Frage des Beitrittes der ITF zum Weltgewerkschaftsbundes klar an die Richtlinien unseres Nationalen Komitees hielt. Wir hatten aber mit Leuten zu tun, die alles andere als revolutionär waren, ja einzelne Delegationen, wie z. B. die belgische, hatten einen ausgesprochenen faschistischen und rexistischen Charakter.“

Sein Bericht enthielt ferner politische Angriffe gegen den Generalsekretär der ITF, die holländische Arbeiterpartei und einen Teil der britischen Delegation zum ITF-Kongreß.

Garcias führte weiter aus:

„Das Exekutivkomitee des Weltgewerkschaftsbundes ist in Moskau zusammengetreten (Juni 1946), und als Ergebnis einer Anzahl von Kongressen haben die reaktionären Elemente, die gegen den Weltgewerkschaftsbund eingestellt sind, dort einige Punkte gewonnen; eine Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, die der Weltgewerkschaftsbund sich vorerst weigerte zu organisieren, soll nun im August in Paris abgehalten werden. Daran ist nichts Erfreuliches. Ich glaube, daß dort der Versuch gemacht werden wird, den Grundstein für eine Konkurrenzorganisation zum Weltgewerkschaftsbund zu legen. Das Exekutivkomitee der ITF wird am 12. August in Stockholm zusammentreten. Ich weiß nicht, ob es mir möglich sein wird, an dieser Sitzung teilzunehmen. Ich befürchte, daß ich daran nicht werde teilnehmen können. Auf jeden Fall werde ich nichts unversucht lassen, um an der Weltgewerkschaftsbund-Konferenz teilzunehmen, vorausgesetzt, daß die dafür bestimmten Delegationen nicht so sehr reduziert sind, daß das Exekutivkomitee mich auslassen kann. Falls jedoch an der Tradition festgehalten wird und das gesamte Exekutivkomitee der ITF zu dieser Konferenz gesandt wird, dann werde ich auch gehen und für den Standpunkt kämpfen, den wir immer eingenommen haben, da wir der Meinung sind, daß dieser Standpunkt der einzig richtige und vernünftige ist.“

Als wir im November 1946 etwas französisches Geld benötigten, ersuchten wir Garcias, uns 80 000 Francen (166 £) zur Verfügung zu stellen. In seiner Antwort teilte er uns mit, daß sein Exekutivkomitee beschlossen hätte, die Bezahlung der Mitgliedsbeiträge an die ITF zu suspendieren, bis die Frage der Eingliederung in den Weltgewerkschaftsbund geregelt sei. Wir haben auf diese Mitteilung nicht reagiert und betrachteten ihn nach wie vor als ein Mitglied unseres Exekutivkomitees. Die Geschäftsleitung ersuchte ihn sogar, an der im Januar 1947 stattfindenden Kohlenkonferenz des Weltgewerkschaftsbundes zusammen mit Tofahrn als unsere Vertreter teilzunehmen. Anfänglich sandte er uns keine Antwort, aber nachdem wir ihm ein Telegramm schickten, nahm er diese Mission an und nahm an der Konferenz teil.

Am 31. Januar 1947 fragte unser Generalsekretär in einem persönlichen Schreiben an, ob Garcias an der am 22. März in Brüssel stattfindenden Sitzung des Exekutivkomitees teilnehmen werde. Gleichzeitig wurde Garcias mitgeteilt, daß der Bericht des Sekretariats, der für diese Sitzung ausgearbeitet wurde, die Weigerung seiner Gewerkschaft, die Mitgliedsbeiträge zu bezahlen, erwähnen würde und daß anzunehmen sei, daß das Exekutivkomitee diese Angelegenheit nicht auf die leichte Schulter nehmen werde und sogar disziplinarische Maßnahmen in Erwägung ziehen könnte. Dieses Schreiben beantwortete er am 10. Februar in folgender Weise:

„Lieber Genosse Oldenbroek!

Ich bestätige den Erhalt Deines Schreibens vom 31. Januar. Aus Gründen, die im folgenden näher ausgeführt sind, tut es mir leid, an der Sitzung des Exekutivkomitees, die am 22. März stattfinden wird, nicht teilnehmen zu können.

Der Beschluß unseres Kongresses von Montreuil im November 1945, die Argumente, die ich anlässlich des Züricher Kongresses der ITF vorgebracht habe und die vor kurzem gefaßte EntschlieÙung unseres Exekutivkomitees lieÙen deutlich voraussehen, was für eine Stellungnahme wir einnehmen würden, falls die Politik der Opposition gegen den Weltgewerkschaftsbund sich durchsetzte.

Ich stelle bereitwilligst fest, daÙ es Deiner persönlichen Politik und derjenigen von einigen wenigen anderen Freunden gelungen ist, uns in die Stellung zu drängen, in der wir uns jetzt befinden. Aber Ihr wiÙt ja sehr gut, daÙ die Tatsache, daÙ wir in der Minorität sind, uns nicht beeinflussen kann.

Aber schon im Juli 1945 in London und seither habe ich erklärt: falls wir wählen müssen zwischen unserer nationalen Gewerkschaftszentrale und dem Weltgewerkschaftsbund auf der einen Seite und Opposition gegen den Weltgewerkschaftsbund auf der anderen, dann haben wir bereits unsere Wahl getroffen. Wir verbleiben bei unserer nationalen Gewerkschaftszentrale und beim Weltgewerkschaftsbund und wir weigern uns, unseren Anschluß an eine Organisation aufrechtzuerhalten und an diese Mitgliedsbeiträge zu bezahlen, deren Hauptbestreben während der beiden letzten Jahre es war, danach zu trachten, der Sammelpunkt aller gegen den Weltgewerkschaftsbund gerichteten Kräfte zu werden.

Sobald die ITF aufhört, eine derartige Politik zu verfolgen, werden wir uns alle wieder zusammenfinden in der Berufsabteilung des Weltgewerkschaftsbundes zum Wohle der Transportarbeiter aller Länder, deren Interessen zusammen mit denen der Weltgewerkschaftsbewegung wir in den Vordergrund stellen.

Dieser Brief wird es der Geschäftsleitung und dem Exekutivkomitee ersparen, ihre kostbare Zeit zu vergeuden, um den elegantesten Weg zu finden, unsere widerspenstige Gewerkschaft loszuwerden.

Empfange, lieber Genosse Oldenbroek, mit dem Ausdruck meines Bedauerns, aber auch meiner Hoffnung, die Versicherung meiner gewerkschaftlichen Gefühle.

(gez.) Ch. Garcias,
Generalsekretär.“

Die einschlägigen Absätze der Resolution von Montreuil vom November 1945, die in dem obigen Schreiben erwähnt sind, lauten wie folgt:

„Der Kongreß spricht die Hoffnung aus, daß die Verhandlungen bezüglich der Umwandlung der ITF in eine Berufsabteilung des Weltgewerkschaftsbundes nicht unnötig verschleppt werden und daß die Eingliederung so schnell wie möglich und spätestens am ITF-Kongreß in Zürich im Mai 1946 erfolgen wird.

Der Kongreß beauftragt Kollegen Garcias, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF, und die Delegierten der Gewerkschaft zu dem Züricher Kongreß, alle Vorschläge zu unterbreiten, die notwendig sind, um sicherzustellen, daß die große Familie der Transportarbeiter ohne Zurückhaltung und ohne Vorbehalte die aktivste und innigst verbundene Abteilung des Weltgewerkschaftsbundes wird.

Die Delegierten sind hiermit beauftragt, energisch jeden Vorschlag zu bekämpfen, der darauf hinausläuft, die vollständige Eingliederung der Transportarbeiter in den Weltgewerkschaftsbund zu verzögern oder den letzteren zu schwächen oder der vollständigen Einheit aller Transportarbeitergewerkschaften in der ganzen Welt oder der Einheit der Gewerkschaftsbewegung der Welt innerhalb des Weltgewerkschaftsbundes Abbruch zu tun.

Die französischen Transportarbeiter, die stolz sind, einer nationalen Gewerkschaftszentrale anzugehören, die sich eines großen Ansehens im Weltgewerkschaftsbund erfreut, können niemals zustimmen, in eine zweideutige Stellung gebracht zu werden durch die ITF, der sie ebenso angeschlossen bleiben wollen wie der nationalen Gewerkschaftszentrale zum Zwecke einer konsequenten Tätigkeit des Weltgewerkschaftsbundes.“

In der Antwort, die wir Garcias gemäß Auftrag des Exekutivkomitees (Brüssel, 22. März) erteilten, haben wir ausgeführt, daß wahrheitswidrige Darstellungen, Bruch der eingegangenen Verpflichtungen und Versuche, sich ein Einspruchsrecht gegen Beschlüsse, die auf demokratische Weise zustandegekommen sind, anzumaßen, nicht angetan sind, günstige Aussichten zu schaffen für zukünftige Zusammenarbeit oder gute Beziehungen im Falle der Eingliederung der ITF in den Weltgewerkschaftsbund.

Im Mai 1947 nahm Garcias als französischer Arbeitnehmervertreter an der Verkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf teil. Ohne jede Befragung der Arbeitnehmergruppe und mit dem klaren Zweck, die ITF in ihrer führenden Rolle in dieser Gruppe zu schwächen, legte er zwei Entschließungsanträge vor. Er wurde aber derartig von einem australischen Delegierten (der nicht zur ITF gehörte) abgekanzelt, daß er zu wiederholten Malen um Entschuldigung bat, worauf die Arbeitnehmergruppe sich bereiterklärte, seine Entschließungen zu studieren und, nachdem einschneidende Änderungen daran gemacht wurden, zu unterstützen.

Am 4. November 1947 haben wir nochmals an den Verband geschrieben, um ihn zu fragen, ob er beabsichtigt, seinen finanziellen

Verpflichtungen gegenüber der ITF nachzukommen. Es handelte sich um die Bezahlung des Mitgliedsbeitrages für die Jahre 1946 und 1947 (etwa 2000 Pfund Sterling). Wir haben auch die Rückerstattung eines Betrages von 300 Schweizer Franken verlangt, die die französische Organisation sich zur Deckung der Kosten ihrer Delegation zum Züricher Kongreß der ITF ausgeliehen hatte. Garcias antwortete in folgender Weise:

„Genosse Oldenbroek, London.

Werter Genosse!

Ich habe Dein Schreiben vom 4. November zusammen mit der Abschrift eines an die Exekutive unseres Verbandes gerichteten Briefes erhalten.

Mein Brief vom 10. Februar erscheint mir noch immer als eine hinreichende Antwort, zumal Dein rein persönlicher Standpunkt, den Du der ITF aufzwingst, in der Zwischenzeit nur noch verstärkt zur Geltung gekommen ist. Alles das bestätigt nur Deine öffentlichen und geheimen Wühlereien gegen den WGB, angefangen von dem Beschluß des Exekutivkomitees vom 22. September des letzten Jahres bis herunter zu den Argumenten, die dem antigewerkschaftlichen Propagandawisch zur Verfügung gestellt wurden, welchen die AF of L und ihre weißen russischen Redakteure so bereitwillig in Arbeiterkreisen verbreiten. Ich bleibe dabei, diese Politik als von jedem Gesichtspunkt aus bedauerlich zu halten, besonders für die ITF, die wichtigere Dinge zu tun hat als sich als Vorkämpfer des amerikanischen Imperialismus zu bewähren, dessen Expansionsdrang die wirtschaftliche Unabhängigkeit der vom Krieg zerstörten Länder und den Weltfrieden im allgemeinen bedroht.

Das ist eine sehr ernste Gefahr für den Lebensstandard und die politischen und gewerkschaftlichen Freiheiten der Arbeiter und insbesondere der Transportarbeiter. Wenn sie dieser Bedrohung entsprechend entgegentreten sollen, müssen die Arbeiter mehr auf ihre Einheit bedacht und sowohl national als auch international besser organisiert sein.

Jede gegen die internationale Einheit, gegen den WGB gerichtete Aktion schwächt die Sache der Arbeiter und dient bewußt oder unbewußt der Sache der Feinde des Gewerkschaftsgedankens, an deren Spitze sich Präsident und Regierung der amerikanischen imperialistischen Trusts und die gekauften Subjekte der AF of L stellen.

Was die Zahlung von Mitgliedsbeiträgen betrifft, lenke ich Deine Aufmerksamkeit auf Absatz 6 meines Briefes vom 10. Februar 1947. Die 300 Schweizer Franken, die uns gelegentlich des Züricher Kongresses vorgeschossen wurden, werden wir von dem Betrag abziehen, den wir auf Eure Rechnung gelegentlich der in Paris abgehaltenen Generalratssitzung der ITF und für andere

Gelegenheiten ausgelegt haben. Wenn wir die Mitgliedsbeiträge bis 10. Februar 1947 mit in Betracht ziehen, sind wir so gut wie quitt.

Schließlich sende ich dem Generalrat der ITF meine Grüße und hoffe — wenn auch nicht mit großer Zuversicht —, daß er beschließen wird, die Politik der ITF zu ändern und Berufsabteilungen des WGB zu bilden, in denen wir in der Lage sein werden, die richtige Wirtschafts- und Sozialpolitik zu betreiben, nach der die Transporarbeiter der Welt verlangen.

Allen Anstrengungen zum Trotz, die Tatsachen zu verdrehen, können alle anderen Fragen, wie Du weißt, leicht gelöst werden, wenn wir uns über die Hauptfrage geeinigt haben: die Internationale Berufsabteilung des WGB, die fast 10 Millionen Mitglieder haben und eine der stärksten und militantesten Berufsabteilungen sein könnte.

Aber das ist nur im Rahmen des WGB möglich.

Ich bedaure immer noch, daß so viele von den Führern der ITF sich weigern, das Problem von diesem entscheidenden Gesichtspunkt aus zu betrachten.

Ich versichere Dich, werter Genosse, unserer gewerkschaftlichen Gefühle und zeichne

für den Verband
Ch. Garcias, Generalsekretär.“

Der Generalrat hat gelegentlich seiner in London im November 1947 abgehaltenen Tagung beschlossen, diese Organisation wegen ihrer Weigerung, ihren Verpflichtungen nachzukommen, aus der ITF auszuschließen.

c) Gewerkschaft der Seeleute

Die Beziehungen zu dem Seemannsverband und seinem Generalsekretär Ehlers waren sehr herzlich und fruchtbar bis zum Zusammentritt seines Pariser Kongresses am 3., 4. und 5. September 1947, der die folgende Resolution annahm:

Internationale Verbindungen

Die allgemeinen Satzungen der Berufsabteilungen des Weltgewerkschaftsbundes, die vom Generalrat des WGB in Prag im Juni 1. J. angenommen wurden, bieten den bestehenden Internationalen alle notwendigen Garantien, um ihren Einbau in den WGB und ihre Umgestaltung in Internationale Berufsabteilungen zu gestatten.

Die ITF, gestützt auf die Beschlüsse ihres im Mai 1946 in Zürich abgehaltenen Kongresses, hat soeben in einem Schreiben ihres Generalsekretärs die angeschlossenen Gewerkschaften daran erinnert, daß lediglich der nächste ITF-Kongreß das Recht habe, sich für oder gegen die Eingliederung in den Weltgewerkschaftsbund auszusprechen.

Da dieser Vorgang nur das Ergebnis haben kann, die Konstituierung der Berufsabteilungen innerhalb des Weltgewerkschaftsbundes zu verzögern, während alles getan werden sollte, um die Einheit dieses Bundes zu stärken, besonders zu einer Zeit, wo in gewissen Ländern die elementarsten Freiheiten gefährdet sind, beschließt der Kongreß:

1. die Gewerkschaft tritt aus der ITF nach Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus;
2. der Vorstand wird beauftragt, den Weltgewerkschaftsbund zu ersuchen, so schnell wie möglich eine Tagung der Transportarbeitergewerkschaften, die den nationalen Gewerkschaftszentralen angeschlossen sind, zwecks Errichtung einer Internationalen Berufsabteilung der Transportarbeiter zusammenzuberufen.“

Gleichzeitig wählte der Kongreß den Kommunisten A. Gruénais zum Generalsekretär als Nachfolger von Ehlers, der seines Alters wegen in den Ruhestand trat. Am 25. September teilte uns der neue Generalsekretär den obigen Beschluß mit folgenden Bemerkungen mit:

„Unsere Gewerkschaft ist der Ansicht, daß die internationale Einheit der Gewerkschaftsbewegung eine unerläßliche Notwendigkeit sei, falls vermieden werden soll, daß durch Zersplitterung und Zusammenhanglosigkeit die internationale Gewerkschaftsbewegung zu vollkommener Einflußlosigkeit verurteilt wird, wie es zur Zeit des Internationalen Gewerkschaftsbundes der Fall war. Unsere Gewerkschaft ist zu diesem Entschluß nach einer gründlichen Prüfung dieser Erfahrungen und in der Überzeugung gelangt, daß sie durch ihre Haltung zur Sammlung der Transportarbeiter im Weltgewerkschaftsbund beitragen wird.“

In dem Schreiben, mit dem wir von diesem Austritt Kenntnis nahmen, haben wir selbstverständlich auf die undemokratische Auffassung hingewiesen, die dieser Entschließung zugrunde liegt und derzufolge die Geschäftsleitung und das Exekutivkomitee der ITF verurteilt werden, weil sie sich an einen Beschluß, der von der obersten Instanz der ITF gefaßt wurde, halten.

Diese Entfremdung ist natürlich nichts als ein Reflex der allgemeinen Entwicklung in der französischen Gewerkschaftsbewegung, seit die Kommunisten dort das entscheidende Wort haben. Sie spiegelt natürlich nicht die Ansichten aller französischen Gewerkschaftler wider, und eine ganze Anzahl oppositioneller Bewegungen hat sich im Laufe der letzten Jahre innerhalb der Gewerkschaften gebildet. Die Opposition kam als Folge des ausgerufenen katastrophalen Streiks zum offenen Ausbruch, und eine ansehnliche Gruppe riß sich vom CGT los und gründete die neue Gewerkschaftszentrale CGT-Force Ouvrière. Fünf der dieser Zentrale angehörenden Organisationen, die Fédération Nationale de la Marine Marchande (Seeleute), die Fédération Nationale des Ports et Docks de France, Colo-

nies et Protectorats (Hafenarbeiter), die Fédération Nationale FO des Transports (Transportarbeiter), die Fédération Syndicaliste Confédérée des Travailleurs des Chemins de Fer de France et d'Union Française (Eisenbahner) und die Fédération des Travaux Publics et des Transports (öffentliche Arbeiten und Transport) haben sich um Anschluß an die ITF beworben und wurden vom Exekutivkomitee gelegentlich der am 4. und 5. April 1948 in Luxemburg abgehaltenen Sitzung aufgenommen.

Polen

A. Kolodziej nahm als regulärer Delegierter der polnischen Transportarbeitergewerkschaft am Züricher Kongreß teil, obwohl der Verband keine Mitgliedsbeiträge bezahlt hatte, nachdem er dem Mandatsprüfungsausschuß versichert hatte, daß er nach Rückkehr in seine Heimat die Gewerkschaft dringend ersuchen werde, die Mitgliedsbeiträge zu bezahlen. Nach seiner Rückkehr nach Polen haben wir aber weder von ihm noch von seiner Gewerkschaft irgend etwas gehört.

Dessen ungeachtet haben wir den Verband eingeladen, einen Vertreter zu unserer Internationalen Seemannskonferenz, die am 28. Oktober 1946 in London abgehalten wurde, zu entsenden. In ihrer Antwort ersuchte diese Gewerkschaft, ihren Vertreter als Beobachter zu dieser Konferenz zuzulassen, da sie noch keinen endgültigen Beschluß über ihr Weiterverbleiben in der ITF gefaßt hatte. Wir kamen diesem Ersuchen nach und ihr Delegierter nahm an der Konferenz teil.

Auf eine weitere Mahnung bezüglich der Versicherung, die ihr Delegierter am Züricher Kongreß abgab, haben wir keine Antwort erhalten.

Außer der Zulassung des Delegierten der polnischen Transportarbeiter zu unserem Züricher Kongreß hatte dieser Kongreß beschlossen, für Polen einen Sitz in unserem Generalrat freizuhalten. Da der polnische Eisenbahnverband vor dem Kriege die größere der beiden der ITF angeschlossenen Gewerkschaften war, haben wir diese ersucht, ein Mitglied für den Generalrat zu ernennen und ihre Mitgliedschaft effektiv zu gestalten. Auch darauf haben wir keine Antwort erhalten.

Der damalige Präsident des polnischen Eisenbahnverbandes nahm an der Sitzung des Generalrates der ITF in Paris teil, die anläßlich des Kongresses des Weltgewerkschaftsbundes im September und Oktober 1945 abgehalten wurde, der zur Errichtung des Weltgewerkschaftsbundes führte. Seit dieser Zeit blieben alle unsere Schreiben an diese Gewerkschaft unbeantwortet mit Ausnahme eines einzigen, in dem wir um gewisse technische Auskünfte ersuchten. In diesem Fall kam die Antwort nicht von der Eisenbahnergewerkschaft, sondern von der polnischen Gewerkschaftskommission. Wir teilten der Gewerkschaftskommission mit, daß Vertreter der polni-

schen Eisenbahner bei unserer Eisenbahnerkonferenz in Brüssel willkommen sein würden, vorausgesetzt, daß die Gewerkschaft bereit ist, normale Beziehungen zur ITF wiederaufzunehmen. Darauf haben wir keine Antwort erhalten.

Anlässlich der IAO-Konferenz für Binnenverkehr, die im Mai 1947 in Genf abgehalten wurde, nahmen wir die Gelegenheit wahr, mit den polnischen Arbeitnehmerdelegierten Orcinsky und Zukowski, die Funktionäre der Transportarbeiter- bzw. der Eisenbahnergewerkschaften waren, Fühlung zu nehmen. Beide erklärten, ihre Gewerkschaften seien sich der Bedeutung der Teilnahme an den Arbeiten der ITF bewußt, und sie versprachen, dafür zu sorgen, daß die Angelegenheit bald in ihren Verbänden besprochen werde. Ein Brief an einen von ihnen, nämlich an den Vizepräsidenten der polnischen Eisenbahnergewerkschaft, brachte uns die folgende Antwort, die vom 18. Juli 1947 aus Warschau datiert ist und vom Vizepräsidenten und vom Generalsekretär unterzeichnet ist:

„Es tut mir sehr leid, daß Sie mich nicht im Bernina-Hotel in Genf angetroffen haben, aber die Arbeiten, die wir in Zürich zu verrichten hatten, gestatteten es uns nicht, früher dorthin zurückzukehren.

Was den Beitritt unseres Verbandes zur ITF anlangt, ist unsere Stellungnahme immer noch die gleiche wie wir sie in Genf erklärt haben, nämlich, daß wir gerne mit Ihnen zusammenarbeiten werden, aber nur im Rahmen des Weltgewerkschaftsbundes und in Übereinstimmung mit dessen Richtlinien. Wir bedauern, daß Schwierigkeiten eines uns unbekanntes Charakters bestehen, die Sie daran hindern, eine solche Zusammenarbeit innerhalb des Rahmens einer Berufsabteilung des Weltgewerkschaftsbundes zu beginnen. Es kann nicht abgeleugnet werden, daß das Verkehrswesen im allgemeinen und seine Arbeiter im besonderen die Hauptleidtragenden dieses Zustandes sind.

Wie Sie mich in Ihrem Brief ersucht haben, habe ich bei unserer nationalen Gewerkschaftszentrale Nachforschungen angestellt, ob diese Stelle Ihren Brief erhielt und ob Ihnen eine Antwort gegeben wurde. Mir wurde mitgeteilt, daß die Zentralkommission der polnischen Gewerkschaften ihre Stellungnahme zu diesem Problem bereits bezogen hat und daß dies Genossen Oldenbroek mitgeteilt wurde. Daher sieht die Zentralkommission keine Notwendigkeit, ihre bisherige Stellungnahme zu ändern. Im Gegenteil, sie hält diese Stellungnahme aufrecht in Übereinstimmung mit den Beschlüssen, die der Generalrat des Weltgewerkschaftsbundes letzten Juni in Prag gefaßt hat — das ist der Grund, warum wir Ihnen nicht weiter über diese Sache geschrieben haben.

Ich hoffe, das bald eine Lösung dieser Angelegenheit gefunden werden kann und daß, nachdem die Transportarbeiterabtei-

lung des Weltgewerkschaftsbundes organisiert ist, wir in der Lage sein werden, mit Ihnen wirkungsvoll zusammenzuarbeiten zum Wohle des Verkehrswesens.“

Tschechoslowakei

Der tschechoslowakische Gewerkschaftsrat — eine zentrale Organisation, in der die einzelnen Gewerkschaften sich nur einer beschränkten Autonomie erfreuen — veröffentlichte seine Einstellung zur ITF in der Ausgabe seiner Zeitschrift vom 23. Mai 1946. Wir zitieren aus dieser Erklärung:

„Es ist notwendig, so schnell als möglich alle früheren internationalen gewerkschaftlichen Organisationen zu liquidieren, insbesondere die Internationalen Berufssekretariate, und sie im Weltgewerkschaftsbund zusammenzuschmelzen. Nahezu alle diese Berufssekretariate sind sich der Notwendigkeit einer derartigen Eingliederung bewußt.

Alle internationalen Berufssekretariate, ungefähr 14 an der Zahl, halten zahlreiche Konferenzen ab, die sich mit ihrer Liquidierung und mit ihrer Eingliederung in den Weltgewerkschaftsbund beschäftigen. Jedoch nicht alle Länder sind in diesen Sekretariaten vertreten. Deshalb ist es die Aufgabe derer, die Mitglieder sind, an diesen internationalen Tagungen teilzunehmen und sich für eine baldige Eingliederung in den Weltgewerkschaftsbund einzusetzen.

Die tschechoslowakischen Gewerkschaften haben gut für dieses Ziel gearbeitet. Das Berufssekretariat der Bergarbeiter hat seit der Gründung des Weltgewerkschaftsbundes drei Tagungen abgehalten und es wird das erste Sekretariat sein, das in eine Berufsabteilung des Weltgewerkschaftsbundes umgestaltet wird . . . Die Berufssekretariate der Transportarbeiter, Bau- und Holzarbeiter, landwirtschaftlichen Arbeiter, Textilarbeiter, Metallarbeiter usw. werden folgen. Es ist unsere Pflicht, an allen diesen internationalen Tagungen teilzunehmen und dort die grundsätzliche Politik des Weltgewerkschaftsbundes zu vertreten, damit es letzterem ermöglicht wird, seine große Aufgabe ohne Schwierigkeiten zu erfüllen.“

Aber die von den Kommunisten beherrschte Transportarbeitersektion des Tschechoslowakischen Gewerkschaftsrats hält sich in der Praxis nicht an diese Linie.

Anlässlich seiner im Januar 1946 stattgefundenen Tagung empfing das Exekutivkomitee der ITF eine Delegation der tschechoslowakischen Gewerkschaften. Die Frage des Beitrittes der Transportarbeitersektion dieses Gewerkschaftsrats wurde dort behandelt und die Versicherung gegeben, daß, sowie die Beziehungen mit der ITF wieder aufgenommen werden, die Mitgliedschaft der tschechoslowakischen Gewerkschaft als durch den Krieg nicht unterbrochen betrachtet werden wird. Daraufhin wurde uns mit Schreiben vom

5. Februar 1946 die Wiederaufnahme der Beziehungen mit der ITF angeboten unter der Bedingung, daß die Gewerkschaft von der Nachzahlung der Mitgliedsbeiträge während der Zeit der Nazi-Besetzung ihres Landes befreit werde. Uns wurden 1600 £ angeboten als Mitgliedsbeiträge seit der Befreiung der Tschechoslowakei und dem Wiederaufbau der Gewerkschaften. Das Sekretariat antwortete, daß sich die ITF mit diesen Vorschlägen einverstanden erkläre und die Organisation wurde dann sofort eingeladen, an dem Züricher Kongreß teilzunehmen. Zwischen dem 5. Februar und dem Züricher Kongreß haben wir jedoch keine Mitteilung erhalten. Ein Telegramm, das wir am 26. März absandten und in dem wir um die Namen der Delegierten für den Züricher Kongreß ersuchten, blieb unbeantwortet.

Nichtsdestoweniger betrachtete der Züricher Kongreß diese Gewerkschaft als effektiv angeschlossene Organisation der ITF, und in Übereinstimmung mit unseren neuen Statuten wurde ihr ein Sitz in unserem Generalrat zugewiesen. Wir teilten diesen Beschluß dieser Gewerkschaft mit und ersuchten sie, einen Delegierten zu ernennen und auch sonst ihren Verpflichtungen nachzukommen. Unsere Mitteilung blieb unbeantwortet. Eine weitere Mahnung brachte die Antwort (in einem Brief, den wir im Januar 1947 erhielten), daß der tschechoslowakische Gewerkschaftsrat die Weisungen des Weltgewerkschaftsbundes abwartete. Wir machten natürlich darauf aufmerksam, daß der Weltgewerkschaftsbund keine Weisungen hinsichtlich der Beziehungen zur ITF geben würde und könne und daß die Transportarbeitersektion des tschechoslowakischen Gewerkschaftsrates für sich selbst zu entscheiden habe, was sie zu tun gedenkt. Darauf erhielten wir keine Antwort.

Im April 1947 besuchte der stellvertretende Generalsekretär, der sich auf einer Reise zum österreichischen Eisenbahnerkongreß befand, die Transportarbeitersektion des tschechoslowakischen Gewerkschaftsrates und wurde dort sehr herzlich aufgenommen.

Auf seine Frage, was denn die Wiederaufnahme von normalen Beziehungen zwischen den tschechoslowakischen Transportarbeitern und der ITF aufhalte, erhielt er folgende Antwort:

„Wir Transportarbeiter wollen nicht eine internationale Politik befolgen, die anders ist als die, welche von allen anderen Sektionen des tschechoslowakischen Gewerkschaftsrates eingeschlagen wird.“ (Dieses ist nicht stichhaltig. Beamte, öffentliche Angestellte und vielleicht auch andere haben sich ihren zuständigen Berufssekretariaten wieder angeschlossen und zahlen Mitgliedsbeiträge. Es ist möglich, daß der kommunistische Einfluß in diesen Sektionen nicht so stark war.)

„Als diese Frage während des Winters 1946 geprüft wurde, war es klar, daß die meisten Sektionen mit einer baldigen Errichtung von Berufsabteilungen im Weltgewerkschaftsbund rechneten. Deshalb dachten wir, daß keine Notwendigkeit bestehe,

die Beziehungen mit der ITF wieder aufzunehmen, da wir hofften, in Bälde ein Transportarbeiterdepartement im Weltgewerkschaftsbund zu haben. Wir wollen eine derartige Abteilung so schnell wie möglich haben und hoffen, daß die in Prag im Juni 1947 stattfindende Sitzung des Generalrates des WGB diese Frage endgültig regeln wird.“

Tiefschürfende Fragen über den Stand der Verhandlungen zwischen WGB und ITF wurden gestellt. Nach eingehenden Erklärungen wurde folgende Frage gestellt: „Wann wird die Eingliederung der ITF als eine Berufsabteilung des Weltgewerkschaftsbundes zustandekommen?“ Die Antwort war, daß niemand das voraussagen könne, daß das aber voraussichtlich noch einige Jahre dauern werde. Das Argument, auf dem diese Annahme basiert war, schien Eindruck zu machen.

Hinsichtlich des Wirkungskreises, der Befugnisse und Funktionen der Berufsabteilungen des Weltgewerkschaftsbundes erklärten die Tschechoslowaken, daß sie eine Organisationsform wünschten, die ein harmonisches Zusammenarbeiten der Berufsabteilung der Transportarbeiter mit dem Exekutivkomitee des Weltgewerkschaftsbundes in allen Fragen der Gewerkschaftspolitik gewährleistet, aber daß in allen anderen Fragen die Berufsabteilung vollkommene Freiheit haben sollte. Es wurde ihnen mitgeteilt, daß eine derartige Auffassung praktisch mit der des Exekutivkomitees der ITF identisch sei. Es wurde ihnen ferner mitgeteilt, daß einige Gruppen der ITF das alte System bevorzugen, nämlich materielle Unabhängigkeit vom Weltgewerkschaftsbund, aber eine moralische Allianz mit ihm, daß aber die Zustimmung zu einer Organisationsform, die etwas anderes bedeutet als vollkommene Unabhängigkeit, nicht automatisch erfolgen könne und daß die Tschechoslowaken für ihre Ideen nur dann wirksam eintreten können, wenn sie innerhalb der ITF sind und Stimmrecht am Kongreß haben — da der Kongreß ja doch das letzte Wort zu sprechen habe —. Sie können die Meinungen sicher nicht von außen her beeinflussen. Der Sprecher der ITF sagte ferner, daß, während es verständlich ist, daß die tschechoslowakischen Transportarbeiter von ihrem Gewerkschaftsrat keine Sonderstellung verlangen, es doch auch unterstrichen werden muß, daß die tschechoslowakischen Gewerkschaften der Bäcker, Bierbrauer und Hutmacher es sich eher leisten können, für Jahre hinaus einer internationalen Gewerkschaftsarbeit fernzubleiben als die Transportarbeiterverbände.

Die ihm darauf erteilte Antwort besagte, daß die tschechoslowakischen Transportarbeiter sehnlichst wünschten, ihren Anteil an der Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu haben. Sie wüßten nicht, daß die Aussichten so grundverschieden seien von dem, was ihnen bisher mitgeteilt worden war. Sie wollten jedoch noch das Ergebnis der Prager Tagung des WGB abwarten, um sich auch noch über die Ansichten des nationalen Gewerkschaftsrates

über die Schaffung von Berufsabteilungen im Weltgewerkschaftsbund zu informieren. Dann könnten sie die ganze Angelegenheit nochmals erwägen, zusammen mit der Internationalen Abteilung des Tschechoslowakischen Gewerkschaftsrates.

Seit der Prager Tagung des Weltgewerkschaftsbundes haben wir keinerlei Mitteilungen von der tschechoslowakischen Organisation erhalten. In der Zwischenzeit ist die Tschechoslowakei bekanntlich vollkommen unter kommunistische Herrschaft gefallen, so daß zumindest für einige Zeit, alle Hoffnungen, die tschechoslowakischen Transportarbeiter in die ITF zurückzuführen, aufgegeben werden müssen.

Vor dem kommunistischen Staatsstreich haben sich die sozialdemokratischen Gewerkschaftler der Tschechoslowakei organisiert, um sich und die Gewerkschaften gegen die kommunistische Herrschaft zu verteidigen. Die Sozialdemokratische Partei hatte ihre eigenen „Politischen Industriegruppen“ geschaffen. Die jüngste Gruppe war die der Eisenbahner. Sie wurde in Prag am 23. September 1947 gegründet, und eine konstituierende Versammlung fand am 11. und 12. Oktober 1947 in Prag statt. Den Vorsitz führte Stanek, der in den Ruhestand versetzte Obmann der ehemaligen Eisenbahnergewerkschaft, die der ITF angeschlossen war.

Auf dieser Konferenz wurden der tschechoslowakische Gewerkschaftsrat und dessen Transportarbeitersektion sehr scharf kritisiert, da sie es unterlassen hätten, die berechtigten Lohnforderungen der Eisenbahner gegenüber dem kommunistischen Finanzminister mit ausreichender Energie zu vertreten. Die Eisenbahnerabteilung der Sozialdemokratischen Politischen Industrie-Organisation nahm es auf sich, das zu tun, was die Gewerkschaft unterlassen hatte; nämlich: für die berechtigten Forderungen der Eisenbahner zu kämpfen. Außerdem beabsichtigt diese Organisation, für die Ausmerzung der Defekte der Einheitsgewerkschaft zu arbeiten; einer dieser Defekte ist die ungenügende Vertretung der Sozialdemokraten in der Leitung der Transportarbeitergewerkschaft. Und während der letzten Sitzung des Generalrates der tschechoslowakischen Gewerkschaftszentrale war die Arbeit der Geschäftsführung einer „offenherzigen und konstruktiven Kritik unterzogen worden“ — zum erstenmal seit dem Kriege! Eine der schwereren Anschuldigungen war die Parteilichkeit zugunsten der Kommunistischen Partei in allen Angelegenheiten von allgemeinem Interesse. Ferner forderten die Kritiker „größere Dezentralisierung des organisatorischen Aufbaus“.

Ungarn

Die ungarischen Straßenbahner- und Transportarbeiterverbände, die der ITF angeschlossen waren, haben bisher die Beziehungen mit uns nicht wieder aufgenommen. Wir hatten Gelegenheit, mit der neu gegründeten Eisenbahnergewerkschaft über Fragen bezüglich der Löhne und Arbeitsbedingungen der britischen Eisenbahner zu

korrespondieren, und nahmen diese Gelegenheit wahr, um die Frage des Beitritts anzuschneiden. Auf diesen Brief erhielten wir keine Antwort, aber wir wissen, daß die Frage des Beitritts zur ITF in der Eisenbahnergewerkschaft diskutiert wurde. Der kommunistische Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes, Kossa, erteilte der Gewerkschaft in nicht mißzuverstehender Weise den Rat, sich der ITF nicht anzuschließen.

In der Zeit zwischen den beiden Kriegen war Kossa Straßenbahner von Beruf und Führer der Budapester Straßenbahnergewerkschaft. Er kannte daher die ITF gut, und seine Gegnerschaft gegenüber der ITF hängt wahrscheinlich mit seinem Bestreben zusammen, die Schaffung von Berufsabteilungen im WGB zu fördern.

Am 17. August 1946 erhielt der Schweizerische Eisenbahnerverband den Besuch einer Delegation der Ungarischen Eisenbahnergewerkschaft, die um Unterstützung bat. Der Schweizerische Eisenbahnerverband leitete diese Bitte an die ITF weiter, aber die ungarische Gewerkschaft hat sich nicht an uns gewandt. Dieselbe Delegation reiste auch nach Schweden, wo sie eine Anzahl von überschüssigen Militäruniformen und Schuhen erhielt, die aus einem Unterstützungsfonds bezahlt wurden, der während des Krieges von den schwedischen Eisenbahnern geschaffen worden war.

Die Frage des Beitritts zur ITF ist in dieser Gewerkschaft erörtert worden. Die Anhänger des Prinzips der bedingungslosen Eingliederung der ITF in den WGB verhindern jede Fühlungnahme mit der ITF. Ihre Macht beruht auf Faktoren, die vom Willen der Mitglieder der Gewerkschaft unabhängig sind. Die Leute, die für einen Beitritt zur ITF sind, haben die Hoffnung, daß sich die Lage in nächster Zeit ändern werde, womit sie wahrscheinlich den Abzug der russischen Armee aus Ungarn meinen.

Italien

In einem Brief vom 22. September 1947 teilte uns Kollege Saredelli, unser Vertreter in Italien, mit, daß der Italienische Gewerkschaftsbund die Gewerkschaft der Straßenbahner und Straßentransportarbeiter angewiesen habe, die Zahlung von Mitgliedsbeiträgen an die ITF einzustellen. Es ist bekannt, daß der kommunistische Einfluß im Italienischen Gewerkschaftsbund sehr stark ist.

Südliches pazifisches Gebiet

Noch in einem anderen Falle haben wir die Auswirkungen des auf bedingungslose Eingliederung der ITF in den WGB zielenden kommunistischen Drucks zu fühlen bekommen: in Verbindung mit unserer Absicht, eine internationale Konferenz für die an den Stillen Ozean grenzenden Länder abzuhalten. Wir haben diese Absicht vorläufig aufgegeben, weil manche der eingeladenen Organisationen ihr Erscheinen von der Herstellung „zufriedenstellender Beziehungen“ zwischen ITF und WGB abhängig machten. Einzelheiten darüber finden sich an anderer Stelle dieses Berichtes.

Die Internationale Arbeitskonferenz für Schifffahrtsangelegenheiten in Seattle, Juni 1946

Kollege Oldenbroek nahm an der Internationalen Arbeits-Konferenz für Schifffahrtsangelegenheiten in Seattle nominell in der Funktion eines zusätzlichen Ratgebers von Arbeitnehmerseite im Rahmen der holländischen Delegation teil, obwohl seine Auslagen nicht von der holländischen Regierung getragen wurden. Das verlich ihm eine offizielle Stellung auf der Konferenz. Auf der vorbereitenden Konferenz in Kopenhagen hatte die ITF die Führung der Arbeitergruppe an sich gezogen, und Kollege Charles Jarman wurde zum Vorsitzenden, Kollege Oldenbroek zum Sekretär der Arbeitergruppe gewählt. Einzelheiten über die Konferenz sind im Bericht der Seemannssektion enthalten.

Binnenverkehrs-Komitee der IAO

Dieses Komitee hielt seine zweite Tagung vom 6. bis 16. Mai 1947 in Genf ab. Die ITF war eingeladen, zwei Beobachter zu entsenden, und wurde von den Kollegen Oldenbroek und Tofahrn vertreten, die die Arbeitergruppe zu ihrem Sekretär resp. stellvertr. Sekretär wählte.

Das Komitee schloß seine Arbeit mit der Annahme einer Reihe von Resolutionen ab. Eine Resolution über Beschäftigung von Arbeitskräften verlangt die Aufrechterhaltung eines solchen Grades wirtschaftlicher Betätigung, als aus der größtmöglichen Beschäftigung der Transportarbeiter und Entwicklung der Produktivkräfte resultieren kann. Sie schlägt ferner Koordinierung der Transportmittel, Erleichterungen für die Unterbringung von Arbeitern, die Beschäftigung im Transport suchen, Lehrlings- und Berufsausbildungs-Schemata, Schaffung von Gelegenheiten zum Erwerb der Qualifikation für höhere Grade und internationalen Austausch von Instruktoern und Ausbildlingen vor. Eine Studie über Probleme der Berufserziehung soll ausgearbeitet werden. Das IAA wurde weiter beauftragt, das Problem der ständigen Beschäftigung der Dockarbeiter unter dem Aspekt der Ausarbeitung international anwendbarer Grundsätze zu studieren.

Die Resolution über Arbeitsprobleme ist vielleicht die erschöpfendste — wenn auch gedrängte — Niederlegung von international gültigen Grundsätzen, die bisher in dieser Frage ausgearbeitet wurde. Sie beschäftigt sich mit der Koalitionsfreiheit, mit der Festsetzung von Arbeitsbedingungen und eines Mindeststandards, mit der Beilegung von Streitigkeiten, dem Schlichtungs- und Schiedsverfahren, dem Recht auf Aussperrung und Streik und schließlich mit den Organen der Zusammenarbeit zwischen den Arbeitnehmern und der Leitung der Betriebe.

Die zwei Resolutionen über Arbeitsstatistiken enthalten eine Reihe von Empfehlungen, die auf die Herstellung der internationa-

len Vergleichbarkeit der Statistiken hinzielen. Eine Auseinandersetzung zwischen den Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeiter wurde mit der Annahme einer Klausel abgeschlossen, die die IAO beauftragte, eine wirtschaftliche Analyse und eine Übersicht über die bestehenden ökonomischen Verkehrsstatistiken unter dem Gesichtspunkt vorzubereiten, daß diese Statistiken für das Studium von sozialen Problemen besser verwendbar gestaltet werden mögen.

Der Inhalt der Resolution über Rheinschiffahrt wurde schon unter dem Titel Sektionsberichte (Kapitel V) wiedergegeben.

Die IAO wurde aufgefordert, die Frage zu studieren, ob die im Jahre 1939 abgeschlossene Konvention über die Arbeitszeit im Straßenverkehr den Erfordernissen der Nachkriegssituation entspricht, mit anderen Worten, ob diese Konvention nicht im Sinne einer kürzeren als der 48stündigen Arbeitswoche revisionsbedürftig ist.

Eine Resolution über das Zivilflugwesen verlangt eine Untersuchung über die Beschäftigungsbedingungen in diesem Zweig und über bestehende oder vorbereitete Schemata für die Koordinierung des Flugverkehrs mit dem übrigen Binnenverkehr.

Die Bedingungen für die Beschäftigung und die Berufsausbildung von in der Binnenschiffahrt arbeitenden jugendlichen Personen sollen ebenso wie das Problem der Erziehung von Kindern aus Familien, die in der Binnenschiffahrt arbeiten, untersucht werden.

Auch die durch die Beschäftigung von Frauen im Binnenverkehr hervorgerufenen Probleme sollen den Gegenstand einer Erhebung bilden.

Die IAO wurde aufgefordert, ihr Komitee über automatische Kuppelung einzuberufen, um Mittel und Wege zu finden, die im Jahre 1945 angenommene Resolution zu verwirklichen, die verlangte, daß der ganz neue, von den Eisenbahnen des europäischen Kontinents benützte Fahrpark mit einem Rahmen gebaut werden soll, an dem in Zukunft eine automatische Kuppelung angebracht werden kann.

Die IAO möge die Frage der Koordinierung des Verkehrs in Verbindung mit anderen einschlägigen internationalen Körperschaften prüfen. Die Organisation der Vereinigten Nationen hätte alle Einrichtungen zu treffen, damit die Aufgabe gemeinsam gelöst werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt möge die IAO den Einfluß der Struktur des Transportwesens auf die Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse in diesem Zweig studieren.

Eine andere Resolution empfiehlt den Regierungen, Vorsorge zu treffen für eine obligatorische Dritt-Versicherung aller Transportzweige mit Ausnahme jener, bei denen andere, entsprechende Garantien gegeben sind.

Es kann gesagt werden, daß das IAO-Komitee mit seiner zweiten Tagung richtig in Gang gebracht wurde. Bei der Behandlung der Fragen der Rheinschiffahrt hat sich seine Fähigkeit zur Lösung

konkreter Probleme erwiesen, und sein Arbeitsprogramm enthält einige wichtige Probleme sehr konkreten Charakters.

Die Arbeitergruppe zeigte eine sehr gute Arbeitsteilung und die Hilfe, die die ITF in der Lage war in der Gruppe zu leisten, wurde hoch anerkannt.

Transport- und Verkehrskommission der Vereinten Nationen

Der Züricher Kongreß der ITF beschloß zwei Resolutionen über den Neuaufbau des Transportwesens in Europa und über Vollbeschäftigung und soziale Sicherheit. In beiden wurde verlangt, daß sie der Organisation der Vereinten Nationen unterbreitet werden. Sie wurden dem Generalsekretär der Vereinten Nationen bekanntgegeben.

In dem Brief an den Generalsekretär der Vereinten Nationen führte das Sekretariat der ITF weiter noch an:

„Wir wollen hinzufügen, obwohl das in den Resolutionen nicht ausdrücklich angeführt ist, daß unsere Föderation sehr ernstlich daran interessiert ist, daß ihr Geldmittel zur Mitarbeit gegeben wird, insbesondere soweit der Neuaufbau des Transportwesens in Betracht kommt. Wir hoffen daher, daß es Ihnen möglich sein wird, ein Verfahren zu empfehlen, demzufolge Vertreter der ITF an den Verhandlungen der beteiligten Körperschaften der Vereinten Nationen teilnehmen und auf diesem Wege ihren Beitrag zur Lösung der Probleme leisten können...“

Der stellvertr. Generalsekretär für Soziale Angelegenheiten beantwortete diesen Brief folgendermaßen:

„Gegenwärtig wurden noch keinerlei Entscheidungen über die Befragung von Organisationen getroffen. Das Komitee zur Durchführung der Befragung von Organisationen außerhalb des Regierungsbereiches behält diese Angelegenheit im Auge, und es ist anzunehmen, daß der Wirtschafts- und Sozialrat in nächster Zukunft zu einer Entscheidung in dieser Frage gelangen wird. Infolgedessen wäre es gut, wenn Sie das beigeschlossene Formular ausfüllen und zurücksenden wollten zusammen mit einem Exemplar der Statuten Ihrer Organisation. Die beiden von Ihnen eingesandten Resolutionen werden der Wirtschafts- und Beschäftigungskommission und der Transport- und Verkehrs-Kommission des Wirtschafts- und Sozialrates zur Kenntnis gebracht werden.“

Die Normen für die Befragung durch den Wirtschafts- und Sozialrat und dessen Kommissionen sehen für die zu konsultierenden Organisationen drei verschiedene Gruppen vor:

- a) Organisationen mit einem grundlegenden Interesse für den Großteil der Tätigkeit des Rates, die mit dem wirtschaftlichen und sozialen Leben der von ihnen vertretenen Gebiete eng verbunden sind. (Der Weltgewerkschaftsbund, der Inter-

nationale Genossenschaftsbund und die American Federation of Labour wurden in diese Kategorie eingereiht.)

- b) Organisationen mit einem besonderen Zuständigkeitsgebiet, das sich aber nur auf wenige Punkte des Tätigkeitsfeldes des Rates bezieht.
- c) Organisationen, die hauptsächlich mit der Fortbildung der öffentlichen Meinung und der Verbreitung von Informationen beschäftigt sind.

Die in die Kategorie b) einbezogenen Organisationen werden normalerweise zu Beratungszwecken mit der besonderen Kommission oder den Kommissionen in Verbindung gebracht, die in das Interessenfeld der betreffenden Organisation fallen. In Beziehung zum Wirtschafts- und Sozialrecht würde sich für die ITF eine Verbindung fast ausschließlich mit der Arbeit der Transport- und Verkehrskommission ergeben.

Das Exekutivkomitee beschloß in seiner Tagung vom August 1946, sich darum zu bewerben, daß die ITF in das Verzeichnis der beratenden Organisationen aufgenommen werde und den WGB davon zu unterrichten. (Organisationen der Kategorie a) haben automatisch Zutritt zu allen Kommissionen des Wirtschafts- und Sozialrates.) Der Generalsekretär des WGB bot uns, als wir ihn über unser Ansuchen informierten, „Zutritt zu der Transport- und Verkehrskommission im Wege des WGB, der bereits alles für seine Vertretung in diesen Körperschaften veranlaßt habe“, an. Dieser Weg würde seiner Meinung nach „die ITF in die Lage versetzen, bis zur Zeit der Errichtung der Transportabteilung des WGB unmittelbar unter der Autorität des WGB zu arbeiten“. Das Sekretariat, die Geschäftsleitung und das Exekutivkomitee der ITF waren aber der Meinung, daß die ITF, ob sie nun als Gruppe des WGB auftritt oder nicht, in Anwendung des Prinzips der Autonomie der Verbände von sich aus den Status als beratende Organisation haben sollte. Das Exekutivkomitee entschied sich daher dahin, das Gesuch nicht zurückzuziehen.

Mit einer am 28. März 1947 beschlossenen Resolution billigte der Wirtschafts- und Sozialrat der ITF den Konsultativstatus der Kategorie b) zu.

Konferenz der europäischen Transportfachleute

Auf seiner Tagung vom März 1947 setzte der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen ein Wirtschaftskomitee für Europa (ECE) ein. Dieses berief eine Konferenz von Fachleuten für den europäischen Verkehr ein, die das Komitee in dessen Aufgaben auf dem Gebiete des Transportwesens beraten sollte. Diese Konferenz tagte vom 27. Mai bis 6. Juni 1947 in Genf.

Mit Rücksicht darauf, daß die ITF in Fragen des europäischen Verkehrs ihre eigenen Ideen formuliert hatte, war die Arbeit der Konferenz im Prinzip für uns von Interesse. Da wir überdies von allen internationalen Organisationen, die mit Angelegenheiten zu tun haben, welche für uns von Interesse sind, unsere Anerkennung verlan-

gen, erschien es angebracht, die erste Gelegenheit zu benützen, um durch einen „acte de présence“ den Anspruch auf unsere Anerkennung durch die neue europäische Transportkörperschaft anzumelden. Schließlich schien es notwendig, aus erster Hand Informationen über den Charakter, die Zusammensetzung, die geistige Einstellung und die Arbeit dieser ersten europäischen Transportkonferenz der Vereinten Nationen zu sichern.

Auch Mr. Paul R. Porter, der Vertreter der Vereinigten Staaten in dem Wirtschaftskomitee für Europa, der einen Beschluß über die Zulassung der ITF zu Transportkonferenzen der ECE herbeigeführt hatte, hielt es für angebracht, daß wir uns bei dieser ersten Tagung zeigen, um unser Interesse an der Arbeit des Transportkomitees unter Beweis zu stellen.

Infolgedessen beteiligte sich der stellvertretende Generalsekretär an der Konferenz in ihrem Schlußstadium vom 4. bis 6. Juni.

Die Tagesordnung lautete auf Ausarbeitung von Empfehlungen in bezug auf die Funktion und die organisatorische Struktur jenes Teils der Organisation der Wirtschaftskommission für Europa, der sich mit dem Verkehr befaßt. In der Debatte und bei der Formulierung dieser Empfehlungen wurde sehr wenig über Verkehr diskutiert. Juristische Argumente und versteckte politische Absichten spielten bei dieser Arbeit eine fast ausschließliche Rolle. Verkehrsprobleme wurden nur am letzten Tage vor Abschluß der Konferenz besprochen, als die Frage von Methoden zur Vollendung der von ECITO nicht voll gelösten Aufgaben behandelt wurde. Diese Probleme schienen für die Konferenz eine harte Nuß zu sein. Einerseits bestand aus finanziellen Gründen, die ihre Wurzel in politischen Erwägungen hatten, die Tendenz, die Arbeit von ECITO abzuschließen. Andererseits bestand keine Möglichkeit, die in Aussicht genommene Kommission für den europäischen Transport (ETC) vor Ende September 1947, dem für die Auflösung von ECITO festgesetzten Datum, ins Leben zu rufen und in Gang zu setzen. Die Konferenz ließ daher die Tür dafür offen, daß ECITO zu arbeiten nicht aufhört, bevor ETC die Arbeit übernehmen kann.

Kommission für den europäischen Transport (ETC)

Die Kommission für den europäischen Transport ist ein Hilfsorgan des Wirtschaftskomitees für Europa. Sie hat beratende Funktion. Ihre Zwecke sind:

- „1. ein Forum zu schaffen, auf dem zwischen den Regierungen Gegenstände gemeinsamen Interesses auf dem Gebiete des Binnentransportes besprochen werden können.
2. internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Binnentransports anzuregen und zu unterstützen.
3. eine Einigung zwischen den Regierungen über eine langfristige Politik für den europäischen Binnenverkehr herbeizuführen.

4. die von ECITO im Zeitpunkt ihrer Auflösung nicht zu Ende geführten Aufgaben wesentlicher Natur zu Ende zu führen.“

In der Beschreibung der Funktionen der Kommission kommen die Mittel, die zur Erreichung ihrer Ziele notwendig sind, etwas zu kurz. Die ETC ist z. B. nicht berechtigt, Empfehlungen zu erlassen, die das auf den internationalen Wasserstraßen herrschende Regime berühren. Die Empfehlungen der ETC sind dem Wirtschaftskomitee für Europa und in einigen Fällen den Regierungen direkt zu unterbreiten.

Das beantragte Statut bietet die theoretische Möglichkeit, die Besprechung von Arbeitsproblemen zu sichern, vorausgesetzt, daß a) eine Regierung oder „eine andere europäische Transportkörperschaft“ eine solche Frage vor dem Forum der ETC aufwirft, und b) daß sie in Form einer Wirtschaftsfrage aufgeworfen wird, z. B. auf die Beseitigung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten hinzielt, die sich der Anwendung einer internationalen Konvention über die Arbeitszeit in einem bestimmten Transportzweig in die Wege stellen. Bei Vorliegen dieser beiden Voraussetzungen kann man sich auf die Klausel beziehen, die die Einleitung des „Studiums von Problemen auf dem Gebiete des europäischen Transports und die Formulierung der Studienresultate in Form von konkreten Anträgen“ vorsieht.

Die ITF war auf der ersten Tagung der ETC vertreten, die späteren Tagungen wurden aber abgehalten, ohne daß wir verständigt worden sind. Im Auftrag des Generalrats wurde die Angelegenheit an zuständiger Stelle zur Sprache gebracht mit dem Erfolg, daß uns jetzt die Versicherung zuteil wurde, daß die ITF zu künftigen Tagungen der ETC in beratender Eigenschaft eingeladen werden wird.

ECITO (Europäisches Zentralfür Binnentransport) wurde im September 1945 als eine zwischenstaatliche Organisation gegründet, um das in Europa durch den Krieg angerichtete Chaos im Verkehr zu beiseitigen.

Das Statut von ECITO sah die Befragung von Gewerkschaftsorganisationen ausdrücklich vor. Die einzige Organisation von internationalem Charakter auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist die ITF. Infolgedessen wurde sehr rasch die Anerkennung erzielt, und die Beziehungen zwischen ECITO und ITF waren durchwegs freundschaftlich.

Die Leitungen der beiden Organisationen zeigten ein lebhaftes Interesse für die Arbeit der andern und tauschten Informationen und Dokumente aus. Die Vertreter der ITF wurden zu den Sitzungen des ECITO-Komitees eingeladen, das u. a. die Arbeitsbedingungen in den Waggonreparaturwerkstätten zu besprechen hatte. ECITO kämpfte mit ITF gemeinsam einen erfolglosen Kampf, um Vorbereitungsmaßnahmen für die Einführung der automatischen Kuppelung auf europäischen Eisenbahnen durchzusetzen, wo sich die Möglichkeit dazu ergibt.

Ende Juni 1947 wurde ECITO aufgelöst mit Ausnahme der Abteilung, die für die Abwicklung des Transitverkehrs durch die einzelnen deutschen Zonen verantwortlich war. Die Organisation sollte im September 1947 vollkommen verschwinden, die erwähnte Abteilung arbeitete aber zum Jahresende noch immer. Andere ECITO-Funktionen, deren Durchführung immer noch als notwendig angesehen wurde, sind von der Kommission für den europäischen Transport (ETC) des Wirtschaftskomitees für Europa übernommen worden, das dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen untersteht.

BEILAGE

ALLGEMEINE SATZUNGEN DER BERUFSABTEILUNGEN DES WGB

Angenommen vom Ausschuß des WGB in seiner Prager Sitzung vom 9.—14. Juni 1947
und vom Vorstand in seiner Sitzung vom 18.—24. November 1947
in Paris — textlich ausgeglichen

Art. 1. — Gemäß Art. 13 (1) der Statuten des Weltgewerkschaftsbundes ermächtigt der Ausschuß den Vorstand, im Weltgewerkschaftsbund so viele Berufsabteilungen zu errichten wie benötigt werden, um alle im WGB vertretenen Berufe und Industrien zu erfassen.

Der offizielle Name dieser Berufsabteilungen wird sein „Berufsabteilung“, jedesmal gefolgt von der Bezeichnung des in Frage kommenden Faches, wie es zwischen dem Vorstand des WGB und der betreffenden BA vereinbart wird, z. B.:

„Berufsabteilung der Textilarbeiter des WGB“

„Berufsabteilung der Transportarbeiter des WGB“

„Berufsabteilung der Metallarbeiter des WGB“

Jede dem WGB direkt oder durch ihre Landeszentrale angeschlossene Fachorganisation gehört automatisch der für ihr Fach zuständigen Berufsabteilung an.

In einem Lande, wo es

a) keine Landeszentrale gibt,

b) die Landeszentrale dem WGB nicht angeschlossen ist, kann sich eine Fachorganisation der für ihren Beruf oder ihr Fach zuständigen Berufsabteilung anschließen unter der Bedingung, daß sie 1. die vorherige Zustimmung des Vorstandes des WGB einholt, 2. daß ihre nationale und internationale Tätigkeit mit der der Berufsabteilung in Einklang steht und 3. daß ihre Teilnahme nicht dazu führt, die allgemeine Politik des WGB zu stören und die Tätigkeit des WGB oder jene der ihm angeschlossenen Landeszentralen zu hemmen.

Dort, wo eine nationale Organisation Sparten und Berufe umfaßt, die in den Rahmen mehrerer Berufsabteilungen fallen, werden die in Frage kommenden Arbeiterkategorien der für ihren Beruf oder ihr Fach zuständigen Berufsabteilung eingegliedert. In Zwei-

felsfällen beschließt der Vorstand des WGB, welcher Berufsabteilung die in Frage kommende Organisation oder Arbeiterkategorie anzugehören hat.

Art. 2. — Gemäß Art. 13, Abs. II der Statuten des WGB setzt das Exekutivkomitee des WGB in den folgenden Artikeln die Ziele, Arbeitsmethoden, Pflichten und Rechte der BA fest.

Art. 3. — Gemäß Art. 13, Abs. I der Statuten des WGB beschäftigt sich die Berufsabteilung mit beruflichen und technischen Problemen sowie mit jenen Fragen, die sich in besonderer Weise auf die in ihr Gebiet fallenden Industrien und Gewerbe beziehen, wie es auf Grund des Art. 11 der vorliegenden Satzungen festgelegt ist. Auf diesem Gebiet genießt sie innerhalb des WGB volle Autonomie.

Die BA haben nicht das Recht, in Fragen der allgemeinen Politik Beschlüsse zu fassen; diese Fragen unterstehen ausschließlich der Kompetenz des Kongresses, des Ausschusses, des Exekutivkomitees und des Vorstandes des WGB. Sie können eine diese Fragen betreffende Tätigkeit nur im Rahmen der Statuten oder der von den zuständigen Instanzen des WGB bereits gefaßten Beschlüsse ausüben.

Da die Berufsabteilungen kraft Art. 13 der Statuten des WGB in letzter Instanz dem Ausschuß, dem Exekutivkomitee und dem Vorstand des WGB gegenüber für ihre Tätigkeit verantwortlich sind, steht, falls eine Berufsabteilung die allgemeine Politik des WGB verletzt, dem Vorstand, dem Exekutivkomitee und dem Ausschuß das Recht zu, von der betreffenden Berufsabteilung Rechenschaft über ihre Handlungen zu fordern.

Art. 4. — Jede Berufsabteilung wird an dem Ort errichtet, wo sich der Sitz des WGB befindet, es sei denn, daß er woanders errichtet wird, wenn die Konferenz der BA dies durch Mehrheitsbeschluß empfiehlt und der Vorstand des WGB einer solchen Empfehlung zustimmt.

Art. 5. — Die der Berufsabteilung gemäß Art. I, Abs. 3 direkt angeschlossenen Organisationen haben innerhalb der BA dieselben Pflichten und Rechte wie die Organisationen, deren Landeszentrale dem WGB angeschlossen ist. Sie müssen direkt an ihre BA einen Sonderbeitrag zahlen, dessen Satz pro Mitglied nicht niedriger sein darf als jener, den die betreffende Berufsabteilung von den regulär dem WGB angeschlossenen Organisationen erhält.

Art. 6. — Die finanziellen Mittel für jede BA werden folgendermaßen festgesetzt:

a) Jede Berufsabteilung erhält jährlich als Grundbetrag 25 % der Beiträge, die im Laufe des verflossenen Jahres seitens der Berufsorganisationen, die als der BA angehörend betrachtet werden, durch die Landeszentralen dem WGB gezahlt wurden.

b) Darüber hinaus erhält jede Berufsabteilung den Sonderbeitrag, der direkt durch die dem WGB nicht angeschlossenen, jedoch der betreffenden BA angehörenden Organisationen kraft Art. 5 der vorliegenden Allgemeinen Satzungen gezahlt wird.

c) Falls die sich aus a) und b) ergebenden Gesamteinnahmen nicht zur Deckung der Ausgaben genügen, kann die betreffende Berufsabteilung beim Vorstand des WGB beantragen, gemeinsam mit der BA Wege und Mittel zur Beschaffung zusätzlicher Fonds zu prüfen, welche auch einen weiteren Zuschuß aus den Mitteln des WGB einschließen können, der jedoch nicht den Grundbeitrag übersteigen darf. Zur Erreichung zusätzlicher Mittel muß die BA allerdings deren Notwendigkeit rechtfertigen, indem sie dem Vorstand ihr Aktionsprogramm und ihren jährlichen Kostenvoranschlag unterbreitet.

d) die Geschäftsleitung einer Berufsabteilung kann beim Vorstand des WGB den Antrag auf Erhebung eines Sonderbeitrages stellen. Diesem Antrag muß ein Kostenvoranschlag und ein Tätigkeitsplan beiliegen. Wenn der Vorstand einem solchen Antrag zustimmt, kann die BA einen Sonderbeitrag erheben unter der Bedingung, daß dieser zunächst von der Berufskonferenz gebilligt und danach durch ein Referendum mit Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen angenommen wird. Die Abgabe des Referendums durch alle der Berufsabteilung angeschlossenen Organisationen wird brieflich oder telegraphisch erfolgen. Abstimmungen, die nicht innerhalb von 90 Tagen vom Datum des Versands der Briefe oder Telegramme an gerechnet vorliegen, werden nicht berücksichtigt.

Falls eine Organisation aus zwingenden Gründen materiell nicht in der Lage ist, den Zusatzbeitrag zu zahlen, kann sie durch ihre Landeszentrale an den Vorstand oder das Exekutivkomitee des WGB den Antrag stellen, ganz oder teilweise von der Zahlung des zusätzlichen Beitrages befreit zu werden. Ein solcher Antrag kann jedoch nur in Betracht gezogen werden, wenn er von der Landeszentrale mit einem begründeten Gutachten unterstützt wird. Wird dieser Antrag auf Erlaß abgelehnt, muß die in Frage kommende Organisation den zusätzlichen Beitrag vom gleichen Zeitpunkt an zahlen wie die anderen der BA angehörenden Organisationen.

Art. 7. — Die Wahl der Geschäftsleitung jeder BA steht ausschließlich der Berufskonferenz zu. Die Geschäftsleitung ernennt oder wählt ihre eigenen Funktionäre unter dem Vorbehalt der prinzipiellen Genehmigung durch den WGB.

Die Gehälter und Löhne des Sekretariats, des Personals der BA und gegebenenfalls der hochqualifizierten Fachleute müssen in Übereinstimmung mit der Lohnskala bestimmt werden, die für die Gehälter im WGB. gilt.

Art. 8. — Die erste Berufskonferenz, auf der die BA offiziell gegründet wird, wird gemeinsam vom Vorstand des WGB und dem betreffenden Internationalen Berufssekretariat einberufen, es sei denn, daß für letzteres praktische Schwierigkeiten bestehen, gemeinsam den Einladungsbrief für die Konferenz zu unterschreiben, in welchem Falle dieser vom Vorstand des WGB gezeichnet wird.

Während dieser ersten Gründungskonferenz setzt die BA in ihrer Geschäftsordnung die Bestimmungen fest, die für die späteren Konferenzen in bezug auf Delegationen usw. Geltung haben werden.

Die Einberufung dieser Konferenzen wird von der betreffenden BA beschlossen unter dem Vorbehalt, daß der WGB rechtzeitig über die Daten, Ort und Tagesordnung dieser Sitzungen unterrichtet wird, damit jede notwendig erscheinende Rücksprache vorgenommen werden kann.

Art. 9. — Der Generalsekretär des WGB wird rechtzeitig seitens des Sekretärs jeder Berufsabteilung über das Datum, den Ort und die Tagesordnung aller Sitzungen informiert, damit er im Einvernehmen mit dem Präsidenten über die Zweckmäßigkeit der Entsendung eines Vertreters entscheiden kann.

Art. 10. — Jede Berufsabteilung kann ihre eigenen beruflichen Mitteilungsblätter und Zeitungen herausgeben.

Art. 11. —

Abs. 1. — Gemäß Art. 1 der vorliegenden Satzungen werden die zum Bereich einer BA gehörenden Industrien, Gewerbe und Berufe vom Vorstand des WGB nach Anhörung der interessierten Organisationen festgesetzt werden.

Abs. 2. — Jeder Konflikt zwischen Berufsabteilungen ist dem Vorstand des WGB zur endgültigen Entscheidung zu unterbreiten.

Abs. 3. — Eine vorläufige Tabelle der Einteilung der Berufsabteilungen liegt den gegenwärtigen Satzungen als Anhang bei, um als Richtschnur für die späteren Beschlüsse des Vorstandes zu dienen. Diese Tabelle kann unter Berücksichtigung der Ansichten der Berufskonferenzen oder den Umständen entsprechend abgeändert und vervollständigt werden.

Verfahren für die Übergangszeit

Wie im Artikel 8 ausgeführt, werden die Einladungen für die erste Berufskonferenz gemeinsam vom WGB und dem betreffenden Internationalen Berufssekretariat unterschrieben, d. h. vom Vorsitzenden und vom Generalsekretär des WGB und dem Sekretär des IBS, es sei denn, daß für den letzteren praktische Schwierigkeiten bestehen, gemeinsam den Einladungsbrief für die Konferenz zu unterschreiben, in welchem Falle dieser vom Vorsitzenden und vom Generalsekretär des WGB gezeichnet wird.

Die Einladungen werden allen dem betreffenden Fach angehörenden Organisationen, die entweder dem IBS oder dem WGB angeschlossen sind, geschickt.

Das Vertretungs- und Abstimmungsverfahren auf einer konstituierenden Berufskonferenz wird vom Vorstand des WGB*) vor

*) Die vom 18. bis 24. November 1947 abgehaltene Vorstandssitzung beauftragte das Sekretariat des WGB, nach Befragung der betreffenden Internationalen Berufssekretariate und der wichtigsten Landesorganisationen, für jede Berufskonferenz das Vertretungs- und Abstimmungsverfahren festzusetzen, wobei die bereits anlässlich der Ausschußsitzung in Prag im Juni 1947 (Anhang 4 des Berichtes über die Bildung der Berufsabteilungen) vorgelegten Tabellen als Basis dienen sollen.

der Einberufung der besagten Konferenz und im Einvernehmen mit
a) dem oder den in Frage kommenden Internationalen Berufssekretariaten,

b) allen Berufsorganisationen, bei denen er es für zweckmäßig hält, festgesetzt. (Für Berufsorganisationen, die einer angeschlossenen Landeszentrale angehören, erfolgt die Befragung durch diese.)

Sobald eine genügende Anzahl von BA innerhalb des WGB vorhanden ist, wird eine Konferenz einberufen werden, zu der jede BA einen Delegierten und einen Stellvertreter, die gemäß Artikel 6, II b, der Statuten des WGB und auf Grund der in der Geschäftsordnung der BA vorzusehenden Bestimmungen gewählt werden, entsendet, um die drei Delegierten der BA für das Exekutivkomitee des WGB zu wählen.

Der Vorstand des WGB wird später je nach den obwaltenden Umständen die Zahl der BA festsetzen, die notwendig ist, um die Einberufung dieser Konferenz zu rechtfertigen.

TABELLE DER EINTEILUNG DER BERUFSABTEILUNGEN ANHANG ZU DEN ALLGEMEINEN SATZUNGEN

- I. Transportarbeiter: einschließlich aller Seeleute, Eisenbahner, Überlandverkehr, Flußschiffahrt und Luftverkehr.
- II. Metallarbeiter: einschließlich Schwerindustrie, Schiffsbau, Maschinenbau und Elektrizitätsindustrie, Juweliere, Uhrmacher, Diamantarbeiter.
- III. Bau- und Holzarbeiter: einschließlich Steinarbeiter und Maler.
- IV. Bergarbeiter: einschließlich aller Grubenförderung.
- V. Arbeiter der Petroleumindustrie.
- VI. Textilarbeiter.
- VII. Bekleidungsarbeiter, Hutarbeiter, Schuh- und Lederarbeiter.
- VIII. Lebensmittelarbeiter: einschließlich Hotel- und Restaurantangestellte und Tabakarbeiter.
- IX. Graphische Gewerbe: einschließlich Buchdrucker, Lithographen, Tiefdrucker und Buchbinder.
- X. Fabrikarbeiter: einschließlich Glasarbeiter, Keram., Papier- und Chemische Arbeiter, Kunstfaserindustrie, Plastische Produkte, Gummiindustrie und gemischte Betriebe.
- XI. Angestellte: einschließlich Techniker und Wissenschaftliche Arbeiter sowie Apothekergehilfen, Arbeiter der Kinoindustrie, Theaterangestellte und -arbeiter, Radio (ausschließlich der Radiotelegraphisten und anderer Techniker von Radioübertragungen).
- XII. Öffentliche Dienste: einschließlich Polizei, Gas, Elektrizität, Wasser, Gesundheitsdienste, Krankenhäuser usw.
- XIII. Unterrichtspersonal.
- XIV. Angestellte des Post- und Telegraphendienstes.
- XV. Landarbeiter.