

# PROTOKOLL

DES ITF-KONGRESSES  
IN STUTTGART 1950 ·  
MIT TÄTIGKEITS- UND  
KASSENBERICHT FÜR  
DIE JAHRE 1948-1949



**ITF**

LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-  
ARBEITER-FÖDERATION

Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Frankfurt am Main

## VII. Beziehungen mit offiziellen internationalen Organisationen

Internationale Arbeitsorganisation . . . . .	95
Europäische Wirtschaftskommission . . . . .	100
Internationale Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See . . . . .	101
Internationaler Fischereiausschuß . . . . .	102
Schiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen . . . . .	102
Europäisches Wiederaufbauprogramm . . . . .	103

## VIII. Verschiedenes

Veröffentlichungen . . . . .	107
Vertretungen . . . . .	107
Nachruf . . . . .	109
Mitgliederbestand der ITF . . . . .	109

## Finanzbericht

Kassenbericht . . . . .	119
Bilanz per 31. Dezember 1948 . . . . .	122
Bilanz per 31. Dezember 1949 . . . . .	123
Tabelle 1 Einnahmen 1948/49 . . . . .	124
Tabelle 2 Ausgaben 1948/49 . . . . .	124
Tabelle 3 Beiträge 1948/49 . . . . .	125
Tabelle 4 Edo-Firmen-Fonds 1948/49 . . . . .	128
Tabelle 5 Spanien-Fonds 1948/49 . . . . .	128
Tabelle 6 Fonds für Fernöstliches Sekretariat 1948/49 . . . . .	129
Tabelle 7 Aktionsfonds 1949 . . . . .	129
Tabelle 8 Seeleute-Fonds 1948/49 . . . . .	129
Bericht Rechnungsprüfungsausschuß für das Jahr 1948 . . . . .	130
Bericht Rechnungsprüfungsausschuß für das Jahr 1949 . . . . .	130

## Teil II

### Dokumente, die dem Kongreß vorlagen

A. Tagesordnung mit folgenden Anlagen . . . . .	133
Beziehungen zum IBFG . . . . .	
(Bericht zu Punkt 4 der Tagesordnung) . . . . .	133
Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr . . . . .	
(Bericht zu Punkt 5 der Tagesordnung) . . . . .	143
Satzungsänderungen . . . . .	
(Vorschlag des Exekutivkomitees zu Punkt 6 der Tagesordnung . . . . .	156
Anträge der angeschlossenen Verbände . . . . .	
(Bericht zu Punkt 7 der Tagesordnung) . . . . .	157
B. Geschäftsordnung . . . . .	164
C. Entschließungsantrag A. Vercrucy . . . . .	165

## Teil III

### Kongreßprotokoll

Liste der Delegierten . . . . .	169
Liste der Ehrengäste des Kongresses . . . . .	174
Liste der anwesenden Vertreter befreundeter Organisationen . . . . .	174
Liste der anwesenden Vertreter der Behörden . . . . .	175
Zusammensetzung des ITF-Sekretariats am Kongreßort . . . . .	175
Eröffnungs- und Begrüßungsansprachen . . . . .	176
Ansprache des Vorsitzenden . . . . .	184

Punkt 2 Tätigkeitsbericht		
Aussprache	201	
Abstimmung	248	
(Text siehe Teil I, Seite 13 und folgende)		
Punkt 3 Finanzbericht		
Aussprache	257	
Abstimmung	260	
(Text siehe Teil II, Seite 119 und folgende)		
Punkt 4 IBFG		
Aussprache	261	
Abstimmung	270	
Punkt 5 Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr		
Aussprache	248	
Abstimmung	257	
Punkt 6 Satzungen		
Bericht	270	
Abstimmung	276	
Punkt 7 Anträge der angeschlossenen Verbände		283
Punkt 8 Wahlen		
Generalrat	286	
Exekutivkomitee	290	
Geschäftsführender Ausschuß	292	
Generalsekretär	293	
Stellvertretender Generalsekretär	294	
Präsident	295	
Punkt 9 Sitz der ITF		295
Punkt 10 Ausschüsse		292
Rechnungsprüfungskommission		
Wahl		295
Entschließungsausschuß		
Wahl		193
Berichte	277, 283,	285
Mandatsprüfungsausschuß		
Wahl		193
Berichte	238, 260,	289
Satzungs- und Wahlausschuß		
Wahl		193
Bericht		272
Rednerliste		9
B e r i c h t erstattung der einzelnen Sektionen an den Kongreß		297

## Teil IV

### Dokumente des Kongresses

#### Berichte der Sektionskonferenzen

Seeleute	305
Hochseefischer	313
Binnenschiffer	316
Hafenarbeiter	320
Eisenbahner	322
Eisenbahner und Arbeiter im Straßenverkehr	324
Arbeiter im Straßenverkehr	329
Zivile Luftfahrt	331

TEIL I

# TÄTIGKEITSBERICHT

**für die Jahre 1948 und 1949**

Vorgelegt dem Internationalen

Transportarbeiter-Kongreß

in Stuttgart (Deutschland)

vom 21. - 29. Juli 1950

## Einleitung

Der in diesem Bericht behandelte Zeitraum wird möglicherweise als die entscheidendste Periode der Nachkriegszeit in die Geschichte eingehen. Es war eine Zeit, in der sich die Ereignisse drängten, eine Zukunft bestimmend, die in ihren Umrissen durchaus noch nicht klar erkennbar ist. Inmitten einer Fülle von folgenschweren Entscheidungen ist es schwierig, vorauszusagen, was die Zukunft der Menschheit bringen wird. Soviel ist jedoch gewiß, daß die Beschlüsse der Staatsmänner von heute darüber entscheiden werden, ob die Menschheit vorwärts schreiten wird, in eine neue Epoche des Friedens und des Wohlstandes hinein, oder ob sie zurückfallen soll in ein neues Zeitalter der Finsternis.

In freien Demokratien vermag die öffentliche Meinung zweifellos die Staatsmänner zu beeinflussen. Manche der seit dem letzten Kongreß der ITF getroffenen großen Entscheidungen lassen ersehen, daß die Verantwortlichen sich vom Glauben an den allgemeinen Fortschritt der Menschheit leiten lassen.

Durch ihre nationalen und internationalen Organisationen haben auch die Gewerkschaften den Ablauf der Ereignisse während der Berichtsperiode beeinflusst. In der Erkenntnis der Aufgabe, die ihnen bei der Formulierung der dem sozialen Fortschritt dienenden Politik zukommt, müssen die Gewerkschaften in ihren Worten, Beschlüssen und Schritten Zeugnis ablegen von Weisheit und Verantwortungssinn.

Die Weltereignisse der Jahre 1948 und 1949 haben die ITF gezwungen, Beschlüsse zu fassen, die bezwecken, den Transportarbeitern ausreichenden Schutz zu gewähren und ihnen die Rolle im wirtschaftlichen Wiederaufbau der vielen kriegsverwüsteten Länder zuzuweisen, die ihnen zukommt.

Dem Kongreß obliegt es, die Tätigkeit der ITF während der Berichtsperiode zu beurteilen. Seine Aufgabe mag ihm leichter fallen, wenn wir diesem Rechenschaftsbericht einen Überblick über die hauptsächlichsten Weltereignisse voranstellen.

### Weltpolitik

Das Gesicht Asiens hat sich verändert. Neue Staaten sind ins Dasein getreten — Indien, Pakistan, Burma, Ceylon und die Vereinigten Staaten von Indonesien. China wurde durch Waffengewalt unter einem neuen Regime zusammengeschweißt und kennt zum erstenmal seit manchem Jahrzehnt einen unbequemen inneren Frieden. Alles scheint auf eine dramatische Rückkehr Japans in die Weltwirtschaft und den Welthandel hinzuweisen.

Die Atombombe ist nicht mehr ausschließlich Besitztum der USA, Rußland besitzt sie nun auch. Diese Tatsache dürfte die Weltpolitik entscheidend beeinflussen. Die Sowjetunion hat ihren Würgegriff in Europa verstärkt und ist nach Westen vorgerückt durch die Einbeziehung der Tschechoslowakei hinter den Eisernen Vorhang. Die Sowjetunion hat erfolglos versucht, die Westmächte aus Berlin zu vertreiben. Sie hält weiterhin einen nicht unbeträchtlichen Teil Österreichs besetzt und hat bisher alle Versuche, einen Staatsvertrag für Österreich auszuarbeiten, hintertrieben.

In Jugoslawien ist ein neues Phänomen aufgetaucht — Titoismus. Erst der weitere Ablauf der Geschichte wird die volle Bedeutung erkennen lassen, die diese Entwicklung nicht allein für Westeuropa, sondern möglicherweise für die ganze Welt besitzt.

Entschlossenes Handeln hat dem „Bürgerkrieg“ in Griechenland ein Ende bereitet.

Die unbeständige Lage im Mittleren Osten ist von einer Lösung noch weit entfernt. Der Kleinstaat Israel ist als Mittelpunkt einander widerstrebender Interessen politischer, wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung zu einem größeren Faktor der Weltpolitik geworden. Die Folgen der Schaffung dieses Staates lassen sich noch nicht überblicken.

Europa bleibt schärfer als je gespalten infolge der Weigerung der Sowjetunion, bei dem durch den Marshall-Plan ermöglichten Wiederaufbau Europas mitzuwirken. Die Haltung der Sowjetunion dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas gegenüber hat zum Abschluß des Brüsseler Vertrages und des Atlantik-Pakts geführt.

Der Atlantik-Pakt besitzt eine Bedeutung, die vielleicht nicht in ihrem vollen Ausmaß erkannt wird. Dieser Pakt ist der äußere Ausdruck des Umschwungs in der weltpolitischen Haltung der Vereinigten Staaten von Amerika. Für die freien Völker der Welt ist er eine Quelle der Hoffnung und ein Ansporn. Er ermöglicht der Gemeinschaft der freien Nationen, einem allfälligen Angriff Widerstand zu leisten, woher er auch kommen mag.

Der Gang der Ereignisse hat unzweifelhaft die freie Weltmeinung veranlaßt, sich gegen die kommunistischen Parteien zu wenden, die nichts anderes sind als Zweigstellen der Kominform. Der Vormarsch des Kommunismus in Westeuropa ist zum Stillstand gebracht worden, wie Wahlergebnisse aus Finnland, Italien und Norwegen beweisen; daß die kommunistischen Kandidaten in den britischen Unterhauswahlen nur eine spärliche Anhängerschaft um sich zu scharen vermochten, ist ebenso bezeichnend. Andererseits haben sich politische Verschiebungen nach rechts vollzogen, vor allem in Belgien, Neuseeland und Australien.

### **Wirtschaftlicher Wiederaufbau**

Die Jahre 1948 und 1949 sahen eine beachtliche Erholung des Produktionsvermögens Westeuropas. Der Mut und die Kraft der Europäer haben dank der großzügigen Hilfe Amerikas die Aufrechterhaltung, ja Verbesserung des Lebenshaltungsstandes in den westeuropäischen Ländern ermöglicht. Der erzielte Fortschritt ist, wenn auch noch nicht genügend, so doch größer, als mancher im Jahre 1947 für möglich gehalten hätte.

Die Lebenshaltung in den europäischen Ländern, die direkt am zweiten Weltkrieg beteiligt waren, hat den Stand von 1939 noch nicht erreicht, obwohl schon dieser nicht hoch genug war.

Trotz der unzweifelhaften Fortschritte ist untätige Selbstzufriedenheit nicht am Platze. In mehreren Ländern ersteht wieder das Gespenst der

Arbeitslosigkeit. In Belgien umfaßt die Arbeitslosigkeit mehr als 10% der arbeitenden Bevölkerung, in Deutschland wie auch in Italien ist sie noch größer.

In der Schifffahrt machen sich Anzeichen bemerkbar, daß die Aktivität ihren Höchststand erreicht und möglicherweise überschritten hat. Dafür sind zweifellos eine Reihe von Faktoren verantwortlich, von denen nicht der geringste das fehlende Gleichgewicht der Weltwährungen ist, ein Umstand, der im Austausch von Gütern und Dienstleistungen entscheidend mitspielt. Es ist zu hoffen, daß das gestörte Gleichgewicht zwischen den Gebieten der Dollar- und der Sterlingwährung eine Lösung finden wird, die eine sich auch in der Schifffahrt auswirkende größere Handelsfreiheit ermöglicht.

Ein weiterer Faktor, der ohne Zweifel in der Schifffahrt eine Rolle spielt, ist die unausgeglichene Entwicklung der nationalen Handelsflotten, die rasch einer Lage zustreben, in der das Angebot an Schiffsraum die Nachfrage übersteigen wird, eine Entwicklung, welche die ITF bereits 1945 vorausgesehen hat.

### **Transportarbeiter**

In manchen Ländern hat die Schifffahrt keine Vollbeschäftigung gekannt. Die Seeleutesektion der ITF hat sich infolgedessen gezwungen gesehen, einen großen Teil ihrer Aufmerksamkeit dem Schutz hart erkämpfter Fortschritte zu widmen. Die Bestrebungen der Seeleute in den vergangenen zwei Jahren waren mit den Seattle-Übereinkommen verknüpft und mit der Verwendung der Flaggen nicht seefahrttreibender Länder durch Reeder, die sich aus dem einen oder andern Grunde ihren Verpflichtungen entziehen wollen. Die Registrierung von Schiffen unter der Flagge nicht seefahrttreibender Länder wird von der ITF energisch bekämpft. Die ITF wird den Kampf weiterführen. Es muß verhindert werden, daß die in den Seefahrtsländern geltenden, hart erkämpften Normen durch Manöver dieser Art untergraben werden.

Im Straßen- und Eisenbahnverkehr ist an Stelle der erhofften Zusammenarbeit und Verkehrsteilung das Übel des Wettbewerbs wieder aufgetaucht. Die beiden einzigen Ausnahmen sind Norwegen und Großbritannien, wo die Verkehrsentwicklung auf gesetzlicher Grundlage geplant und koordiniert wird. Transport ist ein entscheidender Faktor der Produktivität. Soll Europa das angestrebte Ziel der wirtschaftlichen Erholung, die Voraussetzung seiner ungeschmälernten Teilnahme an der zukünftigen Entwicklung der Welt, verwirklichen, so muß das europäische Verkehrswesen koordiniert und der Wettbewerb ausgeschaltet werden. Wettbewerb ist immer und ausnahmslos unwirtschaftlich und hoher Leistung und geordneten sozialen Verhältnissen abträglich. Diese Schwierigkeit, die vor dem Kriege ein nationales Problem war, ist zum internationalen Problem geworden.

Ein neues Verkehrsmittel ist aufgetaucht. Die Zivilluftfahrt ist dank wissenschaftlicher und technischer Fortschritte zu einem wichtigen Verkehrselement geworden. Sie hat zweifellos die Betriebseinnahmen anderer Verkehrsmittel geschmälert, und zwar insbesondere auf dem Gebiete der Personenbeförderung. Nur weise Voraussicht kann bewirken, daß dieses jüngste Verkehrsmittel den erdgebundenen Verkehr nicht verdrängt, sondern ergänzt.



Voraussicht und langfristiges Planen können das ganze Verkehrswesen zu einem zusammenhängenden Organismus gestalten. Damit würde eine leistungsfähige Betriebsform geschaffen und gleichzeitig verhindert, daß die Arbeitsverhältnisse in den verschiedenen Verkehrszweigen durch den andernfalls sich einstellenden Wettbewerb geschädigt werden.

Es ist ein glücklicher Umstand, daß die in den vielen und verschiedenartigsten Verkehrszweigen Beschäftigten, das Personal der zivilen Luftfahrt nicht ausgeschlossen, durch ihre Landesgewerkschaften in der ITF vereinigt sind.

Den Arbeitern der europäischen Binnenschifffahrt ist es endlich ermöglicht worden, die ihnen zukommende Rolle in der internationalen Entwicklung ihres Verkehrszweiges zu spielen. Dank internationaler Bemühungen ist es gelungen, Maßnahmen zum Schutze ihrer Lebenshaltung und ihrer Sozialversicherungsrechte zu treffen. Durch einen dreigliedrigen Ausschuß des Internationalen Arbeitsamtes, dem Vertreter der an der Schifffahrt im Stromgebiet des Rheins interessierten Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen angehören, sind zwei internationale Verträge ausgearbeitet worden. Wenn diese einmal ratifiziert sind und zur Durchführung gelangen, dann werden sie zur Stabilisierung der Arbeitsverhältnisse der in der Binnenschifffahrt tätigen Mitglieder unserer Organisationen beitragen.

In den Häfen hat sich bereits ein teilweiser Rückgang der Umschlagstätigkeit bemerkbar gemacht. Dank der Voraussicht mancher angeschlossener Hafentarbeiterverbände gibt es Garantielohnordnungen, welche die schädlichen Auswirkungen dieser Entwicklung abschwächen. Solche Garantielohnordnungen wurden bereits während der Kriegsjahre eingeführt, was der Voraussicht und Entschlußkraft der leitenden Funktionäre der Hafentarbeitergewerkschaften zuzuschreiben ist, und obschon diese Regelungen in einigen Fällen Schwächen aufweisen, so sind sie doch als bedeutender sozialer Fortschritt zu werten.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß das Leben der Hochseefischer in der Vergangenheit die Einbildungskraft eher von Romanschriftstellern als von Sozialreformern angeregt hat. Die ITF allerdings hat energische Schritte unternommen, um das Los dieser Arbeiterkategorie zu verbessern. Daß keine größeren Fortschritte durch die Einführung besserer Arbeitsbedingungen für die Hochseefischer erzielt worden sind, ist nicht das Verschulden der ITF. Es ist nicht ohne Bedauern, daß wir unserer Enttäuschung darüber Ausdruck geben, daß der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nicht ein größeres Interesse am Wohlergehen einer Menschengruppe gezeigt hat, die wesentlich zur Versorgung der Welt mit Nahrungsmitteln beiträgt.

Von den manchen Auseinandersetzungen im Verkehrs- und Transportwesen haben nur wenige zu Streiks geführt; mehrheitlich sind sie auf dem Verhandlungs- oder Vermittlungswege beigelegt worden. Die Arbeitsniederlegungen, die stattgefunden haben, waren entweder rein örtlicher Natur, von kurzer Dauer oder inoffiziell und erforderten internationalen Beistand nicht. In zwei hervorragenden Fällen, in denen die betreffenden Gewerkschaften die ITF um Hilfe ersucht hatten, wurde diese verweigert, weil die ITF fand, daß die Beweggründe der Streiks nicht gewerkschaftlicher, sondern politischer Art waren.

## WGB

Man erinnert sich daran, daß der Osloer Kongreß durch seine Beschlüsse den Internationalen Berufssekretariaten das Signal zum Abbruch der Beziehungen mit dem WGB gab. Die ITF war wahrscheinlich die erste Organisation, die erkannte, daß der von den Sowjets beherrschte WGB unter dem Vorwand scheinbar lobenswerter Zusammenarbeitsbestrebungen beabsichtigte, die Berufssekretariate in Tat und Wahrheit dem Willen der Kominform zu unterwerfen. Nach dem Osloer Kongreß verschwand die Frage der Beziehungen zum WGB von den Tagesordnungen beinahe aller beteiligten internationalen Organisationen. Der Osloer Kongreß hatte die Gefahr klar erkennen lassen. Es ist bezeichnend, daß innerhalb von sechs Monaten die entscheidende Auseinandersetzung im WGB stattfand und eine neue, freie Weltgewerkschaftsbewegung Gestalt anzunehmen begann.

Seit der russischen Revolution von 1917 hat sich der — allerdings schwache und nun im Verschwinden begriffene — Glaube erhalten, daß die organisierten Arbeiter mit der kommunistischen Bewegung grundlegende Interessen gemeinsam haben, auch wenn sie nicht notwendigerweise mit der kommunistischen Ideologie liebäugeln. Diese idealistische Auffassung gründete sich zweifellos auf die tiefe und aufrichtige Überzeugung, daß die Solidarität der Arbeiterklasse für den sozialen Fortschritt wesentlich ist. Es liegt eine Tragik darin, daß sich im Laufe der Zeit herausgestellt hat, daß dieses große Ideal mißbraucht worden ist. Die Kommunisten haben den tief wurzelnden Glauben zur Förderung ihrer Weltherrschaftspläne ausgenutzt.

Die Haltung und die Handlungen der Sowjetvertreter in den Organen des WGB haben in den Köpfen all derer, die gewohnt sind, frei ihre Meinung zu äußern, ob diese zustimmend oder ablehnend sei, über die wahren Beweggründe der Sowjets Klarheit geschaffen. Sie haben gezeigt, daß die Weltgewerkschaftsbewegung, wenn es nach dem Willen der Sowjetvertreter gegangen wäre, sich nicht um die Erfüllung traditioneller Gewerkschaftsbestrebungen gekümmert hätte. Es lag ihnen nicht daran, die wirtschaftliche und soziale Lage der Arbeiter der Welt ohne Rücksicht auf das politische Regime, unter dem sie leben, zu verbessern. Es lag ihnen nicht am materiellen, sozialen und geistigen Fortschritt der Arbeiter. Und es lag ihnen auch nicht daran, der Arbeit mehr Würde zu verleihen und dafür zu sorgen, daß die organisierte Arbeiterschaft den ihr in einer aufgeklärten Gesellschaft zukommenden Platz einnimmt.

Den Sowjetvertretern war es bloß darum zu tun, die Interessen Sowjetrußlands zu fördern, die in klarem Gegensatz zu all dem stehen, wofür die Gewerkschaftsbewegung in der Vergangenheit eingetreten ist und wofür sie bereit ist, auch in der Zukunft Opfer zu bringen. Die Sowjets scheuten sich nicht, die Arbeiter in irgendeinem Teile der Welt zu mißbrauchen, wenn sie glaubten, dadurch ihrer machiavellistischen Doktrin Vorschub leisten zu können. Mit andern Worten, die Sowjets beabsichtigen, den WGB als Mittel zur Weltherrschaft zu benutzen. Nach wiederholten Versuchen, auf einer Grundlage der Freundschaft und Offenheit mitzuarbeiten, sahen sich die freien Gewerkschaften zu der Einsicht gezwungen, daß der WGB infolge der von den Vertretern der Sowjets und ihrer Satelliten verfolgten Politik in der Erfüllung einer großen Idee versagt hatte. Die weitere Entwicklung ist bekannt, weshalb wir hier darauf nicht einzugehen brauchen

Man muß sich bewußt sein, daß die Kommunisten sich durch Rückschläge und Mißerfolge nicht abschrecken lassen. Sie waren entschlossen, die ITF wie auch andere internationale Gewerkschaftsorganisationen zu absorbieren. Da ihnen dies nicht gelungen ist, haben sie den Angriff auf ein anderes Feld getragen. Sie haben versucht, sich der Hafendarbeiter und Seeleute zu bedienen, um in Häfen und Schifffahrt Verwirrung hervorzurufen, was nach ihren Überlegungen die Ausführung ihrer Absichten erleichtert hätte.

Die von den Führern des Kanadischen Seeleuteverbandes verursachte Arbeitsstockung war ein schlagendes Beispiel dafür, wieviel Unheil von einer kleinen Zahl von kommunistischen Mitläufern unter tatkräftiger Leitung angerichtet werden kann. Gewerkschaftliche Forderungen hatten mit der Auseinandersetzung nichts zu tun, woraus nur der Schluß gezogen werden kann, daß ihr ein verwerflicher Beweggrund zugrunde lag. Es war dies kein anderer als die Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Aufstiegs, der sich in Großbritannien anzeigte. Daß ein Agent des Kanadischen Seeleuteverbandes mit kommunistischen Elementen in britischen Häfen während Monaten im voraus konspirierte, beweist dies zur Genüge. Ähnliche Motive müssen der Welle kommunistisch inspirierter Zwischenfälle zugeschrieben werden, die sich später in verschiedenen Häfen Westeuropas ereigneten. Der ganze Angriff an der Wasserkante bezweckte zur Hauptsache ganz offenkundig zweierlei, nämlich, zunächst die wirtschaftliche Wiederaufrichtung Europas zu verzögern und alsdann, das Entladen der Waffensendungen amerikanischer Herkunft zu verhindern, die allein Westeuropa in die Lage versetzen, einen bewaffneten Angriff erfolgreich abzuwehren.

Diese Ereignisse haben bewiesen, daß der Gegenangriff der ITF gegen die umstürzlerischen Bestrebungen der Kommunisten nicht zu früh ausgelöst worden ist. Genaue Einzelheiten darüber können aus offensichtlichen Gründen nicht bekanntgegeben werden, doch ist aus den folgenden Seiten ersichtlich, daß die Ausarbeitung und Durchführung der Pläne ein fortgeschrittenes Stadium erreicht hat.

### **Vergangenheit und Zukunft**

Der politische und wirtschaftliche Hintergrund, gegen den die zwei Jahre Tätigkeit der ITF betrachtet werden, kann nicht als großen positiven Leistungen zuträglich betrachtet werden. Doch obwohl viel Zeit und Kraft auf die Abwehr von Gefahren verwendet werden mußte, die uns von außen drohten, ist die ITF den Zielen, die sie sich gesetzt hat, auf manchem Gebiet bedeutend näher gerückt.

Die ITF ist berufen, auch in Zukunft eine große Rolle zu spielen. Ihr Fortbestand als freie Organisation, in der die Transportarbeiter der freien Demokratien zusammengeschlossen sind, ist von überragender Bedeutung. Daß die ITF aus der Vergangenheit unverehrt, mit ungeschmälerter Macht und unvermindertem Ansehen hervorgegangen ist, ist in nicht geringem Maße der tatkräftigen, klugen und erfolgreichen Leitung J. H. Oldenbroeks zuzuschreiben. Die ITF hat es weitgehend ihm zu verdanken, wenn sie gewachsen ist und heute größeren Einfluß besitzt als je in ihrer langen Geschichte. Der Kampf um die Selbstbehauptung ist jedoch noch nicht vorüber. Die Gegner der ITF werden keine Anstrengung scheuen, um unsere Organisation zu zerstören, nachdem es ihnen nicht gelungen ist, sie zu erobern.

Wachsamkeit ist ein kleiner Preis für die Bewahrung der Freiheit. Wir müssen auf unserer Hut sein; denn der WGB wird erneut versuchen, die Transportarbeiter in Abenteuer zu stürzen, die seinen kommunistischen Herren Gewinn bringen sollen. Die Aussichten derer, die sich von solchen Manövern täuschen lassen, werden nicht gerade rosig sein. Die Ideale der Freiheit und Demokratie und die Organisationen, die ihr Recht des freien Zusammenschlusses hochhalten, sind aber nicht nur vom Kommunismus bedroht, sondern auch von dessen Zwillingbruder — dem Faschismus. Der Faschismus ist immer noch an der Macht in Spanien und Portugal. Er ist eine Krankheit, die auch gewisse Diktaturen in Südamerika befallen hat. Auch darf nicht außer acht gelassen werden, daß nicht alle deutschen Faschisten dasselbe Los ereilte wie Hitler.

In manchen Ländern arbeiten die Mitglieder angeschlossener Organisationen unter Verhältnissen, die verbessert werden können und verbessert werden müssen. In der Regel erweisen sich die Arbeitgeber als verständig und großzügig, wenn die Macht der gewerkschaftlichen Organisation auf sie einwirkt. Starke Landesgewerkschaften sind eine wesentliche Vorbedingung eines geordneten Fortschritts. Die menschliche Gesellschaft hat aber eine Entwicklungsstufe erreicht, die erfordert, daß starke, leistungsfähige internationale Organisationen sich mit den Auswirkungen unaufhörlicher Veränderungen wirksam befassen. Die Transportarbeiter müssen durch ihre Gewerkschaften und die ITF einen größeren Einfluß auf die Entwicklung ihres so lebenswichtigen Wirtschaftszweiges ausüben, damit diese sich in gesunden Bahnen bewegt.

Die ITF hat eine fortgeschrittene Organisationsform entwickelt, doch sind Verbesserungen immer noch möglich. Eine weitere Förderung des Zusammenschlusses in regionalen Zweigorganisationen drängt sich auf. Regionaler Aufbau ermöglicht der ITF, den Transportarbeitern, denen immer noch starke und leistungsfähige Organisationen fehlen, hilfreich an die Hand zu gehen. Die in ewigem Fluß befindlichen Verhältnisse erfordern Voraussicht und Einbildungskraft als Voraussetzung der wirksamen Hilfeleistung an diese Transportarbeitergruppen.

### **Schlußbetrachtungen**

Die freien Gewerkschaften der Welt sind nun durch ihre Landeszentren im Internationalen Bund Freier Gewerkschaften zusammengeschlossen. Der IBFG verfolgt auf dem Gesamtgebiete des wirtschaftlichen und sozialen Lebens dieselben Ziele wie die Internationalen Berufssekretariate auf dem enger begrenzten Feld ihrer Wirtschaftszweige. Der IBFG und die IBS schreiten in derselben Richtung voran und stehen einander mit allen ihren Kräften bei. Die ITF, die ein wesentliches Bindeglied der Weltwirtschaft vertritt, ist berufen, in der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine hervorragende Rolle zu spielen.

Die großen, von Edo Fimmen begründeten und von seinem Nachfolger Oldenbroek so geschickt fortgeführten Traditionen der ITF hätten nicht aufrecht erhalten werden können ohne den Idealismus, die nie schwankende Loyalität, Solidarität und die aufopfernde Mitarbeit der angeschlossenen Verbände, ihrer leitenden Funktionäre und ihrer Mitglieder.

Unser ist eine große Organisation. Wir stehen vor großen Problemen, doch besitzen wir die Organisation, den Mut und die Fähigkeit, mit ihnen fertig zu werden, was immer die Zukunft bringen mag.

Möge der Kongreß, wenn er über die Tätigkeit der Jahre 1948 und 1949 sein Urteil fällt, in unmißverständlicher Weise zum Ausdruck bringen, daß die angeschlossenen Organisationen entschlossen sind, den Namen der ITF in der Zukunft, falls dies überhaupt möglich ist, heller leuchten zu lassen als je in der Vergangenheit.

# I. Angeschlossene Organisationen und Propaganda

## Mitgliedschaft

Am 31. Dezember 1949 gehörten der ITF insgesamt 132 Organisationen aus 47 verschiedenen Ländern an. Die Zahl der angeschlossenen Transportarbeiter betrug 4 674 550. Zwei oder drei dieser Organisationen vertraten eine weitere Zahl von Transportarbeitern, die sie aus dem einen oder anderen Grunde uns nicht anschließen konnten. Dieser zusätzliche Mitgliederbestand umfaßte ungefähr 550 000 Transportarbeiter, welche die ITF tatsächlich auf internationalem Gebiete vertrat. Weitere fünf Organisationen mit insgesamt 85 000 Mitgliedern sind der ITF seit Ende 1949 neu beigetreten. Der Gesamtmitgliederbestand der ITF betrug somit zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes 5 309 550.

Allerdings müssen einige Abzüge gemacht werden, wenn man ein wirklichkeitstreuere Bild erhalten will. Es gibt nämlich eine Reihe von Organisationen, mit denen die Beziehungen infolge politischer und anderer Umstände unterbrochen worden sind. Wieder andere haben während der Berichtszeit keine Beiträge bezahlt, während drei Gewerkschaften suspendiert worden sind und dem Kongreß zum Ausschluß empfohlen werden. Diese machen zusammen 723 500 Mitglieder aus, die von obiger Zahl abgezogen werden müssen, wenn man erhalten will, was man die tatsächliche Gesamtmitgliederzahl nennen könnte. 399 000 der 723 500 gehören jedoch Organisationen an, die mit der ITF, obschon sie — hauptsächlich wegen finanziellen Schwierigkeiten — während der Berichtszeit keine Mitgliederbeiträge entrichtet haben, auf bestem Fuße stehen und voraussichtlich gelegentlich ihre Mitgliedschaft auf eine effektive Basis stellen werden. Die Zahl der Mitglieder, die vermutlich abzuschreiben ist, beträgt somit höchstens 324 500.

Es muß berücksichtigt werden, daß einige der oben erwähnten 132 Organisationen Gewerkschaftskartelle sind, so daß die tatsächliche Anzahl der vertretenen Einzelgewerkschaften bedeutend größer ist als angegeben.

## Beitritte

Folgende Organisationen wurden im Laufe der Jahre 1948 und 1949 in die ITF aufgenommen:

April 1948

- Französischer Force Ouvrière-Eisenbahnverband
- Französischer Force Ouvrière-Seeleuteverband
- Französischer Force Ouvrière-Hafenarbeiterverband
- Französischer Force Ouvrière-Transportarbeiterverband
- Französische Gewerkschaft des Personals des Verkehrsministeriums
- Chileanischer Eisenbahnverband
- Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
- Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, britische Zone

Juli 1948

Französischer Offiziersverband der Handelsflotte  
Schottische Fuhrleute- und Kraftfahrervereinigung  
Kraftfahrergewerkschaft von Port Said (Ägypten)  
Kraftfahrergewerkschaft von Zagazig (Ägypten)

November 1948

Indischer Landesverband der Hafenarbeiter  
Seeleutegewerkschaft für British Guayana und Westindien

Mai 1949

Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins  
Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr für das  
Vereinigte Wirtschaftsgebiet (jetzt: für die Deutsche Bundesrepublik)  
Eisenbahnerverband von Ecuador  
Griechischer Seeleuteverband  
Argentinisches Seeleute- und Hafenarbeiterkartell

Oktober 1949

Gesamtverband der Öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie  
des Transportes Groß-Berlin  
Gewerkschaft der Seeleute in der Küstenfahrt (Bombay)  
Hafenarbeitergewerkschaft von Guayaquil (Ecuador)  
Landesverband der Italienischen Eisenbahner  
Verband der Transportarbeiter Pakistans  
Uruguayischer Eisenbahnerverband  
Verband der Funkoffiziere der USA  
Vereinigung der Flugzeugführer der Fluggesellschaften der USA  
Kubanischer Landesverband der Transportarbeiter  
Kubanischer Landesverband des Luftfahrtpersonals  
Kubanischer Eisenbahnerverband  
Kubanischer Seeleute- und Hafenarbeiterverband  
Schweizerischer Verband des Personals Öffentlicher Dienste,  
Sektion Luftverkehr

Dezember 1949

Transportarbeitersektion des Schwedischen Verbandes der Büro-  
und Handelsangestellten  
Japanischer Seeleuteverband  
Japanischer Landesverband der Eisenbahner  
Japanischer Verband des Reisebüropersonals  
Bund der japanischen Taxichauffergewerkschaften  
Bund der japanischen Gemeindetransportarbeitergewerkschaften

Einige der Neuanschlüsse bedürfen des Kommentars:

Argentinien. — Die *Federación Obrera Marítima* (Föderation der Seeleute) der Argentinischen Republik war der ITF vor dem Kriege angeschlossen. Während des Krieges besaßen wir mit ihr jedoch sozusagen keine Beziehungen; im Juni 1948 wurden solche wieder aufgenommen, und zwar mit dem *Sindicato Obreros Marítimos Unidos* (Vereinigte Seeleutegewerkschaft), das aus der im November 1947 vorgenommenen Verschmelzung der Föderation mit der *Unión Obrera Marítima* (Seeleuteunion) hervorgegangen war. Die Vereinigte Seeleutegewerkschaft hat unseren Osloer Kongress mit zwei Delegierten beschiedt.

In der Zwischenzeit war, und zwar im Februar 1947, eine *Confederación General de Gremios Marítimos y Afines* (Seeleute- und Hafen-

arbeiterkartell) gegründet worden. Beide oben erwähnten Organisationen traten ihm bei und gehörten ihm auch nach der Verschmelzung weiterhin an.

Das Kartell ersuchte um Aufnahme in die ITF und wurde im Mai 1949 aufgenommen. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

- Vereinigung der Flußkapitäne und -lotsen
- Gewerkschaft der Paraná-Lotsen
- Gewerkschaft der Leichterkapitäne
- Zentralverband der Seekapitäne und Offiziere der Handelsmarine
- Zentralverband der Zahlmeister
- Zentralverband der Maschinisten
- Zentralverband der argentinischen Funker
- Bund der Lotsen
- Vereinigte Seeleutegewerkschaft
- Vereinigung der Kapitäne, Küstenkapitäne und Lotsen des oberen Paraná
- Argentinische Vereinigung des Personals der Handelsmarine
- Zentralverband der Vorarbeiter und Tallyleute im Dienste der Reeder und Schifffahrtsagenten (Buenos Aires)
- Kohlentrimmergewerkschaft von Buenos Aires
- Vereinigung der Stauer-Vorarbeiter im Hafen von Buenos Aires
- Vereinigung der Vorarbeiter im Hafen von Rosario

Frankreich. — Die erste Spaltung in der französischen Gewerkschaftsbewegung ereignete sich 1921. Damals spalteten sich die Kommunisten ab und bildeten die Confédération Générale du Travail Unitaire als Rivalin der alten Confédération Générale du Travail. Während der folgenden fünfzehn Jahre besaß jeder der beiden Gewerkschaftsbünde in allen Wirtschaftszweigen seine eigenen Gewerkschaften. Sie bekämpften einander erbittert, doch erwies sich die alte CGT als die Stärkere.

Im Jahre 1935 vereinigten sich die beiden Organisationen unter dem Drucke der politischen Ereignisse (Bildung der „Volksfront“). Der alte Name der CGT wurde beibehalten; alle rivalisierenden Gewerkschaften wurden miteinander verschmolzen. In der CGT und allen ihr angeschlossenen Gewerkschaften waren die Kommunisten eine zahlenmäßig schwache Minderheit.

Im Jahre 1939 schuf der Ribbentrop-Molotow-Pakt schärfste Spannung zwischen den Führern der alten CGT und den Kommunisten. Der Kriegsausbruch führte zur Entfernung der Kommunisten aus leitenden Stellungen der CGT und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften.

Während des Krieges kamen die Widerstandskämpfer der CGT und die Kommunisten wiederum zusammen. 1944, nach der Befreiung Frankreichs, nahmen die CGT und ihre angeschlossenen Verbände wiederum ihre Vorkriegszusammensetzung an, jedoch mit stark vergrößertem Einfluß der Kommunisten in der Leitung. Die Nichtkommunisten erkannten bald, daß die Kommunisten planten, die Gewerkschaften völlig in ihre Hand zu bekommen. Sie ließen deshalb die (während der Widerstandszeit gebildeten) „Force-Ouvrière“-Gruppen weiterbestehen, um die kommunistischen Absichten durchkreuzen zu können. Dank ihrer Disziplin, ihres Zusammenhanges und ihrer Rücksichtslosigkeit erwiesen sich die Kommunisten als die besseren Pläneschmiede, und es gelang ihnen, die An-



hänger der alten CGT in die Minderheit zu versetzen. Der Kampf zwischen den beiden Richtungen verschärfte sich zusehends und führte schließlich zur Spaltung und der Bildung einer neuen CGT Force Ouvrière im Dezember 1947.

Bereits einige Zeit vor der Spaltung hatten eine Reihe von Nichtkommunisten das Vertrauen in die Taktik, die die Force Ouvrière zur Wiedereroberung der Vorherrschaft in der CGT anwandte, verloren und bildeten im Jahre 1947 neue, sogenannte „selbständige“ Gewerkschaften, einschließlich einer für die Eisenbahner. Der „selbständige“ Eisenbahnerverband nahm mit der ITF Fühlung auf und ersuchte im Dezember 1947 um Aufnahme.

Bevor dem Gesuch entsprochen werden konnte, trennte sich die ganze Force Ouvrière, einschließlich Gruppen aller Transportarbeitergewerkschaften, von der CGT. Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF beschloß daraufhin, eine Delegation nach Paris zu entsenden. Diese bestand aus den Kollegen O. Becu (Mitglied des Exekutivkomitees), Ehlers (Mitglied des Generalrates) und P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär). Die Delegation besuchte Paris und Dünkirchen am 12., 13. und 14. Januar 1948. Ihr Bericht wurde nachher allen angeschlossenen Organisationen und Mitgliedern der leitenden Organe der ITF zugesandt.

Auf Grund des Berichtes beschloß der Geschäftsführende Ausschuß, den neuen Transportarbeitergewerkschaften aus dem Gewerkschaftlichen Wiederaufbaufonds „Edo Fimmen“ den sofortigen Unterstützungsbeitrag von £ 1000 zuzuwenden. Eine weitere Summe von £ 1000 wurde später mit dem Einverständnis des Schwedischen Transportarbeiterverbandes aus den Geldmitteln gewährt, die dieser für andere Zwecke beigetragen hatte. Der Belgische Transportarbeiterverband beschloß ebenfalls, an den Gewerkschaftlichen Wiederaufbaufonds „Edo Fimmen“ die für Frankreich bestimmte Summe von 25 000 belg. Franken beizutragen.

Am 1. und 2. März 1948 traten Delegierte des „selbständigen“ Eisenbahnerverbandes mit Vertretern der Force Ouvrière-Eisenbahnergruppen zu einem Gründungskongreß zusammen und errichteten einen neuen Französischen Eisenbahnerverband. Alle waren sich einig in ihrer Gegnerschaft zum Kommunismus und entschlossen, die Unabhängigkeit ihrer Organisationen von politischen Parteien und Regierungen zu bewahren. Die ITF war auf dem Kongreß durch die Kollegen Gómez und Tofahrn vertreten.

Während der ersten Monate des Jahres 1948 entstanden weitere neue Force Ouvrière-Verbände der Seeleute, Hafnarbeiter, Straßentransportarbeiter, des Personals des Verkehrsministeriums und der Offiziere der Handelsmarine. Alle diese Organisationen wurden in die ITF aufgenommen.

Die ITF hat über die Ereignisse in der französischen Gewerkschaftsbewegung eine Menge von Berichten veröffentlicht und der CGT Force Ouvrière in manchen Kreisen Unterstützung verschafft.

Deutschland. — In der Zeit unmittelbar nach dem Kriege verlief die gewerkschaftliche Entwicklung in der britischen und amerikanischen Zone Deutschlands in etwas verschiedenen Richtungen. In der amerikanischen Zone waren alle Eisenbahner in einer besonderen Eisenbahner-

gewerkschaft zusammengeschlossen, wohingegen auf einem Gewerkschaftskongreß in der britischen Zone beschlossen worden war, daß die Eisenbahner, da sie ja zum Staatspersonal gehören (in Deutschland gehören die Bahnen dem Staat), gleich anderen Transportarbeiterkategorien der großen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr angeschlossen sein sollten.

Dieser Beschluß wurde nur in Teilen der britischen Zone durchgeführt (Nordrheinland, Westfalen und Niedersachsen). Das Ergebnis war ein scharfer Grenzstreit zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in der ganzen britischen Zone.

Wir erklärten, daß der Entscheid von den Organisationen selber getroffen werden müsse. Sofern wir überhaupt einigen Einfluß ausübten, geschah dies zugunsten einer besonderen Gewerkschaft der Eisenbahner, entsprechend den Empfehlungen einer IFT-Delegation, die Deutschland einen Besuch abstattete (siehe Seite 64) und bei der die Tendenz zur Überzentralisierung in diesem Lande einige Besorgnis erregte. Die Einigung in dieser Frage wurde von uns zur Bedingung des Anschlusses an die ITF erhoben.

Vertreter der beiden Organisationen nahmen an der ITF-Konferenz über den Marshall-Plan in Luxemburg im April 1948 teil. Wir ergriffen damals die Gelegenheit, um sie zur Vereinbarung zu veranlassen, daß *„die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands alle Eisenbahner der Bizone, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr jedoch alle anderen Transportarbeiter vertreten soll. Die beiden Organisationen werden zum frühest möglichen Zeitpunkt zusammentreten, um die Differenzen in bezug auf ihre Zuständigkeitsbereiche zu bereinigen. In der Zwischenzeit enthalten sich die beiden Organisationen der Organisation von Mitgliedern der anderen Organisation“*. Angesichts dieser Vereinbarung beschloß das EK im April 1948, die beiden Organisationen in die ITF aufzunehmen.

Am 20. September 1948 gaben die Gewerkschaftsbünde der beiden Zonen der Auffassung Ausdruck, daß die Eisenbahner der beiden Zonen in einer einzigen, selbständigen Gewerkschaft organisiert sein sollten, und am 30. September wurde zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach jene alle noch bei ihr verbliebenen Eisenbahner an letztere abtrat. Der Grenzstreit war damit zu Ende.

Eine geringfügige Schwierigkeit entstand mit der Militärregierung der britischen Zone, als bekannt wurde, daß die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr der ITF und der Internationalen Föderation der Verbände des Personals Öffentlicher Dienste beigetreten war. Die Militärregierung teilte daraufhin dem Deutschen Gewerkschaftsbund mit, daß sie von deutschen Gewerkschaften, die internationalen Gewerkschaftsorganisationen beitreten wollen, befragt zu werden wünsche und die bloße Mitteilung, daß der Beitritt vollzogen sei, nicht als ausreichend betrachte.

Wir wandten uns in dieser Sache an das Britische Auswärtige Amt, das uns mitteilte, der Militärgouverneur sei angewiesen worden, sowohl

die Gewerkschaft der Eisenbahner als auch die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr in der britischen Zone als bei der ITF angeschlossen zu betrachten. Das britische Auswärtige Amt führte weiter aus:

*„Wir legen Wert darauf, in solchen Fragen mit der amerikanischen Zone Schritt zu halten. Es ist insbesondere im Falle der Gewerkschaft der Eisenbahner, die kürzlich auf bizonaler Grundlage organisiert worden ist, wünschenswert, daß wir die Probleme gemeinsam mit den Amerikanern behandeln. Wenn auch die Anerkennung des Beitritts zu Ihrer Föderation aus diesem Grunde einige Verzögerung erlitten haben mag, so ist dies nicht das Ergebnis irgendeines grundsätzlichen Einwandes, und wir hoffen, Sie werden bald vernehmen, daß die Mitgliedschaft anerkannt worden ist. Wir übersehen nicht die Bedeutung des Umstandes, daß dies vor Ihrem Kongreß in Oslo im nächsten Monat geschehen sollte.*

*Wir anerkennen den Wert verstärkter deutscher Beziehungen mit der Außenwelt, wie auch den Vorteil persönlicher Besprechungen zwischen den deutschen Gewerkschaften und Ihnen in Fragen gegenseitigen Interesses.“*

Die Angelegenheit fand danach eine rasche Regelung.

Die Forderung der Besatzungsbehörden, daß internationale Anschläge deutscher Gewerkschaften von ihnen im voraus genehmigt werden müssen, besitzt eine finanzielle Seite. Durch die Genehmigung verpflichten sie sich, wenn nicht formell, so doch tatsächlich, den deutschen Gewerkschaften die Erfüllung der mit der Mitgliedschaft verbundenen Pflichten zu ermöglichen, d. h. sie in die Lage zu versetzen, die zur Entrichtung internationaler Mitgliederbeiträge und zur Teilnahme an internationalen Gewerkschaftskonferenzen erforderliche fremde Währung zu erwerben.

Im Jahre 1948 war es den beiden der ITF angeschlossen deutschen Gewerkschaften nicht möglich, zum Zwecke der Zahlung von Mitgliederbeiträgen ausländische Währung zu erhalten. Auf Ersuchen des Kartells der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften erging von Washington an den Militärgouverneur der USA in Deutschland die eindringliche Empfehlung, die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen, worauf im Dezember 1949 rund \$ 70.000 verfügbar gemacht wurden, um den deutschen Gewerkschaften die Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen zu ermöglichen. Unsere beiden Mitgliedsverbände waren damit in der Lage, eine erste Zahlung von zusammen £ 3.332.77. durchzuführen.

Die Herren Leo Werts und John Meskimen, Direktor bzw. stellvertretender Direktor der Manpower Division der USA-Militärregierung in Deutschland zeigten sich sehr hilfreich bei der Ermöglichung dieser Zahlungen.

In den Jahren 1948 und 1949 wurden die in der britischen und der US-Zone getrennt bestehenden Organisationen verschmolzen. Die Eisenbahner gingen dabei voran und schufen ihre bizonale Organisation im März 1948. Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hielt ihren Verschmelzungskongreß vom 28. bis 30. Januar 1949 in Stuttgart ab, wo sie ihren bizonalen Sitz errichtet hat.

Die Eisenbahner sind den andern Organisationen einen Schritt voraus, was die Einbeziehung der französischen Zone anbetrifft. Im Juni 1949 bildeten sie eine einzige Gewerkschaft für die drei Westzonen.

Berlin. — Berlin ist ein Besatzungsgebiet für sich, das sich von allen anderen Besatzungszonen unterscheidet. Seine Eisenbahnen und öffentlichen Verkehrsbetriebe stehen unter deutscher kommunistischer Verwaltung.

Im Anfang umfaßten die Gewerkschaften der Eisenbahner und Transportarbeiter ganz Berlin. Die Neuwahlen der Gewerkschaftsleitungen, die 1948 stattfanden, ergaben jedoch in allen Fällen überwältigende antikommunistische Mehrheiten. Die alten, nicht wieder gewählten kommunistischen Gewerkschaftsleitungen weigerten sich daraufhin, den neuen Vorständen zu weichen. Diesen gelang es, sich wenigstens in den westlichen Zonen Berlins zu behaupten, wo die Kommunisten nicht gewaltsam an der Macht bleiben konnten, und bildeten einen neuen Gewerkschaftsbund, die UGO (Unabhängige Gewerkschafts-Organisation).

Zwei UGO-Gewerkschaften, die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins und der Gesamtverband der Öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie des Transportes Groß-Berlins, ersuchten um Aufnahme in die ITF und wurden am 14. Mai bzw. 24. Oktober 1949 aufgenommen.

Japan. — Der Japanische Seeleuteverband war der ITF von 1930 bis 1937 angeschlossen. In letzterem Jahre wurde er von der Militaristenclique, die in Japan zur Macht gekommen war, zum Austritt aus der ITF gezwungen. Yonekubo, der vor dem Krieg Generalsekretär des Verbandes war und 1947 Arbeitsminister wurde, veranlaßte den Verband, erneut um Aufnahme in die ITF zu ersuchen, sobald die USA-Behörden der internationalen Mitgliedschaft japanischer Gewerkschaften ihre Zustimmung erteilten.

Eine Reihe amerikanischer Gewerkschafter, die als Beamte der amerikanischen Besatzungsbehörden in Japan arbeiteten, nämlich die Kollegen J. Killen, S. Romer, C. W. Hepler und V. Purati, brachten uns mit den neugegründeten japanischen Transportarbeitergewerkschaften in Verbindung und versorgten uns mit einer Menge von Auskünften über sie. Dies führte zur Anknüpfung freundschaftlicher Beziehungen. Die betreffenden Gewerkschaften ersuchten um Aufnahme in die ITF und wurden im Dezember 1949 aufgenommen.

Der Leiter des Eisenbahnerverbandes, Kollege Etsuo Kato, stattete Europa im Jahre 1949 zwei Besuche ab. Das erste Mal nahm er an der Internationalen Arbeitskonferenz als Beobachter teil, das zweite Mal war er der Leiter der japanischen Delegation auf der Freien Weltgewerkschaftskonferenz in London. Er spielt eine führende Rolle bei der Einführung von Kollektivverhandlungen zwischen der Regierung und den Gewerkschaften des Staatspersonals, wie auch bei der Organisierung der antikommunistischen Kampagne in der Gesamtheit der japanischen Gewerkschaftsbewegung. Er steht wegen der Reife seines Urteils und seiner weisen Verbandsleitung in hohem Ansehen. Aus dem, was wir von ihm und amerikanischen Gewerkschaftern, die in Japan gearbeitet haben oder immer noch dort arbeiten, vernommen haben, entsteht der Eindruck, daß die japanischen Gewerkschaften mit denen der westlichen, ja auch

anderer asiatischer Länder noch bei weitem nicht verglichen werden können und daß ein großes Erziehungsproblem der Lösung harret, ein Problem, dem der neue Internationale Bund Freier Gewerkschaften und alle Internationalen Berufssekretariate so bald wie möglich ihre Aufmerksamkeit zuwenden sollten.

Infolge der in Japan vorherrschenden niedrigen Löhne gestatten die gewerkschaftlichen Finanzen die Bezahlung der normalen Mitgliederbeiträge nicht. Auf lange Zeit hinaus wird es sich darum handeln, herabgesetzte Mitgliederbeiträge festzusetzen, wie dies in unseren Satzungen vorgesehen ist.

Griechenland. — Am 9. Juli 1947 nahm die griechische Regierung unter ihren politischen Widersachern Massenverhaftungen vor. Unter den Verhafteten befand sich die Mehrzahl der Vorstandsmitglieder der Gewerkschaften. Diese Leute wurden später durch die Gerichte ihres Amtes enthoben mit der Begründung, daß sie es seit Juli 1946 in gesetzwidriger Weise innegehabt hätten, und in Übereinstimmung mit griechischem Gesetz setzten die Gerichte provisorische Gewerkschaftsvorstände ein, die den Auftrag hatten, ordentliche Wahlen zu organisieren.

Die Berichte über die tatsächlichen Vorgänge und die Auslegungen der Ereignisse widersprechen einander in hohem Maße. Um als Beispiel den Fall des Eisenbahnerverbandes auszuwählen: Einem der Berichte zufolge fiel diese Organisation in die Hände von Leuten, die mit der Metaxasdiktatur und sogar den deutschen Besatzungstruppen zusammengearbeitet hatten, und sie ergriffen von den Gewerkschaften weitgehend mit denselben Mitteln Besitz, die gewöhnlich von den Kommunisten angewandt werden. Nach einem andern Bericht wurde der im August 1947 abgehaltene Verbandskongreß auf die übliche Weise bestellt und wählte den Vorstand auf saubere und statutenmäßige Weise.

Die Tatsache ist natürlich die, daß im Jahre 1947 der Bürgerkrieg in Griechenland wütete. Er geht immer noch weiter, wenn auch auf einem viel kleineren Gebiet. In allen Lagern schlugen die Leidenschaften hoch, die Gewerkschaftsbewegung wurde von inneren Kämpfen erschüttert, politische Gruppen von der äußersten Rechten bis zur äußersten Linken bekämpften einander erbittert und die allgemeine Atmosphäre des Hasses und der Gewalttätigkeit machte die Anwendung demokratischer Grundsätze und Verfahren weitgehend unmöglich.

Zunächst anerkannten wir die Vorstände der Transportarbeitergewerkschaften, die von den Gerichten und später von den Mitgliedern selber durch von diesen provisorischen Leitungen organisierte Wahlen eingesetzt worden waren, nicht. Die neuen Exekutiven, angeführt von der des Eisenbahnerverbandes, protestierten gegen unsere Haltung und bemühten sich, den Nachweis zu liefern, daß sie die rechtmäßigen leitenden Organe der Gewerkschaften waren. Ihre Behauptungen und die Beweise, die sie zur Unterstützung ihrer Darstellung der Ereignisse vorbrachten, machten auch wirklich einigen Eindruck auf uns. Wir waren jedoch damals beunruhigt durch die Tätigkeit der griechischen Kriegsgerichte, die Hunderte von politischen Gegnern der Regierung zum Tode verurteilten. Unter den so Verurteilten befanden sich Ambatielos, der Generalsekretär der Föderation griechischer Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften, die während des Krieges in Cardiff (Großbritannien) gegründet worden war, und Bekakos, ein weiterer Funktionär derselben

Organisation. Beide waren des Hochverrates angeklagt, d. h. der Unterstützung der griechischen Rebellen. Ambatielos war uns persönlich als ein Mann bekannt, der, obwohl Kommunist, in Großbritannien während des Krieges wertvolle und nützliche Gewerkschaftsarbeit geleistet hatte.

Da wir über griechische Methoden wohl unterrichtet sind, ersuchten wir die Regierungen Großbritanniens und der USA, Schritte zu unternehmen, um den beiden Gewerkschaftern einen gerechten Prozeß zu sichern, und ihren Einfluß geltend zu machen, um die Fällung oder Ausführung allfälliger Todesurteile zu verhindern. Wir erklärten dabei, daß *„falls das Gericht diese Leute wirklich zum Tode oder zu einer langen Haft verurteilt, die demokratische internationale Gewerkschaftsbewegung und insbesondere die ITF den Gedanken der Pflege irgendwelcher Beziehungen mit nichtkommunistischen Gewerkschaften in Griechenland nicht unterhalten kann, da dies als stillschweigendes Einverständnis mit den äußerst harten Strafen ausgelegt würde, welche die griechischen Behörden den Gegnern des gegenwärtigen Regimes auferlegen“*.

Ambatielos und Bekakos wurden am 5. November 1948 zum Tode verurteilt. Es wurde uns ein Bericht über die Gerichtsverhandlung zuge stellt, den wir nicht als überzeugend betrachten konnten. Wir wurden daher erneut vorstellig, um die Hinrichtung zu verhindern. Wir legten der Vertretung der USA in Athen nahe, der griechischen Regierung die Augen darüber zu öffnen, daß sie durch die systematische Ausrottung ihrer Gegner die Zukunft des Landes gefährde. Wir betonten, daß eine Hinrichtung die Wiedereinrichtung der griechischen Gewerkschaften in die internationalen Gewerkschaftsorganisationen unmöglich machen würde, und daß die ITF mit Gewißheit alle Schritte unterlassen werde, die als Billigung der Hinrichtungen ausgelegt werden könnten.

Die Urteile sind nicht vollstreckt worden. Der Präsident der Versammlung der Vereinten Nationen, die in jenem Zeitpunkt in Paris tagte, appellierte an die griechische Regierung. Weitere Appelle wurden, zum Teil aus eigenem Antrieb und zum Teil auf Betreiben der Kommunisten, von manchen anderen Organisationen und Personen aus aller Welt erlassen.

Seither hat sich die Lage in Griechenland beträchtlich verbessert; die Lage in bezug auf den Bürgerkrieg hat sich geklärt. Bereits 1948 drang sich uns die Überzeugung auf, daß die Griechische Seeleutegewerkschaft auf annehmbare Weise organisiert und die echte Vertreterin der griechischen Seeleute war, und daß die Föderation der griechischen Seeleute- und Hafendarbeiterverbände aufgehört hatte, eine Gewerkschaft zu sein, und völlig, oder doch weitgehend, zum Werkzeug der Anstifter des griechischen Bürgerkrieges geworden war. Das Exekutivkomitee der ITF wäre gewillt gewesen, dem Aufnahmegesuch des Griechischen Seeleuteverbandes auf seiner Tagung in Paris vom 12. bis 14. November 1948 zu entsprechen, hätte nicht in jenem Augenblick das Todesurteil über Ambatielos und Bekakos geschwebt. Die Zulassung des Verbandes wäre möglicherweise als Billigung des Vorgehens der griechischen Regierung oder der griechischen Gerichte ausgelegt worden. Die Aufnahme wurde daher erst im Mai 1949 vollzogen.

Am 28. Mai 1948 sandte uns der Griechische Eisenbahnerverband ein Schreiben, in welchem dagegen protestiert wurde, daß wir ihn nicht zu unserer Luxemburger Konferenz über den Marshallplan eingeladen

hatten. Gleichzeitig wurde um eine Einladung zu unserem Osloer Kongreß und um eine bestimmte Antwort auf die Frage ersucht, ob der Verband als reguläre Mitgliedsorganisation zu betrachten sei oder nicht. Am 16. Juni 1948 sandten der Eisenbahner-, der Hafentarbeiter- und der Seeleuterverband gemeinsam einen ähnlichen Protest.

Wir verweigerten die Anerkennung des neuen Vorstandes des Eisenbahnverbandes, weil wir Zweifel hegten über den demokratischen Charakter der neu aufgebauten Organisation, wie auch, was die Überzeugungen einiger ihrer Funktionäre anbetraf. Unsere Zweifel wurden bestätigt durch den früheren Leiter des Eisenbahnverbandes, George Lascaris, der auf unsere Einladung am Osloer Kongreß teilnahm. Wir gaben dem Verband von unseren Zweifeln und Befürchtungen bezüglich der Unterzeichner des Protestes vom 16. Juni 1948 Kenntnis und ersuchten um eine Erklärung, was seine eigenen Funktionäre betraf.

Im Mai 1949 traten wir mit den beiden führenden Köpfen, Dimitracopoulos und Charissiadis, persönlich in Verbindung und legten ihnen manche Fragen über ihre Tätigkeit unter der Metaxas-Diktatur und während des Krieges vor. Die politischen und sozialen Verhältnisse in Griechenland während der letzten zwanzig Jahre und das Denken der Griechen im allgemeinen scheinen zu kompliziert zu sein, als daß sie von Ausländern, die während langer Zeit im Lande gelebt haben, verstanden werden könnten. Für ein Verhalten, wie die Annahme einer führenden gewerkschaftlichen Stellung unter einer Diktatur wie derjenigen Metaxas, das anderswo als schwerer Verstoß gegen demokratische Grundsätze gewertet wurde, scheint es Erklärungen und Rechtfertigungen zu geben, die den griechischen Gewerkschaften annehmbar erscheinen. Nach amerikanischen Gewerkschaftern, die sich längere Zeit in Griechenland aufgehalten haben, haben die gegenwärtigen Funktionäre des griechischen Eisenbahnverbandes, wie die der griechischen Gewerkschaften im allgemeinen, ihr Amt auf Grund von regulären demokratischen Wahlen inne, die nach dem Eingreifen der Gerichte im Juli 1947 stattgefunden haben.

Aus weiteren Berichten ergab es sich, daß sich die Organisation tatsächlich bemüht, die Lebens- und Arbeitsbedingungen durch Gewerkschaftsmethoden und in Übereinstimmung mit gewerkschaftlichen Grundsätzen zu verbessern. Das Exekutivkomitee beschloß daher auf seiner Tagung vom 29. Oktober 1949, normale Beziehungen mit dem Griechischen Eisenbahnverband wieder aufzunehmen.

Der Hafentarbeiterverband hat weiter nichts mehr von sich hören lassen.

Italien. — Trotz des Beistandes, den die ITF seit der Befreiung Südtaliens durch die Alliierten im Jahre 1943 beim Wiederaufbau der italienischen Transportarbeitergewerkschaften, die später angeschlossen wurden, geleistet hat, befolgten alle diese Organisationen die Anweisungen des von den Kommunisten beherrschten Allgemeinen Gewerkschaftsbundes und stellten alle offiziellen Beziehungen mit dem Sekretariat wie auch mit unserem Vertreter in Rom ein, ohne daß irgendwelche diesbezüglichen Beschlüsse ihrer Kongresse vorgelegen hätten. Wir besaßen jedoch weiterhin unsere Freunde innerhalb der Gewerkschaften, und Kollege Sardelli und andere Vertreter der antikommunistischen

Minderheit veranlaßten in Gruppen von Mitgliedern Besprechungen über diese Tatsache und über gewerkschaftliche Organisierung im allgemeinen, im Hinblick auf die schließliche Rückeroberung der Herrschaft über die Gewerkschaften. Andere Gruppen arbeiteten in derselben Richtung, meist in enger Verbindung mit verschiedenen politischen Parteien — den Sozialdemokraten, den Republikanern und den Katholiken —, obwohl wir immer und immer wieder die Aufforderung an sie gerichtet haben, daß die Organisierung auf rein gewerkschaftlicher Grundlage erfolgen soll.

Der Versuch, die Gewerkschaften zurückzuerobern, erwies sich als eine größere Aufgabe, als angenommen worden war. Das Ergebnis waren zwei Spaltungen des Allgemeinen Gewerkschaftsbundes, die erste von den Katholiken veranlaßt, die sich im Oktober 1948 abspalteten, um den Freien Italienischen Gewerkschaftsbund zu bilden, und die zweite von den Sozialdemokraten, Republikanern usw., die im Juni 1949 den Italienischen Gewerkschaftsbund gründeten. Sie machten sich an den Aufbau neuer Gewerkschaften, und der Italienische Landesverband der Eisenbahner trat der ITF im Oktober 1949 bei, während eine Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter den Beitritt noch erwog, als die in diesem Bericht behandelte Zeitspanne zu Ende ging. (Siehe weiter die Ausführungen über die Reise einer ITF-Delegation nach Italien, Seite 68).

### **Beziehungen mit angeschlossenen Organisationen**

Die Beziehungen zwischen der ITF und den angeschlossenen Organisationen bedürfen eines Kommentars lediglich in folgenden Fällen:

**Finnische Transportarbeitergewerkschaft.** — Die Finnische Transportarbeitergewerkschaft nahm an der Seeleute- und Hafentarbeiterkonferenz in Marseille vom 15. bis 18. Juli 1949 teil, und ihr Delegierter wurde zum Mitglied des Ausschusses der Berufsabteilung des WGB für Hafentarbeiter und Seeleute ernannt. Dies veranlaßte die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation, der Gewerkschaft mitzuteilen, daß die Mitgliedschaft in der Hafentarbeiter- und Seeleuteabteilung des WGB mit der Mitgliedschaft in der Skandinavischen Föderation und nach ihrer Auffassung auch mit der in der ITF unvereinbar sei. Der Gastdelegierte der Finnischen Transportarbeitergewerkschaft, der dem Kongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes in Oslo vom 25. bis 30. September 1949 beiwohnte, erklärte dem Sekretär der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, seine Gewerkschaft habe beschlossen, die Mitgliedschaft bei der Föderation aufrechtzuerhalten und der Seeleuteabteilung des WGB nicht beizutreten. Zu letzterem wäre ihrerseits ein besonderer Beitritt erforderlich, da sie dem Finnischen Gewerkschaftsbund, der ein Mitglied des WGB ist, nicht mehr angehöre.

Wir haben vom Finnischen Transportarbeiterverband diesbezüglich keine Mitteilung erhalten. Die letzte Mitteilung, die wir vor der Abfassung dieses Berichtes (Januar 1950) erhalten haben, datierte vom 6. Oktober 1949 und drehte sich um angebliche Fälle der Maßregelung von Streikenden. Eine ähnliche Mitteilung wurde unter demselben Datum an den WGB gesandt.

Der Mitgliederbestand der Finnischen Transportarbeitergewerkschaft scheint stark zurückgegangen zu sein. Nach Schätzungen eines Funk-



tionärs des Finnischen Gewerkschaftsbundes hat die Gewerkschaft von den 22 000 Mitgliedern, die sie im Mai 1948 besaß, etwa 15 000 bis 17 000 verloren.

Gegen Mitte 1948 trennten sich 46 Ortsgewerkschaften von Kraftfahrern von der Gewerkschaft und gründeten am 27. September desselben Jahres einen neuen Verband der Finnischen Straßentransportarbeiter, der im Juli 1949 einen Bestand von 5000 Mitgliedern angab. Im August und September 1949, als eine kommunistische Streikbewegung sich in Finnland in vollem Schwung befand, rekrutierte der Verband 2000 neue Mitglieder. Er ist dem Finnischen Gewerkschaftsbund angeschlossen.

Versuche wurden unternommen, um diese bedauerliche Spaltung zu beheben. Zunächst versuchte der Sekretär der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Kollege John Christensson, die Parteien zu versöhnen, jedoch ohne Erfolg. Am 26. November 1948 schrieben wir auf Ersuchen des Generalsekretärs des Finnischen Seeleuteverbandes, Kollege Wälläri, an den Finnischen Transportarbeiterverband und den Finnischen Gewerkschaftsbund und forderten beide auf, bei der Wiederherstellung der Einheit mitzuwirken. Wir führten weiter aus:

*„Nach den Satzungen der ITF kann eine Transportarbeitergewerkschaft in einem bestimmten Lande nur zum Beitritt zugelassen werden nach Befragung und mit der Zustimmung der anderen Transportarbeitergewerkschaften, die in dem betreffenden Lande der ITF bereits angeschlossen sind. Was dies in bezug auf die finnischen Kraftfahrer bedeutet, liegt auf der Hand — unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist es ihnen nicht möglich, an internationaler Gewerkschaftsarbeit teilzunehmen, bis die Lage auf nationaler Ebene wiederhergestellt ist.“*

Keine der beiden Organisationen beantwortete diesen Brief. Die Gelegenheit wurde weiter kompliziert durch einen Grenzstreit. Der Transportarbeiterverband organisiert auch Kraftfahrer, die bei Industrie- und Handelsfirmen angestellt sind. Nach der Auffassung des Gewerkschaftsbundes und anderer betroffener Gewerkschaften handelt es sich um eine Verletzung des Grundsatzes der „Organisierung in Industriegewerkschaften“, wonach die Arbeiter der Gewerkschaft ihrer Industrie angehören müssen ohne Rücksicht auf ihren Beruf.

Landesverband der chinesischen Seeleute. — Diese Gewerkschaft trat der ITF 1935 bei. Während des Krieges waren die Beziehungen unterbrochen, und obschon sie nach dem Kriege wieder angeknüpft wurden, waren sie nicht so eng, wie wir hätten wünschen können, was ohne Zweifel den Nachkriegsschwierigkeiten zuzuschreiben ist. Im Jahre 1946 zahlte die Gewerkschaft £ 20 an Mitgliederbeiträgen und versprach, 1948 an die Kosten unseres Büros in Singapur \$ 100 beizutragen, wobei sie dem Bedauern darüber Ausdruck gab, daß ihr ein größerer Beitrag nicht möglich sei. Der versprochene Betrag ist nicht eingetroffen.

Die Gewerkschaft beschickte unseren Osloer Kongreß mit zwei Delegierten, ihrem Generalsekretär L. S. Wong und W. C. Sun. Unglücklicherweise wurden sie auf ihrer Reise aufgehalten und trafen erst am Abend vor dem Abschluß des Kongresses ein, so daß für Besprechungen wenig Zeit war. Es wurde vereinbart, daß sie unser Büro in London besuchen

sollten, doch erhielten wir wenige Tage später einen Brief, der besagte, daß sie ihre Verabredung nicht einhalten konnten und direkt von Oslo nach Shanghai zurückreisten.

Dies war um so bedauerlicher, als wir gehofft hatten, mit ihnen die Frage der organisatorischen Zugehörigkeit von chinesischen Seeleuten zu klären, die sich im Ausland niedergelassen haben. Die Gewerkschaft betrachtete sich für diese Seeleute zuständig. Glücklicherweise befand sich Wong im November und Dezember 1948 in Genf, um der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses beizuwohnen. Nach einer Aussprache, die die Kollegen Oldenbroek und Reed mit ihm pflegten, wurde vereinbart, daß der Chinesische Seeleuteverband den Anspruch auf Vertretung der fraglichen Seeleute aufgab, eine Abmachung, von der gehofft wurde, sie werde den Zusammenschluß der Seeleutegewerkschaft in Häfen wie Hongkong und Singapur, die in Gruppen aufgesplittert waren, von denen einige vom Chinesischen Seeleuteverband in Shanghai abhingen, während andere unabhängig zu bleiben wünschten, erleichtern.

Wir haben von Wong seit diesen Besprechungen nichts mehr gehört, doch hätte dies kaum anders sein können, da Shanghai unter kommunistischer Herrschaft steht.

Indischer Eisenbahnverband. — Diese Organisation trat der ITF vor mehr als zwanzig Jahren bei, zahlte jedoch in der Zwischenzeit nur während einigen wenigen Jahren einen nominellen Mitgliederbeitrag von 100 Rupien. Auf Delegiertenversammlungen des Verbandes gemachte Erklärungen zeigen jedoch, daß sich der Verband immer noch als Mitglied der ITF betrachtet und an ihrer Tätigkeit interessiert ist. Der Briefwechsel ist nicht so regelmäßig wie wir wünschen könnten, zeigt jedoch auch unter den herrschenden Umständen, daß die Organisation wenigstens im Geiste mit uns ist. Da wir wissen, mit welchen Schwierigkeiten sie zu kämpfen hat, haben wir sie in unseren Reihen behalten.

Wir haben vernommen, daß eine kürzliche Delegiertentagung beschlossen hat, die aktive Mitgliedschaft, gekürzte Mitgliederbeiträge vorausgesetzt, wieder aufzunehmen, bis zum Ende der Berichtsperiode steht eine diesbezügliche offizielle Mitteilung jedoch noch aus.

Neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft. — Diese Organisation gehört der ITF seit mehr als zwanzig Jahren an. 1942 ereignete sich ein Wechsel in der Leitung, der jedoch keine ungünstigen Auswirkungen auf die Beziehungen zur ITF hatte. Im August 1946 wurden die Mitgliederbeiträge für die Jahre 1939 bis 1946 in Übereinstimmung mit einem bei Kriegsausbruch gemachten Versprechen bezahlt, doch wurde alsdann der Briefwechsel seltener. Aufforderungen zur Entrichtung der Mitgliederbeiträge für die Jahre 1947, 1948 und 1949 blieben lange unbeantwortet.

In den Jahren 1948 und 1949 vermehrten sich in der Zeitung der Gewerkschaft die Hinweise darauf, daß Kommunisten und ihre Mitläufer die Organisation beherrschten und häufige Auseinandersetzungen in den Häfen und Zusammenstöße mit der neuseeländischen Arbeiterregierung verursachten.

Am 12. Oktober 1949 schrieb uns die Gewerkschaft in Sachen kanadischer Seeleutekonflikt und beklagte sich darüber, daß die ITF es

unterlassen habe, ihr gewisse Mitteilungen zu machen, die an den Neuseeländischen Gewerkschaftsbund gesandt worden seien. Wir erfuhren, daß der Neuseeländische Gewerkschaftsbund Presstelegramme über die gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute der ITF vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam zitiert hatte — die die freien Gewerkschaften zur Verteidigung gegen die Umtriebe der Kommunisten aufforderte, die Einsetzung eines Aktionskomitees der ITF anregte und den Ausschluß des Kanadischen Seeleuteverbandes aus der ITF verlangte — und daß der Neuseeländische Gewerkschaftsbund der Neuseeländischen Hafentarbeitergewerkschaft bei dem Versuch, diese von der Unterstützung des Kanadischen Seeleuteverbandes abzubringen, vom Inhalt dieser Telegramme Kenntnis gegeben hatte.

In einem Antwortschreiben vom 24. Oktober wiesen wir darauf hin, daß alle von der ITF den Mitgliedsverbänden über den kanadischen Seeleutekonflikt zugestellten Mitteilungen, einschließlich der Pressemitteilung vom 25. April 1949 und des Rundschreibens vom 17. Mai, die die Aktion des Kanadischen Seeleuteverbandes verurteilten, auch an die Neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft gesandt worden waren, sowie, daß keine Mitteilung an den Neuseeländischen Gewerkschaftsbund gesandt worden war. Wir erklärten auch, daß es sich für die Gewerkschaft geziemt hätte, mit der ITF Rücksprache zu nehmen, bevor sie sich entschloß, den Kanadischen Seeleuteverband zu unterstützen.

In einem Schreiben an die ITF hat sich die Gewerkschaft als eine Organisation mit „langjähriger und finanzieller Zugehörigkeit“ zur ITF bezeichnet. Tatsache ist, daß die Gewerkschaft sich mit der Bezahlung der Mitgliederbeiträge für die Jahre 1947, 1948 und 1949 im Rückstand befand, worauf wir sie in unserem Antwortschreiben vom 24. Oktober aufmerksam machten. Am 7. November erhielten wir einen vom 21. Oktober datierten Brief, der zwei Bankanweisungen enthielt (wovon eine über £ 112 vom 18. Juni 1948). Der Gesamtbetrag der beiden Anweisungen war £ 235.8.10, was der Gesamtsumme der von der Gewerkschaft in bezug auf die vorausgehenden drei Jahre geschuldeten Mitgliederbeiträge entsprach.

Der Landeskongreß des Neuseeländischen Hafentarbeiterverbandes trat am 6. Dezember 1949 zusammen. Der „Daily Herald“ vom 16. Dezember enthielt einen telegraphischen Bericht aus Wellington, wonach die Gewerkschaft unter Mißachtung von Beschlüssen des Neuseeländischen Gewerkschaftsbundes und der ITF beschlossen hatte, dem WGB beizutreten.

Bis zum Augenblick der Abfassung dieses Berichtes (Januar 1950) hatte die Gewerkschaft der ITF in dieser Sache noch nicht geschrieben.

Norwegischer Transportarbeiterverband. — Der Norwegische Transportarbeiterverband feierte im Jahre 1946 sein fünfzigjähriges Bestehen. Wir ergriffen die Gelegenheit unseres Osloer Kongresses, um ihm zu Ehren des Ereignisses eine Vorsitzendenglocke mit passender Inschrift zu überreichen.

Spanische Gewerkschaften. — Der spanische Eisenbahnerverband und der spanische Transportarbeiterverband stellten die Zahlung von Mitgliederbeiträgen ein, als der spanische Bürgerkrieg im Jahre 1939 zu Ende ging, obwohl sie ihre Tätigkeit als Geheimbewegung

weiterführten. Am 8. Mai 1948 erklärte ihr Pariser Vertreter in einem Brief, daß die beiden Organisationen wieder Mitgliederbeiträge zu zahlen wünschten, für 12 000 bzw. 13 000 Mitglieder.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, unter denen diese Gewerkschaften notwendigerweise arbeiten, beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung in Oslo, die Mitgliederbeiträge der spanischen Organisationen auf 25% der normalen Sätze festzusetzen.

### **Beziehungen mit nicht angeschlossenen Organisationen**

**Dänischer Verband der Eisenbahnbeamten.** — In einem bestimmten Augenblick während der Berichtszeit hofften wir auf den Beitritt des Dänischen Verbandes der Eisenbahnbeamten. Ein diesbezüglicher Antrag wurde vom ihrem Generalsekretär auf dem zweijährlichen Kongreß der Vereinigung vertreten, jedoch mit 46 gegen 26 Stimmen bei 50 Enthaltungen abgelehnt.

**Isländischer Verband der Funkoffiziere.** — Der Isländische Verband der Funkoffiziere erkundigte sich im Februar 1949 über Aufnahmebedingungen, gab der Sache jedoch nach der Auskunftserteilung keine weitere Folge.

**Norwegische Lotsenvereinigung.** — Anlässlich des Kongresses des Norwegischen Transportarbeiterverbandes im September 1949 wurden mit dem Leiter der norwegischen Lotsenvereinigung Beziehungen aufgenommen. Die Anregung, der ITF beizutreten, wurde freundlich aufgenommen. Die Vereinigung erkundigte sich über die Organisierung von Lotsen in anderen Ländern und ihre Beziehungen zur ITF. Eine Untersuchung in dieser Sache war zu Ende der Berichtszeit im Gange.

**Neuseeland.** — Die Frage des Beitrittes zur ITF wurde auf einer Tagung der Neuseeländischen Transportarbeiter-Föderation am 17. Februar 1948 behandelt. Auf Ersuchen ihres Sekretärs sandten wir am 24. März 1948 Angaben über die Höhe der Mitgliedsbeiträge sowie über die Haltung der ITF gegenüber dem WGB. Seither sind keine weiteren Mitteilungen eingetroffen. Der Neuseeländische Hafentarbeiterverband, der der Föderation als Mitglied angehört, ist der ITF seit manchen Jahren angeschlossen; Ende 1949 trafen jedoch Berichte ein, wonach der Verband dem WGB beigetreten ist (siehe Seite 34 dieses Berichtes).

Einzelheiten über die Beitrittsbedingungen wurden auf Ersuchen auch dem Verein der Neuseeländischen Eisenbahnbeamten zugesandt.

**Südafrika.** — Anfangs 1948 bestanden gute Ausichten auf Anschluß zweier südafrikanischer Eisenbahnerorganisationen. Aus einem Schreiben von Van Niekerk, dem Leiter des Verbandes des Lokomotivpersonals, ergab es sich, daß der Verband einem Anschluß günstig gesinnt war, wozu jedoch vorerst die Satzungen abgeändert werden müßten, was in naher Zukunft zu erwarten sei.

Nach einer auf unser Ersuchen von De Vries, dem damaligen Arbeitnehmersvertreter für Südafrika im Verwaltungsrat des IAA, unternommenen Annäherung erhielten wir ein Schreiben des Sekretärs des Beratenden Bundesausschusses der Eisenbahner- und Hafentarbeiterverbände, worin erklärt wurde, die Frage des Beitritts befinde sich in Beratung, doch müßten zuerst von den sechs betreffenden Verbänden einige Satzungsänderungen vorgenommen und unter ihnen finanzielle Verein-

barungen getroffen werden. Er nähre die Hoffnung, daß sich die Angelegenheit innerhalb weniger Monate werde regeln lassen, wonach einem Beitrittsbeschluß nichts mehr im Wege stehe.

Die Wahlniederlage von General Smuts und der Triumph der Nationalistischen Partei Dr. Malans hat die Lage verändert. Die Beziehungen werden aufrechterhalten und sind freundlich, doch ist es klar, daß die Zeit zum Beitritt noch nicht gekommen ist.

Hinter dem Eisernen Vorhang. — Obschon wir die Idee, mit den Transportarbeiterorganisationen in den Satellitenstaaten Sowjetrußlands unter den herrschenden Verhältnissen irgendwelche direkten Beziehungen anzuknüpfen, längst aufgegeben haben, haben einige dieser Organisationen versucht, westliche Transportarbeitergewerkschaften an ihrem Tun zu interessieren.

Anfangs 1948 schrieben die Eisenbahner- und die Seeleutegewerkschaft Bulgariens an Transportarbeitergewerkschaften im Westen. Zur Hauptsache beschränkte sich ihr Schreiben darauf, ihre wirtschaftlichen und sozialen Errungenschaften zu preisen. Es schloß jedoch mit einem Appell, die Reihen der Transportarbeitergewerkschaften zu schließen, um dem neuen, von den Herrschern der USA, Großbritanniens und Frankreichs geplanten kapitalistischen Krieg Widerstand zu leisten. Zwei unserer Mitgliedsverbände machten uns auf dieses Schreiben aufmerksam: Die belgische Transportarbeitergewerkschaft hatte darauf nicht geantwortet, während der Britische Landesverband der Seeleute die Antwort gab, nach ihrer Meinung sei der rechte Platz aller Transportarbeitergewerkschaften in der ITF.

Was Ungarn anbetrifft, so haben wir einen Bericht über die allgemeine Delegiertenversammlung vom 1. bis 3. Dezember 1947 erhalten. Es ist der Erwähnung wert, daß, obschon wir vor einiger Zeit das Spital der Eisenbahner mit Medikamenten im Werte von £ 500 beschenkten und die Organisation mit Auskünften über Arbeitsbedingungen in Westeuropa versorgten (der Empfang weder der Medikamente noch der Auskünfte wurde, nebenbei erwähnt, je von der Gewerkschaft bestätigt), die Delegiertenversammlung Begrüßungstelegramme an den WGB und an den Französischen Eisenbahnverband sandte, jedoch nicht an die ITF. Ende 1947 und anfangs 1948 fand in der ungarischen Gewerkschaftsbewegung eine gründliche Säuberung statt. Arbeiter, die einen Mangel an Begeisterung über die Verschmelzung der Sozialistischen mit der Kommunistischen Partei zeigten, wurden rücksichtslos von gewerkschaftlichen Posten und Arbeitsstellen entfernt. Das Ergebnis war, daß manche ihre Parteizugehörigkeit aus Sicherheitsgründen wechselten.

Im Dezember 1948 erklärten uns ungarische Emigranten, darunter der frühere ungarische Außenminister und der frühere ungarische Gesandte in London, daß das Bedürfnis bestehe, den Rundfunksendungen für die Länder hinter dem Eisernen Vorhang beim Britischen Rundfunk mehr Zeit einzuräumen. Sie versicherten uns, daß die Bevölkerung dieser Länder in ihrer großen Mehrheit innerlich die kommunistischen Regime ablehnten, in ihrem Widerstand jedoch durch wahrheitsgetreue, unvoreingenommene Nachrichten über die Weltereignisse bestärkt werden sollten. Diese Ansichten sind durch hinter dem Eisernen Vorhang lebende und arbeitende Personen, mit denen es uns möglich war, in Beziehung zu treten, bestätigt worden. Es wurde vorgeschlagen, die Rundfunksen-

dungen sollten sich nicht auf Tatsachenberichte beschränken, sondern es sollten geeignete politische Kommentare gesendet werden, um den Leuten ein Verständnis der Ereignisse zu ermöglichen. Wir teilten diese Anregung den zuständigen Stellen mit und boten unsere Hilfe an — wie wir dies während des Krieges getan haben —, falls sie gewünscht werden sollte.

Die polnischen Sozialisten im Exil hielten im Sommer 1948 in Brüssel eine Konferenz ab. Karol Maxamin, ein früheres Mitglied des Generalrates der ITF nahm daran teil. Im November 1948, anlässlich einer Tagung des Exekutivkomitees der ITF in Paris, wurde Maxamin zur Abgabe einer Erklärung aufgefordert. Er erklärte, der Widerstand gegen das kommunistische Regime in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang sei wirklich, es gebe Geheimorganisationen und eine geheime Presse. Er forderte Unterstützung der Bewegung von außen, insbesondere durch Rundfunksendungen ähnlich denen, mit denen die verschiedenen nationalen Widerstandsbewegungen im Kriege unterstützt worden sind.

### **Beziehungen zwischen angeschlossenen Organisationen**

Im allgemeinen sind die Beziehungen zwischen den angeschlossenen Verbänden lebhaft und herzlich, doch erübrigt sich in den meisten Fällen eine Erwähnung. Wir führen jedoch einige Beispiele an, die von besonderer Bedeutung sind oder bei denen das Sekretariat der ITF beteiligt war.

**Frankreich und USA.** — Als in Frankreich im April 1948 die Force Ouvrière-Transportarbeitergewerkschaften gebildet wurden, brachte der ITF-Vertreter in New York mehreren der Eisenbahnverbände der USA zur Kenntnis, daß die neuen Organisationen mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Dies hatte zum Ergebnis, daß sie sich zusammentaten und die französischen Gewerkschaften mit zehn dringend benötigten Schreibmaschinen versorgten.

**Jugendlager der Eisenbahner in Deutschland.** — Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands veranstaltete im Sommer 1949 in einer der schönsten Gegenden der Bayrischen Alpen ein Bildungs- und Erholungslager für die Mitglieder ihrer Jugendgruppen. Durch die ITF wurden rund 150 junge Mitglieder anderer europäischer Gewerkschaften eingeladen, zwei Wochen im Lager zuzubringen. Die Einladungen wurden angenommen, und nach den begeisterten Briefen einer Reihe von Teilnehmern zu schließen, scheint das Lager ein großer Erfolg gewesen zu sein. Es ist uns gegenüber erklärt worden, das deutsche Beispiel sei der Nachahmung in anderen Ländern wert, und zu Ende der Berichtszeit bestand Aussicht auf ein ähnliches Unternehmen in Großbritannien.

**USA und Deutschland.** — Auf Initiative des Präsidenten des Zugführerverbandes der USA, Fraser, der Deutschland 1947 einen Besuch abstattete, führten die amerikanischen Eisenbahnverbände eine Kleidersammlung für die deutschen Eisenbahner durch. 170 Ballen Kleider gelangten Ende Juli 1948 in die Hände der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Frankfurt.

**Gemeinsamer Ausschuß der norwegischen Transportarbeiterverbände.** — Sechs norwegische Transportarbeitergewerkschaften — Eisenbahner, Lokomotivpersonal, Seeleute, Schiffs-

maschinisten und Transportarbeiter, die alle der ITF angeschlossen sind, und der Lotsenverband, der der ITF noch nicht angehört — haben ihren gemeinsamen Ausschuß aus der Vorkriegszeit neu gegründet. Er besteht auf nationaler Ebene aus den Vorständen der sechs Gewerkschaften und auf lokaler Ebene aus den Ortsgruppenausschüssen. Der Ausschuß befaßt sich mit allen Fragen, die mehr als eine Gewerkschaft interessieren, einschließlich internationaler Fragen. Das ERP und der Boykott von Panamaschiffen z. B. standen auf der Tagesordnung einer Versammlung im März 1949.

Belgien, Holland und Luxemburg. — Am 18. November 1948 traten Vertreter der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft, des Holländischen Offiziersverbandes der Handelsmarine und des Holländischen Transportarbeiterverbandes am Sitz der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft in Antwerpen zusammen, um für regelmäßige Beratungen zwischen den Transportarbeitergewerkschaften der beiden Länder im Zusammenhang mit der zukünftigen Wirtschaftsunion der Beneluxländer zu sorgen. Es wurde beschlossen, einen beratenden Ausschuß mit dem Namen Benetra einzusetzen, mit Unterausschüssen für die Häfen, die Seeschifffahrt, Rhein- und Binnenschifffahrt, Seefischerei, Straßentransport und Flußbau. Dem Benetra-Ausschuß gehörten an: O. Becu (Belgische Transportarbeitergewerkschaft), Vorsitzender; J. J. A. Berger (Holländischer Transportarbeiterverband), Sekretär; P. de Vries (Holländischer Offiziersverband der Handelsflotte); R. Laan, T. Smeding und H. M. W. Westerlaken (Holländischer Transportarbeiterverband); R. Dekeyzor, G. Hendrickx, G. de Crom und W. Cassiers (Belgischer Transportarbeiterverband).

Auch die Eisenbahnergewerkschaften Belgiens, Luxemburgs und Hollands haben Vorkehrungen für ständige und systematische Zusammenarbeit getroffen, nicht nur unter sich, sondern auch mit Benetra.

## II. Verwaltung und interne Organisation

### Kongreß

Der Kongreß, der vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo stattfand, war einer der wichtigsten in der Geschichte der ITF. Es handelte sich um den zweiten Kongreß nach dem Ende des zweiten Weltkrieges.

Obschon die ITF während des Krieges sehr tätig war, war sie während sechs Jahren von manchen ihrer angeschlossenen Organisationen abgeschnitten, so daß der Zürcher Kongreß im Jahre 1946 weitgehend den Charakter einer Wiedervereinigung und einer Gelegenheit zur Bestandaufnahme hatte. Dazu kam ein Vorschlag zur Auflösung der ITF und Einverleibung ihrer Mitgliedsverbände in den kurz vorher gegründeten Weltgewerkschaftsbund als „Berufsabteilung“ — ein Antrag, dem der Kongreß, überwältigt durch die Umstände des Augenblicks und falsche Hoffnungen über eine wirklich einheitliche und allumfassende Gewerkschaftsbewegung, seine etwas zögernde und an bestimmte Bedingungen geknüpfte Zustimmung gab.

Die Zeit zwischen dem Zürcher Kongreß und dem in Oslo sah die Erstarbung der ITF in ihrer Nachkriegsform und die Inangriffnahme ihrer Nachkriegsarbeit. In diese Zeit fällt das Absplittern von ehemals angeschlossenen Organisationen, die unter kommunistischen Einfluß geraten waren, jedoch auch der Anschluß mancher andern, vor allem in USA, deren Beitritt als ein aufs innigste herbeizuwünschendes, aber vermutlich noch lange ausstehendes Ereignis betrachtet worden war.

Die ITF, die in Oslo zusammentrat, war damit eine machtvollere, einflußreichere und in ihren Auffassungen geeintere ITF als je zuvor in ihrer Geschichte. Ihr Mitgliederbestand war mehr als doppelt im Vergleich zur Vorkriegszeit.

Obschon der Beschluß für keinen Augenblick zweifelhaft war, war die Frage, der der Kongreß den größeren Teil seiner Zeit widmete, die der Verhandlungen, welche im Laufe der vorausgegangenen zwei Jahre mit dem WGB stattgefunden hatten. Die große Mehrzahl stimmte diesmal darin überein, daß von der Einverleibung in jene Organisation nicht länger die Frage sein konnte, und daß die ITF ihre Arbeit am besten in vollkommener Unabhängigkeit fortsetzen konnte. Einige wenige waren jedoch der Auffassung, es sei nicht wünschenswert, die Tür ganz zu schließen, da sich aus der weiteren Entwicklung in der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine Änderung der Politik ergeben könnte, und so wurde denn der Einigkeit zuliebe eine Kompromißentschließung angenommen, die die Wahrung der Unabhängigkeit proklamierte *„bis Verhandlungen mit einer allumfassenden Gewerkschaftsinternationale aufgenommen werden können, die genügende Aussichten auf ein angemessenes Maß an Selbständigkeit der Internationalen Berufssekretariate bietet und die Grundsätze des freien und demokratischen Gewerkschaftswesens vertritt“*.

Eine neue Gewerkschaftsinternationale der Art, wie sie die Delegierten auf unserem Kongreß vor Augen hatten, trat ins Dasein mit der Gründung des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften am 7. Dezember 1949.



Der Osloer Kongreß nahm eine neue gleitende Skala der Mitgliederbeiträge an, die eine kleine, aber äußerst notwendige Erhöhung des Einkommens der ITF zur Folge hatte, und änderte auch die Satzungsbestimmungen über Kongreßabstimmungen ab, um die Stimmstärke mit den entrichteten Mitgliederbeiträgen in Übereinstimmung zu bringen.

Zwei weitere Abänderungsanträge wurden angenommen: Der eine sorgte für eine klarere und eingehendere Umschreibung der Methode der Bestellung des Geschäftsführenden Ausschusses; der andere besaß den Zweck, die Tradition, einen Präsidenten der ITF zu wählen, in den Satzungen zu verankern. Dem Präsidenten wurde gleichzeitig das Recht eingeräumt, auf Kosten der Föderation an allen von der ITF veranstalteten Zusammenkünften teilzunehmen. Dem Exekutivkomitee wurde der Auftrag erteilt, dem folgenden Kongreß Vorschläge über eine angemessenere Vertretung von Ländern mit großen Mitgliederbeständen im Generalrat zu unterbreiten.

Von der Seeleutesektion befürwortete Entschliefungen a) gaben der Enttäuschung über den geringen Fortschritt der Ratifizierung der Seattle-Seefahrtsübereinkommen Ausdruck und drohten mit unabhängigem Vorgehen, falls nicht vor dem 15. November 1948 eine Tagung der beiden Parteien im Paritätischen Seefahrtsausschuß und der Regierungen der vor allem betroffenen Länder zur Prüfung der Angelegenheit zusammentrete, und beauftragten das Sekretariat, einen Aktionsplan zur Unterbreitung an eine anlässlich der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses im Herbst abzuhaltende Seeleutekonferenz auszuarbeiten; b) verlangten einen internationalen Boykott von zum Zwecke der Umgehung von sozialen Verpflichtungen usw. in Panama und Honduras registrierten Schiffen; c) verlangten die Untersuchung, unter Beteiligung der Gewerkschaften, des Problems der Ballastierung von Schiffen bei geringer Befrachtung; d) forderten die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften auf, Leuten, die wegen antidemokratischem oder kriminellen Verhalten aus den Gewerkschaften anderer Länder ausgeschlossen oder nicht in sie aufgenommen worden sind, die Mitgliedschaft zu verweigern; und e) beauftragten das Sekretariat, die angeschlossenen Seeleuteorganisationen zu ersuchen, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Teilnahme von Seeleutevertretern an allen mit der Seeschifffahrt zusammenhängenden Verhandlungen und Beratungen zu erwirken.

Andere Entschliefungen a) forderten das Exekutivkomitee auf, die Errichtung einer ITF-Sektion für die zivile Luftfahrt in Erwägung zu ziehen; b) forderten das Exekutivkomitee auf, sich an den Direktor des IAA und die Arbeitnehmergruppe in dessen Verwaltungsrat zu wenden, im Hinblick auf die Erwirkung einer angemesseneren Vertretung der verschiedenen Verkehrsweige auf Tagungen des Binnenverkehrsausschusses sowie im Hinblick auf die Schaffung von Garantien für die Durchführung seiner Beschlüsse und Empfehlungen; und c) sahen die Schaffung einer Schule zur Ausbildung internationaler Gewerkschaftsfunktionäre vor.

Es wurde beschlossen, dem Internationalen Arbeitsamt Kenntnis zu geben von a) gewünschten Verbesserungen des Hafentarbeits-Sicherheitsübereinkommens des Jahres 1929, wie 1932 revidiert; und b) der Enttäuschung des Kongresses über die Nichtergreifung der in der Entschliefung des Binnenverkehrsausschusses über automatische Kuppelung

geforderten Maßnahmen; und das IAA aufzufordern a) zur Vorbereitung der Ausarbeitung internationaler Übereinkommen eine Untersuchung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seefischerei durchzuführen; und b) die Einberufung einer dreiteiligen Konferenz der an der Rheinschiffahrt interessierten Länder zu beschleunigen, im Hinblick auf die Annahme regionaler Übereinkommen in bezug auf Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen.

Der Kongreß befürwortete auch die Einberufung einer Konferenz der Redakteure angeschlossener Verbände und einer regionalen Transportarbeiterkonferenz für den Nahen und Mittleren Osten.

Einzelheiten über die in Ausführung dieser Beschlüsse unternommenen Schritte sind in diesem Bericht an anderer Stelle aufgeführt.

### Generalrat

Der Generalrat setzte sich zu Beginn des Jahres 1948 folgendermaßen zusammen:

Österreich und Schweiz	<i>E. Bratschi</i> (Schweiz) <i>V. Übeleis</i> (Österreich)
Belgien, Holland und Luxemburg	<i>O. Becu</i> (Belgien) <i>G. Joustra</i> (Holland)
Dänemark, Finnland, Island und Norwegen	<i>J. Haugen</i> (Norwegen) <i>P. Poulsen</i> (Dänemark)
Schweden	<i>S. Christiansson</i>
Großbritannien	<i>J. B. Figgins</i> (Eisenbahner) <i>A. Deakin</i> (Transportarbeiter) <i>D. S. Tennant</i> (Schiffsoffiziere)
Kanada	<i>A. S. Simpson</i>
Naher und Mittlerer Osten	<i>M. I. Zein el Din</i> (Ägypten)
Spanien	<i>Trifón Gómez</i>
Vereinigte Staaten	<i>B. M. Jewell</i> (Eisenbahner) <i>A. E. Lyon</i> , Stellvertreter  <i>H. Lundeberg</i> (Seeleute) <i>J. Hawk</i> , Stellvertreter
ITF-Sekretariat	<i>J. H. Oldenbroek</i> <i>P. Tofahrn</i>

Kollege B. M. Jewell wurde anfangs 1948 durch den Kollegen A. E. Lyon ersetzt, da ersterer als Berater in Arbeitsfragen in die Marshallplanverwaltung berufen worden war.

Folgendes ist die Zusammensetzung des neuen, vom Osloer Kongreß bestellten Generalrates, der sich Ende 1949 immer noch im Amte befand. Die Buchstaben nach den Namen bezeichnen die Art des Verbandes, dem das Mitglied angehört: E: Eisenbahner; T: Transportarbeiter im allgemeinen; ST: Straßentransportarbeiter; S: Seeleute.

Österreich	V. Übeleis (E) K. Weigl (T) Stellvertreter
Kanada	J. McGuire (E) S. Eighteen (E) Stellvertreter
Frankreich	A. Lafond (E) E. Ehlers (S) Stellvertreter
Deutschland	H. Jahn (E) J. Hatje (E) Stellvertreter  A. Kummernuss (T) H. Davidsen (S) Stellvertreter
Großbritannien	J. B. Figgins (E) (Kein Stellvertreter ernannt)  A. Deakin (T) D. S. Tennant (S) Stellvertreter  G. Beardsworth (T) (Kein Stellvertreter ernannt)
Spanien	T. Gómez (E) A. Pérez (E) Stellvertreter
Schweden	S. Christiansson (E) R. Helgesson (T) Stellvertreter
Vereinigte Staaten	A. E. Lyon (E) (Kein Stellvertreter ernannt) H. Lundeberg (S) M. Weisberger (S) Stellvertreter  D. J. Tobin (ST) G. M. Harrison (E) Stellvertreter
Belgien, Luxemburg, Irland, Holland und Schweiz	O. Becu (Belgien, T und S) G. Devaux (Belgien, E) Stellvertreter  G. Joustra (Holland, E) T. Smeding (Holland, T und S) Stellvertreter

Belgien, Luxemburg, Irland,  
Holland und Schweiz

*R. Bratschi* (Schweiz, E)  
*H. Leuenberger* (Schweiz, T)  
Stellvertreter

*M. Leick* (Luxemburg, E)  
(Kein Stellvertreter ernannt)

Dänemark, Finnland, Island und  
Norwegen

*P. Poulsen* (Dänemark, T)  
*L. Olsen* (Norwegen, T)  
Stellvertreter  
*I. Haugen* (Norwegen, S)  
*Th. Laurson* (Dänemark, S)  
Stellvertreter

*G. Widing* (Finnland, E)  
*J. K. F. Jensen* (Dänemark, E)  
Stellvertreter

Lateinamerika

Kein Mitglied ernannt

Naher und Mittlerer Osten

*M. I. Zein el Din* (Ägypten, ST)  
(Kein Stellvertreter ernannt)

ITF-Sekretariat

*J. H. Oldenbroek*  
*P. Tofahrn*

Der Generalrat trat während der Berichtszeit zweimal zusammen: am 24. Juli 1948 in Oslo, unmittelbar nach dem Kongreß, um die Wahl des Präsidenten der ITF vorzunehmen, bei welchem Anlaß Kollege Omer Becu gewählt wurde; und in Antwerpen am 13. und 14. Mai 1949.

### Exekutivkomitee

Das Exekutivkomitee, das sich zu Anfang 1948 im Amte befand, bestand aus:

*O. Becu*, Präsident  
*R. Bratschi*,  
*S. Christiansson*,  
*J. B. Figgins*,

*T. Gómez*,  
*B. M. Jewell*,  
*G. Joustra*,  
*J. H. Oldenbroek*, Generalsekretär

Kurz nach der Tagung des Exekutivkomitees in Luxemburg am 4., 5. und 8. April 1948 trat Kollege B. M. Jewell zurück, da er zum Berater in Arbeitsfragen des ERP-Verwalters, Paul Hoffman, ernannt worden war.

Der Osloer Kongreß wählte am 24. Juli 1948 folgendes neue Exekutivkomitee, das sich Ende 1949 immer noch im Amte befand:

*O. Becu*, Präsident  
*R. Bratschi*,  
*S. Christiansson*,  
*J. B. Figgins*,

*T. Gómez*,  
*G. Joustra*,  
*A. E. Lyon*,  
*J. H. Oldenbroek*, Generalsekretär

Während der Berichtszeit trat das Exekutivkomitee zusammen in:

- Luxemburg, am 4., 5. und 8. April 1948
- Oslo, am 18., 19., 22. und 23. Juli 1948
- Paris, am 12., 13. und 14. November 1948
- Antwerpen, am 11. und 12. Mai 1949
- London, am 24., 25. und 26. Oktober 1949.

### **Geschäftsführender Ausschuß**

Zu Beginn des Jahres 1948 setzte sich der Geschäftsführende Ausschuß zusammen aus:

- A. Deakin* (Britischer Transportarbeiterverband)
- F. Bostock* (Verband der Eisenbahnangestellten)
- T. Yates* (Landesverband der Seeleute)

Ein vierter Sitz im Ausschuß war unbesetzt infolge des Rücktrittes von John Benstead (Landesverband der Eisenbahner).

Kollege Bostock starb kurz vor dem Osloer Kongreß.

In Oslo schlug die britische Delegation folgenden neuen Geschäftsführenden Ausschuß vor, der vom Kongreß gewählt wurde:

- J. G. Baty* (Britischer Lokomotivführer- und Heizerverband)
- A. Deakin* (Transportarbeiterverband)
- G. B. Thorneycroft* (Verband der Eisenbahnangestellten)
- T. Yates* (Landesverband der Seeleute)

Der Geschäftsführende Ausschuß tagte am 13. Februar, 30. März, 28. Mai, 12. Oktober und 14. Dezember 1948 und am 8. Februar, 12. und 13. April, 2. August und 4. Oktober 1949.

T. Yates wurde auf der Sitzung vom 12. Oktober 1948 zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt.

Am Ende der Berichtsperiode befanden sich die in Oslo gewählten Mitglieder immer noch im Amte.

### **Rechnungsprüfer**

Vom Osloer Kongreß wurden folgende Rechnungsprüfer gewählt:

- T. Howard* (Britischer Verband der Eisenbahnangestellten)
- W. T. Potter* (Britischer Landesverband der Eisenbahner)
- H. J. Perkins* (Britischer Verband der Funkoffiziere)

### **Rechnungsrevisoren**

Die Firma Hesketh, Hardy & Hirshfield, geprüfte Rechnungsrevisoren, London, besorgte wiederum die Prüfung der Bücher und Rechnungsführung der ITF während der beiden Berichtsjahre.

### **Büros**

#### **Londoner Büro**

Zu Beginn der Berichtszeit hielt die ITF als Büro zwei Wohnungen im hinteren Anbau des Verwaltungsgebäudes des Britischen Seeleuterverbandes Maritime House, Old Town, Clapham, London SW 4, besetzt. Diese Unterkunft war sehr ungenügend und unpassend, doch war damals nichts Besseres zu finden. Die Miete betrug £ 350 im Jahre, einschließlich Steuern.

Zu Beginn des Monats August 1948 konnten wir in vier Wohnungen auf der Vorderseite des Hauptgebäudes auf dem dritten Stock einziehen. Die Miete betrug £ 700 im Jahre, einschließlich Steuern. Diese Unterkunft genügte gerade für unsere damaligen Bedürfnisse, ließ jedoch keinen Spielraum für den nötigen Ausbau und besaß keine Zentralheizung, so daß wir uns mit Gas und Elektrizität begnügen mußten. Wir ergriffen daher mit Freuden die Gelegenheit, die sich uns durch die Räumung eines großen Saales im ersten Stock eines Flügels desselben Gebäudes durch die Postverwaltung bot. Der Finanzausschuß des Landesverbandes der Seeleute war bereit, diesen Saal in zwölf Räume aufteilen zu lassen, unter der Bedingung, daß wir uns zu ihrer Besetzung für mindestens sieben Jahre verpflichteten. Die Miete beträgt £ 1200 im Jahre, einschließlich Steuern und Zentralheizung. Der Einzug in die neuen Räume erfolgte am 7. Februar 1950.

#### Neuyorker Büro

Dieses Büro wird durch Willy Dorchain geleitet, dem zwei Stenotypistinnen zur Seite stehen. Es wurde während des Krieges errichtet, hauptsächlich um sich mit Kriegsproblemen der Seeleute zu befassen, ist jedoch seither zur Hauptsache als eine Basis zur Gewinnung neuer Anschlüsse in den Vereinigten Staaten verwendet worden, wie auch zur Pflege der Beziehungen mit den in jenem Lande bereits angeschlossenen Organisationen.

#### Amsterdamer Büro

Das Amsterdamer Büro der ITF existiert lediglich der Form nach; Personal wird dort keines beschäftigt. Das Gebäude gehört der ITF, ist nun jedoch an zwei Gewerkschaften vermietet. Das Büro wird formell beibehalten als Adresse, um Verhandlungen mit der holländischen Regierung über Kriegsschadensforderungen zu erleichtern.

#### Singapur

Das Büro in Singapur ist geschlossen worden. Einzelheiten darüber siehe Abschnitt dieses Berichtes über regionalen Aufbau.

#### Bombay

Dieses Büro wurde Anfang 1949 errichtet. Sein Zweck ist die Unterrichtung indischer Gewerkschaften über die Tätigkeit der ITF und die Unterrichtung der ITF über Ereignisse in der indischen Transportarbeiterbewegung. Seine Leitung liegt in den Händen von D. Mungat, der seine Stellung ehrenhalber inne hat. Frau Khamdar amtiert als entlohnte Sekretärin. Weitere Einzelheiten können dem Abschnitt über regionalen Aufbau entnommen werden.

#### Personal

Das ständige Personal setzte sich am Ende 1949 folgendermaßen zusammen:

- 1 Übersetzerin für Französisch und Buchhalterin (*Frl. T. Asser*)
- 2 Übersetzer für Englisch (*G. R. Clutterbuck und R. Santley*)
- 1 Leiter der Abteilung für Auskunft und Veröffentlichungen (*M. Zwalf*)
- 1 Leiter der Archivabteilung und der Schreib- und Vervielfältigungsarbeiten (*A. Klattl*)
- 1 Stenographin (*Frau L. A. Kant*)

- 1 technischer Beamter für die Eisenbahnersektion (*F. Strauss*)
- 1 Telephonistin (*Frau M. Seurre*)
- 1 Stenotypistin für Englisch (*Frl. J. Bates*)
- 1 Übersetzer für Schwedisch (*L. Vincent*)
- 1 Stenotypistin für Schwedisch (*Frl. I. Larsson*, später ersetzt durch *Frl. Elmberg*)
- 1 Übersetzer für Spanisch (*L. Martínez*)
- 1 Übersetzer für Deutsch (*A. Spirig*)
- 1 Übersetzer für Französisch (*J. L. Merle*)
- 1 Angestellter der Dokumentationsabteilung (*K. A. Golding*)
- 1 Maschinenschreiberin für Englisch (*Frau G. Eady*)
- 1 Maschinenschreiber für Spanisch (*A. Soto*)
- 1 Bürogehilfe (*A. Cairns*)

Die Bezeichnungen entsprechen der Haupttätigkeit der betreffenden Personen. Manche von ihnen sind jedoch vielseitig und können auch andere Aufgaben erfüllen, was sie auch tun. Die sieben Letztgenannten bekleiden Stellen, die während der zwei Berichtsjahre neu geschaffen wurden. Frau Seurre, Frl. Larsson und Vincent sind dem Personal ebenfalls während der Berichtszeit beigetreten, ersetzen jedoch Personal, das seinen Rücktritt genommen hatte.

### III. Regionaler Aufbau

#### Asien

Im November 1947 genehmigte der Generalrat der ITF den Antrag, ein Fernöstliches ITF-Sekretariat zu errichten, das insbesondere den Zweck haben sollte, den asiatischen Seeleute-Gewerkschaften beizustehen und die Koordinierung ihrer Bestrebungen zu ermöglichen. Zu Beginn des Jahres 1948 beschloß der Geschäftsführende Ausschuß die Durchführung des Planes. Kollege Georg Reed, der bereits eine zweijährige Erfahrung in dieser Arbeit in Indien gesammelt hatte, wo er im Auftrage des Britischen Landesverbandes der Seeleute tätig gewesen war, erklärte sich bereit, als Sonderbevollmächtigter der ITF ein Büro in Singapur zu eröffnen. Er verließ England am 12. März 1948 in Begleitung seiner Frau und blieb im Fernen Osten bis August 1949, als ihn sein Gesundheitszustand zwang, das Büro zu schließen und nach Europa zurückzukehren. Der Geschäftsführende Ausschuß beschloß daraufhin, daß er seine Arbeit für eine begrenzte Zeit in London fortführen solle, womit er zu Ende 1949 immer noch beschäftigt war.

Um diese und andere Arbeiten finanzieren zu helfen, wurde am 22. November 1948 an die angeschlossenen Organisationen ein Appell um finanzielle Zuwendungen gerichtet. Die Seeleutesektion der ITF beschloß, die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aufzufordern, für jedes der beiden Jahre 1948 und 1949 einen Beitrag von 3 Pence je Mitglied zu leisten. Demnach hätte sich eine Gesamtsumme von £ 5000 ergeben sollen, doch war die Summe der tatsächlichen Beiträge etwas größer.

Während er sich im Fernen Osten befand, besuchte Kollege Reed Bombay, Kalkutta, Khulna in Ostpakistan und Hongkong. In Indien half er mit, die Gewerkschaftsbewegung der Seeleute zu festigen, die infolge der Teilung des Landes in Indien und Pakistan dem Zusammenbruch nahe war.

In Singapur setzte er der Rivalität zwischen sechs Seeleutegewerkschaften ein Ende und veranlaßte diese, unter seinem Vorsitz zusammenzuarbeiten. Es gelang ihm durch Verhandlungen mit Reedern und Behörden die Errichtung eines amtlichen Arbeitsvermittlungsamtes für Seeleute durchzusetzen, das von der Kolonialregierung und Vertretern der Reeder und der Seeleute gemeinsam verwaltet wird. Das Arbeitsvermittlungsamt soll der Ausbeutung der Seeleute durch die Ghaut Serangs (Matrosenmakler) ein Ende setzen, die den Seeleuten die Arbeitsstellen buchstäblich verkaufen.

In Hongkong fand er Verhältnisse vor, die denen in Singapur sehr ähnlich waren. Es gab da vier rivalisierende Seeleutegewerkschaften. Auch hier gelang es ihm, sie zur Zusammenarbeit zu bewegen. Seine Unterredungen mit Regierungsbeamten und Reedern führten zur Einsetzung eines Ausschusses zum Studium der in Singapur eingeführten Registrierungs- und Anheuerungsmethode.

Kollege Reed kam Ende November 1948 nach Europa, um an einer Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses teilzunehmen. Während er sich hier befand, wurde am Sitze der ITF eine Konferenz von Vertretern von in Asien aktiven Seeleutegewerkschaften veranstaltet. An ihr nahmen teil: Mungat und Rosario vom Indischen Seeleuteverband;



Muller als Vertreter des Holländischen Schiffsoffiziersverbandes in Batavia; Tennant, Generalsekretär des Britischen Schiffsoffiziersverbandes; Reed und Oldenbroek. Die Konferenz besprach die Lage in der asiatischen Schifffahrt. Sie kam zum Schluß, daß, während die von der ITF in Asien bereits geleistete Arbeit gute Früchte getragen hatte, vieles noch zur Konsolidierung und zum Ausbau der gemachten Fortschritte zu tun übrig blieb; daß es im Interesse der asiatischen Seeleute wie auch der Seeleute in anderen Teilen der Welt lag, daß ersteren bei der Errichtung echter und wohlbegründeter Gewerkschaften geholfen werden sollte und daß es höchst wünschenswert sei, so bald als möglich eine Asiatische Seeleutekonferenz abzuhalten zum Zwecke der Erweckung des Interesses und der Schulung asiatischer Gewerkschaftsfunktionäre.

Die Anwesenheit des Kollegen Reed wurde auch dazu benutzt, um sich an das Britische Kolonialamt zu wenden, um es an der Anwendung der internationalen Arbeitsübereinkommen auf die Kolonialländer zu interessieren. Eines dieser Übereinkommen, das über die Arbeitsvermittlung für Seeleute, ist ein äußerst geeignetes Instrument zur Beendigung des Maklersystems.

Kollege Reed kehrte im April 1949 nach Indien zurück. Es wurden bereits Vorkehrungen für einen Besuch Japans getroffen, als er im Juli plötzlich ernsthaft erkrankte und das Spital aufsuchen mußte. Sein Arzt untersagte ihm eine Reise nach Japan und riet ihm an, nach England zurückzukehren, wo er Anfang September 1949 eintraf. Dies machte die Schließung des Büros in Singapur zur Notwendigkeit.

Seit seiner Rückkehr nach London ist Reed wiederholt beim Kolonialamt und Britischen Reedereien vorstellig geworden, um das richtige Funktionieren des Seeleute-Arbeitsamtes in Singapur zu erreichen, das die Reeder dazu mißbraucht haben, die auf gesetzwidrige Weise erfolgte Anwerbung der Seeleute zu legalisieren, womit das alte System weiterhin in vollem Schwunge bleibt.

Als Mungat sich im Dezember 1948 zur Teilnahme an einer Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses in Europa befand, pflegte der Geschäftsführende Ausschuß mit ihm eine Unterredung über die gewerkschaftlichen Verhältnisse im Landverkehr Indiens. Es ergab sich, daß nur die Eisenbahner eine wirklich landesumfassende Organisation besitzen. Die Hafentarbeiter haben vor kurzem einen Landesverband gegründet, und es bestehen gute Gründe zur Annahme, daß er sich behaupten und entwickeln wird. Die Straßentransportarbeiter besitzen lediglich lokale Organisationen in einigen wenigen Bevölkerungszentren. Mungat glaubte, es wäre von großem Wert, die Funktionäre der Transportarbeiter zusammenzubringen und zur Zusammenarbeit zu bewegen, was unter der Leitung der ITF geschehen könnte.

Der Geschäftsführende Ausschuß beschloß, zur Finanzierung der Errichtung eines regionalen Informationsbüros in Bombay, unter Leitung Mungats als unbezahltem Sekretär, den Betrag von £ 1000 zu bewilligen. Dies hatte zur Folge, daß wir nun viel besser und viel regelmäßiger über die Ereignisse in der indischen Transportarbeiterbewegung unterrichtet werden.

Das regionale Informationsbüro veröffentlicht seit November 1949 einen monatlichen Pressebericht, der 150 Organisationen und Redak-

tionen in Indien und Pakistan zugestellt wird. Auch mit der Bildungsarbeit ist begonnen worden. Mungat unterrichtet eine Klasse von über 20 Schülern, vor allem Eisenbahner, über Gewerkschaftswesen und Verwaltung. Im August 1949 druckte das Büro eine Botschaft des Generalsekretärs der ITF und brachte sie unter den Transportarbeitergewerkschaften Indiens zur Verteilung.

### Lateinamerika

Während der Berichtszeit ist Lombardo Toledanos CTAL (Lateinamerikanischer Gewerkschaftsbund), die mit dem WGB unter einer Decke steckt, von einer neuen Organisation überschattet worden, der CIT (Interamerikanischer Gewerkschaftsbund), einer Organisation freier Gewerkschaften, deren Gründungskongreß, an dem sechzehn amerikanische Länder vertreten waren, vom 10. bis 13. Januar 1948 in Lima (Peru) stattfand. Der Mitgliederbestand der teilnehmenden Organisationen wurde auf etwa 14 000 000 geschätzt. Nach einem kurzen Gastspiel in Santiago (Chile) hat der Bund nun seinen Sitz in Havanna (Kuba).

Die Beziehungen zur CIT waren die allerbesten und gegenseitig hilfreich. Die CIT vertritt eine Politik, die das direkte Gegenteil derjenigen der CTAL ist. Während der Präsident der letzteren alles in seiner Macht Stehende tat, um die Anknüpfung von Beziehungen zwischen den lateinamerikanischen Gewerkschaften und den internationalen Berufssekretariaten zu verhindern, nahm die Konferenz in Lima zwei Entschlüsse an, die die Anknüpfung solcher Beziehungen befürworteten. Eine der beiden Entschlüsse empfahl ausdrücklich den Beitritt zur ITF. Sie war von den Eisenbahnerdelegierten aus Chile unterbreitet und von B. M. Jewell unterstützt worden, der an der Konferenz als Vertreter des Kartells der Eisenbahnergewerkschaft der USA teilnahm und im Namen der ITF eine Ansprache hielt.

Im Mai und Juni 1948 unternahm Kollege Trifón Gómez im Auftrage der ITF eine Reise von 46 Tagen durch Lateinamerika, in deren Verlauf er 26 verschiedene Gewerkschaftsorganisationen besuchte. Mit Ausnahme der argentinischen Gewerkschaften der Eisenbahner und Straßenbahner bereiteten ihm alle einen guten Empfang und ließen sich gerne über seine Mission und die Arbeit der ITF aufklären.

Die Reise hat die Anknüpfung äußerst nützlicher Beziehungen ermöglicht. Seit der Rückkehr des Kollegen Gómez hat das Sekretariat einen lebhaften Briefwechsel mit den lateinamerikanischen Transportarbeitergewerkschaften geführt, deren Interesse an der Arbeit der ITF im Wachsen begriffen ist.

Ab 1. Januar 1949 haben wir unseren Pressebericht auch in spanischer Sprache veröffentlicht und in größerer Auflage nach Lateinamerika versandt.

Das Interesse an unserer Arbeit, das sich in diesem Weltteil bemerkbar machte, veranlaßte das Exekutivkomitee, Schritte zur Errichtung eines Lateinamerikanischen Zweigsekretariats der ITF zu unternehmen, und da die CIT plante, ihren Kongreß vom 6. bis 10. September 1949 in Havanna abzuhalten und eine Reihe von Vertretern von Transportarbeitergewerkschaften ihre Teilnahme zugesagt hatte, als Delegierte entweder ihrer eigenen Organisationen oder ihrer gewerkschaftlichen

Landeszentrale, wurde beschlossen, unmittelbar danach, vom 11. bis 13. September, in derselben Stadt eine Lateinamerikanische Transportarbeiterkonferenz zu veranstalten.

Dieser Plan wurde durchgeführt. Die Kollegen Gómez und Oldenbroek wurden zu Vertretern des Exekutivkomitees der ITF bestimmt. In ihrer Begleitung befand sich Kollege L. Martínez, der sich im Büro der ITF mit lateinamerikanischen Angelegenheiten befaßt. Kollege A. E. Lyon, der am CIT-Kongreß als Vertreter des Kartells der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften teilnahm, ließ sich dazu bewegen, während der ersten beiden Tage der ITF-Konferenz ebenfalls beizuwohnen.

An der Konferenz beteiligten sich 50 Delegierte von 28 Organisationen in Argentinien, Bolivien, Brasilien, Costa Rica, Ecuador, Haiti, Kolumbien, Kuba, Niederländisch-Guayana, Panama, Paraguay, Peru, Salvador, St. Lucia, Trinidad, Uruguay und Venezuela. Sie war in jeder Beziehung ein Erfolg. Ihr Hauptzweck war die Errichtung eines Lateinamerikanischen Zweigsekretariats der ITF und die Genehmigung der Satzungen, nach denen es arbeiten soll. Auch eine Anzahl von Entschlüssen im Zusammenhang mit der zukünftigen Arbeit des Zweigsekretariates wurden angenommen.

Es wurde nahezu einstimmig beschlossen, als Sitz des Zweigsekretariats Kuba zu wählen. Der Kubanische Gewerkschaftsbund hatte freundlicherweise Büroräumlichkeiten, und was dazu gehört, kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Exekutivkomitees der ITF, die später einstimmig erteilt wurde, wurde ein folgendermaßen zusammengesetzter Regionalausschuß gewählt:

<i>Generalsekretär</i>	<i>Javier Bolaños Pacheco</i> <i>(Kubanischer Eisenbahnerverband)</i>
<i>Finanzsekretär</i>	<i>Calixto Sánchez White</i> <i>(Kubanischer Verband der Arbeiter</i> <i>in der zivilen Luftfahrt)</i>
<i>Organisationssekretär</i>	<i>Fernando González</i> <i>(Kubanischer Verband der Arbeiter</i> <i>im Straßenverkehr)</i>
<i>Propagandasekretär</i>	<i>Eduardo Cartaya</i> <i>(Kubanischer Verband der Arbeiter</i> <i>im Straßenverkehr)</i>
<i>Geschäftsführender Sekretär</i>	<i>José Enseñat Polit</i> <i>(Kubanischer Verband der Seeleute</i> <i>und Hafentarbeiter)</i>

Folgende lateinamerikanischen Organisationen waren der ITF zu Beginn des Jahres 1948 bereits angeschlossen:

- Sindicato Obreros Marítimos Unidos (Seeleute, Argentinien)*
- Federación Industrial del Transporte Marítimo y Portuario de Chile (Seeleute und Hafentarbeiter, Chile)*
- Alianza de Tranviarios de México (Straßenbahner, Mexiko)*

Folgende Organisationen traten der ITF während der Jahre 1948 und 1949 (vor der Lateinamerikanischen Transportarbeiterkonferenz in Havanna) bei:

- Federación Industrial Ferroviaria de Chile (Eisenbahner, Chile)*
- Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Kartell der Seeleute und Hafentarbeiter, Argentinien — dem u. a. das oben genannte Sindicato Obreros Marítimos angehört)*
- Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner, Uruguay)*
- Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafentarbeiter usw., Ecuador)*
- Federación de Ferroviarios del Ecuador (Eisenbahner, Ecuador — seither ausgetreten)*
- Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Arbeiter im Straßenverkehr, Kuba)*

Folgende Organisationen sind der ITF seit der Konferenz in Havanna beigetreten (Stand vom 31. 12. 1949):

- Federación Marítima Nacional (Seeleute und Hafentarbeiter, Kuba)*
- Federación Aérea Nacional (Personal der Zivilluftfahrt, Kuba)*
- Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner, Kuba)*

Im Oktober 1949 nahm das Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (Eisenbahner, Mexiko) eine Satzungsänderung vor, um ausdrücklich den Beitritt zur ITF vorzusehen. Ein Aufnahmesuch ist jedoch während der Berichtszeit nicht eingetroffen.

Des weiteren haben drei brasilianische Organisationen, die Federação Nacional dos Condutores de Veiculos Rodoviaros (Arbeiter des Straßenverkehrs), die Federação Nacional dos Marítimos (Seeleute) und die Federação dos Trabalhadores dos Carris Urbanos do Leste e do Sul do Brasil (Straßenbahner), den Wunsch ausgedrückt, der ITF beizutreten und haben um die Genehmigung des Parlamentes ersucht, die erforderlich ist, bevor eine brasilianische Gewerkschaft einer internationalen Organisation beitreten kann.

Es ergibt sich daraus, daß wir, was Beitritte und bevorstehende Beitritte anbetrifft, allen Grund haben, mit den Ergebnissen unserer Tätigkeit in Lateinamerika zufrieden zu sein. Die Lage wäre noch günstiger, würde nicht die Diktatur Perons in Argentinien den Beitritt zweier machtvoller Eisenbahnergewerkschaften, die der ITF früher angehörten, unmöglich machen, während Diktaturen in Santo Domingo, Peru, Venezuela und Nicaragua, von denen die letzten drei während der Berichtszeit errichtet worden sind, für den Augenblick unsere Aussichten in diesen Ländern zerstört haben.

In bezug auf die Bezahlung von Mitgliederbeiträgen durch lateinamerikanische Organisationen sind die Verhältnisse leider weniger ermutigend.

### **Naher und Mittlerer Osten**

Unser Osloer Kongreß überwies einen Antrag unserer Mitgliedsverbände in Ägypten auf Abhaltung einer Transportarbeiterkonferenz für den Nahen und Mittleren Osten in Kairo im Dezember 1948 an das

Exekutivkomitee. Der Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Juden und Arabern nach dem Rückzug der britischen Truppen aus Palästina im August 1948 verhinderte natürlich die Ausführung des Planes. Es wurde gehofft, ihn nach der Einstellung der Feindseligkeiten wieder aufnehmen zu können, doch waren die Umstände infolge der immer noch bestehenden politischen Spannung bisher seiner Ausführung nicht günstig.

### **Afrika**

Im November 1948 machte das Sekretariat der ITF dem Exekutivkomitee gegenüber die Anregung, es sollten Vorbereitungen zur Entsendung einer Delegation nach Afrika getroffen werden, deren Reise den Zweck hätte, neue Beitritte zu gewinnen, bestehende Gewerkschaften zu ermutigen und ihnen zu helfen, Tatsachenmaterial über die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse zu sammeln usw.

Das Exekutivkomitee stimmte der Anregung grundsätzlich zu und forderte das Sekretariat auf, die nötigen Auskünfte einzuziehen und die Vorbereitung zu treffen, die sich in Erwartung eines bestimmten Beschlusses durchführen lassen.

### **Australasien**

Auf Grund eines Beschlusses des Züricher Kongresses wurden Ende 1947 die ersten Vorbereitungen zur Abhaltung einer Transportarbeiterkonferenz der Länder des Südpazifik in Sidney, Australien, am 12. April 1948, getroffen. Die Bereitschaft zur Teilnahme erwies sich jedoch als viel bescheidener als wir erhofft hatten. Keine der Organisationen in Indonesien, Malaya, Indien, Pakistan, den Philippinen oder China schenkten unserer Anfrage, ob sie an der Konferenz teilnehmen würden, Beachtung. In Australien und Neuseeland war das Interesse größer. Alle angeschlossenen Organisationen hatten bereits im voraus die Idee willkommen geheißen. Auch eine Reihe nicht angeschlossener Organisationen gab einen günstigen Bescheid, doch entstanden später Schwierigkeiten, in einigen Fällen, weil das Datum nicht paßte, und in anderen, weil einige der Organisationen ihre Teilnahme von der Abklärung der Frage der Beziehungen zwischen der ITF und dem WGB abhängig machten. Es wurde daher beschlossen, den Plan als verfrüht aufzugeben. Ein diesbezügliches Rundschreiben wurde am 13. Januar 1948 an die Organisationen versandt, die unsere Einladung angenommen hatten.

## IV. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten

### Kanadischer Seeleutekonflikt

Am 31. März 1949 erhielten wir ein Telegramm des Kanadischen Seeleuteverbandes, in welchem erklärt wurde, ein Streik aller kanadischen Schiffe sei erklärt worden, um eine Erhöhung der Heuern um 15 Prozent zu erzielen und das System der gewerkschaftlichen Heuerstellen zu verteidigen. Es wurde weiter hinzugefügt, die Reedereien verletzten die kanadische Arbeitsgesetzgebung und hätten ein illegales Abkommen mit einer Konkurrenzorganisation abgeschlossen. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände wurden zur Hilfeleistung aufgefordert.

Im Telegramm wurde ferner erklärt, ein Brief sei unterwegs. Dieser wurde in Tat und Wahrheit erst am 12. April abgesandt und enthielt auch dann nicht die „volle Auskunft über den Ursprung, den Inhalt und den unmittelbaren Anlaß des Konfliktes, die Forderungen der Arbeiter, die Zahl der beteiligten organisierten und unorganisierten Arbeiter, und, im allgemeinen, die vollste Auskunft über den Konflikt“, wie dies die Satzungen der ITF den Organisationen vorschreiben, die um die Hilfe der ITF ersuchen. Nicht einmal die im erwähnten Briefe enthaltene magere Auskunft lag vor, als der Geschäftsführende Ausschuß der ITF am 12. April zusammentrat, das Gesuch prüfte und es ablehnte.

Trotzdem wurde eine dringende Sitzung des Ausschusses der Seeleutesektion auf den 23. April einberufen. Nach Prüfung der erhältlichen Information gelangte der Ausschuß zur Auffassung, daß es sich nicht um einen echten Arbeitsstreit handelte, sondern um die Folge einer Auseinandersetzung zwischen zwei Gewerkschaften, und daß für die Gewerkschaften im Ausland kein Grund zum Eingreifen bestand. Dies bedeutete, daß einerseits die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in Europa keine Mannschaften für bestreikte Schiffe stellten und andererseits die Hafnarbeitergewerkschaften nicht aufgefordert wurden, das Löschen dieser Schiffe zu verweigern.

Bald wurden neue Tatsachen bekannt. Es ergab sich, daß der Streik nicht die Zustimmung der kanadischen Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen besaß (wegen seiner Aktion wurde der Kanadische Seeleuteverband später aus dem Kanadischen Gewerkschaftsbund, dem er angehört hatte, ausgeschlossen), daß die kanadischen Schiffe weiterhin mit Mannschaften beliefert wurden und daß die kanadischen Hafnarbeiter die Lade- und Löscharbeiten fortsetzten. Als die Gewerkschaft sah, daß sie nicht imstande war, einen wirksamen Streik in ihrem eigenen Lande durchzuführen, versuchte sie, die Last den Hafnarbeitern in anderen Ländern aufzubürden. Die Gewerkschaft stimmte nun andere Töne an und behauptete wiederholt, der Streik richte sich gegen eine drohende Kürzung der effektiven Heuern um \$ 20 im Monat, nachdem sie vorher behauptet hatte, er drehe sich um eine Lohnerhöhung von 15 Prozent.

Die Wahrheit ist, daß der Streik in Mißachtung der einstimmigen Empfehlungen eines Vermittlungsausschusses von drei Mitgliedern, von denen eines den Kanadischen Seeleuteverband selber vertrat, ausgelöst wurde. Die Empfehlungen des Ausschusses lauteten auf Beibehaltung der bisherigen Heuersätze (\$ 170 im Monat zuzüglich Kost und Unterkunft für einen Vollmatrosen, andere Heuersätze entsprechend). Sie bedeuteten

tatsächlich gewisse geringfügige Verluste in anderer Hinsicht (nicht \$ 20 im Monat, wie der Kanadische Seeleuteverband behauptete, sondern höchstens \$ 2,50 im Einzelfall und \$ 1 im Monat im Durchschnitt der weniger Betroffenen). Diesem Verlust standen zwei bedeutende Verbesserungen gegenüber, nämlich erstens die Ausdehnung des Vertrages auf alle von kanadischen Reedern betriebenen Schiffe des kanadischen Registers, während der frühere Tarifvertrag lediglich für Seeleute unter kanadischem Heuervertrag auf solchen Schiffen galt, und zweitens die durchgehende Einführung des Drei-Wachen-Systems, entsprechend den Forderungen der Gewerkschaft, anstatt die Entscheidung darüber, wie früher, dem Kapitän zu überlassen. Die andere in Kanada tätige Seeleutegewerkschaft, die Seafarers' International Union (kanado-amerikanischer Seeleuteverband), hatte die Empfehlungen angenommen.

Der Generalrat der ITF tagte am 13. und 14. Mai und nahm folgende EntschlieÙung an:

*„Der Generalrat der ITF hat sich auf seiner Tagung vom 13. und 14. Mai 1949 in Antwerpen mit dem Konflikt befaÙt, der in den kürzlichen Wochen in der kanadischen Schifffahrt stattgefunden hat, und heißt im Lichte der vorgelegten Berichte die bereits gefaÙten Beschlüsse des Geschäftsführenden Ausschusses und des Seeleuteausschusses der ITF einstimmig gut, den vom Kanadischen Seeleuteverband ausgelösten Streik nicht zu unterstützen.*

*In Anbetracht der irreführenden Berichte in der kommunistischen Presse und des vom Kanadischen Seeleuteverband geförderten Treibens kommunistischer Elemente in verschiedenen Häfen, die in diesem Streik eine willkommene Gelegenheit zu sehen scheinen, um die ITF und ihre angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleuterverbände anzugreifen, hält es der Generalrat für nötig, folgende Tatsachen bekanntzugeben:*

- 1. Der Kanadische Seeleuteverband, der in elfter Stunde die ITF um Beistand anrief, unterließ es trotz einer telegraphischen Mahnung, den einschlägigen Bestimmungen der Statuten der ITF Folge zu leisten oder über Art und Umstände des Konflikts, in den der Verband verwickelt ist, eingehend zu berichten.*
- 2. Die Streikanweisungen des Kanadischen Seeleuteverbandes an Schiffsbesatzungen auf hoher See und in ausländischen Häfen widersprechen einander.*
- 3. Wären die Mitglieder des Kanadischen Seeleuteverbandes über die Streitfragen, die in ihrem Namen geführten Verhandlungen und über das Schlichtungsverfahren gehörig und ehrlich unterrichtet worden, so hätten sie der Streikaufrufung nicht Folge geleistet.*
- 4. Obwohl in Kanada, wo der wahre Sachverhalt bekannt ist, Bemannung und Beladen der Schiffe nicht unterbrochen sind, versuchen Abgesandte des Kanadischen Seeleuteverbandes und andere Leute, durch falsche Darstellung der Tatsachen die Hafentarbeiter- und Seeleuterverbände des Auslandes zur Unterstützung des Streiks zu bewegen.*

*In Anbetracht dieser Umstände erachtet der Generalrat, daß entgegen den Behauptungen des Kanadischen Seeleuteverbandes die*

*Arbeitsbedingungen nicht Gegenstand des Konfliktes sind, sondern daß dieser Bestandteil einer politischen Bewegung ist, die die ITF verurteilt. Die Mitgliedsorganisationen der ITF sollen sich daher nicht in den Konflikt hineinziehen lassen, um die wirtschaftliche Gesundung Europas nicht zu gefährden.“*

Bei der Aktion in ausländischen Häfen, auf die in dieser Entschließung Bezug genommen wird, handelt es sich um die Bemühungen des von den Kommunisten unterstützten und angeleiteten Kanadischen Seeleuterverbandes, in ausländischen Häfen Arbeitsniederlegungen hervorzurufen. Beträchtlicher Erfolg war ihnen in Großbritannien beschieden, doch kamen kleinere Vorfälle auch in den Häfen anderer europäischer Länder vor, wie auch in Australien und Neuseeland. Die Schwierigkeiten begannen am 14. Mai, als die Arbeiter im Hafen von Avonmouth sich weigerten, ein kanadisches Schiff zu entladen, und dehnten sich im Mai, Juni und Juli nach und nach auf Bristol, Liverpool und London aus. Als der Streik auf seinem Höhepunkt angelangt war, betrug die Zahl der Streikenden schätzungsweise 15 000. Die britische Regierung sah sich gezwungen, zum Entladen der Schiffe Truppen einzusetzen, wenn auch die beiden kanadischen Schiffe, die den Anlaß des Streiks bildeten, unberührt blieben. Die Arbeit wurde überall am 25. Juli wieder aufgenommen. Der Kanadische Seeleuterverband brach daraufhin die Aktion gegen die beiden Schiffe ab.

Es besteht kaum ein Zweifel darüber, daß die ganze Angelegenheit Teil eines kommunistischen Planes zur Hervorrufung von Störungen in den europäischen Häfen war. Agenten des Kanadischen Seeleuterverbandes befanden sich schon Monate vor dem Ausbruch des Konfliktes in Europa, versuchten jedoch nicht ernsthaft, mit der ITF und der britischen Gewerkschaftsbewegung in Verbindung zu treten, obschon sie sich mit kommunistischen Elementen in den Häfen in engem Kontakt befanden und von der kommunistischen Presse wie auch vom WGB stark unterstützt wurden.

Auf einer Versammlung von Vertretern der Seeleutergewerkschaften der ITF, die anlässlich der Internationalen Arbeitskonferenz am 14. Juni 1949 in Genf stattfand, wurde folgende Entschließung angenommen:

*„Die am 14. Juni 1949 in Genf tagenden Vertreter der der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen haben die Lage erörtert, die sich aus den sogenannten kanadischen Seeleutestreiks entwickelt hat.*

*Wegen dieses Konfliktes bestehen zwischen dem Kanadischen Seeleuterverband und der ganzen kanadischen Gewerkschaftsbewegung Spannungen. Auf Grund der Weigerung seiner Funktionäre, den Streik entgegen abgegebener Versicherung abzubrechen, ist der Kanadische Seeleuterverband kürzlich vom Kanadischen Gewerkschaftsbund seiner Rechte als Mitgliedsverband enthoben worden.*

*Die Mehrzahl der Mitglieder haben sich vom Kanadischen Seeleuterverband distanziert, so daß diese Organisation jetzt tatsächlich nur noch eine kleine Minderheit der kanadischen Seeleute vertritt.*

*Der Kanadische Seeleuterverband hat durch die Hervorrufung und Begünstigung von wilden Streiks in ausländischen Häfen eine Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften anderer Länder unmöglich gemacht.*



*Die Konferenz ist deshalb der Auffassung, daß der kanadische Seeleutestreik politischer Natur ist und der erklärten Politik der ITF über den Wiederaufbau Europas zuwiderläuft.*

*Sie empfiehlt dem Exekutivkomitee der ITF, den Kanadischen Seeleuteverband im Hinblick auf seinen späteren Ausschluß unverzüglich seiner Rechte als Mitgliedsverband zu entheben.“*

Auf seiner Tagung im Oktober 1949 befaßte sich das Exekutivkomitee der ITF mit dieser EntschlieÙung und den Ereignissen, die ihr vorausgegangen waren, und beschloÙ, dem nächsten KongreÙ der ITF den AusschluÙ des Kanadischen Seeleuteverbandes aus der ITF zu empfehlen.

Die Mannschaften der beiden kanadischen Schiffe, die den AnlaÙ des Streiks im Londoner Hafen gebildet hatten, ersuchten nach ihrer Rückkehr nach Kanada um Aufnahme in die International Seafarers' Union of America. Mit der Ausnahme von dreien wurden alle aufgenommen. Die Streikführer auf diesen Schiffen mußten von den Mannschaften getrennt heimgeschafft werden, da die anderen Mitglieder der Besatzungen sich weigerten, mit ihnen zusammenzuarbeiten.

### **Antikommunistische Kampagne in den Häfen**

Eine Internationale Hafenarbeiter- und Seeleutekonferenz der ITF, die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam stattfand, befaßte sich mit den kommunistischen Umtrieben in den Häfen und mit ihrer zu erwartenden Verstärkung nach der Errichtung der Berufsabteilung für Hafenarbeiter und Seeleute des WGB. Folgende EntschlieÙung wurde angenommen:

*„Die vom 26. bis 30. August in Rotterdam tagende Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat die Frage der kommunistischen Umtriebe gründlich erörtert.*

*Aus den Berichten der rechtmäßigen Vertreter von Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften geht hervor, daß in letzter Zeit die Zersetzungstätigkeit kommunistischer und kommunistischer Organisationen in aller Welt wiederum stark zugenommen hat. Sie zielt darauf ab, den Handel zu stören und dadurch die wirtschaftliche Erholung verschiedener Länder zu verhindern. Mit unrechtmäßigen Mitteln versuchen die Kommunisten, die Herrschaft über freigewerkschaftliche Organisationen zu gewinnen. Ihr vorgebliches Ziel ist die Wahrnehmung der Interessen der Arbeiterklasse, ihre wahre Absicht jedoch, die freien Organisationen zu unterjochen und die Interessen der Mitglieder den Plänen der sowjetischen Außenpolitik zu opfern.*

*Die internationale Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände der ITF verurteilt diese umstürzlerischen politischen Machenschaften als den materiellen und geistigen Interessen der freiheitlich Organisierten und der Allgemeinheit schädlich. Sie sind nur dazu angezettelt, um die Anstrengungen zur Herbeiführung einer Verständigung zwischen den Völkern, zur Erzielung sozialer Fortschritte und zur Wahrung des Weltfriedens zu untergraben.*

*Sie erläÙt eine ernste Warnung an die Arbeiter der verschiedenen Länder und ihre freien Gewerkschaften, gegen diese Umtriebe*

auf der Hut zu sein, und fordert sie auf, der Herausforderung die Stirne zu bieten durch eine offensive Kampagne gegen die kommunistische Drohung, wo immer sie sich zeigt.

Die Konferenz empfiehlt dem Exekutivkomitee der ITF, alle Schritte auf organisatorischem und publizistischem Gebiete zu unternehmen und finanzielle und sonstige Maßnahmen zu treffen, die zur Führung und Koordinierung der antikommunistischen Kampagne auf nationaler und internationaler Ebene nötig sind.

Die auf der Konferenz vertretenen freien Gewerkschaften geben das Versprechen ab, daß sie allen denen, die für die Wiederherstellung und Wahrung freigewerkschaftlicher Organisationen kämpfen in Ländern, wo totalitäre Richtungen die Oberhand gewonnen haben, jegliche materielle und moralische Unterstützung gewähren. Sie erklären weiterhin ihre Bereitschaft, mit allen freien internationalen Gewerkschafts- und anderen Organisationen zur Verfolgung gemeinsamer Ziele zusammenzuarbeiten.“

Neben der Annahme dieser EntschlieÙung arbeitete die Konferenz, zur Unterbreitung an das Exekutivkomitee der ITF, eine Reihe von Empfehlungen und Anregungen über die Durchführung der in der EntschlieÙung in Aussicht genommenen Aktion aus.

Das Exekutivkomitee prüfte die EntschlieÙung und Vorschläge auf ihrer Tagung in London vom 24. bis 26. Oktober 1949 und stimmte einer Reihe dieser Vorschläge zu, einschließlich desjenigen, einen Aktionsausschuß mit der Leitung des Unternehmens zu betreuen. Es wurde beschlossen, diesen Ausschuß aus je zwei Vertretern der Sektionen der Hafentarbeiter, Seeleute und Binnenschiffer unter dem Vorsitz von Kollegen T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute) zusammenzusetzen. Als Ausschußmitglieder wurden bestimmt: A. Bird (Hafentarbeiter, Großbritannien), R. Dekeyzer (Hafentarbeiter, Belgien), P. Ferri-Pisani (Seeleute, Frankreich), I. Haugen (Seeleute, Norwegen), H. Hildebrand (Binnenschiffer, Deutschland) und T. Smeding (Binnenschiffer, Holland).

Das Exekutivkomitee beschloß auch, einen Appell um Zuwendungen zur Finanzierung des Unternehmens zu erlassen, und zwar insbesondere an die Hafentarbeitergewerkschaften, da die Seeleutegewerkschaften bereits beträchtliche Summen zur Finanzierung des ITF-Büros in Singapur beigetragen hatten. Bis zum 30. April 1950 waren folgende Beiträge eingegangen:

Schwedischer Transportarbeiterverband . . . .	£ 173.15.10
Norwegischer Transportarbeiterverband . . . .	£ 249.15. 0
Belgischer Transportarbeiterverband . . . . .	£ 160.—.—
Holländischer Transportarbeiterverband . . . .	£ 65.15. 8
SIU (\$ 5.000) . . . . .	£ 1790. 8. 0

### Das Problem der Schifffahrt Panamas

Der Osloer Kongreß der ITF nahm auf Antrag der Seeleutesektion folgende EntschlieÙung an:

„Nach reiflicher Prüfung aller sachdienlichen Angaben erklärt der am 21. Juli 1948 in Oslo tagende Kongreß der ITF, daß er davon überzeugt ist, daß die Registrierung von Schiffen in Panama und Honduras zu dem Zweck erfolgt, die Lohn- und Arbeitsbedingungen

sowie soziale und Sicherheitsvorschriften zu umgehen und Steuern zu hinterziehen. Die der ITF in der Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter angeschlossenen Verbände sind nicht gewillt, die den Seeleuten dadurch überall drohende Gefahr länger zu dulden; sie werden zu einem von der ITF festzusetzenden Zeitpunkt die Seeleute und Hafentarbeiter zu einem internationalen Boykott der Schiffe von Panama und Honduras aufrufen, weil sie der Meinung sind, daß die Gefahr nur durch derart drastische Maßnahmen abzuwenden ist.“

Eine Versammlung der Seeleutesektion der ITF, die anläßlich einer Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses am 23. und 24. November 1948 in Genf stattfand, befaßte sich mit der Durchführung des Osloer Beschlusses und nahm folgende Entschliebung an:

„Die Seeleute haben seit 25 Jahren die Übertragung von Schiffen auf die Register Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten verurteilt.

Sie sind überzeugt, daß dieses Vorgehen das Umgehen der Steuer-, Währungs- und Sozialgesetze, der Sicherheitsvorschriften und Regelungen der Arbeitsbedingungen bezweckt, und daß, sofern diesem Unwesen nicht Einhalt geboten wird, alle in jahrelanger gemeinsamer Anstrengung erkämpften Errungenschaften der Seeleute untergraben werden.

In der Zwischenzeit gefährdet die Praxis des unlauteren Flaggenwechsels die Arbeitsbedingungen der Seeleute aller Länder, und es kann nicht angenommen werden, daß sie den besten Interessen der in gutem Glauben handelnden Schifffahrtsindustrie dient.

Die Seeleute widersetzen sich dieser Praxis und sind entschlossen, diese Übertragungen von Schiffen zu bekämpfen, ohne Rücksicht darauf, welche Flagge als Deckmantel gebraucht wird.

Die Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unterzog anläßlich des im Juli dieses Jahres in Oslo abgehaltenen Kongresses die Angelegenheit einer allseitigen Prüfung und beschloß, daß die Seeleute zur Aktion übergehen sollten, um dem Übel abzuhelpfen.

Die Konferenz der Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt in Genf am 23. und 24. November 1948, in Ausführung des Osloer Beschlusses und unter Vorbehalt der Verständigung mit der Hafentarbeiter-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,

erwägt, ab 1. Mai 1949 gegen die unlautere Übertragung von Schiffen wirksam zu handeln. In der Zwischenzeit fordert sie die Schiffsoffiziere und Seeleute auf, in ihrem eigenen Interesse ihren Dienst auf solchen Schiffen zu beenden, und sie fordert die in Betracht kommenden Reeder auf, die zur Rückgängigmachung nötigen Schritte zu unternehmen.

Die Konferenz beschließt die Einsetzung eines ständigen Boykott-Ausschusses, dem die Durchführung der beabsichtigten Aktion obliegt.

Sie ersucht den Geschäftsführenden Ausschuß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, eine gemeinsame Konferenz

*der Hafenarbeiter- und Seeleute-Sektionen einzuberufen, um die Einzelheiten zur Durchführung des Boykotts zu beraten. Das Sekretariat wird beauftragt, laufend eine Liste der Schiffe zu führen, gegen die Maßnahmen zu ergreifen sind, sowie den Hafenarbeiterverbänden die Beschlüsse dieser Konferenz mitzuteilen.“*

Die vorgesehene gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute wurde einberufen und fand vom 15. bis 17. Februar 1949 in London statt. Im Verlaufe der Tagung erneuerten die vertretenen Hafenarbeitergewerkschaften ihr Versprechen, die Seeleute in ihrem Bemühen, den unlauteren Flaggenwechseln ein Ende zu setzen, zu unterstützen. Ein Boykottausschuß aus vier Seeleute- und vier Hafenarbeitervertretern wurde mit der Organisierung des Boykottes, dessen Beginn auf den 1. Mai 1949 festgesetzt wurde, beauftragt. Dieser Ausschuß setzt sich zusammen wie folgt: T. Yates (Seeleute, Großbritannien), A. Bird (Hafenarbeiter, Großbritannien), I. Haugen (Seeleute, Norwegen), A. Flenström (Hafenarbeiter, Schweden), P. de Vries (Schiffsoffiziere, Holland), R. Dekeyzer (Hafenarbeiter, Belgien), H. Lundberg (Seeleute, USA), J. Ryan (Hafenarbeiter, USA, der ITF nicht angeschlossen), O. Becu, Präsident der ITF, und D. S. Tennant, Vorsitzender der Seeleutesektion.

Folgende zwei Entschliefungen wurden angenommen:

#### Veraltete und unwirtschaftliche Schiffe

*„Die Internationale Konferenz der Hafenarbeiter und Seeleute, versammelt in London vom 15. bis 17. Februar 1949 unter der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,*

*hat Berichte aus Großbritannien, Holland, Norwegen und Schweden zur Kenntnis genommen über den Verkauf an in Panama registrierte Unternehmen von veralteten und unwirtschaftlichen Schiffen und solchen, die unter ihrer ursprünglichen Flagge nicht mehr fahren können, weil sie den Vorschriften dieser Länder über Sicherheit, technische und sonstige Ausstattung nicht mehr genügen.*

*In Anbetracht dessen, daß es nicht zulässig sein darf, daß Schiffe, die für den Gebrauch unter der Flagge eines Staates untauglich befunden werden, unter einer anderen Flagge fahren und daß in den beteiligten Ländern Maßnahmen für die Verschrottung veralteter oder unwirtschaftlicher Schiffe zu treffen sind,*

*verurteilt die Konferenz diese Flaggenwechsel, weil dadurch die fortschrittlichen Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt bedroht und die traditionell schifffahrttreibenden Länder einer ernsten Benachteiligung ausgesetzt werden.*

*Die Konferenz fordert die angeschlossenen Verbände auf, die Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden auf diese unerwünschten Vorgänge zu lenken und bei ihnen darauf zu drängen, daß dem Treiben Einhalt geboten wird.*

*Die Konferenz beschließt ferner, die Angelegenheit dem Vorbereitenden Ausschuß der Internationalen Beratenden Schifffahrtsorganisation und dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen zu unterbreiten, damit diese Abhilfsmaßnahmen erwäge.“*

## ERP-Frachten

*„Die Internationale Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute hat an ihrer Tagung in London vom 15. bis 17. Februar 1949 unter der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Frage der ERP-Frachten geprüft.*

*Sie ist der Ansicht, daß diese Frachten nicht in Schiffen befördert werden sollen, die in die Register Panamas, Honduras und ähnlichen Staaten eingetragen sind, da dies die wirtschaftliche Gesundung der Länder, die am Europäischen Wiederaufbauprogramm beteiligt sind, verzögern würde, insbesondere durch die Verkleinerung der Einnahmen dieser Länder aus der Schifffahrt.*

*Sie beschließt deshalb, die Aufmerksamkeit der Verwaltungsbehörden des ERP auf die Angelegenheit zu lenken und fordert die angeschlossenen Verbände auf, geeignete Schritte zu unternehmen.“*

Auf einer Tagung des Boykottausschusses vom 29. und 30. April in London wurde jedoch beschlossen, den Beginn des Boykotts zu verschieben. In letzter Minute hatten sich Vertreter der panamaischen Regierung an den Ausschuss gewandt und ihn ersucht, zu berücksichtigen, daß die Regierung Panamas im Begriffe war, Schritte zu unternehmen, um den gemachten Vorwürfen entgegenzukommen. Eine Konferenz, die vom 28. bis 31. März auf Veranlassung der Regierung Panamas stattgefunden hatte, und an der die drei wichtigsten Schiffsklassifikationsgesellschaften der Welt vertreten gewesen waren, hatte Empfehlungen angenommen, deren Durchführung die weitgehende Anpassung der panamaischen Schifffahrt an die Registrierungs- und Sicherheitsnormen in anderen Ländern bedeutet hätte.

Die ITF-Vertreter, die sich mit den Vertretern der panamaischen Regierung besprachen, schlugen die Einberufung einer Konferenz der Reeder und Seeleute durch die Regierung Panamas im Juli 1949 in USA vor, um den Abschluß eines Tarifvertrages zu besprechen, der auf alle Schiffe unter panamaischer Flagge anwendbar wäre. Die panamaischen Vertreter versprachen, den Vorschlag ihrer Regierung zur Kenntnis zu bringen.

Die Regierung Panamas stimmte diesem Vorschlag zu und die Konferenz wurde auf den 29. Juli 1949 nach Washington einberufen. O. Becu, Präsident der ITF, und T. Yates vom Landesverband der britischen Seeleute wurden beauftragt, die ITF in Washington zu vertreten, wo in USA stationierte Vertreter britischer, dänischer, griechischer, norwegischer und schwedischer Seeleutegewerkschaften, wie auch amerikanische Vertreter zu ihnen stießen. Die Konferenz kam jedoch infolge der Nichtteilnahme der panamaischen Reeder nicht zustande, worauf die anwesenden Seeleutevertreter folgende EntschlieÙung annahmen:

*„Die Internationale Transportarbeiter-Föderation beschloÙ nach Erwägung eines Boykotts aller Schiffe unter panamaischer Flagge ab 1. Mai 1949 aus in früheren EntschlieÙungen erwähnten Gründen, diesen Boykott um drei Monate zu verschieben, um die Möglichkeit einer friedlichen Einigung mit den betreffenden Reedern zu prüfen.*

Die ITF nahm infolgedessen den Vorschlag der Regierung Panamas auf Abhaltung einer Konferenz unter ihrer Leitung am 29. Juli 1949 in Washington, zu der auch die betreffenden Reeder vorgeladen würden, an.

Die ITF begrüßte die Initiative der Regierung Panamas, als Vermittler zwischen den beiden Parteien zu wirken.

Die ITF wie auch das Maritime Trades Department der AFofL erwarteten, daß an dieser Konferenz alle Parteien angemessen vertreten sein würden, um ungenügende Verhältnisse auf panamaischen Schiffen zu besprechen und zu berichtigen.

Die ITF und das Maritime Trades Department der AFofL, die zur obenerwähnten Konferenz mit einer vollständigen Abordnung von Vertretern der bedeutendsten Seefahrtsnationen der Welt erschienen, mußten bedauerlicherweise feststellen, daß die fraglichen Reeder, mit Ausnahme zweier Beobachter, die nur 8 Schiffe vertraten, der Einladung der Regierung Panamas nicht Folge geleistet hatten, trotzdem der Arbeitsminister Panamas in einem offiziellen Communiqué vom 23. Juli die Warnung erlassen hatte, daß ihr Fernbleiben sehr ernste Folgen haben könnte.

Die Gewerkschaftsvertreter betrachten deshalb das Verhalten der Reeder als einen deutlichen Beweis dafür, daß sie weder die Absicht haben, mit den Gewerkschaften zu verhandeln, noch die Bemühungen der Regierung Panamas zur Wegräumung der Schwierigkeiten zwischen den Seeleuten und ihnen freundlich aufzunehmen.

Sie stellen sich deshalb auf den Standpunkt, daß die von der Regierung Panamas einberufene Konferenz wegen der Abwesenheit der Reeder dem ursprünglichen Zweck nicht dienen kann, und sehen sich gezwungen, die Gesamtlage im Hinblick auf die als angemessen zu betrachtenden Schritte erneut zu prüfen.“

Nach dieser mißlungenen Konferenz wandte sich die Regierung Panamas erneut an die ITF und drang auf einen weiteren Versuch, eine Lösung auf dem Verhandlungswege zu erzielen. Dieser Vorschlag wurde von einer gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleutesektionen der ITF vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam geprüft, die folgende Entschliebung annahm:

„Die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende internationale Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat sich erneut mit der Frage des am Osloer Kongreß der ITF im Juli letzten Jahres beschlossenen Boykotts von Schiffen unter panamaischer Flagge befaßt.

Nach Anhören eines Berichtes über die Verhandlungen in dieser Sache, die im Juli dieses Jahres in Washington hätten stattfinden sollen, aber nicht zustande kamen, weil repräsentative Reeder panamaischer Schiffe sich nicht einstellten;

nach Kenntnisnahme eines Telegrammes des Außenministers Panamas an die Konferenz, in dem er erklärte, daß zwei Vertreter Panamas, die eine Unterredung mit den Seeleuterevertretern wünsch-

*ten im Hinblick auf eine weitere Verschiebung des Boykotts und eine gütliche Lösung des Problems, auf dem Wege nach Rotterdam seien;*

*und nach Kenntnisnahme*

- a) *der von der Regierung Panamas abgegebenen Versicherung, daß sich die Erfahrung von Washington nicht wiederholen werde, sondern daß die Regierung Panamas die Teilnahme repräsentativer panamaischer Reeder garantieren könne, falls die Seeleutevertreter in weitere Verhandlungen einwilligten;*
- b) *des Versprechens der Regierung Panamas, Schiffe unter panamaischer Flagge, die den Vorschriften panamaischer Gesetze und Erlasse und von der panamaischen Republik ratifizierter internationaler Übereinkommen nicht erfüllen, unverzüglich vom Register zu streichen;*

*gibt die Konferenz ihrer Bereitschaft Ausdruck, einen letzten Versuch zur friedlichen Lösung des Problems durch Verhandlungen zwischen Vertretern der Seeleute und der Reeder unter Leitung der Regierung Panamas zu unternehmen, und dem Ansuchen auf weitere Verschiebung des Boykotts bis zu diesen Verhandlungen zu entsprechen, unter der Voraussetzung, daß die oben erwähnten Versprechen voll ausgeführt werden und daß von den unter der Leitung der Regierung Panamas geführten Verhandlungen ein offizielles Protokoll angefertigt und veröffentlicht wird.“*

Während der Konferenz fanden Besprechungen statt mit dem panamaischen Schifffahrtskoordinator, der sich zu diesem Zweck eigens von Philadelphia nach Rotterdam begeben hatte. Es wurde mit ihm vereinbart, daß die Regierung Panamas eine Konferenz einberufen werde, an der Vertreter dieser Regierung, der Seeleutegewerkschaften der ITF und der panamaischen Reeder teilnehmen würden. Als Ort und Zeit wurden Genf und der 5. Dezember 1949 bestimmt. Bis zu dieser Konferenz würde der Boykott der ITF nicht in Kraft gesetzt. Die Aufgabe dieser Konferenz hätte darin bestanden, einen für alle panamaischen Schiffe gültigen Tarifvertrag auszuarbeiten, sowie andere Angelegenheiten in bezug auf panamaische Schiffe und Mannschaften zu behandeln, wie Sicherheitsmaßnahmen, Unterkunft an Bord, Mindestbesatzung, Verpflegung und Sozialversicherung.

Der Vertreter Panamas gab auch die Versicherung ab, daß seine Regierung die Absicht besitze, sämtliche Seattle-Seefahrts-Arbeitsübereinkommen in ihrer im Jahre 1949 verbesserten Form der Session der panamaischen Nationalversammlung im Oktober 1949 zur Ratifizierung vorzulegen.

Wie dies mit dem panamaischen Schifffahrtskoordinator vereinbart worden war, sandte ihm das Sekretariat am 22. Oktober 1949 den Entwurf eines Tarifvertrages für die Panamaschifffahrt. Unter Datum vom 29. Oktober bestätigte er den Eingang des Entwurfes und schrieb, daß die vorgesehene Konferenz nicht wie vorgesehen am 5. Dezember beginnen könne, da die Regierung Panamas mehr Zeit zur Vorbereitung der Tagesordnung haben müsse. Ende 1949 stand eine Ankündigung über das Datum der Konferenz noch aus.

## Diktatur in Peru

Im Oktober 1948 führte ein militärischer Staatsstreich in Peru zum Sturz des demokratischen Regimes, worauf praktisch alle Leiter der demokratischen Gewerkschaftsbewegung Perus verhaftet und die Gewerkschaftsbüros geschlossen wurden. Nach Erhalt von Berichten über die Ereignisse nahm der Geschäftsführende Ausschuss der ITF folgende EntschlieÙung an, die veröffentlicht wurde:

*„Der Geschäftsführende Ausschuss der ITF befaÙte sich am 8. Februar 1949 in London mit Berichten, aus denen hervorging, daÙ die Hoffnung, die Gewerkschaftsbewegung in Peru werde nach und nach zu normalen Verhältnissen zurückkehren, je weiter man sich von den politischen Wirren der Monate Oktober und November 1948 entfernen werde, endgültig aufgegeben werden muÙ.*

*Dem Peruanischen Gewerkschaftsbund, dem Sammelpunkt von einer halben Million organisierter Arbeiter, ist immer noch jede Tätigkeit untersagt. Ortsgruppen und Bezirks- und Landesleitungen von Gewerkschaften wurden aufgelöst oder fielen der Einmischung zum Opfer. Tausende von aktiven Gewerkschaftern schmachten seit Monaten in den Gefängnissen, Tausende andere sind ihres Brotenerverbs beraubt. Wer den Opfern der Verfolgung helfen will, wird selbst verfolgt.*

*Die Gewerkschaftshäuser wurden beschlagnahmt und ihre Ausstattung weggetragen. Eine Gewerkschaftspresse gibt es nicht mehr.*

*Die Regierung versucht durch Druckmittel und Überredung, Gewerkschaftsvertreter zu gefügigen Werkzeugen herabzuwürdigen, um das Regime mit einer pseudo-gewerkschaftlichen Bewegung auszustatten.*

*Die Internationale Transportarbeiter-Föderation protestiert aufs heftigste gegen diese Ausschreitungen, die sich ihrem Wesen nach kaum von den Verbrechen unterscheiden, die Hitlers und Mussolinis Namen zu trauriger Berühmtheit brachten. Sie verlangt als ersten Schritt zur Wiederherstellung der von der peruanischen Verfassung gewährleisteten Koalitionsfreiheit die Freilassung der Gewerkschafter aus den Gefängnissen und die Einstellung jeder Verfolgung.“*

Die ITF wurde auch beim peruanischen Gesandten in London vortellig.

Die Lage in Peru hat sich seither vom gewerkschaftlichen Gesichtspunkt aus etwas entspannt. Die Gewerkschaftsfunktionäre sind aus der Haft entlassen worden. Das Regime bleibt jedoch nach wie vor reaktionär. Die Gewerkschaften können sich zwar betätigen, jedoch lediglich unter großen Schwierigkeiten und Gefahren.

## Deutschland

Am 8. Januar 1948 erhielten wir Telegramme aus der britischen Zone Deutschlands, wonach die Ernährungslage sich dermaßen verschlechtert hatte, daÙ das weitere Funktionieren der Verkehrsbetriebe gefährdet war. Der Generalsekretär setzte unverzüglich den betreffenden britischen Minister, Lord Pakenham, in Kenntnis, und als Ergebnis kamen Hans Jahn, der Vorsitzende des Gemeinsamen Ausschusses der



Eisenbahnergewerkschaften der anglo-amerikanischen Doppelzone, Adolf Kummernuss, der Präsident des Hamburger Distrikts und internationale Vertreter der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, und Heinrich Malina, der Präsident derselben Gewerkschaft, am 6. Februar nach London und hatten Unterredungen mit Lord Pakenham und Abteilungsleitern des Auswärtigen Amtes am 9. und 10. Februar. Die Besprechungen ließen weitgehende Übereinstimmung über die zur Verbesserung der Lage zu treffenden Maßnahmen erkennen. Sie erwiesen sich als wertvoll für die betreffenden Beamten und vermochten gleichzeitig unsere deutschen Freunde zu überzeugen, daß die britischen Behörden wirklich bemüht waren, alles in ihrer Macht Stehende zu tun.

Eine ITF-Delegation besuchte Deutschland zwischen dem 20. März und dem 2. April 1948. Sie setzte sich zusammen aus W. T. Potter, J. W. Trafford und B. T. Travess vom Britischen Landesverband der Eisenbahner; P. McCubbin vom Britischen Verband der Lokomotivführer und -heizer; H. Haworth, Unterhausabgeordneter, vom Verband der britischen Eisenbahnangestellten; G. Hendrickx und L. Eggers von der belgischen Transportarbeitergewerkschaft; G. Joustra vom Holländischen Eisenbahnerverband; T. Smeding und H. M. W. Westerlaken vom Holländischen Transportarbeiterverband; C. C. J. Kolare vom Schwedischen Eisenbahnerverband; B. M. Jewell vom amerikanischen Kartell der Eisenbahnergewerkschaften; und P. Tofahrn und F. Strauss von der ITF.

Die Aufgabe der Delegation bestand darin, Auskünfte zu sammeln über die Zusammensetzung, die Leitung und die Stimmung in den deutschen Gewerkschaften, diesen moralische Unterstützung, Ermutigung und Rat zu geben, und aus eigener Anschauung die Lebens- und Arbeitsbedingungen im deutschen Verkehrswesen kennenzulernen, um zu einer Einschätzung des von den deutschen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bestrebungen zur Verbesserung der Verhältnisse benötigten Bestandes zu gelangen.

Die Reise der Delegation wurde von den Besatzungsbehörden der amerikanischen wie auch der britischen Zone in jeder Weise erleichtert. Später führten wir einen Briefwechsel mit General Lucius D. Clay und dem britischen Auswärtigen Amt bezüglich der Ausführung der Empfehlungen der Delegation und der ausreichenden Versorgung der Transportarbeiter und ihrer Gewerkschaften mit Nahrungsmitteln, Kleidern, Zeitungspapier, Büroeinrichtungen, Kraftwagen und Benzin. Im großen ganzen waren sie sehr positiv eingestellt und in einigen Fällen gewährten sie auch ihre Hilfe, obschon sie darauf hinwiesen, daß die Verteilung dieser Dinge ausschließlich in den Händen der deutschen Behörden liege. Infolge erhöhter Zufuhren und der Stabilisierung der Währung gegen Ende 1948 lösten sich diese Probleme weitgehend von selbst.

Die Delegation erstattete einen ausführlichen Bericht über die damaligen Verhältnisse in Deutschland. Der Bericht enthielt auch eine Reihe von Auskünften über die Personalpolitik der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn, über die Sozialversicherung und deutsche Gewerkschaftsmethoden und -ideen.

#### Internierung deutscher Seeleute auf Ellis Island

Im Mai 1949 wurden Anordnungen getroffen, um eine Anzahl deutscher Seeleute nach den USA zu senden, um einige Trawler zu bemannen, die Deutschland überlassen worden waren. Man beließ uns im

Glauben, die Mannschaften dürften sich frei an Land begeben, doch wurden sie bei ihrer Ankunft auf Ellis Island unter harten Bedingungen interniert. Dasselbe geschah einer zweiten Gruppe. Unser Vertreter in Neuyork tat für die deutschen Seeleute, was ihm möglich war, doch gelang es ihm nicht, ihre Freilassung zu erwirken. Wir brachten die Sache bei den USA-Behörden in Deutschland zur Sprache und haben seither keine weiteren Klagen vernommen.

#### Deutsche Offiziere auf indischen Schiffen

Im Juli 1949 beklagte sich die Indische Seeleutegewerkschaft bei uns darüber, daß deutsche Offiziere in den Dienst von indischen Reedereien zu viel ungünstigeren Bedingungen als denen der Tarifverträge für die indischen Offiziere getreten seien. Daraufhin befragten wir die Gewerkschaft der deutschen Seeleute, die uns mitteilte, soviel ihr bekannt sei, stammten diese Offiziere nicht aus Deutschland, sondern möglicherweise aus Kriegsgefangenenlagern im Mittleren oder Fernen Osten. Die indische Seeleutegewerkschaft bestätigte später, daß dies mindestens in einigen Fällen zutreffe.

#### Berliner Eisenbahnerstreik

Berlin steht unter Viermächtebesetzung. Die Eisenbahnen der ganzen Stadt werden jedoch von den sowjetischen Besatzungsbehörden kontrolliert. Die Eisenbahner sind in zwei getrennten Gewerkschaften organisiert, der Eisenbahnergruppe des kommunistischen FDGB und die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins, die der freien UGO angeschlossen ist. Die kommunistische Gewerkschaft ist Alleinherrscherin im Sowjetsektor und besitzt in den drei Westsektoren eine unbekannte Anzahl Mitglieder. Die UGO-Gewerkschaft betätigt sich ausschließlich in den Westsektoren.

Zwei verschiedene Währungen befinden sich in Berlin im Umlauf: die Westmark, die das Zahlungsmittel in den Westzonen ist, und die Ostmark — die Währung der Sowjetzone — die einen Wert von etwa einem Fünftel der ersteren besitzt. Die von den Sowjets beaufsichtigte Eisenbahnverwaltung entlöhnte die Eisenbahner in Ostmark, auch wenn sie in Westberlin lebten, was zur von der UGO-Gewerkschaft am 21. März 1949 vorgebrachten Forderung der Entlohnung in Westmark führte. Die Eisenbahnverwaltung ließ die Forderung unbeachtet. Ein Streik wurde auf den 11. April angesetzt, doch wurde die Schwierigkeit von den Berliner Stadtbehörden vorübergehend dadurch gelöst, daß sie der Eisenbahnverwaltung geschuldete Westmark dazu benützten, die Eisenbahnerlöhne in diese Währung umzuwechseln. Es handelte sich dabei jedoch nur um eine Lösung vorübergehenden Charakters, und am 5. Mai führte die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins unter den Eisenbahnern eine Streikabstimmung durch. 11 522 Stimmen wurden für, und nur 549 Stimmen gegen die Auslösung eines Streiks abgegeben. Die Eisenbahnverwaltung begann daraufhin Verhandlungen, nicht etwa mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins, die sie durchgehend zugunsten der kommunistischen Organisation ignorierte, sondern mit dem Bürgermeister Westberlins. Dadurch wurden die Ereignisse jedoch nur um wenige Tage hinausgeschoben. Der Streik begann schließlich am 21. Mai um Mitternacht.

Die Eisenbahnverwaltung versuchte, allerdings ohne Erfolg, den Betrieb mit Personal aus der Sowjetzone aufrechtzuerhalten, das nicht nur von der Bahnpolizei, sondern auch von der für diesen Zweck aus der Ostzone herbeigerufenen eigentlichen Polizei unterstützt wurde. Letztere wurde später auf Befehl der Militärkommandanten Westberlins zurückgezogen. Am 28. Mai anerbot sich die Gewerkschaft der Eisenbahner, der Eisenbahnverwaltung Personal zur Abfertigung lebenswichtiger Transporte, wie Nahrungsmittel, zur Verfügung zu stellen, doch wurde dieses Angebot von der Verwaltung abgewiesen.

Am 27. Mai machte die Verwaltung (nicht etwa der Gewerkschaft, sondern dem Bürgermeister) das Angebot, Fahrpreise und andere Einnahmen in den Westsektoren in Westmark festzusetzen, und diese Einnahmen dazu zu verwenden, an die Eisenbahner der Westsektoren 60 % ihres Lohnes in Westmark auszuzahlen. Am 30. Mai gab sie bekannt, daß sie mit der kommunistischen Eisenbahnergewerkschaft — die am Streik nicht beteiligt war — auf der Grundlage ihres Angebots ein Abkommen getroffen habe. Die UGO-Gewerkschaft befragte die Eisenbahner auf dem Abstimmungswege über ihre Haltung dem Angebot gegenüber, und mit 13 477 gegen 398 Stimmen wurde beschlossen, den Streik fortzusetzen, bis den drei Forderungen der Gewerkschaft (Zahlung aller Löhne in Westmark, Anerkennung der Gewerkschaft, keine Maßregelungen) entsprochen würde.

Am 10. Juni wies der amerikanische Kommandant darauf hin, daß die Eisenbahnverwaltung sich verpflichtet hatte, mindestens 60% der Löhne in Westmark zu zahlen, diesen Anteil nach Maßgabe der Einnahmen in Westmark zu erhöhen und von der Maßregelung von Streikenden, ohne Rücksicht darauf, welcher Gewerkschaft sie angehörten, abzusehen, und machte darüber hinaus das Angebot, den Stadtrat Westberlins zu ermächtigen, genügend Westmark zu erwerben, um zusätzliche 15% der Löhne für eine Zeitdauer von drei Monaten in dieser Währung zahlen zu können. Die Streikenden ließen sich nicht bewegen, beschlossen jedoch am 25. Juni, am 28. Juni zur Arbeit zurückzukehren, nachdem General Kwaschnin, der Leiter der Verkehrsabteilung der sowjetrussischen Militärverwaltung, den drei westlichen Kommandanten schriftlich versichert hatte, daß er „nicht daran zweifle, daß die Eisenbahnverwaltung alle Bedingungen des Abkommens einhalten“ werde, und die westlichen Kommandanten den Stadtrat ermächtigt hatten, genügend Ostmark in Westmark umzutauschen, um die Löhne der in den Westsektoren wohnenden Eisenbahner, die vor dem 28. Juni zur Arbeit zurückkehren würden, während mindestens drei Monaten in Westmark ausrichten zu können. Die westlichen Kommandanten hatten den Stadtrat angewiesen, die Zahlung der Arbeitslosenunterstützung an Streikende, die nicht zur Arbeit zurückkehren würden, einzustellen.

Trotz der Versicherungen des Generals Kwaschnin wird die Vereinbarung nicht eingehalten. Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen, jedoch in der Ostzone arbeiten, erhalten nicht 60% ihres Lohnes in Westmark. In Beantwortung eines Protestes der alliierten Kommandanten erklärten die russischen Behörden, die Vereinbarung betreffe nur die Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen und auch arbeiteten. Da in der Ostzone kein Streik stattfand, „ist es klar“ — nach der Auffassung der Russen —, daß sich die Abmachung nicht auf Personen bezieht, die im

Ostsektor arbeiten, trotzdem die zwischen General Kwaschnin und den alliierten Kommandanten ausgetauschten Schriftstücke sich um die Eisenbahner drehten, die „in den Westsektoren Berlins wohnen“.

Die UGO-Gewerkschaft berichtet auch, daß Maßregelungen der Streikenden an der Tagesordnung sind. Die Eisenbahnverwaltung schafft einen Personalüberschuß in den Westsektoren durch die Versetzung von Eisenbahnern aus dem Ostsektor in die Westsektoren, um alsdann zu erklären, die Eisenbahnbetriebe in den Westsektoren besäßen überschüssiges Personal, das aus wirtschaftlichen Gründen abgebaut werden müsse. Büros und Betriebe der Westsektoren werden in die Ostzone verlegt, worauf die Lohnzahlungen in Westmark an das betreffende Personal eingestellt werden. Betriebsaufgaben werden den Dienststellen der Westsektoren zugunsten solcher im russischen Sektor entzogen, womit wiederum in den Westsektoren ein Personalüberschuß erzeugt wird. Am 23. August 1949 teilte die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins General Kwaschnin mit, daß bis dahin 1372 am Streik beteiligte Eisenbahner entlassen worden seien.

Auf seiner Tagung vom 24. bis 26. Oktober 1949 nahm das Exekutivkomitee der ITF folgende EntschlieÙung an:

*„Das Exekutivkomitee der ITF hat auf seiner Sitzung vom 24. bis 26. Oktober 1949 in London folgende Tatsachen erwogen:*

*Die Eisenbahner der westlichen Sektoren Berlins haben einen Streik von 39 Tagen durchführen müssen, um die kommunistische Reichsbahnverwaltung der sowjetischen Besatzungszone zur Billigung berechtigter Forderungen zu bewegen, insbesondere der Auszahlung ihrer Löhne in der gesetzlichen Währung der Westsektoren.*

*Die Verwaltung weigerte sich, mit der freien Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins, der rechtmäßigen Vertretung der Streikenden, zu verhandeln, verpflichtete sich jedoch öffentlich, 60% der Löhne in Westmark zu zahlen und den Prozentsatz zu erhöhen, falls die Einnahmen in dieser Währung dies gestatteten.*

*Die Verwaltung versprach ferner, keinen der Streikenden zu maßregeln.*

*Die sowjetische Militärbehörde verbürgte die Erfüllung der von der kommunistischen Reichsbahnverwaltung abgegebenen Versprechen.*

*Die Reichsbahnverwaltung weigert sich, die Löhne der Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen, jedoch im Sowjetsektor arbeiten, in der gesetzlichen Währung auszuzahlen.*

*Durch Betriebsumstellungen, Verlegung von Dienststellen von Westberlin nach dem russischen Sektor und durch Versetzung von Personal vom russischen Sektor nach Westberlin hat die Verwaltung künstlich und in böswilliger Weise in den Westsektoren einen Personalüberschuß geschaffen, um alsdann unter dem Vorwand wirtschaftlicher Notwendigkeit Entlassungen vorzunehmen.*

*Bei den 1372 Eisenbahnern, die zwischen dem 29. Juni und 23. August 1949 entlassen wurden, handelt es sich ausschließlich um Personen, die am Streik teilgenommen haben.*

*Das Exekutivkomitee der ITF protestiert voller Entrüstung gegen diesen Wortbruch den Streikenden sowie auch den Besatzungs-*

behörden der westlichen Sektoren Berlins gegenüber und versichert die Opfer der kommunistischen Arglist der Sympathie der organisierten Transportarbeiter der demokratischen Welt;

*Appelliert an die Besatzungsbehörden der Westsektoren, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um den Arbeitern, die unter den ungerechten Maßnahmen der kommunistischen deutschen Verwaltung leiden, zu helfen und ihre Wiedereinstellung zu erwirken;*

*Stellt vor den organisierten Transportarbeitern und der Öffentlichkeit die Wortbrüchigkeit und Tücke der kommunistischen Verwaltung der Reichsbahn der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands bloß, die ihre Macht mißbraucht, um politische Rachegefühle zu befriedigen;*

*Stellt die niederträchtige Rolle der kommunistischen Scheingewerkschaft der Eisenbahner der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands an den Pranger, die zuerst den kläglich gescheiterten Versuch unternahm, den Streik der Eisenbahner der Westsektoren zu brechen, und sich alsdann das Recht anmaßte, im Namen der Streikenden mit der Verwaltung eine Vereinbarung abzuschließen, die von der Verwaltung unter Einsatz allen Scharfsinns und mit der Unterstützung der kommunistischen Scheingewerkschaft sabotiert wird; und*

*Überläßt es der Weltöffentlichkeit, die Haltung der sowjetischen Militärbehörden zu beurteilen, die in Mißachtung der Tatsachen behaupten, die deutsche kommunistische Verwaltung erfülle gewissenhaft die abgegebenen Versprechen, und die sich weigern, zugunsten der Opfer des Wortbruchs und der Hinterlist der Kommunisten einzuschreiten.“*

### **Italienreise einer ITF-Delegation**

Am 19. Oktober 1948 trennten sich die römisch-katholischen und auch andere Gewerkschafter in Italien von der von den Kommunisten beherrschten CGIL (Allgemeiner Italienischer Gewerkschaftsbund) und gründeten die LCGIL (Freier Allgemeiner Italienischer Gewerkschaftsbund). Am 5. Juni 1949 spalteten sich auch die übrigen Gegner der Kommunisten — Sozialdemokraten, Republikaner und andere — ab, gründeten die FIL (Italienischer Gewerkschaftsbund) und begannen, neue Gewerkschaften aus dem Nichts aufzubauen, darunter Gewerkschaften der Eisenbahner, des Personals der zivilen Luftfahrt, der Straßenbahner, Arbeiter im Straßenverkehr, Binnenschiffer, Hafenarbeiter und Seeleute. Gegen Ende 1949 befand sich eine Transportarbeitergewerkschaft der LCGIL dabei, den Beitritt zur ITF zu erwägen.

Um den Augenblick, der sich uns günstig zeigte, auszunutzen, beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Tagung vom 24. bis 26. Oktober 1949 in London, eine Delegation nach Italien zu entsenden, um die Lage an Ort und Stelle zu studieren und Beziehungen anzuknüpfen.

Die Delegation, die sich aus O. Becu, dem Präsidenten der ITF, P. Ferrisani vom Französischen Seeleuteverband und E. Zeli vom Schweizerischen Eisenbahnverband zusammensetzte, hielt sich vom 17. bis 24. Dezember 1949 in Italien auf und besuchte Genua, Rom, Neapel und Palermo, wo sie mit Vertretern der LCGIL und der FIL und verschiedenen diesen Organisationen angeschlossenen Transportarbeitergruppen Be-

sprechungen pflegten, wie auch mit Kapitän Giuliotti, dem Sekretär der Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare (Italienischer Seeleuteverband) und Vorsitzenden der genossenschaftlichen Reederei Garibaldi, dessen Organisation der kommunistischen CGIL angeschlossen ist.

Ein ausführlicher Bericht über die Reise der Delegation ist den Mitgliedsverbänden anfangs 1950 zugestellt worden.

### **Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter St. Lucia**

Mit Schreiben vom 18. März 1948 beklagte sich die Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter auf St. Lucia, daß die Cable Wireless Ltd. sich nicht bereit finde, einen Tarifvertrag für die Besatzung eines von ihr neu in Betrieb genommenen Kabelschiffes abzuschließen. Wir wandten uns mit Erfolg an das Büro der Gesellschaft in London, und später wurde uns von der Gewerkschaft mitgeteilt, daß ein Vertrag am 25. Mai unterzeichnet worden sei.

In einem späteren Schreiben, vom 10. Oktober 1949, teilte uns dieselbe Gewerkschaft, die 590 Mitglieder hat, mit, daß 424 Seeleute, alle Mitglieder der Gewerkschaft, in St. Lucia (einer Insel in der Karibischen See) arbeitslos seien, und bat uns um Beistand bei der Beschaffung von Arbeitsplätzen. Da diese Leute weitgehend auf kanadischen, die Karibische See befahrenden Schiffen beschäftigt gewesen waren, schrieben wir am 27. Oktober an den kanadischen Distriktsverband der Seafarers' International Union of America und fragten an, ob in dieser Sache irgend etwas unternommen werden könne. Bis zum Jahresende ist eine Antwort nicht eingetroffen.

### **Der Coos-Bay-Konflikt**

Am 31. August 1949 wurden wir von der Seafarers' International Union of North America von einem Konflikt im Hafen von Coos-Bay, Oregon, in Kenntnis gesetzt. Sie bat uns, den angeschlossenen Verbänden mitzuteilen, daß nach diesem Hafen bestimmte Schiffe nicht fahren sollten und dafür Sorge zu tragen, daß die Hafentarbeiter Schiffe dieser Herkunft nicht entladen. Wir machten die entsprechende Mitteilung an unsere angeschlossenen Verbände, und der Britische Landesverband der Seeleute, der Norwegische Transportarbeiterverband, der Schwedische Transportarbeiterverband, der Finnische Transportarbeiterverband und der Finnische Maschinistenverband sagten ihre Unterstützung zu.

Es war jedoch nicht möglich, bestimmte Anleitungen zu erteilen, da wir keine Mitteilungen über die in den Konflikt verwickelten Schiffe erhielten. Später vernahmen wir, daß der Streit beigelegt wurde.

### **Der Verwaltungsrat der Luxemburger Eisenbahnen**

Am 27. November 1948 befaßte sich eine Konferenz der Eisenbahnergewerkschaften Luxemburgs, Frankreichs und Belgiens, an der Kollege Tofahrn als Vertreter der ITF teilnahm, mit der Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Luxemburger Eisenbahnen. Dieser Verwaltungsrat ist internationaler Zusammensetzung: Die Luxemburger Regierung ernannt elf Mitglieder, von denen drei die Belegschaft vertreten, und die französische und belgische Regierung ernennen je fünf Mitglieder, unter denen sich keine Arbeitervertreter befinden. Die Gewerkschaft der Eisen-

bahner Luxemburgs und ihre Vertreter im Verwaltungsrat beklagten sich über dessen reaktionäre Haltung und forderten jede der andern beiden Gewerkschaften auf, auf mindestens einen Sitz Anspruch zu erheben. Letztere erklärten sich einverstanden und baten die ITF, sie bei ihren Schritten bei den Regierungen zu unterstützen.

Daraufhin begleitete Kollege Becu eine Delegation des Belgischen Eisenbahnerverbandes zum belgischen Verkehrsminister, der die Gewerkschaft seiner Sympathie versicherte und versprach, sich mit seinem französischen Kollegen ins Einverständnis setzen zu wollen. Das Sekretariat der ITF wandte sich auf schriftlichem Wege mit demselben Ersuchen an den französischen Verkehrsminister. Die Bemühungen blieben jedoch ohne Erfolg, da die Luxemburger Regierung Einwände gegen die Ernennung französischer und belgischer Eisenbahner als Mitglieder des Verwaltungsrates erhob.

## V. Sektionsberichte

### Eisenbahner-Sektion

Die Eisenbahnersektion der ITF hielt ihre zweite Nachkriegskonferenz vom 15. bis 19. August 1949 in Innsbruck, Österreich, ab. Fünfzehn angeschlossene Eisenbahnverbände aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz und USA mit einem Gesamtnitgliederbestand von zweieinhalb Millionen waren durch 54 ordentliche Delegierte und 24 Gastdelegierte vertreten. Henry Rutz nahm als Gastdelegierter der American Federation of Labor teil. Überdies waren folgende Gäste und Beobachter anwesend: Delmas und Mazebroek als Vertreter des französischen Hohen Kommissars in Österreich; A. Olson, Labor Attaché der USA-Gesandtschaft in Wien; L. Kopelmanas als Vertreter des Direktors der Verkehrsabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission; P. P. Fano als Vertreter des Direktors des Internationalen Arbeitsamtes; E. A. Uitborck im Namen der Internationalen Eisenbahnkongressvereinigung; J. Meskimen, Leiter der Abteilung für Arbeitsbeziehungen der USA-Militärregierung in Berlin; H. B. Brotman, Leiter der Sozialverwaltungsabteilung der USA-Streitkräfte in Österreich, und S. Cook von der Marshallplan-Mission in Österreich.

Der österreichische Verkehrsminister, Kollege V. Ubeleis, nahm an der Konferenz als ordentlicher Delegierter der Österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner teil. Das Ministerium war durch Herrn O. Bazant vertreten.

Kollege J. B. Figgins, Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner, wurde zum Konferenzvorsitzenden gewählt, Kollege Richard Freund, Präsident des Österreichischen Eisenbahnverbandes, zu seinem Stellvertreter.

Der Konferenz lagen eine Reihe ausführlicher Berichte über folgende Themen vor: Hygiene und Komfort in Eisenbahnbüros, Mitbestimmung, Koordination von Straße und Schiene, Organisierung des europäischen Verkehrswesens, Mechanisierung der Streckenunterhaltung und -erneuerung sowie die Frage der 40-Stundenwoche. In letzterer Frage eine Einigung zu erzielen, erwies sich als schwierig, weshalb sie auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner anlässlich des Kongresses der ITF im Jahre 1950 erneut behandelt werden soll.

Folgende Entschlüsse wurden angenommen:

#### *Grundsätze der Koordination von Straße und Schiene*

*„Es liegt im Interesse der Allgemeinheit, daß sich der Straßenverkehr ausschließlich in dem Gebiete entwickelt, zu dem die Eisenbahnen keinen Zutritt haben oder in dem sie nur minderwertige Dienste leisten können.*

*Der Erfolg des Straßentransportgewerbes im Wettbewerb mit den Eisenbahnen ist weitgehend künstlichen Vorteilen zuzuschreiben, wie: Fehlen von Gesetzen über Verpflichtungen gegenüber öffentlichen Behörden, den Benützern, Dritten und den Arbeitern, die denjenigen der Eisenbahnen entsprechen; Unangemessenheit der Lasten für das in den Straßen investierte Kapital und die Auf-*



wendungen für deren Erhaltung und die Regelung des Verkehrs; Freiheit bei der Preisgestaltung; Freiheit, von der Gesamtheit des Verkehrs nur den meist einträglichen Teil auszuwählen; und Freiheit, schlechtere Arbeitsbedingungen als diejenigen der Arbeiter und Angestellten im Dienste der Eisenbahnen festzusetzen.

Der Wettbewerb unter solch ungleichen Bedingungen beweist nicht die Überlegenheit des Straßenverkehrs über den Eisenbahnverkehr.

Dieser Wettbewerb ist unwirtschaftlich und schadet dem Interesse der Allgemeinheit, denn in der einen oder anderen Form muß die Gemeinschaft für das verschwenderische Überangebot an Verkehrsmitteln und die den Eisenbahnen zugefügten finanziellen Verluste bezahlen.

Es widerspricht der sozialen Gerechtigkeit, wenn die Arbeitsbedingungen in der einen Industrie schlechter sind als in der anderen, und überdies führen schlechte Zustände in einer Industrie zu schlechten Zuständen in der anderen.

Eine Angleichung der Arbeitsbedingungen würde den wichtigsten unwirtschaftlichen Wettbewerb verursachenden Faktor ausschalten.

Die internationale Eisenbahnerkonferenz fordert deshalb die der ITF angeschlossenen Eisenbahnverbände auf, wo nötig den Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter zum Zwecke der Herbeiführung gleicher Arbeitsbedingungen in den beiden Industrien die Ausarbeitung eines langfristigen, gemeinsamen Aktionsprogramms vorzuschlagen.

Sie ersucht das Sekretariat der ITF, diese Aktion zu unterstützen, indem es sich in der IAO und der Verkehrskommission der VN für dasselbe Ziel einsetzt.“

#### *Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde*

„Aus den Erfahrungen zweier Weltkriege begreifen die europäischen Völker immer mehr die Notwendigkeit, sich zu einigen und zur Förderung des allgemeinen Wohlergehens gemeinsame Organe zu errichten;

Dieses Ziel ist nur durch die Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft zu erreichen.

Je nach seiner Organisationsform kann das Verkehrswesen die Zusammenfassung der Wirtschaft eines Kontinentes fördern oder hindern. Folglich ist die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrswesens eine Bedingung der Zusammenfassung der europäischen Wirtschaft.

Das Weiterbestehen absoluter nationaler Souveränität verunmöglicht es den bestehenden internationalen Verkehrsorganen, das Entstehen und Entfalten einer neuen europäischen Wirtschaftsordnung wirksam zu fördern, einer Ordnung, in der das allgemeine Interesse Europas über den besonderen Interessen der einzelnen Staaten steht und der die Idee der Zusammenarbeit statt des Interessengegensatzes und der Konkurrenz zugrunde liegt.

Die vom 15. bis 19. August 1949 unter der Leitung der ITF in Innsbruck tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz fordert da-

her die Errichtung einer europäischen Verkehrsbehörde, deren Aufgabe es sein muß, den Verkehr so zu organisieren, daß die Zusammenfassung der europäischen Wirtschaft begünstigt und beschleunigt und die europäische Gemeinschaft mit einem leistungsfähigen, den Ansprüchen gewachsenen, wirtschaftlichen und wohl- ausgeglichenen Verkehrswesen ausgestattet wird, das imstande ist, die Handels- und kulturellen Beziehungen zwischen den Völkern Europas zu fördern und anzuregen.

Die Konferenz ersucht die Mitgliedsverbände der ITF, bei Regierungen, Parlamenten und der Öffentlichkeit um die Unterstützung dieses Vorschlages zu werben.

Sie ersucht die leitenden Organe der ITF, in internationalen Regierungs- und anderen Organisationen für eine baldige Errichtung der europäischen Verkehrsbehörde zu wirken.

Sie versichert die zukünftige europäische Verkehrsbehörde der Unterstützung der Eisenbahner und ihrer Gewerkschaften. Zu diesem Zweck befürwortet sie eine gewerkschaftliche Vertretung in den leitenden Organen der zu errichtenden Behörde.

Sie appelliert an alle, die die Einigung Europas anstreben, sich für die Errichtung der Behörde einzusetzen, die notwendig ist, um die Wirtschaft Europas auf eine neue Grundlage zu stellen und das Ideal der Vereinigung der europäischen Völker zu verwirklichen.“

Unsere österreichischen Freunde erwiesen sich als sehr großzügige Gastgeber. Die Gewerkschaft der Eisenbahner und ihre Ortsgruppen und kulturellen Vereine, die Eisenbahnverwaltung, die Landeshauptmannschaft Tirols und der Stadtrat von Innsbruck wetteiferten miteinander, um uns erlesene Gastfreundschaft und Unterhaltung zu bieten.

### **Sektion der Straßentransportarbeiter**

Abgesehen von der Sektionskonferenz anlässlich unseres Osloer Kongresses hat die Sektion während der Berichtszeit zwei internationale Konferenzen veranstaltet: eine vor allem für die Arbeiter der Autobusbetriebe und die Straßenbahner, 1948, und eine allgemeine Konferenz der Arbeiter im Straßenverkehr und Straßenbahner im Jahre 1949.

Die internationale Konferenz des Autobuspersonals und der Straßenbahner, an der rund 80 Delegierte aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Irland, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden und der Schweiz teilnahmen, fand vom 3. bis 6. Mai 1948 unter der gemeinsamen Oberleitung der ITF und der Internationalen Föderation der Verbände des Personals öffentlicher Dienste in Utrecht statt.

Zur Vorbereitung dieser Besprechungen hatten die beiden Internationalen Untersuchungen vorgenommen über Pensionsordnungen bei Autobus- und Straßenbahnbetrieben, Angleichung der Arbeitsbedingungen in öffentlichen und privaten Betrieben, Verhandlungsorgane und -verfahren und Mitbestimmung sowie Arbeitszeit bei den Straßenbahnen und Autobusbetrieben. Berichte über diese Diskussionsgegenstände waren ausgearbeitet worden von R. Stonner von der Gewerkschaft der Gemeindebediensteten Österreichs, L. W. Peterse vom Holländischen Eisen- und

Straßenbahnerverband, Viktor Jensen vom Norwegischen Verband der Gemeindeangestellten und John Lauwereins vom Belgischen Straßenbahnerverband.

Folgende Entschließungen wurden angenommen:

#### *Arbeitszeit*

*„Die vom 3. bis 7. Mai 1948 in Utrecht tagende Konferenz der Straßenbahner und Autobusleute der Internationalen Föderation des Personals Öffentlicher Dienste und der Internationalen Transportarbeiter Föderation, die zum erstenmal in einer gemeinsamen Konferenz unter Leitung der beiden Internationalen zusammenarbeiten,*

*hat die Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehr im Lichte der als Folge des zweiten Weltkrieges vorübergehend herrschenden Bedingungen gründlich erwogen.*

*Die Konferenz ist der Auffassung, daß die sozialen und technischen Gründe, die in der Vergangenheit zugunsten der Verkürzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden vorgebracht worden sind, nichts von ihrer Kraft eingebüßt haben, sondern eher gestärkt worden sind durch die größere Beanspruchung, die die weitere technische Entwicklung den Straßenbahnern und Autobusleuten aufgezwungen hat.*

*Die Konferenz ist ferner der Ansicht, daß der besondere Charakter der Arbeit der Straßenbahner und Autobusleute mit ihren unregelmäßigen Arbeitszeiten und ständig wachsenden Anforderungen an ihre Nerven eine Vorzugsbehandlung in bezug auf die Arbeitszeit rechtfertigt.*

*Die Konferenz ist sich andererseits bewußt, daß die durch den Krieg verursachten materiellen Schäden und wirtschaftlichen Störungen eine Lage geschaffen haben, die in manchen Fällen eine sofortige Verbesserung über die Vorkriegsverhältnisse hinaus ausschließt, und daß für einige Jahre von der Arbeiterklasse zum Zwecke des Wiederaufbaus eine besondere Anstrengung verlangt werden wird. Wenn die Straßenbahner und Autobusleute ihren Beitrag zu diesen Anstrengungen leisten wollen, so müssen sie die Erzielung der 40-Stundenwoche und einiger ihrer anderen Forderungen aus der Vorkriegszeit in Stufen in Aussicht nehmen.*

*Die Konferenz sieht jedoch keinen Grund, weshalb die alten Forderungen vergessen werden sollten, oder weshalb neue Forderungen, die jede soziale und technische Berechtigung besitzen, nicht bereits formuliert werden sollten, damit sie verwirklicht werden können, wenn die Umstände es erlauben.*

*Die Konferenz ersucht daher die Exekutivkomitees der beiden Internationalen, Schritte zu unternehmen, um die Annahme eines neuen internationalen Übereinkommens über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßenverkehr zu erreichen, die während der Zeit des Wiederaufbaus eine schmiegsame Anwendung ermöglichen und folgende Forderungen verwirklichen soll:*

- 1. Normale Arbeitswoche von 40 Stunden für alle Arbeiter auf Fahrzeugen im Straßenverkehr, einschließlich derjenigen, die*

gewöhnlich in beträchtlichem Ausmaß Hilfsarbeit leisten, oder deren Arbeit häufig durch reine Anwesenheitszeiten unterbrochen wird.

2. Eine tägliche Arbeitszeit von nicht mehr als 8 Stunden; und von nicht mehr als 10 Stunden, wo dies ernsthafte technische Schwierigkeiten unbedingt nötig machen.
3. Ein Arbeitstag von nicht mehr als 10 Stunden; und von 12 Stunden, wo ernsthaft technische Schwierigkeiten dies absolut nötig machen.
4. Alle Arbeitsunterbrechungen von nicht mehr als 30 Minuten zählen als Arbeitszeit.
5. Höchstdauer der ununterbrochenen Zeit am Lenkrad: 5 Stunden.
6. Tägliche Ruhezeit von mindestens 12 Stunden, die nicht mehr als einmal in der Woche auf 8 herabgesetzt werden darf.
7. Wochenruhe von mindestens 32 Stunden unter Einschluß eines Kalendertages.
8. Die Ruhetage müssen mindestens 13 Sonntage im Jahr einschließen, ausgenommen, wo es die Erfordernisse eines angemessenen Dienstes an der Öffentlichkeit nicht zulassen.
9. Ein Lohnzuschlag von mindestens 50% für Überzeitarbeit.
10. Ein Lohnzuschlag von mindestens 25% für Nachtarbeit.“

#### Der Marshallplan

„Die von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Internationalen Föderation der Verbände des Personals des Öffentlichen Dienstes organisierte Konferenz des Autobus- und Straßenbahnpersonals,

nimmt mit Befriedigung Kenntnis von der Tätigkeit der Gewerkschaften der westeuropäischen Länder und der Vereinigten Staaten von Amerika in bezug auf das Europäische Wiederaufbauprogramm.

Die Konferenz nimmt auch mit Befriedigung Kenntnis von den Ergebnissen der Konferenzen der verschiedenen Landesgewerkschaftszentralen in London am 8. und 9. März 1948, wie auch der Konferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Luxemburg vom 6. bis 9. April 1948, an der Vertreter anderer internationaler Berufssekretariate als Beobachter teilgenommen haben.

Die Konferenz begrüßt diese Tätigkeit als ernsthaftes Bemühen zur Sicherung des Erfolges des Europäischen Wiederaufbauprogrammes im Interesse der Arbeiterschaft der am Plane beteiligten Länder.

Die Konferenz sieht im Erfolg dieses Planes die Möglichkeit der Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse und des Lebenshaltungsstandards in den betreffenden Ländern, womit deren Freiheit und demokratische Lebensform geschützt wird;

Die Konferenz bedauert, daß gewisse Teile der Arbeiterbewegung Westeuropas immer noch das Europäische Wiederaufbauprogramm aus politischen Gründen ablehnen und versuchen, das

*Vertrauen der Arbeiterschaft in die Ideen internationaler und menschlicher Solidarität, die dem Programm zugrunde liegen und das amerikanische Volk beseelen, wie auch in die Wirksamkeit der Unterstützung, die dem Plan durch die gewerkschaftlichen Landeszentralen und ihre angeschlossenen Verbände zuteil wird, zu untergraben.*

*Die Konferenz gibt ihrer festen Überzeugung Ausdruck, daß die Teilnahme der Arbeiterbewegungen in den betreffenden Ländern dafür sorgen wird, daß das Europäische Wiederaufbauprogramm im Interesse der arbeitenden Bevölkerung eingesetzt wird, und in ihren Auswirkungen jeden Versuch der Ausnützung des Programms durch kapitalistische Interessen verhindern wird.“*

Auf der Konferenz der Straßentransportarbeitersektion anlässlich des Osloer Kongresses im Juli 1948 wurden die Fragen der Bemannung von Kraftfahrzeugen im Fernverkehr, der Arbeitsverhältnisse im Straßenverkehr und ihrer Auswirkungen auf die Verkehrsteilung sowie des Schutzes der Arbeiter vor den Gefahren des Transportes und des Umganges mit gefährlichen Gütern aufgeworfen. Es wurde beschlossen, einen Sachverständigenausschuß aus fünf Mitgliedern einzusetzen, von denen je eines von der skandinavischen Gruppe, der Beneluxgruppe, der deutschsprachigen Gruppe, Großbritannien und Frankreich ernannt wurde, um diese Fragen zu untersuchen und Empfehlungen über die zu befolgende Politik an die angeschlossenen Organisationen zu erlassen.

Dieser Ausschuß tagte in London am 17. und 18. Januar sowie vom 22. bis 24. Februar 1949. Er stellte fest, daß bestimmten Schlußfolgerungen in den ihm unterbreiteten Fragen Schwierigkeiten im Wege standen. Allerdings arbeitete er den Entwurf eines revidierten internationalen Übereinkommens über die Arbeitszeit im Straßenverkehr aus und befaßte sich mit Abänderungsvorschlägen zum Entwurf des Weltstraßenverkehrsübereinkommens, der der Weltstraßenverkehrskonferenz vom 23. August in Genf unterbreitet wurde.

Die zweite Konferenz der Sektion der Arbeiter des Straßenverkehrs fand vom 11. bis 14. Oktober 1949 in Paris statt. Vertreter von sechzehn europäischen Organisationen nahmen daran teil, darunter vier Eisenbahnergewerkschaften, die die Kraftfahrer in den bahneigenen Straßenverkehrsbetrieben organisieren und drei Gewerkschaften, die neben den Eisenbahnern auch die Straßenbahner organisieren.

Diese Konferenz besprach ebenfalls die Frage der Arbeitszeit. Auch sie kam zu keinen einheitlichen Schlüssen. In der Frage der Koordination von Straße und Schiene wurde folgende EntschlieÙung angenommen:

*„Die vom 11. bis 14. Oktober 1949 in Paris tagende Konferenz der Straßentransportarbeiterverbände der ITF erachtet, daß die Koordination der Verkehrsmittel nicht verwirklicht werden kann, ohne den Wettbewerb auszuschalten, was im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in allen Ländern möglich ist.*

*Sie erachtet nichtsdestoweniger, daß der unwirtschaftliche Wettbewerb die Interessen sowohl der Allgemeinheit als auch der Transportarbeiter schädigt.*

*Sie empfiehlt allen angeschlossenen Straßentransportarbeiterverbänden, den Standpunkt zu vertreten, daß der Wettbewerb, solange es ihn gibt, auf der Erfüllung gleicher oder gleichwertiger*

*Verpflichtungen durch die betreffenden Transportunternehmungen der Allgemeinheit, den Benützern, Drittparteien und den Transportarbeitern gegenüber fußen muß.*

*Sie weist insbesondere auf die Tatsache hin, daß die Gleichheit der Arbeitsbedingungen geeignet ist, einen der Faktoren des unwirtschaftlichen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln auszuschalten, und fordert die Transportarbeitergewerkschaften auf, gemeinsam und tatkräftig die Gleichheit der Gesamtheit der Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder anzustreben; und*

*ersucht Exekutivkomitee und Sekretariat der ITF, in der IAO und der Verkehrskommission der VN sich für dasselbe Ziel einzusetzen.“*

Andere besprochene Fragengebiete — einschließlich der Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehr und die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — wurden erneut an den Sektionsausschuß überwiesen.

### **Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter**

Die Arbeit der Sektionen der Seeleute und der Hafentarbeiter stand in so engem Zusammenhang, daß sie am besten gleichzeitig behandelt werden.

Drei der Fragen, die ihre Aufmerksamkeit weitgehend beansprucht haben, waren der Kanadische Seeleutekonflikt, das Problem der Schifffahrt Panamas und die antikommunistische Kampagne in den Häfen, worüber Einzelheiten den entsprechenden Abschnitten unter Kapitel IV, verschiedene Interventionen und Tätigkeiten, entnommen werden können. Im nachstehenden wird daher nur die übrige Arbeit der Sektionen behandelt.

Eine Reihe von Seeleutevertretern aus verschiedenen europäischen und überseeischen Ländern waren Ende Mai 1948 in London anwesend, um einer Internationalen Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See beizuwohnen. Die Gelegenheit wurde benutzt, um am 29. Mai eine Tagung des erweiterten Sektionsausschusses der Seeleutesektion abzuhalten. Anwesend waren: Australien: A. H. Moate; Belgien: O. Becu; Großbritannien: T. Yates, P. Knight, S. James und J. H. Borlase (Seeleute); D. S. Tennant, L. White, D. Carmichael und J. G. F. Gregory (Schiffsoffiziere); H. J. Perkins (Funkoffiziere); Finnland: N. Wälläri; Holland: J. Buquet (Seeleute); P. de Vries und J. F. van Mulwijk (Schiffsoffiziere); Norwegen: E. H. Ottersen (Seeleute); O. Skjervoll (Deckoffiziere); J. E. Johanson (Maschinisten); Schweden: J. Svenson und N. Oslon (Seeleute); A. Söre (Maschinisten); USA: M. Weisberger (Seeleute); und J. H. Oldenbroek (Generalsekretär).

Die Tagung befaßte sich zur Hauptsache mit der Frage der Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen. Folgende Entschließung wurde angenommen:

*„Die Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute der ITF vom Samstag, den 29. Mai 1948, in Maritime House, London, an der weitere Vertreter angeschlossener Seeleuteorganisationen einschließlich derjenigen von Australien und USA teilnehmen, hat Erklärungen aus den verschiedenen vertretenen Ländern über die Lage und Aussichten in bezug auf die Ratifizierung der Seattle-Seefahrtsarbeitsübereinkommen angehört.*

*Sie verlangt vom Internationalen Arbeitsamt, daß die Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses unter Teilnahme der Regierungsvertreter aus seefahrttreibenden Ländern, die von der letzten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses einstimmig befürwortet wurde, nicht später als im Frühherbst laufenden Jahres veranstaltet wird, wie dies zwischen der Reeder- und der Seeleutegruppe jenes Organs vereinbart worden ist.*

*Sie fordert die Seeleutegewerkschaft auf:*

- a) Bei ihren Regierungen vorstellig zu werden, damit diese unverzüglich dem IAA die angeforderten Auskünfte über die Lage in bezug auf die Ratifizierung der Übereinkommen erteilen und die angeblichen Schwierigkeiten zur Kenntnis bringen, die diesen Schritt verzögern;*
- b) Zur Unterbreitung an die Seeleutekonferenz anlässlich des Osloer Kongresses der ITF gedrängte, klare Berichte über die Haltung ihrer Regierungen in bezug auf die Ratifizierung auszuarbeiten; und*
- c) in ihren Berichten an die Osloer Konferenz die Schritte aufzuführen, die nach ihrer Meinung auf internationalem Gebiet unternommen werden sollten, sowie diejenigen, die sie auf nationalem Gebiet zu unternehmen gewillt sind, um die rasche Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen zu erzielen.“*

Die Sektionskonferenz der Seeleute anlässlich des Osloer Kongresses gab ebenfalls dem Bedauern über die Verzögerung in bezug auf die Abhaltung der dreigliedrigen Tagungen Ausdruck, stimmte jedoch einer weiteren Verschiebung bis zum 4. Dezember 1948 zu, und beauftragte gleichzeitig das Sekretariat, einen Aktionsplan zur Beschleunigung der Inkraftsetzung der Seattle-Übereinkommen auszuarbeiten. In Entschlüssen wurde

ein Boykott panamaischer Schiffe gefordert; die Seeleutegewerkschaften wurden aufgefordert, die Aufnahme von Leuten zu verweigern, die von anderen Seeleutegewerkschaften ausgeschlossen oder denen der Beitritt verweigert worden ist; eine Untersuchung des Problems der Ballastierung von ungenügend befrachteten Schiffen und eine bessere Vertretung der Seeleutegewerkschaften auf offiziellen Tagungen, an denen Fragen besprochen werden, die sie interessieren.

Die dreigliedrige Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses fand schließlich im November 1948 in Genf statt. Die Gelegenheit wurde benutzt, um am 23. und 24. November eine Tagung der Seeleutesektion der ITF abzuhalten. 27 Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Argentinien, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen, Schweden und USA nahmen daran teil. Eine Entschlüsselung wurde angenommen, die den Beginn des Boykotts panamaischer Schiffe auf den 1. Mai 1949 festsetzte. Folgende Entschlüsselung wurde ebenfalls angenommen:

*„In Übereinstimmung mit Abschnitt 10, Punkt 184 III der Internationalen Seeleutecharta und zur Förderung eines höheren Maßes der Sicherheit des Lebens auf See, verurteilt diese Tagung der Seeleutesektion der ITF die Verwendung eines Steuermann-Funkers und aller ähnlichen Kombinationen an Bord von Schiffen, und be-*

*schließt, daß die nötigen Vorkehrungen getroffen werden sollen, solche Verhältnisse so bald wie möglich, spätestens aber bis zum 31. Dezember 1950, aufzulösen.“*

Die Konferenz der Hafentarbeitersektion, die anlässlich des Osloer Kongresses stattfand, erklärte ohne Zögern ihre Bereitschaft, die Seeleute in ihrem geplanten Boykott panamaischer Schiffe durch Sympathieaktionen zu unterstützen. Sie hieß auch eine Denkschrift des Sekretariates gut, die erneut die Forderung stellte, es sei eine Höchstgrenze von 75 kg für die Traglast des einzelnen Hafentarbeiters festzusetzen.

Eine gemeinsame Internationale Konferenz von Hafentarbeitern und Seeleuten fand vom 15. bis 17. Februar 1949 in London statt, um sich mit der Frage des geplanten Boykotts von auf das Register Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten überführten Schiffen zu befassen. Ein internationaler Boykottausschuß von acht Mitgliedern wurde eingesetzt und zwei Entschließungen wurden angenommen — wovon die eine den Verkauf von veralteten Schiffen zur Eintragung auf das Register Panamas verurteilte und das Sekretariat beauftragte, die Sache dem Vorbereitenden Ausschuß der zwischenstaatlichen Beratenden Schiffahrtsorganisation und dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen. Die andere machte die Marshallplanverwaltung darauf aufmerksam, daß die Beförderung von Gütern mit Panamaschiffen die wirtschaftliche Erholung der Länder des Marshallplanes beeinträchtigt.

Eine weitere Internationale Hafentarbeiter- und Seeleutekonferenz fand vom 26. bis 30. August in Rotterdam statt. Sie war von 40 Delegierten angeschlossener Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften in Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Holland, Irland, Italien, Norwegen, Schweden und USA besucht. Kollege P. de Vries, Präsident des holländischen Verbandes der Offiziere der Handelsmarine, führte den Vorsitz.

Die Konferenz war hauptsächlich einberufen worden, um die Lage zu besprechen, die sich aus der Errichtung einer Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung des WGB ergeben hatte, wie auch den damit zusammenhängenden Streik der kanadischen Seeleute und die Lage, die sich aus der Nichtbeteiligung der Reeder an den Verhandlungen über die Panamafrage ergeben hatte, die in Washington hätten stattfinden sollen. Entschließungen wurden angenommen über kommunistische Umtriebe in den Häfen, den kanadischen Seeleutekonflikt und unlautere Flaggenwechsel, die an anderer Stelle dieses Berichtes aufgeführt sind. Auch nachstehende Entschließungen wurden angenommen:

#### **Entschließung über die kommunistische Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung**

*„Die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende Internationale Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat von der Bildung einer Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung innerhalb des kommunistischen Weltgewerkschaftsbundes Kenntnis genommen.*

*Diese neue Organisation wird in Übereinstimmung mit den kommunistischen Lehren nicht zur Wahrnehmung der Interessen der Seeleute und Hafentarbeiter dienen, sondern zur Förderung kommunistischer Ziele, die den materiellen und geistigen Bestrebungen freier Menschen zuwiderlaufen.*



Die Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände der ITF sind bereit und entschlossen, der Herausforderung, die dieser erneute Versuch der Schaffung einer gegnerischen Internationale der Seeleute und Hafenarbeiter darstellt, die Stirne zu bieten. Sie geben durch diese Konferenz der Meinung Ausdruck, daß die Mitgliedschaft bei dieser neuen Organisation oder bei irgendeiner anderen Organisation totalitärer Richtung mit der Mitgliedschaft bei der ITF unvereinbar ist, weil diese Freiheit und Aufrichtigkeit immer als höchste Werte betrachtet hat.

Die Konferenz ersucht daher das Exekutivkomitee der ITF, die Frage einer Abänderung der Statuten der ITF zu prüfen, zu dem Zweck, ein schnelles Verfahren zu schaffen, das erlaubt, Verbände, die den erklärten Grundsätzen und Interessen der ITF und ihrer Mitgliedsverbände zuwiderhandeln, bis zum folgenden Kongreß in ihren Rechten als Mitglieder einzustellen.“

Entschließung über den kanadischen Distriktsverband der S.I.U.

„Nach Anhören eines Berichtes über die Lage in der kanadischen Schifffahrt, aus dem zu ersehen war, daß der kanadische Distriktsverband der Seafarers' International Union of North America für die meisten Seeleute Kanadas repräsentativ ist,

beschließt die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende Konferenz der Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, diese Organisation als Mitglied der ITF in Kanada anzuerkennen.“

Entschließung über die Seattle-Übereinkommen

„Die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende Konferenz der Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat die Lage bezüglich der Ratifizierung der im Juni 1946 in Seattle angenommenen Schifffahrts-Arbeitsübereinkommen erneut geprüft.

Seit der Annahme dieser Übereinkommen, die lediglich internationale Mindestnormen aus der von der ITF in den Kriegsjahren aufgestellten Internationalen Seeleute-Charta enthalten, sind mehr als drei Jahre vergangen. Berichte aus den verschiedenen Ländern zeigen, daß die in bezug auf Ratifizierung und Inkraftsetzung dieser Dokumente erzielten Fortschritte immer noch sehr unbefriedigend sind.

Die Konferenz gibt ihrer bitteren Enttäuschung darüber Ausdruck, daß die Regierungen die Versprechen, die sie durch ihre Zustimmung zu diesen Übereinkommen abgaben, nicht gehalten haben, und erklärt, daß die Seeleute eine weitere Verzögerung nicht dulden können.

Sie fordert daher die Seeleuteverbände in den verschiedenen Ländern auf, auf ihre Regierungen stärksten Druck auszuüben, um die Ergreifung der notwendigen gesetzlichen Maßnahmen zu erreichen, und die Kollektivverträge so abzuändern, daß die Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen in naher Zukunft ermöglicht wird. Sie ersucht alle beteiligten Verbände, das Ergebnis ihrer Be-

*mühungen dem Sekretariat der ITF vor Ablauf des Jahres mitzuteilen, und fordert das Exekutivkomitee auf, falls nötig, in den ersten Monaten des kommenden Jahres zur Prüfung der Lage eine Tagung der Seeleute-Sektion der ITF einzuberufen.“*

Eine Tagung des Sektionsausschusses der Seeleutesektion fand am 31. Oktober 1949 in London statt, um die Auswirkungen der Abwertung des englischen Pfundes und anderer europäischer Währungen zu besprechen. Er gelangte zu folgenden Schlüssen:

1) Offiziere und Mannschaftsangehörige aus Gebieten weicher Währung, die im Verkehr mit Gebieten harter Währung beschäftigt sind und in verhältnismäßig kurzen Zeitabständen in ihren Heimat-hafen zurückkehren, sollten in die Lage versetzt werden, einen mäßigen Beitrag an harter Währung für ihre persönlichen Spesen in ausländischen Häfen zum vor der Abwertung gültigen Wechselkurs erwerben zu können; 2) Offiziere und Mannschaftsangehörige, die sich auf längeren Reisen (30 Tage und mehr) in Gebieten harter Währung befinden, sollten einen angemessenen ständigen „Abwertungsbonus“ erhalten; 3) Der Bonus sollte dem Ausmaß der Abwertung der Heimatwährung angepaßt sein, in die die Seeleute einen Teil ihres Verdienstes umwechseln müssen.

### **Sektion des Personals der zivilen Luftfahrt**

Anlässlich unseres Osloer Kongresses fand eine Sonderkonferenz der Organisationen statt, die Mitglieder unter dem Personal der zivilen Luftfahrt besitzen. Es nahmen daran teil Delegierte aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz und USA. Eine EntschlieÙung wurde einstimmig angenommen, die den Generalrat beauftragte, *„unverzüglich seine Aufmerksamkeit auf die Schaffung einer ITF-Sektion für das Personal der zivilen Luftfahrt zu richten, damit alle Fragen, die das Personal der zivilen Luftfahrt betreffen, dort untersucht werden können.“*

Diese Frage wurde von der Konferenz der Seeleutesektion in Genf am 23. und 24. November 1948 behandelt (einige der Offiziersverbände haben Mitglieder unter dem Personal der zivilen Luftfahrt). Der Vorschlag auf Errichtung einer Zivilluftfahrtssektion der ITF wurde unterstützt. Es wurde beschlossen, dem Generalrat zu empfehlen, daß diese Sektion aus zwei Untersektionen, für Boden- und Flugpersonal, bestehen soll. Auf seiner Tagung vom 13. und 14. Mai 1949 in Antwerpen beschloß der Generalrat der ITF, die Sektion zu errichten. Letzterer Vorschlag wurde ebenfalls angenommen.

Vom 15. bis 17. Oktober 1949 fand alsdann unter dem Vorsitz des Präsidenten der ITF, O. Becu, die Gründungskonferenz statt. Anwesend waren Delegierte von 21 Organisationen in Belgien, Frankreich, Holland, Großbritannien, Norwegen, Schweden, der Schweiz und USA, die sämtliche Berufsgruppen in der zivilen Luftfahrt vertraten. Der Antrag auf Bildung von zwei Untersektionen wurde einstimmig angenommen. Jede Untersektion besitzt einen Unterausschuß von fünf Mitgliedern. Die beiden Untersektionen bilden zusammen den Sektionsausschuß. Kollege R. Lapeyre wurde einstimmig zum Sektionspräsidenten gewählt. Folgende EntschlieÙung wurde angenommen:

*„Die in Paris vom 15. bis 17. Oktober 1949 tagende Gründungskonferenz der Sektion Zivilluftfahrt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat sich mit der Frage der internationalen gewerkschaftlichen Organisation des Personals der zivilen Luftfahrt befaßt.*

*Sie beauftragt das Sekretariat der ITF, die angeschlossenen Organisationen aufzufordern, sich zu äußern über die Erwünschtheit und Durchführbarkeit der Einbeziehung aller Gruppen des Zivilluftfahrtspersonals in die internationale Gewerkschaftstätigkeit, unter Wahrung der Organisationsform in den einzelnen Ländern.“*

Die Resolution wurde allen interessierten Organisationen zugestellt, bis zum Jahresende trafen jedoch keine diesbezüglichen Mitteilungen von ihnen ein.

### **Sektion der Binnenschiffer**

Während der beiden Berichtsjahre und bereits längere Zeit vorher, war die Sektion der Binnenschiffer damit beschäftigt, die Abhaltung einer dreigliedrigen Konferenz durch die IAO zu erzielen, um ein Fünfmächteabkommen über Arbeitsbedingungen und die Sozialversicherung der Arbeiter der Binnenschifffahrt im Rheinbecken zu erwägen. Diese Konferenz fand schließlich vom 31. Oktober bis 5. November und 5. bis 14. Dezember 1949 in Genf statt. Einzelheiten sind dem Abschnitt dieses Berichtes zu entnehmen, der die Beziehungen mit dem Internationalen Arbeitsamt behandelt.

Die Sektion veranstaltete auch eine Versammlung der Arbeitnehmerdelegierten, die an der Tagung des Rheinschiffahrtsausschusses teilnahmen, in Genf am 4. Dezember 1949.

Auf der Marshallplankonferenz, die die ITF vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg veranstaltete, wurden folgende zwei Entschlüsse angenommen, die sich auf die Arbeit der Sektion der Binnenschiffer beziehen:

#### **Entschlüsselung über Binnenwasserwege**

*„Da die Binnenwasserwege der westeuropäischen Länder gut entwickelt sind und die Binnenschifffahrt seit jeher eine bedeutende Rolle im Gütertransport gespielt hat;*

*da dieser Verkehrsträger auch hinfür die Güter befördern soll, für deren Transport er am besten geeignet ist, und da die betreffenden Länder in dem hierzu nötigen Ausmaß zusammenarbeiten sollen, um mit amerikanischer Hilfe dafür zu sorgen, daß alle ihm zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlichen Maße ausgerüstet sind;*

*erachtet die vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg tagende Konferenz amerikanischer und europäischer, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossener Transportarbeitergewerkschaften, daß Vorkehrungen getroffen werden sollten, um die Binnenflotten der verschiedenen Länder auf gleichen Fuß zu stellen in bezug auf Frachtpreise, Löhne und andere Arbeits- und soziale Bedingungen.*

Die Konferenz fordert die betreffenden Mitgliedsverbände auf, ihre Anstrengungen zu verdoppeln, um unter Mithilfe des Internationalen Arbeitsamtes ein diesbezügliches internationales Übereinkommen zu erzielen, das für alle betreffenden Länder Gültigkeit besitzt, wie auch die Ausschaltung künstlicher Vor- oder Nachteile herbeizuführen; und

gibt der Auffassung Ausdruck, daß mit der Zunahme des Verkehrs infolge der Durchführung des Europäischen Wiederaufbauprogramms deutsche Fahrzeuge mehr und mehr zum Verkehr auf länderverbindenden Wasserwegen zugelassen werden sollten.“

### Entschießung über Verkehrsumlenkung

„Da seit dem Kriegsende der weitaus größere Teil des Verkehrs des natürlichen Hinterlandes der Häfen Belgiens und Hollands von den alliierten Besatzungsbehörden über Hamburg, Bremen und Emden umgeleitet worden ist;

da diese die Häfen Belgiens und Hollands schädigende Politik von den amerikanischen und britischen Behörden damit erklärt wird, daß die Besatzungskosten vermindert werden müssen; und

da im Vergleich mit den Milliarden von Dollars, die vom Wiederaufbauprogramm für Westeuropa zur Verfügung gestellt werden, die Einsparungen, die sich aus obiger alliierter Schifffahrtspolitik ergeben, von verhältnismäßig geringer Bedeutung sind, und die Fortsetzung einer so unnatürlichen Verkehrsumlenkung die wirtschaftliche Erholung und Entwicklung hemmt;

gibt die vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg tagende Konferenz amerikanischer und europäischer, der Internationalen Transportarbeiterföderation angeschlossener Transportarbeitergewerkschaften der Auffassung Ausdruck, daß die Wiederherstellung des normalen Flusses dieses deutschen Durchgangsverkehrs nicht nur Belgien und Holland, sondern auch dem wirtschaftlichen Wiederaufstieg der deutschen Rheinhäfen zum Vorteil gereichen wird.

Die Konferenz nimmt mit Befriedigung von folgender, im Harrimanbericht ausgedrückten Auffassung Kenntnis: „Der Rhein, normalerweise das Rückgrat im Transport der Massengut-Exporte aus der Ruhr, wird gegenwärtig infolge finanzieller Meinungsverschiedenheiten nicht voll ausgenützt. Beträchtlicher Frachtraum liegt untätig in Holland und Belgien, weil die Behörden der Bizone und die Regierungen Belgiens und der Niederlande sich nicht über einen Plan zur gegenseitigen Benutzung des Rheins durch die Flußfahrzeuge der drei Staaten einigen können. Dieser Plan, in seiner kürzlich besprochenen Form, würde die Verwendung der belgischen und niederländischen Häfen für den Umschlag von Gütern mit sich bringen, die gegenwärtig in Hamburg und Bremen umgeschlagen werden. Belgien und Holland sind der Auffassung, daß sie für die Abfertigung dieser Güter angemessen entschädigt werden sollten, während die US-Militärbehörden geltend machen, daß die ihnen bewilligten Beträge zusätzliche Dollarausgaben für Umschlagsarbeiten nicht erlauben. Falls in dieser Angelegenheit eine Lösung gefunden werden kann, dann dürften die sich daraus ergebenden Zahlungsabmachungen den Transport einer zusätzlichen Menge von

*zehn Millionen Tonnen Ruhrkohle im Jahr ermöglichen. In Fällen wie im vorliegenden, in denen ungenügende finanzielle Zuwendungen an die USA-Militärregierung die Wirksamkeit der europäischen Verkehrseinrichtungen beschränken, sollten die Vereinigten Staaten unzweifelhaft die verhältnismäßig geringen zusätzlichen Beträge zur Verfügung stellen, die zur Wiederherstellung des normalen Rheinverkehrs erforderlich sind. Es wäre mehr als töricht, einem kleinen finanziellen Hindernis zu erlauben, einer Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten im Wege zu stehen, die einen größeren Beitrag zur Wiederaufrichtung Deutschlands und Europas leisten können.“*

### **Sektion der Seefischer**

Es hat sich nicht als möglich erwiesen, in bezug auf diese Sektion die Fortschritte zu erzielen, die erhofft worden waren. Man erinnert sich daran, daß die Seefahrtskonferenz der IAO in Seattle am 27. Juni 1946 eine von Charles Jarman im Namen der ITF unterbreitete EntschlieÙung annahm, die das IAA aufforderte, „die notwendigen Studien zu machen und Vorbereitungen zu treffen, im Hinblick auf die Erwägung der Möglichkeit der Annahme einer Internationalen Fischercharta, enthaltend, nach dem Vorbild der Internationalen Seeleutecharta, Mindestnormen in bezug auf Löhne und Arbeitsbedingungen, Ständigkeit des Arbeitsverhältnisses, Sozialversicherung usw. für die Seefischerei.“

In Ausführung dieses Beschlusses sandte das Internationale Arbeitsamt im Jahre 1947 an die Regierungen der an der Seefischerei beteiligten Länder vier Fragebogen über die Arbeitsbedingungen der Seefischer.

Unterdessen hatte das Sekretariat der ITF am 6. und 7. Juni 1947 in Hull eine Internationale Konferenz der Seefischer veranstaltet, die sich mit dem Entwurf einer Internationalen Seefischercharta befaßte, der Mindestnormen aufführte, deren Annahme als internationale Normen anläßlich der Verwirklichung der Pläne der IAO erhofft wurde. Dieser Entwurf wurde nach einigen Abänderungen vom Osloer Kongreß der ITF im Juli 1948 gutgeheißen.

Die Fischerkonferenz in Hull beschloß, das Exekutivkomitee der ITF aufzufordern, eine besondere Sektion für die Seefischer innerhalb der ITF zu errichten, und unser Osloer Kongreß beschloß, daß die Frage vom Sektionsausschuß der Seeleute anläßlich dessen nächsten Zusammentretens geprüft werden sollte.

Die 14. Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses in Genf im Dezember 1947 nahm mit 12 zu 0 Stimmen bei 12 Enthaltungen eine EntschlieÙung an, die den Verwaltungsrat des IAA beauftragte, eine Tagung der Seefischer und Fischerbootsbesitzer zu veranstalten, um sich mit den Arbeitsbedingungen der Seefischer zu befassen und Methoden zu ihrer Verbesserung vorzuschlagen.

Eine Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute, die unmittelbar vor einer Konferenz der Seeleutesektion in Genf vom 23. bis 24. November 1948 stattfand, beschloß, dem Generalrat die Errichtung einer Seefischersektion zu empfehlen. Dieser Beschluß wurde am darauffolgenden Tage durch die Seeleutesektion bestätigt.

Unterdessen hatte uns das IAA mitgeteilt, daß sich sein Verwaltungsrat mit der Seefischerei anläßlich einer Tagung befassen werde, die im März oder April 1949 stattfinden werde, und die Einsetzung eines Sach-

verständigenausschusses erwägen werde, der die Aufgabe hätte, sich mit im Namen der Industrie vorgebrachten Vorschlägen zu befassen. Auf Ersuchen des IAA wurden A. Bird (Großbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), E. Ehlers (Frankreich), J. Hawk (USA), O. Helland (Norwegen), zusätzlich eines australischen Vertreters, als Vertreter der Seefischer vorgeschlagen.

Auf seiner Tagung vom 13. und 14. Mai 1949 in Antwerpen beschloß der Generalrat der ITF, eine Seefischersektion zu errichten, die Entscheidung über die aufgeworfene Frage, ob die Sektion auch selbständig erwerbende Personen umfassen solle, der Sektion selber zu überlassen.

Im Juli 1949 wurde uns mitgeteilt, daß der Verwaltungsrat des IAA mit 17 zu 8 Stimmen beschlossen hatte, den in Aussicht genommenen Sachverständigenausschuß nicht einzusetzen, ohne jedoch die Möglichkeit auszuschließen, dies später nachzuholen. Die Regierungen und Arbeitgebervertreter Großbritanniens und der USA widersetzten sich der Einsetzung weiterer Ausschüsse und betrachteten es als besser, daß das IAA den Regierungen direkt Einzelheiten über die Antworten auf den 1947 versandten Fragebogen zustelle und sie befrage, welche Aspekte der Arbeitsbedingungen der Fischer nach ihrer Meinung zur internationalen Regelung geeignet sind und welche Form diese Regelung annehmen soll.

Wir hatten beabsichtigt, die erste Tagung der Seefischersektion der ITF anlässlich der ersten Tagung des in Aussicht genommenen Sachverständigenausschusses abzuhalten. Angesichts der veränderten Lage, und angesichts der Tatsache, daß der Bericht über die Umfrage des IAA noch nicht vorlag, wurde beschlossen, abzuwarten und sie anlässlich des Kongresses der ITF im Juli 1950 abzuhalten. Ein Rundschreiben, das die betreffenden Gewerkschaften darüber informierte, wurde am 28. November 1949 versandt.

Wir verstehen, daß der Bericht des IAA über die Arbeitsbedingungen der Seefischer sich Ende 1949 in einem fortgeschrittenen Stadium befand. Er wird vermutlich noch vor dem Zusammentreten unseres Stuttgarter Kongresses veröffentlicht werden.

## VI. Internationale Gewerkschaftsbeziehungen

### Weltgewerkschaftsbund

Das Kapitel — zum mindesten das erste Kapitel — der Geschichte der Beziehungen der ITF mit dem Weltgewerkschaftsbund ist abgeschlossen, doch erscheint es für die Zwecke der Dokumentierung angebracht, die Schlußereignisse zu beschreiben. Die Beziehungen zwischen den demokratischen und den totalitären Gewerkschaften sind nun vollständig abgebrochen worden. Seit langem war es klar, daß dies unvermeidlich war, und es darf wohl überraschen, daß die freien und demokratischen Gewerkschaften erst nach drei Jahren und drei Monaten sich aus einer Verbindung lösten, deren Unmöglichkeit sich bereits auf dem Pariser Kongreß angezeigt hatte, auf dem 1945 der WGB gegründet worden war. Die einfache Tatsache ist die, daß das echte Gewerkschaftswesen und sein Namensbruder in den totalitären Ländern nichts gemeinsam haben und nicht zusammenpassen. Manch guter Gewerkschafter glaubte jedoch anders, und bevor nicht diese Tatsache über jeden Zweifel hinaus demonstriert worden war, wäre es gefährlich gewesen, das Experiment ihrer Assoziation — da es nun einmal begonnen war — zu unterbrechen.

Auf seiner Tagung vom 25. bis 27. November 1947 in London stellte der Generalrat der ITF fest, daß die Verhandlungen zwischen dem WGB und den Internationalen Berufssekretariaten in keinem der Hauptpunkte zu einer Einigung geführt hatten, ermächtigte jedoch das Sekretariat der ITF, *„Verhandlungen in dieser Sache wieder aufzunehmen, sollte es dazu vom WGB eingeladen werden.“* Der WGB veranstaltete auch wirklich ein weiteres Treffen zwischen seinen Vertretern und dem Gemeinsamen Ausschuß der Internationalen Berufssekretariate, das am 12. Januar 1948 hätte stattfinden sollen. Die Tagung wurde jedoch telegraphisch widerrufen und fand tatsächlich erst am 14. September 1948 statt — acht Monate später. Ein Grund für die Widerrufung wurde nicht angegeben, doch war damals gerade der Marshallplan, den das Sekretariat des WGB angriff, in den Vordergrund getreten. Es kann kaum bezweifelt werden, daß das Sekretariat des WGB fürchtete, daß, wäre die Tagung gerade damals abgehalten worden, unangenehme Fragen hätten gestellt werden können.

Unterdessen hatte der Kongreß der ITF vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo getagt, und entschied, daß die Verhandlungen gezeigt hatten, daß Zusammenarbeit im Sinne der Entschließung des Züricher Kongresses nicht möglich war, und daß *„die Interessen der Transportarbeiter am besten gewahrt werden können durch die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit der ITF bis zu einem Zeitpunkt, da die Verhandlungen wieder aufgenommen werden können mit einer allumfassenden Gewerkschaftsinternationale, die Aussicht auf ein angemessenes Maß an Selbständigkeit der Internationalen Berufssekretariate bietet und die Grundsätze des freien und demokratischen Gewerkschaftswesens garantiert.“*

Trotzdem nahmen der Präsident und der Generalsekretär der ITF an einer Tagung am 14. September 1948 in Paris teil, die am 16. September von einer Konferenz des Exekutivausschusses des WGB mit Vertretern aller Internationalen Berufssekretariate gefolgt war. Das Ergebnis dieser beiden Versammlungen war, daß die IBS eine Entschließung annahm, die ähnlich abgefaßt war wie die Entschließung des ITF-Kongresses und erklärte, die Verhandlungen über ihre Einverleibung in den WGB seien zu Ende.

Dieses Ergebnis war zu erwarten gewesen. Es war seit langem klar, daß der WGB auf die Einverleibung der IBS unter Bedingungen aus war, die ihre völlige Unterordnung bedeutet hätten. Daneben hatten sich bereits Anzeichen einer wachsenden Spannung im WGB bemerkbar gemacht. Diese Spannung führte im Oktober 1948 zum Vorschlag des Generalrates des Britischen Gewerkschaftsbundes, auf der nächsten Tagung des Exekutiv Ausschusses des WGB vorzuschlagen, daß der Exekutiv Ausschuß den nationalen Gewerkschaftsbünden empfehlen solle, einer zeitweiligen Einstellung der Tätigkeit des WGB zuzustimmen. Der Exekutiv Ausschuß trat am 17. Januar 1949 zusammen und lehnte diesen Vorschlag ab. Daraufhin traten der Britische Gewerkschaftsbund, der Congress of Industrial Organizations und der Holländische Gewerkschaftsbund aus dem WGB aus. Diesem Beispiel folgten nach und nach alle freien und demokratischen Gewerkschaftsbünde. Alle von den Kommunisten beherrschten Landesgewerkschaftszentralen — wie auch aus besonderen Gründen, vermutlich vorübergehender Natur, die finnische Organisation — blieben im WGB.

Ohne viel Zeit zu verlieren machte sich der WGB an die Errichtung von „Berufsabteilungen“, der kommunistischen Gegenstücke und Rivalinnen der demokratischen Internationalen Berufssekretariate. Er sandte an alle diese Sekretariate Einladungen zur Teilnahme an Berufskonferenzen zur Errichtung von Berufsabteilungen. Man hoffte damit, den IBS Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Für uns war dies jedoch eine nützliche Warnung und am 15. März sandten wir ein Rundschreiben an die angeschlossenen Organisationen, in dem wir sie vor einer allfälligen Einladung zur Teilnahme an einer Berufskonferenz des WGB warnten. Wir schrieben:

*„In diesem Zusammenhang müssen wir die angeschlossenen Organisationen an die Resolution erinnern, die zur Frage der Beziehungen zum Weltgewerkschaftsbund vom Generalrat der ITF im November 1947 angenommen und vom Osloer Kongreß der ITF im Juli 1948 bestätigt wurde. In dieser Resolution wurde das Sekretariat der ITF beauftragt, den angeschlossenen Organisationen zu empfehlen, an keiner Konferenz teilzunehmen, die der Weltgewerkschaftsbund hinter dem Rücken der ITF zwecks Errichtung einer Internationalen Berufsabteilung einberufen sollte.“*

*Ferner sind wir in der Lage hinzuzufügen, daß die Frage auf einer gemeinsamen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate (vom 8. bis 10. März in Bournemouth) zur Sprache kam. Es wurde beschlossen, daß die Internationalen Berufssekretariate in der Frage gemeinsam vorgehen sollen. Eine von der Konferenz angenommene EntschlieÙung empfiehlt den IBS, an dem im September 1948 in Paris gefaÙten BeschluÙ festzuhalten, wonach den den IBS angeschlossenen Organisationen empfohlen wird, an keiner vom Weltgewerkschaftsbund einberufenen Konferenz teilzunehmen.“*

Soviel wir wissen schenkte nur eine ITF-Organisation diesem Rundschreiben keine Beachtung, die finnische Transportarbeitergewerkschaft, die an der Seeleute- und Hafentarbeiterkonferenz des WGB vom 15. bis 18. Juli 1949 in Marseille teilnahm. Keine ITF-Organisation nahm an der Konferenz der Land- und Lufttransportarbeiter in Bukarest am 10. Dezember 1949 teil.

Die erste dieser Tagungen errichtete eine Berufsabteilung der Seeleute und Hafentarbeiter. Sekretär der Abteilung ist Fressinet, der Sekretär der kommunistischen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Marseille.



Harry Bridges aus USA wurde in seiner Abwesenheit zum Präsidenten gewählt. Die erste Handlung der neuen Abteilung war die Entsendung einer dreiköpfigen Delegation zur „Untersuchung“ des von den Kommunisten inspirierten Londoner Hafentarbeiterstreiks zur Unterstützung des Streiks des Kanadischen Seelenteverbandes. Bei der Ankunft der Delegationsmitglieder war der Streik bereits am Abflauen, und überdies wurde ihnen die Einreise nach Großbritannien nicht gestattet.

Einzelheiten über die Aktion der Seeleute- und Hafentarbeitersektionen der ITF zur Bekämpfung der kommunistischen Drohung sind an anderer Stelle in diesem Bericht zu finden.

### **Internationaler Bund Freier Gewerkschaften**

Nach dem Austritt des Britischen Gewerkschaftsbundes, des amerikanischen CIO und des Holländischen Gewerkschaftsbundes aus dem WGB im Januar 1949 folgten auch andere Landesgewerkschaftszentralen ihrem Beispiel. Besprechungen über die Bildung einer neuen Gewerkschaftsinternationale wurden aufgenommen, der nur Landeszentralen angehören, die nicht von den Kommunisten oder anderswie von außen beherrscht werden. Alsdann fand auf Einladung des Britischen Gewerkschaftsbundes am 25. und 26. Juni 1949 in Genf eine Internationale Gewerkschaftskonferenz statt, um die Errichtung einer solchen Internationale vorzubereiten. Vertreter von 37 Landesgewerkschaftszentralen und 12 einer solchen Zentrale nicht angeschlossener Gewerkschaften nahmen daran teil, sowie auch drei Delegierte des Koordinationsausschusses der Internationalen Berufssekretariate, die Kollegen Bølle, Hewitson und Oldenbroek.

Diese Konferenz beauftragte einen Ausschuß mit der Ausarbeitung von Satzungen und eines Programmes für eine neue *„internationale Gewerkschaftsorganisation, die alle freien und demokratischen Gewerkschaftsorganisationen umfaßt und möglichst enge Beratung und Zusammenarbeit mit den Internationalen Berufssekretariaten anstrebt*. Von den 14 Sitzen im vorbereitenden Ausschuß wurde einer den IBS eingeräumt, die Oldenbroek zu ihrem Vertreter bestimmten.

Auf der ersten Tagung des vorbereitenden Ausschusses, die vom 25. bis 29. Juli 1949 in London stattfand, wies Kollege Oldenbroek darauf hin, daß die IBS seit September 1948 eng zusammengearbeitet und im März 1949 einen Koordinationsausschuß gebildet hatten, wie auch, daß sie bereit seien, die neue Internationale zu unterstützen, daß er jedoch nicht in der Lage sei, eine maßgebliche Meinung über die Form der Zusammenarbeit abzugeben, da die IBS in dieser Sache noch nicht befragt worden seien. Er glaube jedoch, daß die Gebiete der Propaganda, der regionalen Organisation und der Vertretung in offiziellen internationalen Organen sich zu solcher Zusammenarbeit eigneten. Die Einsetzung eines gemeinsamen beratenden Ausschusses könnte in Erwägung gezogen werden, in dem die IBS durch ihren Koordinationsausschuß vertreten sein könnten. Eine Gegenseitigkeitsvereinbarung könnte getroffen werden, wonach die IBS auf den Sitzungen des Exekutivausschusses, Generalrates und Kongresses der neuen Internationale in beratender Eigenschaft vertreten wären. Die neue Internationale wäre ihrerseits in derselben Eigenschaft auf Sitzungen des Koordinationsausschusses der IBS und allgemeinen Konferenzen der IBS vertreten.

Eine weitere Tagung des vorbereitenden Ausschusses am 21. und 22. September beschloß, vom 28. November bis 9. Dezember in London eine Freie Weltgewerkschaftskonferenz und den Gründungskongreß der neuen Internationale abzuhalten und die Internationalen Berufssekretariate einzuladen, Delegierte zu entsenden auf der Grundlage eines Delegierten im Falle eines IBS mit weniger als einer Million Mitgliedern und zweier Delegierter im Falle eines solchen mit mehr als einer Million Mitglieder.

Das Exekutivkomitee der ITF beschloß auf seiner Tagung in London im Oktober 1949 die Einladung anzunehmen. Die Kollegen Becu und Oldenbroek wurden zu Delegierten der ITF bestimmt. Die von Oldenbroek auf der ersten Zusammenkunft des vorbereitenden Ausschusses eingenommene Haltung wurde gutgeheißen.

Das Exekutivkomitee genehmigte auch die Annahme der Kandidatur Oldenbroeks zum Generalsekretär der neuen Internationale, die ihm angeboten worden war.

Auf der Konferenz der Internationalen Berufssekretariate vom 8. und 9. November 1949 in Paris, auf die wir uns im vorausgehenden Abschnitt dieses Berichtes bezogen haben, hatten die IBS Gelegenheit, sich verlauten zu lassen über die Beziehungen mit der neuen Internationale. Folgende Entschließung wurde angenommen:

*„Die Vertreter der Internationalen Berufssekretariate, zusammengetreten auf ihrer Generalversammlung am 8. und 9. November in Paris*

*haben einen Bericht des Koordinationskomitees der IBS bezüglich der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf am 25. und 26. Juni 1949 und der Sitzungen des vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskomitees, das von der Genfer Konferenz zur Einberufung eines internationalen Kongresses der freien und demokratischen Gewerkschaften der Welt eingesetzt worden war, zur Kenntnis genommen.*

*Sie pflichten der auf diesen Sitzungen von den Vertretern des Koordinationskomitees eingenommenen Haltung bei.*

*Sie begrüßen aus ganzem Herzen die Initiative der freien Gewerkschaftszentralen zum Zwecke der Schaffung einer weltumspannenden Organisation, die die in den freien und demokratischen Gewerkschaften der Welt organisierten Arbeiter vereinigen soll.*

*Sie erklären sich hiermit bereit, dieser neuen Internationale ihre Unterstützung zu verleihen und enge und freundschaftliche Beziehungen mit ihr aufzunehmen.*

*Sie ermächtigen das Koordinationskomitee der IBS Verhandlungen mit den Exekutiv-Körperschaften im Namen der IBS anzubahnen, um*

- a) *in dauernde Verbindung mit der neuen Internationale zu treten, unter der Voraussetzung, daß die Autonomie der IBS und ihre unabhängige Arbeitsweise gewahrt bleiben, wie dies durch ihre Verfassung und derzeitigen Tätigkeitsgebiete zum Ausdruck gebracht wird.*

- b) ein Konsultativ-Komitee, bestehend aus Vertretern des Verwaltungsrates der neuen Internationale und des Koordinationskomitees der IBS, zu bilden, das über die gemeinsamen Tätigkeitsgebiete und Interessen der neuen Internationale und der IBS beraten soll.

Sie sind der Ansicht, daß die in Artikel IX des Verfassungsentwurfes der neuen Internationale angeführten Arrangements für eine zureichende Vertretung des Koordinationskomitees der IBS in beratender Eigenschaft, an den Exekutiv-Körperschaften der neuen Internationale und jedes individuellen IBS auf ihren zweijährlichen Kongressen Sorge tragen, wobei eine solche Vertretung wechselseitig erfolgen sollte.“

Auf der Freien Weltgewerkschaftskonferenz, die am 28. November 1949 in London begann, waren fünfzehn Internationale Berufssekretariate vertreten, die ITF durch die Kollegen Becu und Oldenbroek. Am 7. Dezember gründete die Konferenz den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften. Die Sitzung erklärte sich zum ersten Kongreß dieser Organisation und schritt sofort zur Wahl Oldenbroeks zum Generalsekretär.

Artikel IX der Satzungen des Bundes lautet:

*Vorkehrungen werden getroffen zur wirkungsvollsten Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS bei der Durchführung ihrer Aufgaben.*

Der Kongreß nahm überdies folgende EntschlieÙung an:

*„Der Kongreß*

*in dem Glauben, daß der Internationale Bund Freier Gewerkschaften vollen Erfolg nur durch ein möglichst enges Verhältnis mit allen freien Gewerkschaftsverbänden haben kann, deren Ziele darauf gerichtet sind, ihren Mitgliedern Freiheit, soziale und wirtschaftliche Gerechtigkeit und allgemeinen Frieden zu sichern,*

*bestätigt den von der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf ausgesprochenen Wunsch, daß der Internationale Bund Freier Gewerkschaften und die Internationalen Berufssekretariate in möglichst enger Verbindung miteinander stehen und zusammenarbeiten mögen, und begrüßt die zu diesem Zwecke auf der Internationalen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate vom 8. und 9. November in Paris zum Ausdruck gebrachten Gefühle und*

*ermächtigt den Exekutivausschuß, alsbald mit den Internationalen Berufssekretariaten Besprechungen abzuhalten, um Maßnahmen zu treffen, die eine möglichst wirksame Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung auf beratender Grundlage zwischen dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften und den Internationalen Berufssekretariaten sowie Vereinbarungen zwecks gegenseitiger Hilfe auf gewerkschaftlichem Gebiete gewährleisten.“*

Diese EntschlieÙung wurde einstimmig angenommen. Wie I. Smets, der sie dem Kongreß im Auftrage des Satzungsausschusses unterbreitete, erklärte, bedeutete sie „volle Übereinstimmung zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Ausschuß.“

Der Koordinationsausschuß benutzte die Anwesenheit seiner Mitglieder in London, um folgenden Tages, am 8. Dezember, den nächsten Schritt zu beraten. Bei dieser Gelegenheit war Oldenbroek durch Kollegen Trifón

Gómez vertreten. Der Ausschuß stimmte der Entschließung des Kongresses zu und beauftragte einen fünfköpfigen Unterausschuß mit den Verhandlungen mit dem IBFG über Gebiete und Verfahren der Zusammenarbeit. Diesem Ausschuß gehörten an: M. Hewitson (Internationale der Fabrikarbeiter), M. C. Bolle (Internationale des Personals der Öffentlichen Dienste), R. Coppock (Internationale der Bau- und Holzarbeiter), W. G. Spiekman (Internationale der Büroangestellten) und O. Becu (ITF).

### **Internationale Berufssekretariate**

Anläßlich des Pariser Zusammentreffens des Exekutivausschusses des WGB mit dem beratenden Ausschuß der IBS am 14. September 1948, und mit den Internationalen Berufssekretariaten selber am 16. September, fand am 15. eine Konferenz der Internationalen Berufssekretariate unter dem Vorsitz Oldenbroeks statt. Anwesend waren Vertreter der Internationalen der Schuh- und Lederarbeiter, Bauarbeiter, Bekleidungsarbeiter, Diamantarbeiter, Fabrikarbeiter, Nahrungsmittel- und Getränkearbeiter, Landarbeiter, Metallarbeiter, Bergarbeiter, Angestellten des öffentlichen Dienstes, der Büro- und technischen Angestellten, Lehrer, Tabakarbeiter und der ITF. Dazu gingen Schreiben der drei Internationalen der Buchdrucker, Lithographen und Buchbinder ein, die der Tagung Erfolg wünschten und die Absicht dieser Organisationen ausdrückten, keine Befehle vom WGB entgegenzunehmen.

Nach Anhören eines Berichtes des beratenden Ausschusses über die Sitzung mit dem Exekutivausschuß des WGB am Vortage wurde eine Entschließung angenommen, in der erklärt wurde:

*„Die Konferenz ist der einmütigen Auffassung, daß die Verhandlungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Weltgewerkschaftsbund eindeutig gezeigt haben, daß Zusammenarbeit, wie im Vereinbarungsentwurf vorgesehen, nicht möglich ist.*

*Wir erklären, daß, unter diesen Umständen und angesichts der Entwicklung im WGB während der vergangenen zwei Jahre den Interessen der Internationalen Berufssekretariate am besten gedient ist durch die Erhaltung ihrer Unabhängigkeit bis zu einem Zeitpunkt, da die Verhandlungen mit einer Gewerkschaftsinternationale wieder aufgenommen werden können, die die Berufssekretariate auf einer für diese annehmbaren Grundlage der Selbständigkeit zusammenschließt.*

*In dieser Absicht haben die anwesenden Berufssekretariate beschlossen, einen Ausschuß zum Studium des Problems zu bilden.“*

Die Tagung befaßte sich auch mit der Möglichkeit der Einrichtung einer ständigen Form der Zusammenarbeit zwischen den IBS, nicht um sich die Aufgaben einer allgemeinen Gewerkschaftsinternationale anzumaßen, sondern einfach um sich mit Angelegenheiten zu befassen, die alle IBS betreffen.

Ein Verbindungsausschuß, der sich aus Vertretern aller IBS zusammensetzte, die ihren Sitz in Großbritannien haben, wurde unter dem Vorsitz des Generalsekretärs der ITF eingesetzt und beauftragt, eine allgemeine Konferenz der IBS einzuberufen. Dieser Ausschuß trat wiederholt zusammen und beschloß anfangs Dezember 1948, die allgemeine Konferenz der IBS vom 8. bis 10. März 1949 in Bournemouth, England, abzuhalten. Ur-

sprünglich bestand die Absicht, diese Konferenz viel früher zu veranstalten; man wollte jedoch die Verwirrung und die Mißverständnisse vermeiden, die hätten entstehen können, wenn die Konferenz in einem Zeitpunkt stattgefunden hätte, da im WGB die entscheidende Auseinandersetzung stattfand. Einiges Mißverständnis hat sich auch wirklich eingestellt, wengleich auch nie in den Beziehungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten die Absicht bestanden hat, ja nicht einmal die Rede davon war, sich internationale Rechte der Landesgewerkschaftsbünde anzumaßen.

Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF beauftragte die Kollegen Becu, Präsident der ITF, T. Yates, Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses, und J. H. Oldenbroek, Generalsekretär, die ITF auf der Bournemouth-Konferenz zu vertreten. Kollege Yates war alsdann daran verhindert.

Die Aussprache an der Konferenz bewegte sich auf einer hohen Ebene. Alle Beschlüsse waren einstimmig. Folgende EntschlieÙung wurde angenommen:

*„Die am 8. und 9. März 1949 in Bournemouth tagenden Internationalen Berufssekretariate beschließen, die auf Grund eines Beschlusses der Pariser Konferenz vom 15. September 1948 in ihrem Namen geführte Tätigkeit fortzusetzen und die Einsetzung eines Koordinationsausschusses zum Zwecke regelmäßiger Besprechungen über Angelegenheiten gemeinsamen Interesses für die Internationalen Berufssekretariate zu empfehlen.*

*Die Internationalen Berufssekretariate werden eingeladen, diese Empfehlung ihren leitenden Organen im frühest möglichen Zeitpunkt zur Genehmigung vorzulegen.*

*Die Konferenz beschließt, einen neunköpfigen Ausschuß einzusetzen, der bis zur nächsten Konferenz im Amte bleibt.*

*Die Konferenz beauftragt den Ausschuß, einen Finanzierungsplan auszuarbeiten.“*

In den Koordinationsausschuß der IBS wurden gewählt:

- R. Coppock (Internationale Föderation der Bau- und Holzarbeiter),
- F. Gmur (Internationale Föderation des Post-, Telegraphen- und Telefonpersonals),
- M. Hewitson, M. P. (Internationale Föderation der Fabrikarbeiter),
- K. Ilg (Internationales Metallarbeitersekretariat),
- Frau Anne Loughlin (Internationale Föderation der Bekleidungsarbeiter),
- J. H. Oldenbroek (Internationale Transportarbeiter-Föderation),
- J. Stott (Internationale Föderation der Textilarbeiter),
- J. Young (Internationale Föderation der Handels-, Büro- und technischen Angestellten),
- M. C. Bolle (Internationale Föderation der Verbände des Personals öffentlicher Dienste).

Vorgesehen wurde im weiteren die Zuwahl eines Vertreters der Bergarbeiterinternationale, die sich bisher von organisierten Beziehungen mit anderen Berufssekretariaten ferngehalten hat.

Das Koordinationskomitee trat unmittelbar nach der Konferenz, am 10. März, zusammen, und wählte Mark Hewitson, M. P., zum Vorsitzenden und M. C. Bolle zum Sekretär.

Im Zusammenhang mit dem Beschluß der Rumpforganisation des WGB über die Errichtung von Berufsabteilungen nahm die Konferenz in Bournemouth folgende EntschlieÙung an:

*„Die am 8., 9. und 10. März 1949 in Bournemouth tagende Konferenz der Internationalen Berufssekretariate hat von einem Schreiben des Weltgewerkschaftsbundes über die Bildung von Berufsabteilungen im Weltgewerkschaftsbund Kenntnis genommen, das allen Internationalen Berufssekretariaten zugestellt worden ist, und empfiehlt den Internationalen Berufssekretariaten, sich an den in Paris am 15. September 1948 gefaÙten gemeinsamen Beschluß der Internationalen Berufssekretariate zu halten und ihren Mitgliedsverbänden von der Teilnahme an Konferenzen des Weltgewerkschaftsbundes abzuraten.“*

Das Exekutivkomitee stimmte auf seiner Tagung am 11. und 12. Mai 1949 in Antwerpen den Beschlüssen der Konferenz zu und beschloÙ, zu den Auslagen des Koordinationsausschusses einen jährlichen Beitrag von £ 250 bis £ 300 zu leisten. Der tatsächliche Beitrag der ITF für das erste Jahr betrug £ 250.

Der KoordinationsausschuÙ hielt im Jahre 1949 drei weitere Sitzungen ab, nämlich am 15. Juli, 31. August und 8. Dezember. Auf den ersten beiden Sitzungen wurden besprochen: die Beziehungen zur neuen Gewerkschaftsinternationale; die Beziehungen zum gewerkschaftlichen ERP-BeratungsausschuÙ; die Zahlung von Mitgliederbeiträgen durch den IBS angeschlossene deutsche Gewerkschaften; ein Bericht über die Verhandlungen mit dem WGB, Gewinnung neuer Mitglieder unter besonderer Bezugnahme auf die USA, die Industrieausschüsse des IAA. J. H. Oldenbroek wurde beauftragt, die IBS auf der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf am 25. und 26. Juni 1949 zu vertreten, mit M. C. Bolle als Ratgeber. M. Hewitson, M. C. Bolle und J. H. Oldenbroek wurden beauftragt, den KoordinationsausschuÙ auf Tagungen und Konferenzen des gewerkschaftlichen ERP-Beratungsausschusses zu vertreten. Die dritte Zusammenkunft fand anläÙlich des Kongresses des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften statt. Einzelheiten über seine Entschlüsse können dem vorhergehenden Abschnitt dieses Berichtes entnommen werden.

Eine Konferenz der IBS fand in Paris am 8. und 9. November 1949 statt. Die ITF war vertreten durch die Kollegen Gómez, Oldenbroek und Becu. Besprochen wurden: Beziehungen zum gewerkschaftlichen ERP-BeratungsausschuÙ (R. Coppock wurde als weiterer Vertreter der IBS auf Tagungen dieses Organs bestimmt); Probleme im Zusammenhang mit den Industrieausschüssen des IAA, worüber der Sekretär des Koordinationsausschusses beauftragt wurde, einen Bericht auszuarbeiten; Wege zur Hilfeleistung an die Force-Ouvrière-Gewerkschaften in Frankreich; Wege der Erzielung neuer Anschlüsse an die IBS, worüber der KoordinationsausschuÙ beauftragt wurde, einen Plan auszuarbeiten; Beziehungen zur neuen, im Entstehen begriffenen Gewerkschaftsinternationale. In bezug auf diesen letzteren Punkt wurde eine EntschlieÙung angenommen, die im vorausgehenden Abschnitt dieses Berichtes enthalten ist. Dort sind auch Einzelheiten über die Tätigkeit der IBS im Zusammenhang mit der Gründung der neuen Internationale aufgeführt.

## **Internationale Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine**

(International Mercantile Marine Officers' Association — IMMOA)

Unsere Beziehungen mit der IMMOA — die, wie man sich erinnert, im Jahre 1946 beschloß, ihre internationale Tätigkeit als Gewerkschaftsorganisation einzustellen und ihren Mitgliedsorganisationen den Beitritt zur ITF zu empfehlen — sind weiterhin ausgezeichnet. Auf ihrem zwölften Kongreß, der vom 21. bis 23. Juni 1948 in Stockholm stattfand, waren wir durch S. Christiansson vertreten. Der Kongreß befaßte sich zur Hauptsache mit der Änderung der Satzungen, um gewerkschaftliche Aufgaben aus ihrem Tätigkeitsbereich auszuschließen, eine Folge ihrer Vereinbarung mit der ITF.

Die neu gewählten Funktionäre der IMMOA — durchweg alte Freunde von uns — sind: Präsident *P. de Vries* (Holländischer Verband der Offiziere der Handelsmarine); Vizepräsidenten: *A. Soere* (Schwedischer Maschinistenverband) und *W. H. Coombs* (Verband der Offiziere der Britischen Handelsmarine); 1. Sekretär: *D. S. Tennant* (Britischer Navigatoren- und Maschinistenverband); 2. Sekretär: *O. Becu* (Sektion der Offiziere der Handelsmarine des Belgischen Transportarbeiterverbandes).

## **Internationale Föderation der Flugzeugführerverbände**

(International Federation of Air Line Pilots' Associations — IFALPA)

Die IFALPA ist eine verhältnismäßig junge Organisation in der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Sie wurde im April 1948 gegründet und hat rund 9000 Mitglieder, wovon rund 6000 der United States Air Line Pilots' Association (Amerikanischer Verband der Flugzeugführer der Luftverkehrsgesellschaften), die auch der ITF angeschlossen ist, angehören. Der Mitgliederbeitrag der IFALPA beläuft sich auf etwa sechs Shilling je Mitglied im Jahr und ist damit mehr als zwanzigmal so hoch wie der der ITF.

Wir stehen mit IFALPA auf sehr freundschaftlichem Fuß und haben gegenseitige Vertretung auf Konferenzen und Kongressen unserer beiden Organisationen vereinbart. D. Follows, der Sekretär der IFALPA, nahm an unserem Osloer Kongreß im Juli 1948 und an unserer Internationalen Zivilluftfahrtskonferenz vom 15. bis 17. Oktober 1949 in Paris teil. Die Kollegen Strauß, Tennant und Soere nahmen an Konferenzen der IFALPA in Paris am 20. September 1948, bzw. Dublin vom 4. bis 7. April 1949 und Kopenhagen vom 10. bis 13. Oktober 1949 teil.

## VII. Beziehungen mit offiziellen internationalen Organisationen

### Internationale Arbeitsorganisation

#### Internationale Arbeitskonferenzen

Die Session des Jahres 1948 der Internationalen Arbeitskonferenz beschloß, daß die Beziehungen zwischen der IAO und nichtstaatlichen internationalen Organisationen in Zukunft durch die Richtlinien geregelt werden sollen, die für ähnliche Zwecke vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen angenommen worden waren. Die IAO hat demnach die internationalen Organisationen in zwei Gruppen eingeteilt: Organisationen „mit beträchtlichem Interesse an einer ganzen Reihe von Tätigkeitsgebieten der IAO“ und Organisationen „mit Interesse an einem bestimmten Sektor der Arbeit der IAO“.

Organisationen der ersten Kategorie — die den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, den Weltgewerkschaftsbund, den Internationalen christlichen Gewerkschaftsbund und den Interamerikanischen Gewerkschaftsbund (CIT) umfaßt — haben Vereinbarungen getroffen für ihre Vertretung in der Internationalen Arbeitskonferenz und ihren Ausschüssen, wo sie — unter Zustimmung des Präsidenten und der Vizepräsidenten der Konferenz, oder der Ausschüsse selber — Erklärungen abgeben oder zirkulieren dürfen. Sie können auch zu bestimmten Sitzungen des Verwaltungsrates der IAA oder seiner Ausschüsse eingeladen werden, und dürfen an Regionalkonferenzen und Sitzungen von Industrie- und Beratungsausschüssen, die vom Verwaltungsrat eingesetzt worden sind, teilnehmen.

Organisationen der zweiten Kategorie — zu denen die ITF gehört — stehen ähnliche Möglichkeiten offen. Sie haben jedoch einen anderen Status und ihre Anwesenheit ist auf „die Besprechung von sie interessierenden Angelegenheiten“ beschränkt, wozu in jedem einzelnen Fall eine Einladung des Verwaltungsrates erforderlich ist. Werden sie eingeladen, so haben sie, wie die Organisationen der ersten Gruppe, das Recht, Erklärungen abzugeben oder zu zirkulieren.

Die neuen Richtlinien ändern an der früheren Übung, was die ITF betrifft, nichts; der Unterschied liegt im permanenten Status, der den allgemeinen internationalen Gewerkschaftsorganisationen eingeräumt wird. Sogar im Falle von Seefahrtssessionen der Internationalen Arbeitskonferenz sind der IBFG, der WGB, die christliche Internationale und die CIT ohne weiteres zugelassen, während die ITF, obschon in direkterer Weise betroffen, durch besonderen Beschluß des Verwaltungsrates eingeladen werden muß.

Die Session des Jahres 1949 der Internationalen Arbeitskonferenz war für die ITF von besonderem Interesse, da sie sich mit der Revision mehrerer der im Juni 1946 in Seattle angenommenen Seefahrts-Übereinkommen befaßte. Obwohl es nicht üblich ist, Seefahrtsangelegenheiten auf allgemeinen Sessionen der Konferenz zu besprechen, wurde in diesem Fall eine Ausnahme gemacht, weil die Revision nur ein paar kleine Punkte der Übereinkommen betraf und das normale Verfahren eine beträchtliche Verzögerung bedeutet hätte.



Die Seeleute hatten im voraus erklärt, daß sie nicht gewillt waren, an den Grundsätzen der Seattle-Übereinkommen Abstriche vorzunehmen, jedoch bereit waren, einige Schwierigkeiten praktischer und technischer Natur zu prüfen, die sich aus der Prüfung der Seattle-Texte ergeben hatten. Die Berechtigung der gewünschten Änderungen wurde von einem Unterausschuß des Paritätischen Seefahrtsausschusses geprüft. Die allgemeine Konferenz beschränkte sich hernach darauf, die Empfehlungen dieses Organs anzunehmen.

Damit wurden kleinere Änderungen an drei der Übereinkommen (Bezahlter Urlaub; Unterkunft an Bord; Heuern, Arbeitszeit und Bemannung) vorgenommen. Lediglich in einem wesentlichen Punkt hatte es die Gruppe der Seeleutevertreter für ratsam gehalten, eine Konzession zu machen, um lange Auseinandersetzungen zu vermeiden und die Ratifizierung des betreffenden Übereinkommens zu erleichtern. Die Bestimmung bezüglich der Zahlung einer Unterhaltszulage während des Urlaubs wurde in eine nicht zwingende Bestimmung umgewandelt.

Trotz systematischer Opposition der Reeder wurden die Beschlüsse mit großen Mehrheiten gefaßt, und wir sind nun wiederum voller Hoffnung auf eine rasche Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen.

#### Paritätische Seefahrtskommission des IAA (Joint Maritime Commission — JMC)

Die 15. ordentliche Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses fand am 26. November 1948 in Genf statt. Sie war von kurzer Dauer und in der Hauptsache administrativen Angelegenheiten gewidmet, einschließlich der Revision der Geschäftsordnung der JMC und die Herausgabe eines Handbuchs über Seeleutewohlfahrt. Die Versammlung hatte vor sich den Entwurf eines Abkommens über die Beziehungen zwischen der IAO und der Zwischenstaatlichen beratenden Schifffahrtsorganisation (International Maritime Consultative Organization — IMCO), das gegenseitige Teilnahme an Tagungen gemeinsamen Interesses vorsah. Es wurde beschlossen, dem Verwaltungsrat des IAA zu empfehlen, das Bedürfnis einer Vertretung der JMC auf Tagungen der IMCO zu erwägen.

Die JMC wurde jedoch nicht nur einberufen, um diese geringfügigen Punkte zu behandeln. Die wichtigere Tagesordnung war die des JMC-Unterausschusses über Ratifizierungen, der daran anschließend, vom 29. November bis 3. Dezember 1948, tagte. Die JMC ist ein Organ, dem nur Vertreter der Seeleute und der Reeder angehören. Die Gruppe der Seeleutevertreter, die unzufrieden war über den Fortschritt der Ratifizierungen der Seattle-Übereinkommen, hatte während der 14. Session der JMC, die im Dezember 1947 stattfand, erreicht, daß der Verwaltungsrat des IAA ersucht wurde, eine Konferenz der Mitglieder der JMC unter Teilnahme von Regierungsvertretern aller seefahrt-treibenden Länder irgendwelcher Bedeutung einzuberufen. In der Zwischenzeit sollten die Regierungen aufgefordert werden, dem IAA Bericht darüber zu erstatten, was sie zur Durchführung der Übereinkommen getan hatten, und welche Hindernisse der Ratifizierung im Wege standen. Verfahrensfragen standen der Einberufung einer solchen Konferenz im Wege; sie wurden jedoch überwunden, indem diese Konferenz in eine Tagung des Unterausschusses über Ratifizierungen umgewandelt wurde, in welchem Regierungsvertreter hinzugewählt werden

können. 20 der eingeladenen 27 Regierungen hatten eine Vertretung gesandt und das Ersuchen des IAA um Auskünfte beantwortet. Neun weitere, die nicht zur Teilnahme an der Tagung eingeladen worden waren, hatten ebenfalls Auskünfte über ihre Lage in bezug auf die Ratifizierung der Übereinkommen geliefert.

Der kanadische Regierungsvertreter, M. C. Phelan, führte den Vorsitz. J. Tudehope (Australien) wurde auf Nominierung durch die Gruppe der Seeleutevertreter zu einem der Vizevorsitzenden gewählt. Die Gruppe selber wählte Tom Yates (Großbritannien) und J. H. Oldenbroek (Niederlande) zu ihrem Vorsitzenden bzw. Sekretär. Diese beiden bildeten zusammen mit Tudehope die Seeleutegruppe in der Konferenzleitung.

Vom Gesichtspunkt der Seeleute aus besteht kein Zweifel, daß diese dreigliedrige Konferenz das Bestehen auf ihrer Einberufung vollauf gerechtfertigt hat, und es gibt gute Gründe zur Annahme, daß die betreffenden Regierungen ebenfalls befriedigt waren. Alle ihre Ratifikations-schwierigkeiten wurden ausführlich besprochen. Man fand heraus, daß einige dieser Schwierigkeiten auf Mißverständnissen beruhten. In anderen Fällen wurden die Einwände nach der Aussprache zurückgezogen. Damit blieben nur noch wenige Punkte, bei denen es die Seeleute — im Interesse rascher Ratifizierung, um sie besser durchführbar zu machen, oder aber im Geiste eines vernünftigen Kompromisses — vorzogen, der Revision zuzustimmen.

Die Reeder versuchten Zeit zu gewinnen — die Ratifizierung der wichtigsten Übereinkommen zu verzögern und sie zu verwässern. Sie versuchten sogar, ein Einverständnis über die Einberufung einer weiteren Internationalen Seefahrtskonferenz zu erzielen, der natürlich eine vorbereitende Konferenz vorausgegangen wäre, an der Regierungen, Reeder und Seeleutevertreter die ihnen passend scheinenden Änderungsanträge hätten stellen können. Die Regierungs- und Seeleutevertreter waren diesem Plan jedoch abgeneigt, und schließlich wurde ein Vorschlag aller Regierungsvertreter angenommen — wobei nur die Reeder dagegen stimmten — der den Verwaltungsrat des IAA ersuchte, die Frage der Revision der Übereinkommen über Unterkunft an Bord und Heuern, Arbeitszeit und Bemannung auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 1949 zu setzen. Der Verwaltungsrat trat unmittelbar nach der dreigliedrigen Konferenz zusammen und stimmte dem Ersuchen zu. Die Ergebnisse der Konferenz vom Juni 1949 sind im vorausgehenden Abschnitt dieses Berichtes erwähnt.

#### Binnenverkehrsausschuß der IAO

Der Binnenverkehrsausschuß der IAO tagte in Brüssel vom 18. bis 27. Mai 1949. Die meisten der Arbeitgebervertreter gehörten Gewerkschaften an, die der ITF angeschlossen sind oder mit ihr freundschaftliche Beziehungen unterhalten. Auch einige kommunistische Delegierte waren anwesend, doch konnten sie nicht verhindern, daß Garcias, ein Beobachter des WGB, von den Sitzungen der Arbeitgebergruppe ausgeschlossen wurde. Die beiden Sekretäre der ITF nahmen in zweifacher Eigenschaft teil, nämlich als Beobachter für die ITF und als technische Berater der Arbeitnehmerdelegierten von Holland und Belgien.

Interessante und ergebnisreiche Besprechungen über Hafendarstellungsprobleme, die Beschäftigung Jugendlicher in der Binnenschifffahrt und

allgemeine soziale Probleme im Binnenverkehr fanden statt. Es wird gehofft, daß sie zur Annahme eines Internationalen Übereinkommens für die Binnenschifffahrt führen werden und zu weiteren Fortschritten in bezug auf die Einführung von Garantielohnordnungen. Eine Untersuchung soll vorgenommen werden über die Gründe der Nichtratifizierung des Übereinkommens des Jahres 1939 über die Arbeitszeit im Straßenverkehr, deren Ergebnis der ITF helfen dürfte, ihre zukünftige diesbezügliche Politik festzulegen.

Die Delegierten, die sich mit Eisenbahn- und Straßenverkehr befaßten, pflegten eine nahezu ergebnislose Aussprache über die Anwendung von Methoden der Berufspsychologie. Sie trafen daher Vorkehrungen, um dafür zu sorgen, daß die Tagesordnung der nächsten Tagung des Ausschusses wirklich interessante Punkte enthält.

Der Ausschuß befaßte sich auch mit Vorschlägen, die vom Osloer Kongreß ausgegangen waren, zur Verbesserung der Vertretung der verschiedenen Verkehrsträger, und nahm Empfehlungen und Anregungen zur Weiterleitung an den Verwaltungsrat des IAA an:

1. Die Tagungen des Binnenverkehrsausschusses sollen an Orten stattfinden, die sich dazu vom finanziellen Gesichtspunkt für das IAA am besten eignen.
2. Die Dauer der Tagungen soll auf neun Tage (Freitag bis Samstag der folgenden Woche) beschränkt sein. Mitteilungen über wirtschaftliche Entwicklungen im Binnenverkehr sollen nicht im Laufe der allgemeinen Aussprache gemacht werden, sondern in schriftlicher Form dem Büro zur Verteilung an den Ausschuß eingereicht werden.
3. Das Verkehrswesen soll unterteilt werden in a) Eisenbahnen; b) Straßenverkehr (Personenbeförderung); c) Straßenverkehr (Güter); d) Häfen; e) Binnenschifffahrt; f) Zivile Luftfahrt.
4. Die Tagesordnung jeder Session des Ausschusses soll drei Punkte enthalten, die sich auf drei verschiedene Zweige des Verkehrswesens beziehen, um so dafür zu sorgen, daß im Laufe von zwei Sessionen des Ausschusses ein Punkt von besonderem Interesse für jeden Verkehrszweig zur Behandlung gelangt.
5. Der Ausschuß soll in Abständen von anderthalb Jahren tagen. Die IAO soll die Kosten der Teilnahme von drei Arbeitgeber- und drei Arbeitnehmervertretern übernehmen.
6. Tagesordnung, Ort und Zeit der Tagungen des Ausschusses sollen soweit als möglich ein Jahr im voraus bekanntgegeben werden.
7. Die Regierungen sollen mit den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in bezug auf Fragebogen, die den Regierungen zugestellt werden, eng zusammenarbeiten.

#### **Dreigliedrige Sonderkonferenz über die Rheinschifffahrt**

Die ITF hat seit einiger Zeit im Binnenverkehrsausschuß des IAA auf die Ausarbeitung eines Fünfmächteabkommens über Arbeitsbedingungen und die Sozialversicherung der Arbeiter in der Rheinschifffahrt gedrängt. Infolgedessen berief das IAA auf den 31. Oktober 1949 eine Konferenz von Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern der betreffenden Länder ein.

Die Binnenverkehrssektion der ITF tagte in Genf am 29. und 30. Oktober, unter dem Vorsitz von J. H. Oldenbroek, zur Vorberatung von zwei Entwürfen internationaler Abkommen, welche das IAA ausgearbeitet hatte. Es wurde beschlossen, eine Reihe von Änderungsanträgen zu stellen, deren wichtigster die Einbeziehung von Bemannungsvorschriften betraf.

Die IAO-Konferenz begann am 31. Oktober und vertagte sich am 5. November, um vom 5. bis 14. Dezember erneut zu tagen. Das Ergebnis war die Annahme zweier Entwürfe internationaler Abkommen, die Mindestarbeitsbedingungen und einen Sozialversicherungsschutz für die Arbeiter der Rheinschifffahrt vorsehen.

Der Abkommensentwurf über die Arbeitsbedingungen verpflichtet die Vertragspartner, dem Rheinschiffahrtspersonal Mindestarbeitsnormen zu sichern in bezug auf Nachtruhe, Arbeitszeit im Hafen und an Lade- und Entladeplätzen, Überzeitschädigung, öffentliche Feiertage, Wochenruhe, bezahlter Jahresurlaub und Sonderzulagen.

In bezug auf die Besatzung schreibt Artikel 6 vor, daß die Mannschaften genügen müssen, um „a) die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten; und b) die Durchführung der Bestimmungen des Abkommens zu ermöglichen“. Ein Nachtrag zum Abkommensentwurf sieht vor, daß zum Zwecke der Ausführung dieser Bestimmung sobald wie möglich unter der Oberleitung der Rheinzentralkommission eine Konferenz der Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter aller beteiligten Länder stattfinden soll, um, falls nötig, die neuen Mindestbesatzungsvorschriften festzulegen, und daß das IAA eingeladen werden soll, an dieser Konferenz in beratender Eigenschaft teilzunehmen.

Der Entwurf über die Sozialversicherung sieht Leistungen im Falle der Erkrankung, der Mutterschaft, des Ablebens, der Invalidität, des Alters, eines Berufsunfalles und der Arbeitslosigkeit vor, sowie auch Familienzulagen.

Die Konferenz genehmigte auch eine Zahl von Empfehlungen in bezug auf die Durchführung und Auslegung der Abkommen, Ratifikationsverfahren, Inkrafttreten und Kündigung, und Geltungsdauer und -bereich. Diese Vorschläge, wie auch die beiden Abkommensentwürfe, sind einer Tagung des Verwaltungsrates des IAA am 3. Januar 1950 vorgelegt worden. Es ist Aufgabe des Verwaltungsrates, sie nach ihrer Genehmigung an die Regierungen weiterzuleiten und später eine Konferenz von Regierungsvertretern zu veranstalten, um sie in ihrer endgültigen Form zu genehmigen.

#### Gemeinsamer Ausschuß über Seeleutehygiene (WGO — IAO)

Auf seiner Tagung im Juni 1949 nahm der Verwaltungsrat des IAA den Vorschlag der Weltgesundheitsorganisation an, einen gemeinsamen Ausschuß einzusetzen, um sich mit Problemen im Zusammenhang mit der Gesundheitspflege der Seeleute zu befassen. Die IAA-Vertretung in diesem Ausschuß war dreigliedrig (Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter). Arbeitnehmervertreter waren Omer Becu, Präsident der ITF, und Tom Yates, Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute. Sie waren von der Seeleutegruppe des Paritätischen Seefahrtsausschusses ausgewählt worden, die überdies die Kol-

legen Söre (Schiffsmaschinenisten, Schweden), de Vries (Offiziere der Handelsmarine, Holland) und Tennant (Schiffsoffiziere, Großbritannien) zu Stellvertretern ernannte.

Die erste Tagung des Ausschusses fand vom 12. bis 14. Dezember 1949 in Genf statt. Nach einer allgemeinen Aussprache über die Hauptprobleme im Zusammenhang mit der Gesundheit der Seeleute und die Organisation ärztlicher Untersuchungen befaßte sich der Ausschuß mit dem besonderen Problem der Tuberkulose unter den Seeleuten und erwoog Mittel und Wege zur Untersuchung aller Seeleute mittels Röntgendurchleuchtungen. Die Empfehlung erging, daß in erster Linie alle neu in den Seedienst Eintretenden so untersucht werden sollen. Eine andere Frage, die behandelt wurde, war die Behandlung von Geschlechtskrankheiten auf Schiffen, die keinen Arzt mitführen, worüber unter den Sachverständigen die Auffassungen weit auseinander gingen. Einig war man sich allerdings über das Bedürfnis, die Seeleute durch geeignete Schriften aufzuklären. Andere behandelte Fragen waren: Spitalpflege, Isolierung ansteckender Fälle an Bord, besondere Kost für fremdländische Seeleute, Mindestanforderungen in bezug auf Medikamentenschränke auf Schiffen.

Die Arbeitnehmerseite erhielt unerwartete aber willkommene Unterstützung von den Vertretern der Weltgesundheitsorganisation, die ihrer Beunruhigung über die Nichtratifizierung der Seattle-Übereinkommen über Unterkunft und Verpflegung an Bord Ausdruck gaben. Sie erklärten, es sei ihre Aufgabe als Sachverständige, ihre Feststellungen der nächsten Tagung der Weltgesundheitskonferenz zu unterbreiten, da Unterkunft und Verpflegung an Bord sich auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute stark auswirkten.

Weitere Untersuchungen sollen vorgenommen werden. Eine weitere Tagung des gemeinsamen Ausschusses ist auf den Herbst 1950 vorgesehen. Der Ausschuß wird sich auf seinen nächsten Sitzungen befassen mit: 1. Normen zur Beurteilung der körperlichen Tüchtigkeit der Seeleute; 2. Ausbildung; 3. persönliche Hygiene und andere vorbeugende Maßnahmen; 4. Einrichtung einer Aufsicht über Gesundheitsvorkehrungen in größeren Häfen.

### **Europäische Wirtschaftskommission**

Als Ergebnis von Vorstellungen beim Sekretär der Europäischen Wirtschaftskommission gilt die ITF als zu allen Sitzungen von Ausschüssen eingeladen, die sich unter der Autorität der EWK mit Verkehrsfragen befassen, einschließlich des Binnenverkehrsausschusses und des „Arbeitsausschusses“, die die Kommission eingesetzt hat. Soziale und gewerkschaftliche Interessen werden jedoch auf den vielen Sitzungen dieser Organe nur selten berührt. Es wäre eine Unmöglichkeit, zu allen diesen Sitzungen einen Vertreter zu entsenden. Frau de Jager, die in Genf wohnt, vertrat uns auf einer Sitzung des Arbeitsausschusses über Überlandstraßen am 12. Juli 1948, Kollege Strauß auf einer Sitzung des Arbeitsausschusses über Verkehrseinrichtungen am 23. und 24. September 1948.

Der stellvertretende Generalsekretär nahm an der dritten Vollsession des Binnenverkehrsausschusses in Genf vom 25. bis 30. Oktober 1948 teil, bei welcher Gelegenheit er die Frage der Vorbereitungen zur Einführung der automatischen Kuppelung zur Sprache brachte. Daraufhin ersuchte der Ausschuß den Internationalen Eisenbahn-Verband, Bedingungen aufzu-

stellen, denen die Rahmen der Eisenbahnwagen entsprechen müssen, damit sie später mit einer automatischen Kuppelung ausgestattet werden können, und auch die wirtschaftliche und finanzielle Seite der Angelegenheit zu prüfen. Bis Ende 1939 lagen weder die Liste der Bedingungen noch der Bericht über die wirtschaftliche und finanzielle Seite vor. Auch jede weitere Entwicklung in dieser Sache blieb aus. Der Ausschuß scheint jedoch geneigt zu sein, sobald die Auskünfte erhältlich sind, zu erwägen, ob die nach zukünftigen Plänen zu bestellenden Wagen den Empfehlungen entsprechend gebaut sein sollen.

Der Unterausschuß für Straßenverkehr des Binnenverkehrsausschusses hat das Studium des Problems der Verkehrsteilung in Angriff genommen. Als Folge einer schriftlichen Mitteilung der ITF hat er erklärt, daß die Arbeitsbedingungen einer der grundlegenden Faktoren sind und einen wesentlichen Teil der Studie bilden werden, die in Zusammenarbeit mit dem IAA unternommen werden soll.

Eine Straßenverkehrskonferenz der VN, die vom 23. August bis 17. September 1949 in Genf stattfand, nahm den Entwurf eines Übereinkommens über internationalen Straßenverkehr an (Straßenverkehrsvorschriften, Zeichen und Signale, Abmessungen und technischer Zustand der Fahrzeuge; Schriftstücke bezüglich Fahrzeug und Fahrer usw.). Die ITF war eingeladen worden, Beobachter zu entsenden, und Kollege H. M. W. Westerlaken nahm an den Verhandlungen in unserem Auftrage teil. Seine Bemühungen, Aufmerksamkeit für gewisse Forderungen der Kräftfahrer in bezug auf die Überprüfung schwerer Fahrzeuge und das Mindestalter der Führer solcher Fahrzeuge zu erzielen, waren nicht sehr erfolgreich.

Der Übereinkommensentwurf war vom Unterausschuß für Straßenverkehr der EWK ausgearbeitet worden, der sich mit einer Denkschrift der ITF befaßte, die die in früheren Jahren von den Straßenverkehrsarbeitern vorgebrachten Forderungen aufführte. Einige der Anregungen veranlaßten die Fachleute des Ausschusses, Bestimmungen auszuarbeiten, die dazu berechnet waren, den Wünschen der Arbeiter entgegenzukommen. Der Unterausschuß, der die Vorschläge der Fachleute prüfte, tagte vom 25. Januar bis 1. Februar 1949. Der stellvertretende Generalsekretär nahm an den Sitzungen teil und machte mehrere Änderungsvorschläge, die nicht angenommen wurden.

Der Unterausschuß für Eisenbahnverkehr trat am 22. Februar 1949 für eine viertägige Session zusammen. Kollege Strauß nahm für die ITF daran teil. Die die ITF interessierenden Fragen, die besprochen wurden, waren: Standardisierung des Rollmaterials (automatische Kupplung), allgemeine Organisation (Verschmelzung der verschiedenen internationalen Organisationen und Organe, die sich mit Eisenbahnverkehr befassen) und Vereinheitlichung des Rechnungswesens der Eisenbahnen. Letztere zwei Fragen berühren das Problem einer Europäischen Verkehrsbehörde, deren Schaffung von der ITF vertreten wird.

### **Internationale Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See**

Diese diplomatische Konferenz war in London von der Britischen Regierung im April und Mai 1948 veranstaltet worden, um die Revision des Internationalen Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens auf See (1929) zu behandeln. Der Paritätische Seefahrtsausschuß der IAO wurde eingeladen und ernannte drei Arbeitgeber- und drei Arbeitnehmervertreter. Arbeitnehmervertreter waren H. J. Perkins (Britischer

Funkoffiziersverband), Th. Laursen (Dänischer Seeleuteverband) und P. de Vries (Holländischer Verband der Offiziere der Handelsmarine). Wir hatten die angeschlossenen Seeleuteorganisationen aufgefordert, ihre Regierungen zu ersuchen, in die Landesdelegationen Gewerkschaftsvertreter aufzunehmen. Eine beträchtliche Zahl solcher Vertreter wurden auch tatsächlich zu Delegationsmitgliedern bestimmt, was trotzdem zur Teilnahme an den zahlreichen Ausschüssen nicht genügte. Wir benutzten die Gelegenheit der Anwesenheit dieser Seeleutevertreter in London, um eine Sitzung des Sektionsausschusses der Seeleutesektion der ITF zu veranstalten, die u. a. beschloß, daß in den verschiedenen seefahrttreibenden Ländern Vorstellungen gemacht werden sollen, um zu erreichen, daß die Seeleute in den Landesdelegationen auf allen Konferenzen, auf denen die Sicherheit auf See und andere die Seeleute betreffende Fragen behandelt werden, in Zukunft angemessen vertreten sind.

Das Ergebnis der Konferenz war die Annahme eines neuen internationalen Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens auf See, das eine beträchtliche Verbesserung des alten Übereinkommens bedeutet. Das Übereinkommen wird in Kraft treten, sobald nach seiner Ratifizierung durch fünfzehn Länder, von denen sieben nicht weniger als eine Million BRT aufweisen müssen, ein weiteres Jahr verstrichen ist. Zustimmungserklärungen sind bisher hinterlegt worden durch Großbritannien, die USA und Frankreich. Schweden, Dänemark, Finnland, Norwegen und Holland werden voraussichtlich in naher Zukunft ebenfalls ratifizieren.

#### **Internationaler Fischereiausschuß**

Eine internationale Konferenz, die im Januar 1949 in Washington stattfand, führte zur Annahme eines Vertrages über die Erhaltung der Fischbestände im nordwestlichen Atlantik und zur Errichtung eines ständigen Ausschusses, der mit der Durchführung der Vertragsbestimmungen beauftragt ist. Die Regierung der USA hatte die Seafarers' International Union aufgefordert, einen Delegierten zu bestimmen. Kollege Patrick McHugh nahm in deren Namen teil und stellte mit Erstaunen fest, daß er der einzige Arbeitervertreter war, der in eine Landesdelegation aufgenommen worden war. Es ergab sich, daß keine andere Regierung, nicht einmal die britische oder die norwegische, die betreffenden Gewerkschaften informiert hatte und noch weniger ihnen einen Platz in ihren Landesdelegationen angeboten hatte. Zwei Gewerkschaften richteten einen Protest an ihre Regierungen, als sie vom Sachverhalt Kenntnis erhielten, doch war es für weitere Schritte bereits zu spät.

#### **Schiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen**

Der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen organisierte eine Schiffahrtskonferenz, die am 19. Februar 1948 in Genf begann. Da die ITF beratenden Status beim Wirtschafts- und Sozialrat besitzt, wurden wir eingeladen, einen Beobachter zu entsenden. D. S. Tennant nahm in unserem Auftrage teil und eine Reihe angeschlossener Verbände wandten sich mit Erfolg an ihre Regierungen, um die Aufnahme von Gewerkschaftsvertretern in ihre Landesdelegationen zu erzielen. Neben Tennant nahmen folgende Gewerkschaftsvertreter an der Konferenz teil: Wälläri (Finnischer Seeleuteverband), de Vries (Holländischer Verband der Offiziere der Handelsmarine), Sönstebj (Norwegischer Seeleuteverband), Svensson (Schwedischer Seeleuteverband) und Laursen (Dänischer Seeleuteverband). Die betreffenden Gewerkschaften sind alle der ITF angeschlossen.

## Europäisches Wiederaufbauprogramm

Auf seiner Tagung vom 25. bis 27. November 1947 nahm der Generalrat der ITF eine EntschlieÙung an, die den Marshallplan (Europäisches Wiederaufbauprogramm) begrüÙte, seine Bereitschaft zur Mitarbeit bei der Durchführung des Planes ausdrückte und das Sekretariat beauftragte, zu diesem Zwecke eine Konferenz der Transportarbeitergewerkschaften der am Plane beteiligten Länder einzuberufen. Dies war der erste bestimmte Schritt, der von einer Internationalen Gewerkschaftsorganisation in dieser Sache unternommen wurde.

Die Konferenz fand vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg statt und war von 50 Delegierten von 27 angeschlossenen Organisationen in Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz und den Vereinigten Staaten besucht. Weitere fünf Delegierte der deutschen Gewerkschaften der Eisenbahner und des Personals der öffentlichen Dienste, die damals der ITF noch nicht angeschlossenen waren, nahmen ebenfalls teil. Die Konferenz fand in der Öffentlichkeit große Beachtung. Beobachter und Gastdelegierte der American Federation of Labor, der Internationalen der Bauarbeiter und der Nahrungsmittelarbeiter, des Internationalen Arbeitsamtes, des Luxemburger Gewerkschaftsbundes, der Luxemburger Regierung, der Internationale der Bergarbeiter, der Internationale des Personals der öffentlichen Dienste, der spanischen Gewerkschaften der Eisenbahner und der Transportarbeiter, der sozialistischen und christlichen Minderheiten des Italienischen Eisenbahnerverbandes, der sozialistischen und christlichen Minderheiten der italienischen Gewerkschaften der Straßenbahner und Straßenverkehrsarbeiter, und gewisser Verwaltungsabteilungen der USA-Regierung waren ebenfalls anwesend. Auch die internationale Presse war stark vertreten.

Das Sekretariat hatte sehr umfangreiche Dokumente über das zu behandelnde Gebiet ausgearbeitet, und nach einer interessanten und ergebnisreichen Aussprache wurden neun EntschlieÙungen angenommen, von denen wir im nachfolgenden eine Zusammenfassung geben:

1. Eine EntschlieÙung, die der Wertschätzung der Unterstützung Ausdruck gab, die die Völker der USA, Großbritanniens und anderer Länder den notleidenden Bevölkerungen Europas zuteil werden lieÙen, wie auch der Großzügigkeit, mit der die Regierung der USA ihre Hilfe unter dem Europäischen Wiederaufbauprogramm angeboten hatte. Die EntschlieÙung anerkannte auch die aktive Rolle, die die amerikanische Gewerkschaftsbewegung bei der Annahme der zur Durchführung des Programmes notwendigen Gesetze spielte; bedauerte, daß einige Nationen sich fernhielten; versprach die Mitarbeit der Transportarbeiter und pflichtete der Erklärung der Internationalen Gewerkschaftskonferenz über das ERP bei, die am 9. und 10. März 1948 in London stattgefunden hatte.

2. Eine EntschlieÙung, die erneut dem Glauben an die wirtschaftliche Zusammenfassung Europas und insbesondere an die Organisierung des europäischen Verkehrswesens entsprechend den Empfehlungen des Berichtes des Europäischen Verkehrsausschusses der ITF Ausdruck gab und die europäischen Transportarbeiter aufforderte, diesen Ideen zum Durchbruch zu verhelfen.



3. Eine EntschlieÙung, die die Forderung auf Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde wiederholte, die erstmals durch den Europäischen VerkehrsausschuÙ der ITF im Jahre 1944 erhoben worden war.

4. Eine EntschlieÙung, die die Ratifizierung von IAO-Übereinkommen und die Annahme und Durchführung von EntschlieÙungen des Binnenverkehrsausschusses des IAA als Beitrag zum Erfolg des ERP forderte.

5. Eine EntschlieÙung, die internationale Garantierung der Vereinigungsfreiheit und ihre universelle Beobachtung forderte.

6. Eine EntschlieÙung, die die Politik der Seafarers' International Union of North America zum Schutze der Beschäftigung amerikanischer Schiffe und Seeleute im Zusammenhang mit dem ERP guthieß.

7. Eine EntschlieÙung, die eine koordinierte internationale Schifffahrtspolitik verlangte, die eine Beziehung zwischen Welttonnage und Welthandel herstellt.

8. Eine EntschlieÙung, die Einheitlichkeit der Frachtsätze, Löhne und sozialen Bedingungen auf den Binnenwasserwegen Europas und die steigende Zulassung deutscher Fahrzeuge zur internationalen Binnenschifffahrt forderte.

9. Eine EntschlieÙung, die die Rückgabe des Verkehrs des normalen deutschen Hinterlandes an die holländischen und belgischen Häfen verlangte, der über die deutschen Häfen von Hamburg, Bremen und Emden umgeleitet worden war.

Ein ausführlicher Bericht über diese Konferenz wurde den angeschlossenen Organisationen im Juni 1948 zugestellt.

Das Exekutivkomitee der ITF tagte vom 12. bis 14. November 1948 in Paris und hatte am letzten Tag eine Unterredung mit Averill Harriman, dem Gesandten und Sonderbotschafter der Vereinigten Staaten in Europa in ERP-Angelegenheiten, an der auch eine Reihe von Beamten der Marshall-Plan-Verwaltung und der Organisation für europäische Wirtschaftszusammenarbeit (OEEC) teilnahmen. Besprochen wurden u. a. Möglichkeiten zur besseren Aufklärung der Gewerkschaften und Arbeiter über das Europäische Wiederaufbauprogramm, engere Beziehungen der Gewerkschaften zu den Organen des ERP, insbesondere zur OEEC, und die gleichmäßige Aufteilung der ERP-Frachten unter die Handelsflotten der USA und anderer ERP-Länder. Beschlüsse wurden nicht gefaÙt, doch wurde gehofft, daß sich die Besprechungen als nützlich bei der Verstärkung von Beziehungen und Anknüpfung neuer Beziehungen erweisen werde. Bedauerlicherweise haben sich diese Hoffnungen nicht erfüllt.

Nach diesen Besprechungen beschloÙ das Exekutivkomitee, um Vertretung der ITF in den Verkehrsausschüssen der OEEC zu ersuchen — nicht durch ein direktes Gesuch an die OEEC, sondern durch die Beteiligung an der Arbeit dieser Organisation auf dem Wege über den gewerkschaftlichen BeratungsausschuÙ für das ERP.

Der Sekretär des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses, Vincent Tewson, der Generalsekretär des Britischen Gewerkschaftsbundes ist, wurde von diesem Wunsch in Kenntnis gesetzt, und als der Ausschuß im

Januar 1949 in Bern zusammentrat, wurde die Frage der Beteiligung der Internationalen Berufssekretariate an seiner Arbeit erörtert, ein Beschluß jedoch nicht gefaßt. Am 8. März erging alsdann an vier internationale Berufssekretariate, nämlich an die Bergarbeiter, Metallarbeiter Textilarbeiter und an die ITF die Einladung, Vertreter zu einer dringlichen Sitzung des engeren Ausschusses des Beratungsausschusses in Paris am 12. März zu entsenden. Die Textilarbeiterinternationale war auf der Sitzung wegen der kurzen Einberufungsfrist nicht vertreten. Die Bergarbeiter sandten lediglich einen Beobachter. Die Metallarbeiterinternationale und die ITF hingegen waren offiziell vertreten, letztere durch die Kollegen Trifón Gómez und P. Tofahrn.

Auf dieser Sitzung wurde bekanntgegeben, daß zwischen dem gewerkschaftlichen Beratungsausschuß und der OEEC offizielle Beziehungen aufgenommen worden seien und daß Verhandlungen über die Vertretung der Gewerkschaften in den verschiedenen technischen Ausschüssen der OEEC zu positiven Ergebnissen geführt hätten. Bei genauerem Hinsehen mußte jedoch festgestellt werden, daß diese Ergebnisse nicht das waren, was sie auf den ersten Blick zu sein schienen. Es ergab sich, daß die Absicht nicht, wie ursprünglich angenommen, darin bestand, daß der gewerkschaftliche Beratungsausschuß an der eigentlichen Arbeit der Organisation oder ihrer technischen Ausschüsse teilnehmen sollte, sondern, daß die interessierten Gewerkschaftsorganisationen lediglich das Recht haben sollten, mit dem Beamten der verschiedenen Abteilungen der OEEC (die, wie man sich vergegenwärtigen muß, eine Organisation der europäischen Regierungen ist, in der die amerikanischen ERP-Behörden keine Stimme haben) zusammenzukommen, um ihre Ansichten zu äußern und den Vorsitzenden der betreffenden Ausschüsse ihre Wünsche bekanntzugeben. In wichtigen Fällen würden Vertreter technischer Ausschüsse Abordnungen der Gewerkschaften empfangen. Alle Beziehungen hätten sich über das Verbindungsbüro des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses abzuwickeln.

Die Vertreter der ITF — die beiden anderen Vertreter der IBS nahmen dieselbe Haltung ein — wiesen darauf hin, daß die Vorschläge gänzlich unangemessen waren. Der engere Ausschuß des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses machte sich diese Auffassung zu eigen und versprach, die Angelegenheit mit den Leitern der OEEC erneut zur Sprache zu bringen. Dies wurde später auch wirklich getan, jedoch ohne Ergebnis. Es wurde beschlossen, daß wir uns vorläufig der uns angebotenen Wege bedienen sollten, doch sind diese solcher Natur, daß sich bisher keine Gelegenheit gezeigt hat, sie nützlich anzuwenden.

Über die Frage der Beteiligung der Internationalen Berufssekretariate an der Arbeit des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses bestand völlige Einigkeit. Jene werden zu dessen Vollversammlungen eingeladen.

## VIII. Verschiedenes

### Veröffentlichungen

Die ITF-Zeitung ist während der ganzen Berichtszeit in zweimonatlichen Abständen in Englisch und Schwedisch veröffentlicht worden, und seit Januar 1949 auch in deutscher Sprache.

Der Pressebericht ist während 1948 und 1949 vierzehntäglich in Englisch und Schwedisch und monatlich in französischer Sprache veröffentlicht worden, seit 28. September 1948 auch in deutscher und seit 1. Januar 1949 in spanischer Sprache.

Der Geschäftsbericht und das Protokoll des Osloer Kongresses sind in englischer Sprache im Druck erschienen. Eine deutsche Ausgabe befand sich zu Ende der Berichtszeit in Vorbereitung.

Das Sekretariat hat während der Berichtszeit überdies eine große Zahl vervielfältigter Denkschriften über verschiedene Gegenstände, Verhandlungsberichte von Konferenzen usw. herausgegeben.

### Vertretungen

In 1948 und 1949 war die ITF auf folgenden Konferenzen, Kongressen usw. angeschlossener Organisationen und anderer Gewerkschafts- und offizieller Organisationen vertreten:

1948

- |                 |   |
|-----------------|---|
| 1. u. 2. März   | Konferenz der französischen Eisenbahner, in Paris, durch Trifón Gómez und P. Tofahrn                        |
| 23.—26. März    | Kongreß der deutschen Eisenbahnergewerkschaften in Frankfurt, durch J. H. Oldenbroek                        |
| 31. Mai         | Jahreskonferenz des Verbandes der Britischen Eisenbahnangestellten, in Dumoon, durch O. Becu                |
| 9. Juni         | Allgemeine Jahrestagung des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner, in Wallasey, durch J. H. Oldenbroek |
| 12. Juni        | Kongreß des Belgischen Straßenbahnerverbandes, in Ostende, durch P. Tofahrn                                 |
| 12.—14. Juni    | Jahrhundertfeier des Schwedischen Schiffsmaschinistenverbandes, in Stockholm, durch J. H. Oldenbroek        |
| 21. Juni        | Kongreß des Finnischen Seeleuterverbandes, in Helsingfors, durch J. H. Oldenbroek                           |
| 21. u. 22. Juni | Konferenz der Internationalen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine                                   |
| 23.—25. Juni    | Kongreß der Internationalen Föderation der Bau- und Holzarbeiter, in Clacton-on-Sea, durch P. Tofahrn       |
| 28. u. 29. Juni | Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, in Malmö, durch J. H. Oldenbroek                  |
| 28. Juni        | Kongreß des holländischen Transportarbeiterverbandes, in Rotterdam, durch O. Becu                           |

14. u. 15. Sept. *Tagung des WGB und des beratenden Ausschusses der Internationalen Berufssekretariate, in Paris, durch J. H. Oldenbroek*
16. September *Konferenz der Internationalen Berufssekretariate mit dem WGB, in Paris, durch O. Becu und J. H. Oldenbroek*
20. September *Konferenz der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände (IFALPA), in Paris, durch F. Strauss*
- 22.—25. Sept. *Unterausschuß für den Eisenbahnverkehr des Binnenverkehrsausschusses der EWK, in Genf, durch F. Strauss*
- 25.—31. Oktober *Binnenverkehrsausschuß der EWK, in Genf, durch P. Tofahrn*
27. November *Konferenz der Eisenbahnerverbände Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs, in Luxemburg, durch P. Tofahrn*

1949

- 8.—10. März *Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, in Bournemouth, durch O. Becu und J. H. Oldenbroek*
- 24.—25. März *Tagung des Kartells der amerikanischen Eisenbahnerverbände, in Washington, durch J. H. Oldenbroek*
29. März bis  
1. April *Kongreß der Seafarers' International Union of America, in Baltimore, durch J. H. Oldenbroek*
5. April *Tagung der Seeleute- und Hafendarbeiterabteilung der AFofL, in Neuyork, durch J. H. Oldenbroek*
- 4.—7. April *Konferenz der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände, in Dublin, durch D. S. Tennant*
- 18.—27. Mai *IAO-Binnenverkehrsausschuß, in Brüssel, durch J. H. Oldenbroek und P. Tofahrn*
- 12.—18. Juni *Kongreß des Schwedischen Eisenbahnerverbandes, in Stockholm, durch C. Lindley u. P. Tofahrn*
17. u. 18. Juni *Konferenz der französischen Verbände des Personals von Luftverkehrsbetrieben und Verkehrsabteilungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, in Paris, durch F. Strauss*
- Juni *Internationale Arbeitskonferenz, in Genf, durch J. H. Oldenbroek*
18. u. 19. Juli *Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, in Helsingfors, durch S. Christiansson*
23. August bis  
17. September *VN-Straßenverkehrskonferenz, in Genf, durch H. M. W. Westerlaken*
- 25.—30. Sept. *Kongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, in Oslo, durch P. Tofahrn*

10.—13. Oktober	<i>Konferenz der Internationalen Föderation von Flugzeugführerverbänden, in Kopenhagen, durch A. Soere</i>
23.—26. Oktober	<i>Jubiläumskongreß des Dänischen Eisenbahnerverbandes, in Kopenhagen, durch J. Baty</i>
31. Oktober bis 5. November	<i>IAO-Rheinschiffahrtskonferenz, in Genf, durch J. H. Oldenbroek</i>
8.—9. November	<i>Gemeinsame Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, in Paris, durch O. Becu, Trifón Gómez und J. H. Oldenbroek</i>
28. November bis 9. Dezember	<i>Freie Weltgewerkschaftskonferenz und Kongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, in London, durch O. Becu und J. H. Oldenbroek</i>

### Nachruf

*Nils Martenson*, der Anfang 1948 das Amt des Kassierers des Schwedischen Transportarbeiterverbandes niederlegte, jedoch weiterhin Sekretär der Skandinavischen Transportarbeiterföderation blieb, verschied plötzlich am 29. Mai 1948 in Helsingfors, während er auf dem Kongreß des Finnischen Transportarbeiterverbandes eine Ansprache hielt.

*Fred Bostock*, der Generalsekretär des Britischen Verbandes der Eisenbahnangestellten und Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF seit November 1947, starb am 14. Juli 1948.

*Alex Hammarström*, Kassierer des Norwegischen Eisenbahnerverbandes, starb am 12. August 1949 im Alter von 63 Jahren.

*Eugen Horowitz*, ein ungarischer sozialistischer Staatsmann, der sich in Schweden im Exil befand, starb am 19. Juli 1949.

### MITGLIEDERBESTAND DER ITF

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Argentina</b>				
	Sindicato Obreros Marítimos Unidos (Seeleute) . . . . .	4 000	4 000	—
	1949 verschmolzen mit:			
	Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Seeleute) . . . .	—	—	16 204
	La Fraternidad (Lokomotivpersonal) . .	o)	o)	o)
	Unión Ferroviaria (Eisenbahner) . . .	o)	o)	o)
	Unión Tranviarios (Straßenbahner) . .	o)	o)	o)
<b>Australia</b>				
	Maritime Transport Council (Seeleute).	15 000	15 000	15 000

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Austria</b>				
	Gewerkschaft der Eisenbahner . . . . .	75 850	73 320	70 025
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr . . . . .	20 975	21 883	22 033
<b>Belgium</b>				
	Belgische Transportarbeitersbond (Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter) . . . . .	27 122	28 799	30 350
	Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics (Eisenbahner) . . . . .	32 000	32 000	35 000
	Centrale Belge du Personnel des Trams, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner und Autobuspersonal) . . . . .	15 698	16 071	15 000
	Secteur Aviation Civile de la Centrale Générale des Services Publics (Pers. i. d. Luftfahrt) . . . . .	—	—	800
<b>British</b>				
<b>Guayana</b>				
	B. G. & W. I. Federated Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	?	400	400x)
<b>Canada</b>				
	Canadian Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	6 000	6 000	S)
	Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und sonstige Transportarbeiter) . . . . .	22 000	22 000	23 000
<b>Ceylon</b>				
	All-Ceylon Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	300x)	300x)	300x)
<b>Chile</b>				
	Federación Industrial del Transporte Marítimo y Portuario (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	?	?	10 000
	Federación Industrial Ferroviaria (Eisenbahner) . . . . .	?	?	44 100
<b>China</b>				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	152 298	?	o)

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Cuba</b>				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute) . . . . .	—	—	13 597
	Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner) . . . . .	—	—	18 000
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	25 000
	Federación Aérea Nacional (Pers. i. d. Luftfahrt) . . . . .	—	—	1 300
<b>Denmark</b>				
	Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute) . . . . .	4 107	4 312	4 700
	Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer) . . . . .	1 768	1 800x)	1 800x)
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Bedienungspersonal) . . . . .	900	975	950
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Hafenarbeiter, Straßenverkehr) . . . . .	35 000	35 000	35 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner) . . . . .	9 972	10 407	10 751
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivpersonal) . . . . .	1 800	1 874	1 984
	Privatbanefunktionærernes Forbund (Personal der Privatbahnen) . . . . .	1 394	1 295	1 175
	Dansk Lokomotivmands-Forbund (Lokomotivpersonal bei Privatbahnen)	—	400	340
<b>Ecuador</b>				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	220
<b>Egypt</b>				
	Cairo General Union of Motor Drivers (Chauffeure) . . . . .	1 557	2 570	3 520
	Heliopolis Metro Workers' Union (U-Bahnarbeiter) . . . . .	?	?	I)
	Misr Airworks Workers' Union (Arbeiter in Flugwerkstätten) . . . . .	?	?	I)
	Alexandria Autobus Drivers' and Workers' Union (Autobuspersonal) . . . . .	750y)	500	?
	Port Said Taxi Chauffeurs' Union (Taxichauffeure) . . . . .	?	?	I)

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
	Misr Fluvial Workers' Union — Cairo (Binnenschiffer) . . . . .	500y)	?	I)
	Alexandria Taxi Drivers' Union (Taxichauffeure) . . . . .	?	?	I)
	Ismailia Chauffeurs' Union (Chauffeure)	150	200	?
	Zagazig Motor Drivers' Union (Chauffeure) . . . . .	200	150	?
	Port Said Transport Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	?	?	I)
	General Omnibus Co. Workers' Union — Boulac, Cairo (Autobuspersonal) . .	500y)	?	I)
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syndicate (Seeleute) . . . . .	500y)	?	550
<b>Eire</b>				
	Irish Seamen and Port Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	1 000	1 000	1 000x)
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	5 000	5 000	5 000x)
<b>Finland</b>				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute) . . .	6 363	6 562	6 520
	Finlands Maskinmästare-Förbund (Schiffsmaschinisten) . . . . .	1 400	1 300	1 754
	Finlands Transportarbetare-Förbund (Transport- und Hafenarbeiter) . . . . .	22 642	13 928	S)
	Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner) . . . . .	15 153	15 125	15 511
	Finlands Lokomotivmannaförening (Lokomotivpersonal) . . . . .	3 500	3 750	3 830
<b>France</b>				
	Fédération Nationale de la Marine Marchande (Seeleute) . . . . .	—	5 750	5 000
	Fédération des Officiers de la Marine Marchande (Schiffsoffiziere) . . . . .	—	600	2 000
	Fédération Nationale des Ports et Docks (Hafenarbeiter) . . . . .	—	?	2 000
	Fédération Syndicaliste Confédérée des Travailleurs des Chemins de Fer de France et d'Union Française (Eisenbahner) . . . . .	—	45 000	50 000x)
	Fédération Nationale „FO“ des Transports (Straßenverkehrsarbeiter) . . . . .	—	11 302	10 638
	Fédération des Travaux Publics et des Transports (Beamte des Verkehrsministeriums und Luftfahrtpersonal) . . . .	3 000	3 000	3 000



Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Germany</b>				
	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr . . . . .	197 804	137 098	186 944
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands . . . . .	282 084	402 024	442 638
	Gesamtverband der öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie des Transportes Groß-Berlins . . . . .	—	—	4 892
	Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins . . . . .	—	—	2 000
<b>Great Britain</b>				
	National Union of Seamen (Seeleute) . .	55 000	55 000	60 000
	Navigators and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere) . . . . .	12 500	12 500	12 500
	Radio Officers' Union (Bordfunker) . .	6 000	5 750	5 366
	Transport and General Workers' Union (Transport- und Hafenarbeiter) . . . . .	250 000	250 000	250 000
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner) . . . . .	434 009	434 000	394 833
	Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen (Lokomotivpersonal) .	74 859	81 219	73 967
	Railway Clerks' Association (Eisenbahnverwaltungspersonal) . . . . .	90 361	88 978	83 644
	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter) . . . . .	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Association (Fuhrleute und Chauffeure) . .	20 000	20 000	20 000
<b>Greece</b>				
	Fédération Panhellénique des Gens de Mer (Seeleute) . . . . .	—	—	25 000
	Dockers' and Porters' Federation of Greece (Hafenarbeiter) . . . . .	o)	o)	o)
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner) . . . . .	o)	o)	10 800
	Greek Motor Transport Workers' Federation (Kraftfahrer) . . . . .	o)	o)	o)
<b>Hongkong</b>				
	Hongkong Seamen's Union (Seeleute) . .	3 119	3 000x)	I)

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Iceland</b>				
	Sailors & Fishermen's Union (Seeleute und Fischer) . . . . .	1 522	1 522	1 500x)
<b>India</b>				
	Indian Seamen's Union (Seeleute) . . .	?	?	?
	Maritime Union of India (Schiffsoffiziere)	900	1 087	1 000
	Bombay Coastal Seamen's Union (Seeleute in der Küstenfahrt) . . . . .	—	—	5 000 F)
	All-India Port and Dock Workers' Federation (Hafenarbeiter) . . . . .	—	34 000	34 000x)
	All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahner) . . . . .	?	?	287 000
	National Union Railwaymen of India and Burma (Eisenbahner) . . . . .	3 000x)	3 000x)	?
<b>Israel</b>				
	Jewish Masters', Officers' and Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	300x)	?	820
	International Union of Railway, Post & Telegraph Employees in Palestine (Eisenbahner) . . . . .	850	?	I)
<b>Italy</b>				
	Federazione Gente del Mare (Seeleute) .	—	—	10 000F)
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	4 000M)
	Sindacato Nazionale Ferrovieri (Eisenbahner) . . . . .	—	—	15 000
<b>Jamaica</b>				
	Maritime Union of Jamaica (Seeleute) .	?	?	I)
	Jamaica Government Railway Employees' Union (Staatsbahnangestellte) .	1 923	?	I)
	Tramway, Transport and General Workers' Union (Straßenbahner und Transportarbeiter) . . . . .	500	500	?
<b>Japan</b>				
	All-Japanese Seamen's Union (Seeleute)	—	—	145 229
	National Railway Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	—	—	450 000
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Städt. Verkehrspersonal) .	—	—	30 000
	General Federation of Taxi Workers' Unions (Taxichauffeure) . . . . .	—	—	4 446

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
	Travel Bureau Trade Union (Personal der Reiseagenturen) . . . . .	—	—	1 912
<b>Kenya</b>				
	Kenya and Uganda Railway Asian Union (Eisenbahner) . . . . .	1 006	1 800	1 698
<b>Lebanon</b>				
	Union des Syndicats d'Ouvriers du Transport de la République libanaise (Straßenverkehrsarbeiter) . . . . .	2 500z)	?	I)
<b>Luxemburg</b>				
	Landesverband Luxemburger Eisenbahner . . . . .	5 200	5 211	5 500
<b>Mexico City</b>				
	Alianza de Tranvianos de Mexico (Straßenbahner) . . . . .	4 158	4 158	4 017
<b>Netherlands</b>				
	Centrale Bond van Transportarbeiders (Seeleute, Binnenschiffer, Hafendarbeiter, Straßenverkehrsarbeiter) . . . . .	29 040	32 264	34 253
	Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere) . . . . .	5 660	6 270	6 695
	Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisen- und Straßenbahner) . . . . .	23 500	25 029	25 411
<b>Netherlands West Indies</b>				
	Surinaamse Haven- en Transportarbeiders Bond (Hafendarbeiter) . . . . .	400x)	400x)	400x)
<b>New Zealand</b>				
	Federated Seamen's Union of New Zealand (Seeleute) . . . . .	I)	I)	2 500
	New Zealand Waterside Workers' Union (Hafendarbeiter) . . . . .	6 755	6 631	S)
	New Zealand Locomotive Engineers, Firemen and Cleaners' Association (Lokomotivpersonal) . . . . .	2 270	2 285	2 310

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Norway</b>				
	Norsk Sjømandsforbund (Seeleute) . . . . .	18 000	23 000	26 000
	Norsk Maskinistforbund (Schiffsmaschinenisten) . . . . .	4 000	4 000	4 000
	Norsk Styrmandsforening (Schiffsoffiziere) . . . . .	3 060	3 114	3 300
	Norsk Transportarbeiderforbund (Hafenarbeiter und Straßenverkehrsarbeiter) . . . . .	23 627	23 338	23 330
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner) . . . . .	19 202	20 008	20 777
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal) . . . . .	2 082	2 159	2 220
<b>Pakistan</b>				
	Pakistan Transport Workers' Federation (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	57 000
<b>Rhodesia</b>				
	Rhodesia Railway Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	3 000	3 357	3 910
<b>Saar</b>				
	Einheitsgewerkschaft der Eisenbahner	—	—	11 000M)
<b>St. Lucia</b>				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	416	400x)	400x)
<b>South Africa</b>				
	South African Council of Transport Workers (Transportarbeiter) . . . . .	3 000	3 000	5 700
<b>Spain</b>				
	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner) . . . . .	12 000	12 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter) . . . . .	13 000	13 000	13 000
<b>Straits Settlements</b>				
<b>Singapore</b>				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	3 500	3 000x)	3 000x)

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
<b>Sweden</b>				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute) . . . . .	15 725	15 691	15 000
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsmaschinisten) . . . . .	2 819	3 099	3 248
	Svenska Transportarbetareförbundet (Hafenarbeiter und Straßenverkehrsarbeiter) . . . . .	42 564	41 595	39 819
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner) . . . . .	64 429	66 498	67 237
	Handelstjänstemannaförbundet (Angestellte im Verkehr und in der Luftfahrt)	—	—	3 000
<b>Switzerland</b>				
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz . . . . .	9 687	9 753	9 701
	Schweizerischer Eisenbahnerverband . . . . .	40 938	42 785	43 365
	Verband des Personals öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt . . . . .	—	—	608
<b>Syria</b>				
	Syndicat des Chauffeurs (Kraftfahrer)	1 000z)	I)	I)
<b>Trinidad</b>				
	Seamen & Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	1 800	1 800x)	1 800x)
<b>United States</b>				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute) . . . . .	51 000	51 000	51 000
	National Organization of Masters, Mates & Pilots (Schiffsoffiziere) . . . . .	5 000	9 000	9 000x)
	International Longshoremen's Association (AFL), (Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	55 000M)
	Radio Officers' Union (Bordfunker) . . . . .	—	—	1 275
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner) . . . . .	705 882A)	705 882A)	705 882A)
	Air Line Pilots' Association (Flugzeugführer) . . . . .	—	—	5 000
	International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Eastern ports) (Fuhrleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter) . . . . .	50 000	50 000	50 000x)
<b>Uruguay</b>				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner) . . . . .	—	9 000	7 600

- x) schätzungsweise
- o) Beziehungen unterbrochen, im Gesamtbestand nicht eingerechnet
- y) Bestand 1947
- z) Bestand 1946
- I) Mitgliedschaft unwirksam, im Gesamtbestand nicht eingerechnet
- S) Mitgliedschaft suspendiert
- A) „vereinbarter Bestand“, d. h. festgesetzt auf Grund einer Vereinbarung zwischen Mitgliedsverbänden der RLEA über die Kostenverteilung
- F) Beigetreten im Februar 1950
- M) Beigetreten im Mai 1950

## Finanzbericht

für die Jahre 1948 und 1949

Während der ersten Nachkriegszeit war es der ITF gerade möglich, ihr Auskommen zu fristen. Der vorliegende Finanzbericht aus den Jahren 1948 und 1949 zeigt jedoch ein viel erfreulicheres Bild. Bei sorgfältiger Verwaltung sollte es möglich sein, unsere Finanzen, die in den Kriegsjahren erschöpft worden sind, wieder aufzubauen.

Die Einnahmen der Hauptrechnung beliefen sich

1947 auf . . . . .	£ 20 666.8.1.
1948 auf . . . . .	£ 28 212.5.5.
1949 auf . . . . .	£ 41 317.5.0.

Die Erhöhung des Einkommens für das Jahr 1948 im Vergleich mit 1947 ist Neuanschlüssen, höheren Mitgliederzahlen bereits angeschlossener Verbände und der Erhöhung der Mitgliederbeiträge ab 1. 7. 1948 zuschreiben, die auf dem Osloer Kongreß beschlossen wurde. Überdies wurde die Liegenschaft der ITF in Amsterdam an uns zurückgegeben und wird in unserer Rechnung im Werte von £ 1890 (£ 3000 abzügl. £ 1110 Hypothek) aufgeführt.

Die Erhöhung des Einkommens im Jahre 1949 gegenüber 1948 ist verschiedenen Gründen zuzuschreiben. Ein wichtiger Faktor war, daß den deutschen Organisationen gegen Ende 1949 ausländische Devisen bewilligt wurden, zur Erfüllung gewisser Verpflichtungen im Auslande. Dadurch wurden wir in die Lage versetzt, in unserer Rechnung die Mitgliederbeiträge der deutschen Organisationen aufzuführen. Die ersten Überweisungen aus Deutschland trafen anfangs 1950 ein. Ein anderer Faktor war, daß sich die Erhöhung der Mitgliederbeiträge im Jahre 1949 voll auswirkte. Die Zahlen der Tabelle 3 geben darüber Aufschluß. Und schließlich wurden durch die Abwertung des englischen Pfundes unsere Guthaben im Auslande um ungefähr £ 1773 aufgewertet.

Die Ausgaben der Hauptrechnung beliefen sich

1947 auf . . . . .	£ 19 588.19.6.
1948 auf . . . . .	£ 25 378. 0.5.
1949 auf . . . . .	£ 33 551.11.5.

Zu der Zahl für das Jahr 1949 muß der Betrag von £ 5 583.6.2. hinzugerechnet werden. Es handelt sich um Überweisungen an unsere Sonderfonds (£ 3000), Abschreibungen auf Auto, Büromaschinen und Mobiliar (£ 1 517.3.1.) und uneinbringliche Forderungen (£ 1 066.3.1.) einschließlich £ 1 035.5.0. an geschuldeten Mitgliederbeiträgen des ausgeschlossenen Französischen Transportarbeiterverbandes. (Weitere Einzelheiten über Einnahmen und Ausgaben sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen).

Die beachtliche Erhöhung der Ausgaben während der Berichtszeit ist zur Hauptsache der vergrößerten Tätigkeit der ITF zuzuschreiben. Mit dem Wachstum unserer Organisation nahm auch die Arbeit zu und erforderte mehr Personal, die Veranstaltung einer größeren Zahl von Tagungen und Konferenzen und viel häufigeres Reisen. Erhöhungen der Gehälter der Sekretäre und des Personals, wie auch Erhöhungen der Kosten für Büroeinrichtungen und der Fahrpreise spielten ebenfalls mit. Schließ-

lich führte die Abwertung des englischen Pfundes im letzten Vierteljahr von 1949 zu einer Erhöhung unserer Auslagen (in Pfund Sterling berechnet) in gewissen Ländern außerhalb des Sterlinggebietes.

Die Bilanz für 1949 zeigt einen zufriedenstellenden Fortschritt seit dem Vorjahre. Auf zwei Punkte muß jedoch aufmerksam gemacht werden. Erstens betrug der Saldo der Hauptrechnung am 31. Dezember 1949 immer noch nur £ 8 515.1.0. und zweitens war die Einnahme aus Mitgliederbeiträgen während 1949 aufgebläht, denn sie enthielt eine erhebliche deutsche Nachzahlung für 1948, so daß die eigentliche Einnahme für 1949 £ 35 000.0.0. betrug.

Im Haushaltsplan für 1950 wird das Einkommen aus Mitgliederbeiträgen auf £ 38 000 geschätzt, die Auslagen auf £ 36 000. Der voraussichtliche Einnahmenüberschuß beträgt somit nur £ 2 000. Falls Reserven aufgebaut werden sollen ohne Verminderung der Auslagen, so muß das Einkommen aus Mitgliederbeiträgen ansteigen. Dies kann auf drei Wegen erreicht werden: 1) durch neue Beitritte; 2) durch die Erhöhung der angeschlossenen Mitgliederzahl im Falle gewisser Gewerkschaften, und 3) dadurch, daß angeschlossene Organisationen, die herabgesetzte oder gar keine Beiträge zahlen, ihre Verpflichtungen einsehen.

#### **Sonderfonds**

Neben der Hauptrechnung hat die ITF eine ganze Reihe von Sonderfonds, die für Hilfeleistung und andere Sonderzwecke geschaffen worden sind. Bisher sind diese Fonds durch freiwillige Beiträge angeschlossener Verbände aufgefüllt worden. Im Jahre 1949 war die ITF zum erstenmal seit dem Kriege in der Lage, an diese Fonds aus ihrer Hauptrechnung beizutragen.

#### **Gewerkschaftlicher Wiederaufbaufonds Edo Fimmen**

Für die Berichtsjahre beliefen sich die Beiträge an den gewerkschaftlichen Wiederaufbaufonds Edo Fimmen insgesamt auf £ 6 218.17.0., während die Auslagen £ 4 937.12.2. betragen (S. Tabelle 4).

#### **Spanischer Gewerkschaftsfonds**

Dieser Fonds wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 1947 eröffnet. Sein Zweck liegt in der Förderung der illegalen Tätigkeit der Transportarbeiter in Franco-Spanien und in der Hilfeleistung an einzelne Gewerkschafter. Während der Berichtsjahre beliefen sich die Einnahmen auf £ 2 348.12.11., während die Auslagen £ 1 569.12.10. ausmachten (S. Tab. 5).

#### **Allgemeiner Unterstützungsfonds**

Der Allgemeine Unterstützungsfonds ist, wie früher, für Beistand an Gewerkschafter verwendet worden, die sich in Not befinden. Solche Zahlungen wurden an Gewerkschafter in Österreich und Deutschland sowie an Gewerkschafter aus Osteuropa gemacht, die sich im Exil befinden. Im Jahre 1948 beliefen sie sich auf insgesamt £ 780.10.10., im Jahre 1949 auf £ 171.9.11.

#### **Fernöstliches Sekretariat**

Geldmittel zur Finanzierung der Tätigkeit des Sekretariats in Singapur, das in erster Linie zur Hilfeleistung an asiatische Seeleute errichtet worden ist, sind von den Seeleutegewerkschaften der ITF für die Jahre 1948 und 1949 zur Verfügung gestellt worden. (S. Tabelle 6.)



### **Fonds des Aktionsausschusses**

Entsprechend der Empfehlung einer Konferenz der Seeleute- und Hafearbeitersektion der ITF, die Ende August 1949 in Rotterdam stattfand, wurde eine antikommunistische Kampagne beschlossen. Die Hafearbeitergewerkschaften sind an dieser Kampagne, die vor allem in den Häfen geführt werden muß, besonders interessiert und wurden daher zur Zahlung von Beiträgen aufgefordert. Die ersten Beiträge trafen Ende 1949 ein. Auslagen sind bis zum 31. 12. 1949 nicht entstanden. (S. Tab. 7.)

London, im Juni 1950



# Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1949

## Aktiven

3 Goldbarren	£ s d	£ s d
Kassenbestand	897. 0. 6.	75. 3.11.
Bank- und andere Guthaben		
A. B. Jordbrukarbanken, Stockholm	414. 1.11.	
Arbeiterbank, Wien	4 174.10. 0.	
B. W. Blydenstein & Co., London	791. 4. 3.	
Colonial Trust Co., New York	2 860.10. 1.	
Nordiska Forenings, Helsingki	68.18. 0.	
Twentse Bank, Amsterdam	18.16. 0.	
T. Gómez, Paris	697. 4. 0.	
C. Vejre, Kopenhagen	295.13. 8.	
W. Dorchain, New York	3. 3. 7.	9 324. 1. 6.
Verschiedene Debitoren		
Vorauszahlungen	36.14. 0.	
Vorschüsse	1 163. 8.10.	
Fällige Mitgliederbeiträge	664. 9. 2.	
Voraussichtlich rückerstattbare Reparaturkosten (Liegenschaft Holland)	450. 0. 0.	2 532. 7.10.
Rückerstattbare Prozederkosten	217.15.10.	
Guthaben bei Mitgliedsverbänden		
Holländische Transportarbeiter	65. 2. 6.	
Deutsche Transportarbeiter	4 509.10. 8.	
Deutsche Eisenbahner	6 817.18. 3.	
Schweizer Eisenbahner	532. 6. 1.	
Papiervorrat	11 924.17. 6.	
	1 500. 0. 0.	
	26 253.16. 3.	
Mobililar, Büromaschinen	1 991.18. 3.	
Wert am 1. Januar 1949	325. 4.10.	
Neuanschaffungen	2 317. 3. 1.	1 000. 0. 0.
Abschreibungen	1 317. 3. 1.	
Auto		
Wert am 1. Januar 1949	17. 0. 0.	
Neuanschaffung	800. 0. 0.	
	817. 0. 0.	
Verkaufserlös		
Abschreibungen	17. 0. 0.	600. 0. 0.
Bibliothek (Nominalwert)	200. 0. 0.	1. 0. 0.
Inmobilien		
51, Vondelstraat, Amsterdam	3 000. 0. 0.	1 890. 0. 0.
(Schätzung vom 31. Dezember 1948)	1 110. 0. 0.	
Abzüglich Hypothek		
Vermögenswerte in Verwahrung	18 800. 0. 0.	
3 1/2% War Loan zum Nennwert	7 965. 7. 8.	
7 Goldbarren	£ 56 510. 3.11.	

## Passiven

Schulden bei Mitgliedsverbänden	£ s d	£ s d
Belgische Transportarbeiter	1 154. 2. 7.	
Dänische Seeleute	455. 1. 7.	
Finnische Seeleute	551.11. 7.	
Französische Seeleute	1 790.15. 1.	
Norwegische Seeleute	99. 3. 7.	
Schwedische Schiffsmaschinisten	234.18. 1.	
Schweizerische Transportarbeiter	66. 5. 5.	4 351.17.11.
Verschiedene Kreditoren		
Unbezahlte Rechnungen	863.12.10.	
Vorschüsse	1 386.12. 0.	
Im voraus bezahlte Beträge	7.10. 0.	
Holländischer Gewerkschaftsbund (NVV)	674.18. 7.	
Holländ. Gewerkschaftsbund (NVV-ARFI)	35. 4. 9.	2 967.18. 2.
Fonds		
Kinder	385. 2. 0.	
Edo Firmen	627. 5. 6.	
Gewerkschaftlicher Wiederaufbau	3 068. 9. 6.	
Itemöstliches Sekretariat	180.16.11.	
Hauptrechnung	8 515. 1.10.	
Penzenen	3 720. 9. 2.	
Unterstützungen	1 541.12. 5.	
Seeleute	162.13. 7.	
Streiks	169. 0.11.	
Spanische Gewerkschaften	2 694.16.10.	
In Verwahrung	26 765. 7. 8.	
Aktionsausschuss	1 399.11. 6.	49 190. 7.10.
	£ 56 510. 3.11.	

Wir haben obige Bilanz vom 31. Dezember 1949 an Hand der Bücher, Kontos, Belege und Abrechnungen ausländischer Gewerkschaften geprüft. Unter Vorbehalt der Bemerkungen in unserem Bericht gleichen Datums an den Geschäftsführenden Ausschuss der Föderation sind wir der Auffassung, daß die Bilanz korrekt erstellt worden ist und ein wahrheitsgetreues Bild der Geschäfte der Föderation gibt, nach unserem besten Wissen und den uns erteilten Auskünften, und wie dies aus den Büchern, Konten und Abrechnungen ersichtlich ist.

(sig.) Hesketh, Hardy, Hirschfeld & Co.  
Geprüfte Rechnungsrevisoren

Norwich House,  
13, Southampton Place,  
London, W. C. 1.

10. Mai 1950.

Tabelle 1

**Einnahmen der ITF während der Jahre 1948 und 1949**

	1948	1949
	£	£
Mitgliederbeiträge . . . . .	25 988. 5. 5.	39 179.10. 1.
Miete, Amsterdam . . . . .	219.18. 4.	210.13.10.
Zinsen . . . . .	30. 3. 0.	24.19. 1.
Diskonto . . . . .	37. 8. 2.	20.19.10.
Rückerstattete Miete, Neuyork . . . . .	46.10. 6.	— — —
Rückgabe Immobilien, Amsterdam . . . . .	1 890. 0. 0.	— — —
Verkauf Auto . . . . .	— — —	108. 0. 0.
Abwertungsgewinn . . . . .	— — —	1 773. 2. 2.
<b>Total</b>	<b>£ 28 212. 5. 5.</b>	<b>41 317. 5. 0.</b>

Tabelle 2

**Ausgaben der ITF während der Jahre 1948 und 1949**

	1948	1949
	£	£
<b>Saläre usw.</b>		
1. Saläre . . . . .	8 622. 5. 1.	10 767. 6. 1.
2. Pensionsfonds . . . . .	1 170.19.11.	3 555. 4. 0.
3. Buchführung . . . . .	190. 0. 0.	210. 0. 0.
4. Reisespesen des Personals und andere Auslagen . . . . .	547. 3. 6.	808. 3. 8.
5. Berichte und Übersetzungen . . . . .	541. 9. 7.	523. 7. 9.
<b>Miete, Steuern, Büro usw.</b>		
6. Londoner Büro . . . . .	785. 7. 1.	1 211.12. 5.
7. Umzüge und Lagerung . . . . .	402. 0. 6.	— — —
8. Versicherungen . . . . .	12.16. 3.	17.17. 0.
9. Amsterdamer Büro (in bezug auf 1945/46)	— — —	213. 1. 9.
10. Neuyorker Büro . . . . .	2 819.17. 6.	3 259.12. 0.
11. Amsterdamer Liegenschaft . . . . .	78.18. 4.	108. 3. 5.
<b>Reisespesen usw.</b>		
12. Reisespesen . . . . .	2 327. 6.10.	2 884.19.11.
13. Tagungen und Konferenzen . . . . .	1 776. 0. 4.	4 034.14. 4.
14. Osloer Kongreß . . . . .	2 244. 8. 9.	34. 4. 0.
15. Unterhaltung . . . . .	467. 4. 5.	576.12. 5.
16. Autospesen . . . . .	218. 3. 2.	259.19. 6.
<b>Veröffentlichungen usw.</b>		
17. Veröffentlichungen . . . . .	1 667. 1. 3.	3 243.19. 6.
18. Druck und Schreibpapier . . . . .	503.14.10.	264. 0. 5.
19. Bücher . . . . .	104. 3.10.	218. 3. 8.
<b>Post usw.</b>		
20. Post . . . . .	194. 0. 0.	336. 0. 0.
21. Telephon und Telegramme . . . . .	223.10. 6.	431. 1.10.
Übertrag . . . . .	24 896.11. 8.	32 511.11. 5.

Übertrag . . . . .	24 896.11. 8.	32 511.11. 5.
22. Bankspesen . . . . .	38.14. 0.	47.16. 9.
23. Prozeßkosten . . . . .	352.18. 8.	295.11. 0.
24. Verschiedenes . . . . .	89.16. 1.	— — —
25. Zahlbare Mitgliederbeiträge . . . . .	— — —	250. 0. 0.
	<u>£ 25 378. 0. 5.</u>	<u>33 551.11. 5.</u>

**Überschreibungen an Fonds**

Edo Fimmen Fonds . . . . .	500.0.0.		
Fernöstliches Sekretariat . . . . .	500.0.0.		
Gewerkschaftlicher Wiederaufbau- fonds . . . . .	1 000.0.0.		
Aktionsausschuß . . . . .	1 000.0.0.	3 000. 0. 0.	
<b>Abschreibungen</b>		1 517. 3. 1.	
<b>Uneinbringliche Posten</b>		1 066. 3. 1.	5 583. 6. 2.
			<u>£ 39 134.17. 7</u>

Tabelle 3

**Für 1948 und 1949 eingegangene und geschuldete Mitgliederbeiträge**

Land Organisation	1948			1949		
	£	s	d	£	s	d
<b>Argentinien</b>						
Seeleute . . . . .	91.	0.	0.	—	—	—
<b>Australien</b>						
Seeleute . . . . .	37.	0.	0.	42.	5.	6.
<b>Österreich</b>						
Eisenbahner . . . . .	866.	5.	0.	960.	0.	0.
Transportarbeiter . . . . .	259.	0.	0.	310.	6.	2.
<b>Belgien</b>						
Eisenbahner . . . . .	388.	14.	0.	492.	2.	11.
Straßenbahner . . . . .	185.	3.	2.	210.	0.	0.
Transportarbeiter . . . . .	325.	3.	10.	364.	0.	0.
Luftverkehrspersonal . . . . .	—	—	—	2.	0.	0.
<b>Kanada</b>						
Eisenbahner . . . . .	271.	6.	8.	308.	0.	0.
Seeleute . . . . .	74.	0.	0.	—	—	—
<b>Dänemark</b>						
Eisenbahner . . . . .	123.	4.	5.	148.	18.	2.
Privatbahnpersonal . . . . .	14.	7.	6.	19.	10.	7.
Lokomotivpersonal (Verb.) . . . . .	29.	15.	11.	28.	14.	8.
Lokomotivpersonal (Gew.) . . . . .	—	—	—	14.	0.	4.
Transportarbeiter . . . . .	432.	8.	4.	489.	19.	3.
Seeleute . . . . .	50.	13.	1.	60.	7.	4.
Stewards . . . . .	13.	5.	10.	13.	13.	0.
Heizer . . . . .	21.	7.	1.	25.	4.	0.
<b>Irland</b>						
Transportarbeiter . . . . .	61.	13.	4.	70.	0.	0.
Seeleute . . . . .	12.	6.	8.	7.	0.	0.
Übertrag . . . . .	3 256.	14.	10.	3 566.	1.	11.

Land Organisation	1948			1949		
	£	s	d	£	s	d
Übertrag . . . . .	3	256.14.	10.	3	566.1.	11.
<b>Ägypten</b>						
Kraftfahrer Kairo . . . . .	10.13.		4.	35.		0.
Kraftfahrer Zagazig . . . . .	2.	6.	0.	2.	4.	0.
Kraftfahrer Ismailia . . . . .	1.12.		6.	—	—	—
<b>Finnland</b>						
Eisenbahner . . . . .	345.	0.	0.	210.	0.	0.
Lokomotivpersonal . . . . .	49.	6.	8.	56.	0.	0.
Transportarbeiter . . . . .	296.	0.	0.	196.	0.	0.
Seeleute . . . . .	68.	1.	0.	91.17.		4.
Maschinisten . . . . .	17.	5.	4.	17.	5.	4.
<b>Frankreich</b>						
Eisenbahner . . . . .	531.10.		3.	—	—	—
Transportarbeiter . . . . .	84.	6.	8.	40.16.		4.
Transportarbeiter und Öffentliche Dienste . . . . .	17.	9.	6.	38.1.		8.
Seeleute . . . . .	160.	0.	0.	—	—	—
Seeleute . . . . .	55.12.		2.	70.	0.	0.
Schiffsoffiziere . . . . .	—	—	—	28.	0.	0.
<b>Deutschland</b>						
Eisenbahner . . . . .	—	—	—	6	608.14.	10.
Transportarbeiter . . . . .	—	—	—	3	560.11.	5.
Transportarbeiter Berlin . . . . .	—	—	—	56.	0.	0.
<b>Großbritannien</b>						
Eisenbahner . . . . .	4	516.13.	4.	4	359.18.	0.
Lokomotivpersonal . . . . .	877.	0.	0.	1	051.0.	0.
Eisenbahnverwaltungspersonal . . . . .	1	094.3.	1.	1	206.14.	0.
Transport- und Hafendarbeiter . . . . .	2	833.6.	8.	3	000.0.	0.
Kleinhandelsarbeiter . . . . .	493.	6.	8.	560.	0.	0.
Schottische Chauffeure . . . . .	193.	6.	8.	280.	0.	0.
Seeleute . . . . .	675.16.		8.	765.	0.	0.
Schiffsoffiziere . . . . .	154.	3.	4.	168.	0.	0.
Bordfunker . . . . .	74.	0.	0.	84.	0.	0.
<b>Griechenland</b>						
Seeleute . . . . .	—	—	—	350.	0.	0.
<b>Island</b>						
Seeleute . . . . .	18.15.		5.	19.15.		3.
<b>Indien</b>						
Schiffsoffiziere . . . . .	10.	0.	0.	15.	4.	4.
Eisenbahner, Indien und Burma . . . . .	15.	0.	0.	—	—	—
<b>Italien</b>						
Straßenbahner . . . . .	50.	0.	0.	—	—	—
<b>Jamaica</b>						
Transportarbeiter . . . . .	—	—	—	3.10.		0.
<b>Kenya und Uganda</b>						
Asiatische Eisenbahner . . . . .	5.	0.	0.	12.12.		0.
Übertrag . . . . .	15	906.10.	1.	26	452.6.	5.

Land Organisation	1948			1949		
	£	s	d	£	s	d
Übertrag . . . . .	15	906.10.	1.	26	452.6.	5.
<b>Luxemburg</b>						
Eisenbahner . . . . .	64.	4.	7.	77.	2.	2.
<b>Mexiko</b>						
Straßenbahner . . . . .	5.	2.	2.	—	—	—
<b>Niederlande</b>						
Eisenbahner . . . . .	283.13.		4.	407.16.		9.
Transportarbeiter . . . . .	358.	3.	2.	451.13.11.		
Schiffsoffiziere . . . . .	73.18.		1.	81.17.		2.
<b>Neuseeland</b>						
Lokomotivpersonal . . . . .	28.	0.	0.	32.	0.	0.
Transportarbeiter . . . . .	82.12.		0.	92.16.10.		
<b>Norwegen</b>						
Eisenbahner . . . . .	236.16.		5.	280.	0.	0.
Lokomotivpersonal . . . . .	25.13.		0.	30.	4.	6.
Transportarbeiter . . . . .	283.13.		5.	322.	0.	0.
Seeleute . . . . .	283.13.		3.	322.	0.	0.
Steuerleute . . . . .	37.17.		6.	42.	0.	0.
Maschinisten . . . . .	49.	6.	8.	56.	0.	0.
<b>Rhodesien</b>						
Eisenbahner . . . . .	41.	8.10.		51.11.11.		
<b>Südafrika</b>						
Transportarbeiter . . . . .	37.	0.	0.	42.	0.	0.
<b>Spanien</b>						
Eisenbahner . . . . .	37.	0.	0.	37.	0.	0.
Transportarbeiter . . . . .	40.	1.	8.	40.	1.	8.
<b>St. Lucia</b>						
Seeleute . . . . .	3.	0.	0.	4.13.		4.
<b>Schweden</b>						
Eisenbahner . . . . .	782.	6.	6.	908.	0.	0.
Transportarbeiter . . . . .	546.	6.	6.	574.	0.	0.
Seeleute . . . . .	194.19.		7.	219.13.		6.
Maschinisten . . . . .	34.15.		4.	43.	7.	9.
<b>Schweiz</b>						
Eisenbahner . . . . .	504.18.		0.	602.	6.	1.
Transportarbeiter . . . . .	119.10.		7.	136.10.10.		
<b>Trinidad</b>						
Seeleute und Hafenarbeiter . . . . .	—	—	—	28.	0.	0.
<b>USA</b>						
Eisenbahner . . . . .	4 549.14.		0.	5 967.17.		1.
Seeleute . . . . .	622.15.		4.	708.13.		8.
Fuhrleute, Chauffeure u. Lagerhausarbeiter . . . . .	694.15.		9.	1 000.	0.	0.
Schiffsoffiziere . . . . .	60.	9.	8.	125.	1.	3.
Bordfunker . . . . .	—	—	—	26.	0.	0.
Flugzeugführer . . . . .	—	—	—	16.13.		3.
	£	25 988.	5. 5.	39 179.10.		1.

In obigen Zahlen sind ausstehende Beiträge in Höhe von £ 664.9.2 inbegriffen.

Tabelle 4

## Gewerkschaftlicher Wiederaufbaufonds Edo Fimmen

Bilanz am 1. Januar 1948

£ s d  
1 787. 4. 8.

## Einzahlungen in 1948:

	£	s	d	
Belgische Transportarbeiter . . . . .	113.	6.	4.	
Britische Transportarbeiter . . . . .	1 000.	0.	0.	
Skandinavische Transportarbeiter . . . . .	1 162.	16.	0.	
Schwedische Transportarbeiter . . . . .	68.	19.	3.	
USA Werkstättenarbeiter . . . . .	124.	1.	5.	
USA Arbeiter der Metallblechindustrie . . . . .	62.	0.	8.	2 531. 3. 8.

## Einzahlungen in 1949:

Österreichische Transportarbeiter . . . . .	60.	9.	0.	
Britisches Eisenbahnverwaltungspersonal . . . . .	100.	0.	0.	
Britisches Lokomotivpersonal . . . . .	50.	0.	0.	
Britische Kleinhandelsarbeiter . . . . .	50.	0.	0.	
Kanadische Eisenbahner . . . . .	121.	11.	9.	
Dänisches Lokomotivpersonal . . . . .	10.	0.	0.	
Dänische Eisenbahner . . . . .	20.	0.	6.	
Deutsche Eisenbahner . . . . .	750.	0.	0.	
Deutsche Transportarbeiter . . . . .	300.	0.	0.	
Luxemburgische Eisenbahner . . . . .	28.	7.	5.	
Norwegische Eisenbahner . . . . .	50.	0.	0.	
Norwegische Transportarbeiter . . . . .	100.	0.	0.	
Schwedische Eisenbahner . . . . .	400.	0.	0.	
Schwedische Transportarbeiter . . . . .	232.	0.	0.	
Schweizer Eisenbahner . . . . .	199.	17.	8.	
Südafrikanische Transportarbeiter . . . . .	10.	0.	0.	
USA Fahrdienstleiter . . . . .	26.	15.	8.	
USA Zugführer . . . . .	178.	11.	4.	
Überweisung aus der Hauptrechnung . . . . .	1 000.	0.	0.	3 687.13. 4.

8 006. 1. 8.

## Ausgaben in 1948 und 1949:

Frankreich . . . . .	2 368.	13.	10.	
Belgien . . . . .	566.	11.	4.	
Deutschland . . . . .	186.	2.	10.	
Italien . . . . .	389.	0.	4.	
Indien . . . . .	1 363.	4.	0.	
Ungarn . . . . .	32.	8.	10.	
Verschiedenes . . . . .	31.	11.	0.	4 937.12. 2.

Bilanz am 31. Dezember 1949

3 068. 9. 6.

Tabelle 5

## Fonds für die spanischen Gewerkschaften

Bilanz am 1. Januar 1948

1 875.16. 9.

## Einzahlungen in 1948:

Dänisches Lokomotivpersonal . . . . .	53.	3.	1.	
Finnische Eisenbahner . . . . .	18.	5.	8.	
Finnische Seeleute . . . . .	36.	11.	4.	
Asiatische Eisenbahner v. Kenya u. Uganda . . . . .	10.	0.	0.	
Britische Seeleute . . . . .	105.	0.	0.	
Skandinavische Transportarbeiter . . . . .	1 602.	9.	8.	
Schwedische Eisenbahner . . . . .	68.	19.	4.	1 894. 9. 1.



<b>Einzahlungen in 1949:</b>	£	s	d	£	s	d
Schwedische Seeleute . . . . .	380.	5.	8.			
Wechselgewinn in Frankreich . . . . .	73.18.	2.		454.	3.10.	
	<hr/>			4 224. 9. 8.		

<b>Ausgaben in 1948 und 1949:</b>						
Auszahlungen an Organisationen und Verbandsmitgliedern . . . . .	1 493.18.	5.				
Wechselverlust . . . . .	75.14.	5.		1 569.	12.10.	
	<hr/>			£ 2 654.16.10.		
Bilanz am 31. Dezember 1949						

Tabelle 6

**Fernöstliches Sekretariat**

**Eingegangene Beiträge (1948 und 1949):**

Belgische Transportarbeiter . . . . .	62.10.	0.				
Holländische Schiffsoffiziere . . . . .	35.	0.	0.			
Holländische Transportarbeiter . . . . .	234.	8.	3.			
Britische Schiffsoffiziere . . . . .	149.10.	0.				
Britische Bordfunker . . . . .	103.16.	0.				
Britische Seeleute . . . . .	1 375.	0.	0.			
Norwegische Seeleute . . . . .	512.10.	0.				
Norwegische Steuerleute . . . . .	37.10.	0.				
Norwegische Schiffsmaschinisten . . . . .	25.	0.	0.			
Schwedische Seeleute . . . . .	390.	3.	7.			
Schwedische Schiffsmaschinisten . . . . .	40.	0.	0.			
USA Seeleute (SIU) . . . . .	496.	5.	5.			
USA Schiffsoffiziere . . . . .	108.17.	5.				
Überweisung aus Hauptrechnung . . . . .	500.	0.	0.	4 070.	10.	8.
	<hr/>			3 889.13 9.		
<b>Kosten des Büros in Singapur</b>						
Bilanz am 31. Dezember 1949				£	180.16.11.	

Tabelle 7

**Aktionsausschuß**

**Einzahlungen in 1949:**

Belgische Transportarbeiter . . . . .	160.	0.	0.			
Holländische Transportarbeiter . . . . .	65.15.	8.				
Schwedische Transportarbeiter . . . . .	173.15.	10.				
Überweisung aus Hauptrechnung . . . . .	1 000.	0.	0.	1 399.	11.	6.
	<hr/>			1 399.11. 6.		

Tabelle 8

**Seeleute-Fonds**

**Beiträge in 1948:**

Holländische Transportarbeiter . . . . .	37.	4.	5.			
Finnische Schiffsmaschinisten . . . . .	2.	5.	0.			
Indische Seeleute . . . . .	115.11.	6.				
Britische Bordfunker . . . . .	20.	0.	0.			
Belgische, dänische, holländische, französische und polnische Seeleute (BDDFP) . . . . .	108.15.	11.		183.	16.10.	
	<hr/>			21. 3. 3		
Überzogen am 1. Januar 1948						
Bilanz am 31. Dezember 1949					162.13.	7
	<hr/>			162.13. 7		

**Keine Ausgaben**

**Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses  
für das am 31. Dezember 1948 abgelaufene Jahr**

Die unterzeichneten Mitglieder des Rechnungsprüfungsausschusses der ITF haben Bilanz und Bücher der Föderation für das Jahr 1948 geprüft. Unsere zahlreichen Rückfragen sind ausführlich beantwortet worden. Auch haben wir von den Bemerkungen der offiziellen Bücherrevisoren Kenntnis genommen.

Nach unserer Auffassung liegt die Buchführung in guten Händen. Wir haben keine nachteiligen Bemerkungen zu machen. Eine Reihe von Posten wurden im Jahre 1948 nicht geregelt, doch wird versichert, daß ihre Regelung im Jahre 1949 erfolgen dürfte. Es handelt sich um die Liegenschaft der Föderation in Amsterdam und die von den deutschen Gewerkschaften geschuldeten Mitgliederbeiträge.

Wir danken dem Generalsekretär und seinen Mitarbeitern für die bereitwillige Hilfe, die sie uns zuteil werden ließen.

Der Rechnungsprüfungsausschuß:

(sig.) J. Haworth

W. T. Potter

**Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses  
für das am 31. Dezember 1949 abgelaufene Jahr**

Die unterzeichneten Mitglieder des Rechnungsprüfungsausschusses der ITF erklären hiermit, daß sie Bücher und Bilanz für 1949 geprüft haben. Wir stellen fest, daß die Angelegenheit der ITF-Liegenschaft in Amsterdam noch nicht endgültig geregelt ist. Die Entschädigungsforderung für aus der deutschen Besetzungszeit stammende Schäden wird immer noch geprüft.

Die Mitgliederbeiträge der deutschen Gewerkschaften, auf die wir uns in unserem letzten Bericht bezogen, waren am 31. Dezember 1950 immer noch ausstehend. Wir haben jedoch erfahren, daß im Jahre 1950 beträchtliche Zahlungen erfolgt sind.

Die Bücher zeigen, daß die ITF sich von dem ernststen Rückschlag des letzten Krieges langsam erholt. Wir glauben jedoch, daß in Anbetracht der erhöhten Ausgaben die Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen weiterhin ansteigen sollten.

Wir danken dem Generalsekretär und seinen Mitarbeitern für die Unterstützung, die sie uns bei unserer Arbeit gewährt haben.

Der Rechnungsprüfungsausschuß:

(sig.) J. Haworth

W. T. Potter