

PROTOKOLL

DES ITF-KONGRESSES
IN STOCKHOLM 1952 .
MIT TÄTIGKEITS- UND
KASSENBERICHT FÜR
DIE JAHRE 1950-1951



ITF

LONDON
INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION





X 2267

**Bibliothek
der Friedrich-Ebert-Stiftung**

Inhaltsverzeichnis

Teil I

Dokumente, die dem Kongreß vorlagen

	Seite
Tagesordnung	13
Geschäftsordnung	14
Tätigkeitsbericht 1950/51	
Nachrufe	15
Vorwort	16
I. Angeschlossene Organisationen und Propaganda	21
Mitgliederbestand	21
Beitritte	21
Verzeichnis der angeschlossenen Organisationen	23
Beziehungen mit angeschlossenen Organisationen	30
Beziehungen mit nichtangeschlossenen Organisationen	36
II. Verwaltung und interne Organisation	40
Der Kongreß	40
Generalrat	44
Exekutivkomitee	46
Geschäftsführender Ausschuß	47
Das Sekretariat	47
Rechnungsprüfer	48
Rechnungsrevisoren	48
Veröffentlichungen	48
Amsterdamer Büro	48
Vertretungen	48
III. Regionale Organisierung	51
Lateinamerika	51
Regionales Informationsbüro der ITF in Bombay	52
New Yorker Büro	52
IV. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten	54
Streik der argentinischen Seeleute	54
Argentinische Eisenbahner	59
Streik der belgischen Hafendarbeiter	62
Tripolitanische Hafendarbeiter	64
Isländische Fischer	64
Irlandischer Hafendarbeiterstreik	65
Verhängung einer Sperre über westamerikanische Häfen	65
Löhne der japanischen Eisenbahner	65
Vorstellungen im Namen der ostafrikanischen Gewerkschaft asiatischer Eisenbahner	66
Vorstellungen im Namen der Gewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn	66
Verschiffung von Zucker als Massenladung	66

	Seite
Finanzielle Unterstützung faschistischer Regierungen	67
Forderungen der Seeleutegewerkschaften von St. Lucia	67
Beschlagnahme japanischer Fischereifahrzeuge durch die Kommunisten	67
Organisierung der Hafentarbeiter von Curaçao	68
Konflikt der indischen Eisenbahner	68
Konflikt der ägyptischen Transportarbeiter	72
Kommunistische Umtriebe in Neuseeland	72
Streik der chilenischen Hafentarbeiter und Seeleute	72
Generalstreik in Uruguay	73
Streik der israelischen Seeleute	73
Bekämpfung kommunistischer Umtriebe	74
Die Rotterdamer Leitsätze	74
Erste Tagung des Zentralen Aktionsausschusses	75
Atlantikpaktlieferungen	76
Zweite Tagung des Zentralen Aktionsausschusses	77
Dritte Tagung des Zentralen Aktionsausschusses	78
Die regionalen Aktionsausschüsse	78
Die Rolle der regionalen Aktionsausschüsse	79
Schlußfolgerungen	80
Schiffe unter falscher Flagge	80
Chronologie der ITF-Kampagne	82
Organisierung des europäischen Verkehrs	84
V. Sektionsberichte	87
Sektion Zivilluftfahrt	87
Binnenschiffersektion	90
Eisenbahnersektion	92
Hafentarbeitersektion	99
Sektion der Hochseefischer	106
Sektion der Seeleute	110
Sektion Straßentransportarbeiter	117
VI. Internationale Gewerkschaftsangelegenheiten	120
Beziehungen mit dem IBFG	120
Verhandlungen mit dem kleinen Ausschuß des IBFG	120
IBS-Konferenz im Haag	120
Angestelltenkonferenz des IBFG	121
Aufnahme einzelner Gewerkschaften in den IBFG	121
Zukünftige Beziehungen mit den IBS	122
Beteiligung der IBS an den regionalen Einrichtungen des IBFG	122
Finanzbeitrag der IBS an den IBFG	122
Beschluß des Generalrates der ITF	124
Vorschlag der Berufsabteilung des WGB für Transportarbeiter für eine Aktionsgemeinschaft	125
VII. Beziehungen mit amtlichen internationalen Körperschaften	127
Paritätischer Seefahrtsausschuß der IAO	127
Binnenverkehrsausschuß der IAO	127

	Seite
Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen	130
Organisation für Internationale Zivilluftfahrt	130
Europäische Wirtschaftskommission	130
Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten	131
Finanzbericht 1950 und 1951	133
Beziehungen mit dem IBFG	145
Regionale Organisierung	148
Unterstützung freier Gewerkschaften	151
Integrierung des europäischen Verkehrs und Errichtung einer Euro- päischen Verkehrsbehörde	154
Bericht über die Abänderungsvorschläge zu den Satzungen	170
Eingereichte EntschlieBungen und Anträge	215
Mitgliedsbeiträge	219

Teil II

Protokoll

Teilnehmerverzeichnis	223
Rednerliste	231
Begrüßungstelegramme	233
Eröffnung und Begrüßungsansprachen	234
Wahl eines Mandatprüfungsausschusses	246
Wahl eines EntschlieBungsausschusses	246
Satzungsrevision	246
Geschäftsordnung	254
Tätigkeitsbericht 1950/51	254
Weitere Begrüßungsansprachen	260
Fortsetzung des Tätigkeitsberichts	262
Finanzbericht 1950/51	272
Beziehungen mit dem IBFG	273
Bericht des Mandatprüfungsausschusses	276
Regionale Organisierung	279
Unterstützung freier Gewerkschaften	282
Fortsetzung des Tätigkeitsberichts	286
Satzungsrevision	291
Erster Bericht des EntschlieBungsausschusses	300
Mitgliedsbeiträge	306
Europäische Verkehrsbehörde	313
Bericht über Konferenz der Hafendarbeitersektion	314
Bericht über Konferenz der Seeleutesektion	315
Bericht über Konferenz der Eisenbahnersektion	315
Bericht über Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	316
Bericht über Konferenz der StraBentransportarbeitersektion	316
Bericht über Konferenz der Hochseefischersektion	317
Eingereichte EntschlieBungen und Anträge	317

	Seite
Wahlen	318
Bericht über Konferenz der Binnenschiffahrtsektion	324
Zweiter Bericht des Entschließungsausschusses	325
Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses	330

Teil III

Berichte der Sektionskonferenzen

Konferenz der Binnenschiffersektion	335
Konferenz der Eisenbahnersektion	337
Entschließung über Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb	338
Konferenz der Hafendarbeitersektion	339
Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute . .	343
Entwurf der Statuten der Internationalen Wohlfahrtskasse der Seeleute	344
Konferenz der Hochseefischersektion	346
Konferenz der Seeleutesektion	348
Konferenz der Straßentransportarbeitersektion	354
Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	356
Entschließung der Sektion Zivilluftfahrt	359

Teil IV

Entschließungen

Politische und wirtschaftliche Fragen

Länder hinter dem Eisernen Vorhang	363
Der Verkehr in Krieg und Frieden	363
Europäischer Verkehr	364
Aktion zugunsten einer europäischen Verkehrspolitik	365

Entschließungen zur Gewerkschaftsbewegung

Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien	365
Sozialgesetzgebung in Japan	365

Entschließungen zu den Eisenbahnen

Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb	366
Streikrecht der griechischen Eisenbahner	367
Achtstundentag auf den griechischen Bahnen	367
Durchführung des internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98	368

Entschließungen zu den Häfen

Hafeninspektion	368
---------------------------	-----

	Seite
EntschlieBungen zur Schiffahrt	
Internationale Schiffahrtspolitik	369
Organisierung der schweizerischen Schiffsbesatzungen	370
EntschlieBungen zur Hochseeschifferei	
Internationale Regelung der Arbeitsbedingungen	370
Grenzen der Territorialgewässer	370
Illegale Beschlagnahme von Fischereifahrzeugen	371
EntschlieBungen zur Zivilluftfahrt	
Anerkennung des Verbandes der mexikanischen Flugzeugpiloten	371
AbschuB von Zivilflugzeugen	371

TEIL

I

DOKUMENTE

DIE DEM KONGRESS

VORLAGEN

TAGESORDNUNG

1. Eröffnung und Begrüßungsansprachen
2. Ansprache des Präsidenten
3. a) Wahl eines Mandatprüfungsausschusses
b) Wahl eines Entschließungsausschusses
4. Geschäftsordnung
5. Tätigkeitsbericht 1950/51
6. Finanzbericht 1950/51
7. Beziehungen mit dem IBFG
8. Regionale Organisierung
9. Unterstützung freier Gewerkschaften
10. Europäische Verkehrsbehörde
11. Satzungsrevision
12. Eingereichte Entschlieûungen und Anträge
13. Mitgliedsbeiträge
14. Wahlen:
 - a) Generalrat
 - b) Exekutivkomitee
 - c) Geschäftsführender Ausschuß
 - d) Generalsekretär
 - e) Stellvertr. Generalsekretär
 - f) Rechnungsprüfer
15. Sitz der ITF
16. Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses

GESCHÄFTSORDNUNG

1. Das Exekutivkomitee der ITF fungiert in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis als Geschäftsordnungsausschuß des Kongresses.
2. Der Kongreß tritt wie folgt zusammen:
 16. Juli von 10.00 bis 12.30 Uhr und 14.30 bis 17.30 Uhr
 - 17., 19. und 21. Juli von 9.00 bis 12.30 Uhr
 22. Juli von 9.00 bis 12.30 Uhr und 14.30 bis 17.30 Uhr
 23. Juli von 9.00 bis 12.30 Uhr und 14.30 bis 17.30 Uhr

Folgende Sektionsversammlungen sind vorgesehen:

17. Juli 14.00 Uhr Seeleutesektion, Straßentransportarbeitersektion
 18. Juli 9.00 Uhr Hafentarbeitersektion, Eisenbahnersektion
14.00 Uhr Seeleutesektion, Eisenbahnersektion
17.00 Uhr Hafentarbeiter- und Seeleutesektion gemeinsam
 19. Juli 14.00 Uhr Sektion des Personals der Zivilluftfahrt
 21. Juli 14.00 Uhr Binnenschiffsektion
Straßentransportarbeitersektion
17.00 Uhr Sektion der Hochseefischer
3. Die vier offiziellen Kongreßsprachen sind Englisch, Französisch, Deutsch und eine der skandinavischen Sprachen, in welche alle Reden und Texte übersetzt werden. Den Delegierten ist es jedoch gestattet, in ihrer eigenen Sprache zu sprechen, falls sie einer der offiziellen Sprachen nicht genügend mächtig sind.
 4. Die Redezeit kann, falls nötig, vom Präsidenten entsprechend den Erfordernissen des Arbeitsplanes des Kongresses beschränkt werden.
 5. Der Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wird, nachdem er dem Präsidenten überreicht wurde, unverzüglich behandelt, damit der Kongreß ordnungsgemäß zusammengesetzt und die Stimmenzahl jeder Delegation festgestellt werden kann.
 6. Bei Abstimmungen durch Handaufheben hat jeder Delegierte eine Stimme.
Bei Abstimmungen mit Zetteln (d. h. bei Wahlen) hat jede Delegation so viele Stimmen, wie sie berechtigt ist, Delegierte zu entsenden. Bei Abstimmungen im Kartenverfahren stimmt jede Delegation mit der angeschlossenen Mitgliederzahl gemäß Artikel IV, Absatz 8, der Satzungen der ITF.
 7. Den Delegierten steht es frei, Anträge zu Gegenständen der Tagesordnung einzureichen; der Präsident kann jedoch die Aussprache über solche Anträge verschieben, bis diese schriftlich vorgelegt und den Delegierten ausgehändigt sind.
Dasselbe gilt für Abänderungsvorschläge, die zu Anträgen angeschlossener Verbände oder des Exekutivkomitees vorgelegt werden.
 8. Außerordentliche Entschließungsanträge können nur mit der Zustimmung des Exekutivkomitees oder, falls dieses die Antragsteller an den Kongreß verweist, mit Zustimmung des Kongresses gestellt werden.

Tätigkeitsbericht 1950/51

NACHRUFE

Ernest Bevin, früheres Mitglied des Generalrates und des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, früherer Generalsekretär des Britischen Transportarbeiterverbandes, britischer Außenminister, verstorben am 14. April 1951 im Alter von 70 Jahren.

Johannes Döring, früheres Mitglied des Generalrates und des Exekutivkomitees der ITF und Vorsitzender des Deutschen Transportarbeiterverbandes vor der Hitlerzeit, verstorben am 7. Mai 1951 im Alter von 87 Jahren.

Harry Frazer, Vorsitzender des Verbandes der Zugführer Nordamerikas und Vorsitzender der Vereinigung der nordamerikanischen Eisenbahnverbände, verstorben am 14. Mai 1950.

Maurice Gellibert, Mitglied des ITF-Sektionsausschusses der Arbeiter im Straßenverkehr und Generalsekretär des Französischen Transportarbeiterverbandes FO, verstorben am 24. August 1951.

Stanley Hirst, früherer Kassierer des Britischen Transportarbeiterverbandes, verstorben am 12. Juni 1950.

Thorleif Narvestad, Vorsitzender des Norwegischen Verbandes der Lokomotivführer, verstorben am 12. Juni 1950.

George Reed, früherer stellvertretender Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute und bis vor kurzem ITF-Beauftragter in Singapur, verstorben am 8. Oktober 1951.

Christian Vejre, früheres Mitglied des Generalrates der ITF und Generalsekretär des Dänischen Eisenbahnverbandes, verstorben am 16. Februar 1951 im Alter von 75 Jahren.

A. Vercrucy, Vorsitzender des Belgischen Straßenbahnverbandes, verstorben am 22. Dezember 1950.

Lord Walkden, früheres Mitglied des Generalrates der ITF und Generalsekretär des Verbandes der britischen Eisenbahnangestellten, verstorben am 25. April 1951 im Alter von 78 Jahren.

Mitsusuke Jonekubo, früheres Mitglied des Generalrates der ITF, Vizepräsident des Japanischen Seeleuteverbandes, vor dem Kriege Mitglied des Verwaltungsrates und des Paritätischen Seefahrtsausschusses des IAA; 1947 japanischer Arbeitsminister; verstorben am 16. Januar 1951.

VORWORT

Es braucht wohl kaum gesagt zu werden, daß wir in den beiden Berichtsjahren unser Äußerstes getan haben, den Mitgliederbestand unserer Föderation zu vergrößern und ihren Einfluß auszudehnen. Auf unserem letzten Kongreß, im Jahre 1950 in Stuttgart, gaben wir der Befürchtung Ausdruck, daß es uns nicht möglich sein würde, durch Neubeiitte das Wachstumstempo aufrechtzuerhalten, das seit 1945 beobachtet werden konnte. Nicht etwa, daß wir die Absicht hatten, auf unseren Lorbeeren auszuruhen — ganz im Gegenteil —, aber die Zahl der Transportarbeiter, die es in der Welt gibt, ist begrenzt, und die Möglichkeiten weiterer Anschlüsse sind im Abnehmen begriffen. Abgesehen von nicht unbedeutenden, aber beschränkten Aussichten in Amerika, und abgesehen von den Transportarbeitern hinter dem Eisernen Vorhang, die unter den gegenwärtigen Umständen für die ITF nicht in Frage kommen können, sind die Transportarbeitergewerkschaften, die der Notwendigkeit internationaler Beziehungen immer noch gleichgültig gegenüberstehen, meist kaum entwickelt oder so klein, daß für eine bedeutende Erhöhung unseres Mitgliederbestandes eine sehr große Zahl solcher Gewerkschaften erforderlich wäre. Im übrigen kommt alles auf das natürliche Wachstum der bereits angeschlossenen Organisationen an, und viele unter ihnen sind schon so gut organisiert, daß für eine weitere Entwicklung nur wenig Raum vorhanden ist.

Unsere Bemühungen sind jedoch nicht etwa erfolglos geblieben. Die Liste der angeschlossenen Organisationen, die wir Ihnen vorlegen, zeigt im Vergleich zwischen Ende 1949 und 1951 einen Nettozuwachs von dreizehn Gewerkschaften — nach drei Ausschlüssen und einem Zusammenschluß. Dies beweist, daß der internationale Gedanke in der Gewerkschaftsbewegung immer noch im Wachstum begriffen ist und daß die ITF der Erfüllung der ihr von ihren Gründern gesetzten Ziele immer näherkommt.

Und was von allergrößter Bedeutung ist: Wir werden immer leistungsfähiger in unserem Kampf gegen totalitäre Bewegungen, um die Erhaltung der Menschenrechte und zur Verteidigung unserer demokratischen Grundsätze. Der Kommunismus und die verschiedenen Abarten des Faschismus strengen sich immer noch mit aller Macht an, ihren Einfluß auszudehnen. Der Faschismus beschränkt weitgehend seine Aktivität, wenigstens für den Augenblick, auf nationale oder regionale Gebiete, der Kommunismus dagegen verwendet nach wie vor scheinbar unerschöpfliche Geldmittel und nicht wenig Gewalt im Versuch, seinen jetzt schon großen Einflußbereich auf die ganze Welt auszudehnen. Beide — wie dies bei allen von totalitären Ideen inspirierten Bewegungen notwendigerweise der Fall ist — stellen für das freie und unabhängige Gewerkschaftswesen eine Bedrohung dar.

Wir wären des tiefwurzelnden demokratischen und unabhängigen Geistes der Werktätigen unwürdig, würden wir unseren Glauben an den gesunden Menschenverstand derjenigen unter ihnen verlieren, die von den Zielen und Aufgaben der Arbeiterbewegung eine klare Vorstellung haben. Die Gefahr liegt bei denjenigen, denen diese klare Vorstellung fehlt oder die allzu stürmisch die Durchsetzung von Forderungen verlangen, deren Verwirklichung unter einer wahrhaft demokratischen Staatsform notwendigerweise etwas länger dauert als unter einem Regime, in dem das doppelschneidige Schwert der Willkür entscheidet.

Die größte Gefahr liegt jedoch in den von den Kommunisten angewandten Methoden — Macht ist Recht! — der Unterwerfung ganzer Länder und Regionen, entgegen dem Willen ihrer Einwohner, mittels Gewalt, Überraschung, Terrorisierung und Betrug. Ganze Völker werden alsdann im Zaum gehalten durch Verfolgung und Todesangst, während diejenigen, welche durch ihr Einstehen für die Demokratie bekanntgeworden sind, zu Tausenden nach Sibirien verschleppt und in riesige Konzentrationslager gesteckt werden, wo sie Sklavenarbeit leisten müssen. Dank der Entschlossenheit der Demokratien ist nun jedoch der Unterjochung unschuldiger und wehrloser Länder Einhalt geboten worden.

Auch die Werktätigen — und die Völker im allgemeinen — der am weitesten fortgeschrittenen Länder haben das Vorrücken des Kommunismus auf politischem Gebiet aufgehalten. Deshalb konzentriert das Kominform alle seine Bemühungen auf die Gewerkschaftsbewegung, deren Beherrschung als Alternative auf dem Wege zur Weltherrschaft betrachtet wird. Wenn es auch in den letzten paar Jahren — durch Betrug und Stiftung von Verwirrung mittels wohlklingender Schlagworte — einige Erfolge in dieser Hinsicht verzeichnen konnte, so darf doch heute gesagt werden, daß sein Einfluß im Abnehmen begriffen ist und in allen demokratischen und sozial fortgeschrittenen Ländern ganz zu verschwinden droht.

Das Kominform ist jedoch äußerst wendig und konzentriert jetzt alle seine Kräfte und seine letzte Hoffnung auf die sozial rückständigen Länder. Schon seit Jahrzehnten hat die ITF auf diejenigen Teile der Welt hingewiesen, wo die Arbeiter, in äußerster Armut lebend und unter Bedingungen, die der Sklaverei ähnlich sehen, arbeitend, durch eine kapitalistische Herrscherklasse rücksichtslos ausgebeutet werden, und wir haben immer und immer wieder auf die solchen Verhältnissen innewohnende ernstliche politische Gefahr hingewiesen. Wie oft haben wir nicht die Notwendigkeit der Schaffung regionaler gewerkschaftlicher Einrichtungen unterstrichen! Es ist falsch, zu glauben, daß alle gewerkschaftlichen Probleme sich auf Tagungen lösen lassen, an denen jedermann teilnimmt; denn diese Probleme sind so zahlreich und so verschiedenartig, daß viele unter ihnen regional geprüft werden müssen, ehe an ihre internationale Lösung geschritten werden kann. Dies ist heute notwendiger denn je. Die Stärkeren unter uns müssen den Schwächeren helfen; wir müssen an den Geist der Solidarität appellieren, der ja die Grundlage ist, auf der unsere gesamte Gewerkschaftsbewegung aufgebaut ist. Keine Anstrengung darf zu groß sein: Wir müssen diese große Aufgabe als vordringliche Aufgabe weiterführen.

Die ITF war die erste internationale Organisation, die diese Arbeit unternahm — in dem durch ihre beschränkten Mittel erlaubten Maßstab. Jetzt müssen wir uns fragen, wie wir sie ausbauen können. Es wäre ein Fehler, die Bedeutung oder die Größe der Aufgabe zu unterschätzen, aber ebenso wäre es ein Fehler, sich dadurch einschüchtern zu lassen. Mut und Weitsichtigkeit sowie die Sammlung aller Kräfte, welche die internationale Gewerkschaftsbewegung zu ihrer Verfügung hat, werden erforderlich sein. Solange wir jedoch auf den Geist der Kameradschaft und Zusammenarbeit zählen können, der die Organisationen der ITF immer ausgezeichnet und aus dieser die enggefügte und wirkungsvolle internationale Vereinigung gemacht hat, die sie ist, ist kaum zu bezweifeln, daß wir fähig sein werden, unseren Beitrag an den sozialen Fortschritt unserer schwächeren Brüder und die Schaffung einer besseren Welt zu leisten. Vertrauens-

voll erwarten wir die Beschlüsse, welche der Stockholmer Kongreß in dieser Hinsicht zu fassen haben wird.

Eine Reihe unserer angeschlossenen Organisationen war in den zwei Berichtsjahren an wichtigen Bewegungen und Konflikten beteiligt. Mehrmals war unsere Hilfe erforderlich, und dank der selbstlosen Mitwirkung der großen Mehrzahl der angeschlossenen Organisationen, die dazu aufgefördert wurden, haben wir die Nützlichkeit unserer Internationale unter Beweis stellen können. Von den Organisationen, denen Beistand gewährt wurde, haben wir Beweise der Wertschätzung erhalten, welche solchen Akten der Solidarität entgegengebracht wird, die beredtes Zeugnis ablegen von der Entschlossenheit unserer Organisationen, die Tradition des Zusammenschlusses zur Erreichung eines gemeinsamen Zieles innerhalb der ITF aufrechtzuerhalten. Ohne diese Entschlossenheit und den kämpferischen Geist, der dazu gehört, würde es schwer halten, unsere vielfältigen Aufgaben zu erfüllen.

Ein Blick auf die Liste der von unseren Fachsektionen in den Jahren 1950 und 1951 behandelten Fragen dürfte genügen, um das Bedürfnis nach einer Aktionseinheit erkennen zu lassen. Denn diese Aktionseinheit ist erforderlich nicht nur in Fragen allgemeiner Natur, sondern vor allem auch bei der Behandlung der Angelegenheiten der einzelnen, in unseren verschiedenen Sektionen zusammengeschlossenen Transportarbeiterkategorien. Manchmal ist es so, daß die Interessen einer dieser Kategorien nur wirksam verteidigt werden können, wenn der Beistand anderer zu Hilfe genommen wird. Man denke an die Zusammenarbeit zwischen den Hafenarbeitern und den Seeleuten, die wiederholt für Sonderzwecke gemeinsame Ausschüsse eingesetzt haben.

Auf unserem letzten Kongreß in Stuttgart wurde der Wunsch ausgedrückt, daß den Sonderproblemen der einzelnen Sektionen vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden möge. Die Erfahrung hat uns gezeigt, daß dieser Wunsch auf einer praktischen Notwendigkeit beruht und daß wir tatsächlich versuchen müssen, diese Tätigkeit, soweit die Umstände es gestatten, auszubauen. Besonders notwendig ist dies im Falle unserer Sektion für Zivilluftfahrt, in der das Bedürfnis internationaler Aktionen sich immer stärker bemerkbar macht. Dieser Verkehrszweig stark internationalen Charakters weist zahlreiche schwierige Probleme auf, die einer Lösung harren. Gerade auf diesem Gebiet bleibt noch alles zu tun, doch müssen wir dem Umstand Rechnung tragen, daß die betreffenden Arbeitnehmer nicht immer eine wohlfundierte Auffassung vom Gewerkschaftswesen haben, obschon sie dessen Notwendigkeit spüren. Wenigstens die der ITF angeschlossenen Organisationen kommen den Aufforderungen zur Mitarbeit immer bereitwillig nach.

Ein sehr wichtiges Ereignis, das von jedermann in der freien Gewerkschaftsbewegung begrüßt wurde und sich Ende 1949, unmittelbar vor dem Beginn der Berichtszeit, zutrug, war die Gründung des IBFG. Der Kampf, den wir gegen den kommunistisch beherrschten WGB führen mußten, als dieser sein Netz ausbreitete, um die ITF zu fangen, wird noch bei jedermann frisch im Gedächtnis sein. Der IBFG hat nun zwei Jahre Zeit gehabt, um seine Fähigkeiten unter Beweis zu stellen, und es ist zu sagen, daß er die höchsten Erwartungen erfüllt hat. Wir haben immer einen größtmöglichen Zusammenhalt in der internationalen Gewerkschaftsbewegung befürwortet, und wir waren uns dieser Notwendigkeit bei der Festlegung unserer Haltung in der Frage der Beziehungen zwischen dem IBFG und

den Internationalen Berufssekretariaten jederzeit bewußt. Die jetzigen Verbindungen zwischen den beiden Teilen der internationalen Gewerkschaftsbewegung stützen sich mehr auf gegenseitiges Verstehen und guten Willen als auf irgendeine organisatorische Grundlage, und es werden immer noch Diskussionen geführt über eine noch engere und fruchtbarere Zusammenarbeit, besonders bei der Behandlung von Problemen, die von allgemeinem Interesse sind.

Die Rollen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten der beiden Teile der internationalen Gewerkschaftsbewegung müssen sich gegenseitig ergänzen und die Einheit in der Aktion erleichtern. Es steht über jeden Zweifel hinaus fest, daß die regionale Arbeit und die Bestrebungen zum Auf- und Ausbau der Gewerkschaftsbewegung nur dann mit größtmöglicher Aussicht auf Erfolg unternommen werden können, wenn es in enger Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten geschieht. Die Praxis wird dies bestimmt zeigen. Wenn wir unsere demokratischen Grundsätze nicht aus den Augen verlieren, besteht wenig Wahrscheinlichkeit, daß bei der gemeinsamen Betrachtung von Problemen durch die freie Gewerkschaftsbewegung grundlegende Differenzen auftreten werden; die einer solchen gemeinsamen Betrachtung innewohnende Macht dagegen wird uns zur Überwindung mancher Schwierigkeit befähigen. Wir glauben deshalb, daß die organisierte Arbeiterschaft, die wir vertreten, vertrauensvoll in die Zukunft blicken kann.

Zweimal in ihrem Leben hat die ITF die Schrecken eines Weltkrieges miterlebt, und das Gespenst eines dritten wird solange vor uns schweben, als die totalitären Staaten ihre imperialistischen Ziele weiter verfolgen und gewillt sind, zu ihrer Verwirklichung Gewalt anzuwenden. Wir können und dürfen nicht erlahmen in unserem Kampf gegen sie, solange wir nicht eines wahren und dauerhaften Friedens versichert sind, der uns die Erhaltung unserer demokratischen Freiheiten gestatten wird. Die Transportarbeiter nehmen in diesem Kampf eine Schlüsselstellung ein. Laßt uns klarmachen, daß wir die bewaffnete Aggression verabscheuen und immer auf der Seite der Völker stehen werden, die in Frieden, Freiheit und Demokratie leben wollen.

Keine Anstrengung kann zu groß sein, wenn sie zu der Verwirklichung unserer Ideale führt.

Omer L. Becu,
Generalsekretär

London, Mai 1952

I. Angeschlossene Organisationen und Propaganda

Mitgliederbestand

Ende 1951 besaß die ITF insgesamt 145 angeschlossene Organisationen in 49 Ländern mit einer Gesamtmitgliedschaft (soweit sich im Augenblick der Abfassung dieses Berichts feststellen läßt) von 4 948 505. Einige dieser Organisationen besaßen allerdings weitere Mitglieder im Verkehr, die sie aus dem einen oder anderen Grund nicht bei der ITF angeschlossen haben. Ihre Zahl läßt sich, selbst bei vorsichtiger Schätzung, auf über eine Million ansetzen, womit die Gesamtzahl der Transportarbeiter, welche die ITF vertritt, rund sechs Millionen beträgt. Andererseits gibt es eine Reihe von Organisationen, mit denen die Beziehungen aus politischen oder anderen Gründen fast oder ganz abgebrochen sind, die wir jedoch als zu uns gehörig betrachten, weil wir glauben, daß sie bei veränderten Umständen wieder voll und ganz am Leben der ITF teilnehmen werden; wieder andere haben seit längerer Zeit keine Beiträge mehr gezahlt. Diese letzteren Organisationen sind 29 an der Zahl. Die Zahl ihrer Mitglieder beträgt nach unseren Aufzeichnungen 368 693 und sollte von dem oben angegebenen Gesamtbestand abgezogen werden, um ein den Tatsachen entsprechendes Bild zu erhalten.

Zwei Veränderungen der Mitgliederzahlen in den zwei Berichtsjahren bedürfen einer näheren Erläuterung. Die Abnahme der Mitgliederzahl der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr ist dem Umstand zuzuschreiben, daß diese Organisation die internationale Mitgliedschaft ihrer Mitglieder im städtischen Personenverkehr von der ITF auf die Internationale Föderation des Personals Öffentlicher Dienste übertragen hat.

Es ist festzustellen, daß der Mitgliederbestand der „Railway Labor Executives' Association“ von 705 882 am Ende des Jahres 1949 auf 928 777 (833 777 in den Vereinigten Staaten und 95 000 in Kanada) am Ende des Jahres 1950 angewachsen ist. Nach der Abwertung des Pfund Sterling zahlte diese Organisation weiterhin in großzügiger Weise Beiträge zum Dollarsatz. Ende 1950 hörte dies auf, jedoch wurde gleichzeitig die Zahl der bei der ITF angeschlossenen Mitglieder erhöht.

Beitritte

In den Jahren 1950 und 1951 wurden folgende Organisationen in die ITF aufgenommen:

Februar 1950

- Federazione Gente del Mare (Italienischer Seeleuteverband)
- Jahazi Mazdoor (Gewerkschaft der Seeleute in der Küstenschifffahrt, Bombay)

Mai 1950

- Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Italienischer Landesverband der Hafentarbeiter)
- Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Italienischer Verband der Arbeitnehmer im Verkehr)

Eesti Meremeeste Union (Estländische Seemannsgewerkschaft, Stockholm)
Einheitsgewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn
International Longshoremen's Association of North America (Nordamerikanischer Hafentarbeiterverband)

Juli 1950

Finlands Bilbranscharbetareförbund (Finnische Kraftfahrergewerkschaft)
Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Italienische Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Autobus- und Straßenbahnbetrieb sowie in der Binnenschifffahrt)

Dezember 1950

Civil Aviation Section of International Association of Machinists (Sektion Zivilluftfahrt der Internationalen Vereinigung der Maschinenarbeiter, USA)

Januar 1951

Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Vereinigte selbständige Gewerkschaft der italienischen Eisenbahner)
Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand (Neuseeländischer Verband der Köche und Stewarde)
Libero Sindacato Nazionale Gente Dell'Aria (Italienischer Freier Landesverband des Luftfahrtpersonals)
Federatie Verenigen van KLM Vliegers, Radio-Telegrafisten en Boordwerktuigkundigen (Verband der Gewerkschaften der Piloten, Funker und Bordmechaniker der KLM)
Japanese General Federation of Private Railway Workers' Unions (Japanische Vereinigung der Privatbahnergewerkschaften)

Oktober 1951

Canadian Section of US Railway Labor Executives' Association (Kanadische Abteilung der Vereinigung der amerikanischen Eisenbahnverbände)
Algemene Bond van Luchtvaartpersonal (Holländischer Verband des Luftfahrtpersonals).
Sindacato Triestino dei Portuali Democratici (Demokratische Hafentarbeitergewerkschaft, Triest)
Sindacato Triestino dei Marittimi Democratici (Demokratische Seemannsgewerkschaft, Triest)
Trinidad and Tobago Transport Workers' Council (Rat der Transportarbeiter in Trinidad und Tobago)
Finlands Arbetarförbund (Hafentarbeitersektion der finnischen allgemeinen Arbeitergewerkschaft)

Verzeichnis der angeschlossenen Organisationen

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
Argentinien				
	Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Seeleute)	16 204	+))	+))
	La Fraternidad (Lokomotivpersonal)	+))	+))	+))
	Unión Ferroviaria (Eisenbahner)	+))	+))	+))
	Unión Tranviarios (Straßenbahner)	+))	+))	+))
Australien				
	Maritime Transport Council (Seeleute)	15 000	15 000 *)	15 000
Österreich				
	Gewerkschaft der Eisenbahner	70 025	69 989	70 000
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	22 033	21 823	20 291
Belgien				
	Belgische Transportarbeitersbond (Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter)	30 350	29 625	27 075
	Secteur Cheminofs de la Centrale Generale des Services Publics (Eisenbahner)	35 000	35 000	35 000
	Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner und Autobuspersonal)	15 000	15 000	15 000
	Secteur Aviation Civile de la Centrale Generale des Services Publics (Personal in der Luftfahrt)	800	600	500
Britisch Guayana				
	BG & WI Federated Seamen's Union (Seeleute)	400 *)	I)	I)
Kanada				
	Canadian Seamen's Union (Seeleute)	S)	E)	—
	Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und sonstige Transportarbeiter)	23 000	23 000	23 000
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	—	95 000	95 000
	Canadian Airline Dispatchers' Association (Flugdienstleiter)	—	—	47
Ceylon				
	All-Ceylon Seamen's Union (Seeleute)	300 *)	I)	I)
Chile				
	Confederación Marítima de Chile (Seeleute und Hafenarbeiter)	10 000	13 800	13 500
	Federación Industrial Ferroviaria (Eisenbahner)	44 100	I)	I)

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
China				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute)	+))	+))	+))
Kuba				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	13 597	13 600	17 000
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	25 000	25 000	25 000
	Federación Nacional Hermandad Ferro- viaria (Eisenbahner)	18 000	18 000	18 000
	Federación Aérea Nacional (Personal in der Luftfahrt)	1 300	1 350	2 000
Dänemark				
	Sømændenes Forbund i Danmark (Seeleute)	4 700	4 723	4 687
	Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	1 800 *)	1 700	1 720
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Bedienungspersonal)	950	963	975
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Hafen- arbeiter, Straßentransportarbeiter)	35 000	35 000	35 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	10 751	10 771	10 760
	Dansk Lokomotivmands Forening (Loko- motivpersonal)	1 948	2 000	2 000
	Privatbanefunktionærernes Forbund (Personal der Privatbahnen)	1 175	1 180	1 100
	Dansk Lokomotivmands-Forbund (Lokomotivpersonal der Privatbahnen)	340	350	350 *)
Ecuador				
	Sindicato de Estibadores Portuaris y Auxilios (Hafenarbeiter)	220	I)	I)
Ägypten				
	Cairo General Union of Motor Drivers (Chauffeure)	3 520	3 500	3 500
	Heliopolis Metro Workers' Union (U-Bahnarbeiter)	I)	I)	I)
	Misr Airworks Workers' Union (Arbeiter in Flugwerkstätten)	I)	I)	I)
	Alexandria Autobus Drivers' and Wor- kers' Union (Autobuspersonal)	I)	I)	I)
	Port Said Taxi Chauffeurs' Union (Taxichauffeure)	I)	I)	I)
	Misr Fluvial Workers' Union — Cairo (Binnenschiffer)	I)	I)	I)
	Alexandria Taxi Drivers' Union (Taxichauffeure)	I)	I)	I)
	Ismailia Chauffeurs' Union (Chauffeure)	I)	I)	I)

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
	Zagazig Motor Drivers' Union (Chauffeure)	I)	I)	I)
	Port Said Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	I)	I)	I)
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syn- dicate (Seeleute)	550	575	575 *)
Irland				
	Irish Seamen and Port Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	1 000	1 000	1 000 *)
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5 000	5 000	5 000
Estland				
	Eesti Mere-meeste Uhing (Seeleute) . . .	—	650	910
Finnland				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute) . .	6 520	6 515	6 516
	Finlands Maskinmästare-Förbund (Schiffsmaschinisten)	1 754	1 890	1 890
	Finlands Transportarbetare-Förbund (Transport- und Hafenarbeiter)	S)	E)	—
	Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	15 511	15 549	15 500
	Finlands Lokomotivmannaförening (Lokomotivpersonal)	3 830	3 956	3 912
	Finlands Bilbranscharbetareförbund (Chauffeure)	—	5 200 *)	5 147
	Finlands Arbetareförbund (Hafenarbeiter)	—	—	2 311
Frankreich				
	Fédération Nationale de la Marine Mar- chande (Seeleute)	5 000	5 000	7 000
	Fédération des Officiers de la Marine Marchande (Schiffsoffiziere)	2 000	2 000	2 500
	Fédération Nationale des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	2 000	2 000	5 000
	Fédération Syndicaliste Confédérée des Travailleurs des Chemins de Fer de France et d'Union Française (Eisenbahner) . .	50 000 *)	33 000	31 500
	Fédération Nationale „FO“ des Trans- ports (Straßenverkehrsarbeiter)	10 638	9 000 *)	8 800
	Fédération des Travaux Publics et des Transports (Beamte des Verkehrsmini- steriums und Luftfahrtpersonal) . . .	3 000	3 000	3 500
Deutschland				
	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Trans- port und Verkehr	186 944	183 423	103 878
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutsch- lands	442 638	426 059	428 951

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
Großbritannien				
	National Union of Seamen (Seeleute) . . .	60 000	60 000	60 000
	Navigators and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	12 500	12 000	12 000
	Radio Officers' Union (Bordfunker) . . .	5 366	5 300	3 619
	Transport and General Workers' Union (Transport- und Hafenarbeiter)	250 000	250 000	250 000
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	394 833	418 653	425 863
	Associated Society of Locomotive Engi- neers and Firemen (Lokomotivpersonal)	73 967	68 752	68 768
	Transport Salariated Staffs Association .	83 644	82 573	85 216
	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter)	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Associa- tion (Fuhrleute und Chauffeure)	20 000	20 000	20 000
Griechenland				
	Fédération Panhellénique des Gens de Mer (Seeleute)	25 000	25 000	25 000
	Dockers' and Porters' Federation of Greece (Hafenarbeiter)	+))	+))	12 000
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	10 800	10 800	10 800
Hongkong				
	Hong Kong Seamen's Union (Seeleute) . .	I)	I)	I)
Island				
	Sailors' and Fishermens' Union (Seeleute und Fischer)	1 500 *)	1 500 *)	1 500 *)
Indien				
	Indian Seamen's Union (Seeleute) . . .	?	?	?
	Maritime Union of India (Schiffsoffiziere)	1 000	1 054	880
	Bombay Coastal Seamen's Union (Seeleute in der Küstenfahrt)	5 000	?	?
	All-India Port and Dock Workers Fede- ration (Hafenarbeiter)	34 000 *)	?	?
	All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahner)	287 000	300 000 *)	300 000 *)
	National Union of Railwaymen of India and Burma (Eisenbahner)	I)	I)	I)
Israel				
	Jewish Masters', Officers' and Seamen's Union (Seeleute)	820	820 *)	820 *)
	International Union of Railway, Post and Telegraph Employees in Palestine (Eisenbahner)	I)	I)	I)

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
Italien				
	Federazione Gente del Mare (Seeleute)	—	10 000	10 000 *)
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	—	5 000	6 250
	Sindacato Nazionale Ferrovieri (Eisenbahner)	15 000	12 000	15 768
	Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotramvieri ed Internavigatori (Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer)	—	10 000	13 000
	Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter)	—	5 000	15 173
	Libero Sindacato Nazionale Gente dell'Aria (Personal in der Luftfahrt)	—	—	600
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	—	—	30 043
Jamaika				
	Maritime Union of Jamaica (Seeleute)	I)	I)	I)
	Jamaican Government Railway Employees' Union (Staatsbahnangestellte)	I)	I)	I)
	Tramway, Transport and General Workers' Union (Straßenbahner und Transportarbeiter)	I)	I)	I)
Japan				
	All-Japan Seamen's Union (Seeleute)	145 229	100 000	100 000
	National Railway Workers' Union (Eisenbahner)	450 000	440 800	386 987
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Städt. Verkehrspersonal)	30 000	30 000	30 000
	General Federation of Taxi Workers' Unions (Taxichauffeure)	4 446	4 400	3 700
	Travel Bureau Trade Union (Personal der Reiseagenturen)	1 912	1 900	1 900
	General Federation of Private Railway Workers (Privatbahner)	—	—	100 000
Kenya				
	East African Railway Asian Union (Eisenbahner)	1 698	1 600	1 600 *)
Libanon				
	Syndicat des Chauffeurs des voitures privées (Privatchauffeure)	2 500 *)	2 500	2 500 *)
Luxemburg				
	Landesverband Luxemburger Eisenbahner	5 500	5 475	5 400

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
Mexiko				
	Alianza de Tranviarios de Mexico (Straßenbahner)	4 017	4 000	4 100
Niederlande				
	Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (Seeleute, Binnenschif- fer, Hafendarbeiter, Straßenverkehrs- arbeiter)	34 253	35 581	35 222
	Centrale von Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)	6 695	6 951	6 778
	Nederlandse Vereniging van Vervoers- personeel (Eisen- und Straßenbahner) .	25 411	25 489	25 444
	Federatie van Verenigingen van Vlie- gend Personeel (Personal in der Luftfahrt)	—	—	754
	Algemene Bond van Luchtvaartpersoneel (Bodenpersonal)	—	—	1 035
Niederländisch-Westindien				
	Surinaamse Haven- en Transportarbei- ders Bond (Hafendarbeiter)	400*)	400*)	400*)
Neuseeland				
	Federated Seamen's Union of New Zea- land (Seeleute)	2 500	2 500	2 500
	New Zealand Waterside Workers' Union (Hafendarbeiter)	S)	E)	—
	New Zealand Locomotive Engineers', Firemen and Cleaners' Association (Lokomotivpersonal)	2 310	2 250	2 127
	Federated Cooks and Stewards Union of New Zealand (Köche und Bedienungs- personal)	—	—	850
Norwegen				
	Norsk Sjømannsforbund (Seeleute) . . .	26 000	30 000	30 000
	Norsk Maskinistforbund (Schiffsmaschi- nisten)	4 000	4 000	4 900
	Norsk Styrmandsforening (Schiffsoffi- ziere)	3 300	3 340	3 400
	Norsk Transportarbeiderforbund (Hafen- arbeiter und Straßenverkehrsarbeiter) .	23 330	23 774	24 233
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner) .	20 777	21 237	21 237
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)	2 220	2 237	2 316
Pakistan				
	Pakistan Transport Workers' Federation (Transportarbeiter)	57 000	60 000*)	60 000*)

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
Rhodesien				
	Rhodesia Railway Workers' Union (Eisenbahner)	3 910	4 020	4 800
Saar				
	Einheitsgewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn	—	11 000	8 000
St. Lucia				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Wor- kers' Trade Union (Seeleute und Hafen- arbeiter)	400*)	400*)	400*)
Südafrikanische Union				
	South African Council of Transport Wor- kers (Transportarbeiter)	5 700	4 000	4 000
Spanien				
	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisen- bahner)	12 000	12 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter)	3 000*)	I)	I)
Straits Settlements				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute)	13 000	11 000	10 000
Schweden				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute) . .	15 000	13 636	12 736
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffs- maschinisten)	3 248	3 419	3 817
	Svenska Transportarbetareförbundet (Hafenarbeiter und Straßenverkehrs- arbeiter)	39 819	40 114	41 000
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	67 237	67 307	67 913
	Handelstjänstemannaförbundet (Ange- stellte im Verkehr und in der Luftfahrt)	3 000	3 000	3 000
Schweiz				
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz . . .	9 701	9 401	9 579
	Schweizerischer Eisenbahner-Verband .	43 365	43 384	43 506
	Verband des Personals öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt	608	623	634
Syrien				
	Syndicat des Chauffeurs (Chauffeure) .	I)	I)	I)
Triest				
	Sindacato Triestino dei Portuali Demo- cratici (Hafenarbeiter)	—	—	200
	Sindacato Triestino dei Marittimi Demo- cratici (Seeleute)	—	—	376

Land	Organisation	31. Dezember		
		1949	1950	1951
Trinidad				
	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafendarbeiter) . . .	1 800 *)	2 000	} 4 000
	Trinidad and Tobago Transport Workers' Council (Transportarbeiter)	—	—	
Vereinigte Staaten				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	51 000	51 000	51 000
	National Organization of Masters, Mates and Pilots (Schiffsoffiziere)	9 000 *)	9 000	9 000
	International Longshoremen's Association (AFL) (Hafendarbeiter)	—	77 500	75 000
	Radio Officers' Union (Bordfunke)	1 275	1 300 *)	1 300
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	705 882	833 777	833 777
	Air Line Pilots Association (Flugzeugführer)	5 000	6 100	6 300
	International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Führleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter)	50 000	50 000	50 000
Uruguay				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	7 600	7 800	7 500

*) schätzungsweise

+) Beziehungen unterbrochen, im Gesamtbestand nicht eingerechnet

I) Mitgliedschaft unwirksam, im Gesamtbestand nicht eingerechnet

S) Mitgliedschaft suspendiert, im Gesamtbestand nicht eingerechnet

E) ausgeschlossen vom Kongreß 1950

Beziehungen mit angeschlossenen Organisationen

Vereinigte Staaten

Anlässlich seines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten im Frühjahr 1950 traf der Kollege Becu auf einer Konferenz, die am 20. und 21. März in Washington stattfand, mit Vertretern aller Seeleuteorganisationen in den USA zusammen, von denen zwei bei der ITF angeschlossen sind. An der Konferenz beteiligten sich drei Organisationen der AFL, drei des CIO und eine unabhängige Organisation. Die erste Frage, die besprochen wurde, war diejenige des Boykotts der Panamaflagge. Kollege Becu setzte sie in Kenntnis von dem negativen Ergebnis aller Besprechungen und Schriftwechsel mit der panamaischen Regierung und betonte, daß die Zeit zum Handeln gekommen sei. Zweck der Aussprache war, genau festzustellen, welchen Anteil die Seeleutegewerkschaften der USA an einer Aktion gegen Schiffe der Panamaflagge nehmen könnten.

Nach einer eingehenden Aussprache, in deren Verlauf die USA-Gewerkschaften erklärten, was sie tun und was sie nicht tun können,

faßte die Konferenz eine Entschliebung, von der wir die beiden letzten Absätze anführen:

„Diese Konferenz ist der Auffassung, daß die einzige Lösung dieser schwerwiegenden Frage darin besteht, daß alle amerikanischen Seeleutegewerkschaften gemeinsam mit der ganzen Gewerkschaftsbewegung kollektive Schritte unternehmen müssen, um diesen Verhältnissen so rasch wie möglich ein Ende zu setzen.

Die Konferenz anerkennt ferner die großartige Arbeit, welche die ITF auf weltumspannender Grundlage in dieser Frage geleistet hat und begrüßt den Umstand, daß im April in Amsterdam eine Tagung stattfinden soll. Wir werden in jeder Weise mitarbeiten, damit die Konferenz der ITF einen erfolgversprechenden Plan entwickeln kann, um diese gewerkschaftsfeindliche Taktik in Welt-schiffahrtskreisen auszuschalten.“

Die Besprechungen führten auch zu dem Beschluß, einen USA-Vertreter zur Seeleutekonferenz der ITF in Amsterdam (17. April 1950) zu entsenden.

Der nächste mit den Seeleuteorganisationen der Vereinigten Staaten besprochene Punkt war die kommunistische Kampagne gegen die Beförderung von Waffen im Rahmen des Atlantikpaktcs. Kollege B e c u setzte sie in Kenntnis von der Lage in Europa sowie von der Aktion der europäischen Seeleute- und Hafcnarbcitcrgrcwcrkschaften und erklärte, welche weiteren Aktionen besonders in Frankreich und im Mittelmeergebiet notwendig sind. Der Zweck lag darin, die Mitgliedsverbände der ITF in den USA zu veranlassen, ein aktives Interesse an dem Kampf zu zeigen. Dies gelang, wie man aus der Entschliebung entnehmen kann, von der wir folgenden letzten Absatz anführen:

„Wir werden uns an die American Federation of Labor, den Congress of Industrial Organizations und durch deren Vermittlung an den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften wenden im Hinblick auf die Abhaltung einer Konferenz aller amerikanischen Transportarbeitergewerkschaften und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zum frühesten geeigneten Zeitpunkt in den Vereinigten Staaten, um Maßnahmen zur Bekämpfung der zersetzenden und umstürzlerischen Umtriebe der Kommunisten im Transportwesen in Europa und anderswo auszuarbeiten.“

Die USA-Gewerkschaften versprachen auch, sich zu überlegen, welchen finanziellen Beitrag sie an die Kampagne der ITF gegen die Kommunisten leisten können und die Seafarers' International Union überwies später einen Betrag von 5000 \$.

Die Gelegenheit wurde auch benutzt, um mit den Leitern der „International Longshoremen's Association“, deren Unterstützung in der Aktion gegen die Panamaflagge erforderlich ist, die Frage ihrer Beziehungen zur ITF zu besprechen. Einige Zeit bevor Kollege Becu nach den USA reiste, hatte diese Organisation ein Manifest veröffentlicht, mit welchem sie die Aktion der ITF gegen die kommunistischen Umtriebe unterstützte. Ihre Leiter wurden darauf aufmerksam gemacht, daß diese moralische Unterstützung willkommen war, aber nicht genügt. Der freundliche und herzliche Meinungsaustausch endete mit dem bestimmten Versprechen, daß die Organisation ihren Beitritt sofort vollziehen werde, und im Mai 1950 wurde dem Aufnahmegesuch entsprochen.

Die Seafarers' International Union hielt im März 1951 einen Kongreß ab. Sie wandte sich gegen den Beschluß der am 18. und 19. Januar 1951 in London abgehaltenen Sektionskonferenz der Seeleute, einen Sonderbeitrag von 2^d je Mitglied für die Sondersektion der ITF zur Organisation der Besatzungen von Panamaschiffen zu erheben. Die Weigerung wurde wie folgt begründet:

„In dieser Frage sind unsere Mitglieder der Auffassung, daß Geldmittel aus Sonderbeiträgen im gegenwärtigen Augenblick zur Finanzierung wichtigerer Probleme verwendet werden könnten, d. h. zur Finanzierung der Aktionsausschüsse, welche die Kommunisten in Schiffahrt und Häfen bekämpfen. Ein Scheck im Werte von 1000 \$ geht an Willy Dorchain, zusammen mit einer Abschrift dieses Schreibens. Dieser Beitrag macht mehr aus als 2^d je Mitglied, obschon wir empfehlen, ihn für einen anderen Zweck zu verwenden.“

Die Gewerkschaft der Lokomotivheizer und die Gewerkschaft der Zugführer sind aus dem Kartell der Eisenbahngewerkschaften Amerikas ausgetreten. Sie waren der ITF auf dem Wege über dieses Kartell angeschlossen. Die Lokomotivheizergewerkschaft stellte die Bezahlung ihres Anteiles des ITF-Mitgliedsbeitrages (3085,90 \$ je Jahr) an die RLEA am 1. Juli 1950 ein. Die Zugführergewerkschaft zahlt ihren Anteil (1542,96 \$ je Jahr) nicht mehr seit 31. Dezember 1950.

Versuche, diese Organisation dazu zu bewegen, ihre Mitgliedschaft in der ITF aufrechtzuerhalten, sind fehlgeschlagen, jedoch sind die Beziehungen mit der Gewerkschaft der Lokheizer nicht ganz unterbrochen. Es bestehen immer noch freundschaftliche Beziehungen, und die Organisation leistete im April 1951 einen „Beitrag“ von 500 \$ an das Budget der ITF.

Die Railway Labor Executives' Association zahlte nach der Abwertung des Pfund Sterling während langer Zeit in großzügiger Weise weiterhin Mitgliedsbeiträge zum Dollarsatz. Im Jahre 1951 teilte sie uns jedoch mit, daß sie es nicht mehr tun könne. Zum teilweisen Ausgleich erhöhte sie die Zahl ihrer bei der ITF angeschlossenen Mitglieder auf 928 777, wovon 95 000 Mitglieder als Mitglieder in Kanada zu gelten hätten. Eine getrennte Berechnung der Mitgliedsbeiträge für 833 777 Mitglieder in den Vereinigten Staaten und 95 000 Mitglieder in Kanada würde mehr ausmachen als den für 1951 tatsächlich gezahlten Betrag von 6086 £. Angesichts der mit der Mitgliedschaft dieser Vereinigung verbundenen besonderen Umstände stimmte das Exekutivkomitee der neuen Regelung zu.

Kanada und Schweiz

Bei der Abwertung des britischen Pfundes beschloß das Exekutivkomitee, die Organisationen in den Ländern, deren Währung nicht oder nur in geringerem Maße als das Pfund abgewertet worden war, aufzufordern, die Zahlung von Mitgliedsbeiträgen zu dem vor der Abwertung geltenden Satz fortzusetzen. Die Gewerkschaften in Kanada und in der Schweiz stimmten dem Vorschlag in großzügiger Weise zu.

Griechische Seeleute

Im März 1950 ersuchte das Sekretariat der ITF die Föderation griechischer Seeleute, bei der griechischen Regierung vorstellig zu werden, um die Hinrichtung verurteilter kommunistischer Führer der aufgelösten

griechischen Seeleute-Föderation zu verhindern. Die Organisation benachrichtigte uns am 30. Mai, daß sie unserm Ersuchen entsprochen habe und daß beschlossen wurde, das Todesurteil an Ambatielos und anderen Führern der kommunistischen Organisation nicht, zu vollstrecken.

Französische Verkehrsarbeiter-Föderation

In einem Bericht an das ITF-Sekretariat im Jahre 1950 erklärte diese Organisation, daß sie wegen Geldmangels nicht in der Lage sei, die notwendige Propagandakampagne zu führen, um neue Ortsgruppen in einer Anzahl größerer Städte zu errichten. Sie unterbreitete einen Plan für eine Propagandakampagne von mehreren Monaten und bezifferte die Ausgaben auf über 1000 £, eine Summe, die die Föderation aus eigenen Mitteln nicht aufbringen kann. Der Geschäftsführende Ausschuß gewährte eine Beihilfe von 500 £.

Estländische Seeleutegewerkschaft in Schweden und schwedischer Seeleuteverband

In Schweden entstanden Ende 1950 Schwierigkeiten über estländische Schiffe unter der Panamaflagge. In Anbetracht der besonderen Lage dieser Schiffe war vereinbart worden, daß in ihrem Fall ein Zuschlag von 5 Prozent zu den Heuern des britischen „National Maritime Board“ angewandt werden kann an Stelle des Zuschlages von 20 Prozent, der für die andern Schiffe unter der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten festgelegt ist. Sie sind jedoch in beträchtlicher Zahl von schwedischen Häfen aus eingesetzt und machen damit schwedischen Schiffen Konkurrenz; außerdem kauften die estländischen Reeder weitere Schiffe hinzu und bemannten sie teilweise mit nicht-estländischen Besatzungen, woraus sich nachteilige Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der schwedischen Seeleute zu ergeben drohten. Anlässlich der Konferenz der Seeleutesektion der ITF im Januar 1951 in London wurde diese Angelegenheit behandelt, und es wurde darauf hingewiesen, daß die Konzession bezüglich der Schiffe estländischer Reedereien im Interesse der estländischen Seeleute erfolgt war und nicht, um den Reedern einen Vorteil im Wettbewerb zu geben. Man war sich einig darüber, daß eine ungebührliche Ausnutzung der Lage nicht gestattet werden darf. Nach Besprechungen kam es zu einer Verständigung zwischen der estländischen Seeleutegewerkschaft und den schwedischen Seeleuteverbänden, wonach auf estländischen Schiffen, die in Schweden beheimatet sind, die Bedingungen des NMB und ein Heuerzuschlag von 20 Prozent zu gelten haben. Die später von der estländischen Gewerkschaft vereinbarten Kollektivverträge entsprechen dieser Regel.

Italien

Die beiden freien Gewerkschaftsbünde in Italien, von denen der eine von Pastore, der andere von Canini geleitet wurden, beschlossen im Februar 1950, sich zu vereinigen und am 1. Mai den freien italienischen Gewerkschaftsbund ins Leben zu rufen.

Die Seeleutegewerkschaften der beiden Gewerkschaftsbünde haben sich ebenfalls vereinigt und der neue italienische Seeleuteverband ist bei der ITF angeschlossen auf Grund eines Beschlusses des Exekutivkomitees auf seiner Tagung vom 6. bis 8. Februar 1950.

Auch die Hafentarbeitergewerkschaften der beiden Gewerkschaftsbünde haben sich vereinigt, und die neue Organisation ist der ITF beigetreten. Schon vor der Vollziehung des Beitrittes gaben wir der Orga-

nisation beträchtliche moralische Unterstützung durch Veröffentlichungen im Pressebericht der ITF, die in der Gewerkschafts- und allgemeinen Presse häufig abgedruckt wurden.

Der italienische Landesverband der Eisenbahner, der der ITF seit Juli 1949 angehört, zog sich aus dem italienischen Gewerkschaftsbund (eine der an der Verschmelzung beteiligten Zentralen) kurz vor dem Vereinigungskongreß zurück. Sie hielt eine allgemeine Delegiertenversammlung ab, welche die Unabhängigkeit der Gewerkschaft von allen damals bestehenden Gewerkschaftsbünden erklärte, trat aber später einer neu entstandenen Zentrale bei, der italienischen Gewerkschaftsunion.

Auf Grund der Besprechungen anlässlich der Seeleutekonferenz in Amsterdam begab sich eine Delegation der ITF, bestehend aus den Kollegen Becu, Tenannt und Ferri-Pisani, am 1. Mai 1950 nach Italien und schloß Tarifverträge mit den Reedern von Panamaschiffen ab.

Pakistan

Die pakistanische Transportarbeiter-Föderation, die der ITF angehört, schrieb uns am 7. April 1950, daß die Föderation ein riesiges Organisationsfeld hat. Es gibt in Pakistan 250 000 Eisenbahner, 50 000 Arbeiter der Binnenschifffahrt, 15 000 Hafentarbeiter, 50 000 Seeleute und zwischen 100 000 und 150 000 Arbeiter im Straßenverkehr. Bisher wurden etwa 20 Prozent organisiert. Kollege Faiz Ahmed, Generalsekretär der Föderation, entsprach der Einladung, auf Kosten der ITF am Stuttgarter Kongreß der ITF teilzunehmen.

Griechischer Hafentarbeiterverband

Der griechische Hafentarbeiterverband trat der ITF 1946 bei. Die Beziehungen mit ihm erlitten jedoch eine Unterbrechung infolge des Bürgerkrieges und der darauffolgenden Veränderungen in der griechischen Gewerkschaftsbewegung. Nachdem wir im März 1951 ein Schreiben an den Verband gesandt hatten, hat dieser die Beziehungen mit der ITF wieder aufgenommen, ist jedoch finanziell noch nicht in der Lage, den vollen Mitgliedsbeitrag zu zahlen. Der Geschäftsführende Ausschuß hat sich mit einem Beitrag von 15 £ für 1951 und 20 £ für 1952 einverstanden erklärt. Im Laufe des Jahres 1952 soll die Frage des Mitgliedsbeitrages erneut geprüft werden.

Die Arbeitszeit der griechischen Eisenbahner

Auf Grund eines Beschlusses der Eisenbahnerkonferenz in Utrecht wandten wir uns am 19. Oktober 1951 erneut an die griechische Regierung durch deren Gesandten in London. Unser Schreiben stellte eine begründete und dokumentierte Antwort auf die Erklärung der Regierung vom 29. Juni dar.

Gleichzeitig schrieben wir an die IAO, legten eine Abschrift unseres Schreibens bei und ersuchten um eine Erklärung über die Verpflichtungen, welche die griechische Regierung durch die Ratifizierung des Übereinkommens aus dem Jahre 1921 über die Ruhezeiten in der Industrie übernommen hat. Wir erhielten eine vom 6. November 1951 datierte ausführliche Erklärung, die wir am 23. November an den griechischen Eisenbahnerverband weiterleiteten.

Austritt der Ägyptischen Allgemeinen Kraftfahrergewerkschaft

Am 8. Dezember 1951 erhielten wir von Zein el Din ein Telegramm, das besagte, daß seine Gewerkschaft beschlossen habe, aus der

ITF auszutreten. Mit Schreiben vom 20. Dezember 1951 gaben wir unserer Überraschung und unserm Bedauern Ausdruck und verlangten eine Erklärung. Eine Antwort ist bis zum Jahresende nicht eingegangen.

Rat der Transportarbeiter in Trinidad und Tobago

In Beantwortung eines Ersuchens des Rates der Transportarbeiter von Trinidad und Tobago kommentierte das Sekretariat am 24. Oktober 1951 den Entwurf einer in Vorbereitung befindlichen Verordnung bezüglich der Eisenbahnen von Trinidad und erteilte der Organisation einige Ratschläge hinsichtlich der Verbesserungen, die angestrebt werden könnten. Mit Schreiben vom 7. Dezember wurde uns mitgeteilt, daß dem Minister für Verkehr und Öffentliche Arbeiten von Trinidad ein Memorandum entsprechend unsern Empfehlungen unterbreitet worden war.

Deutsche Eisenbahner helfen den Opfern der Überschwemmungen in Italien

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands kündigte mit Schreiben vom 17. Dezember 1951 an, daß sie beschlossen habe, einen Betrag von 5000 DM zu spenden, um den von der kürzlichen Überschwemmungskatastrophe in Italien in Mitleidenschaft gezogenen italienischen Eisenbahnern zu helfen. Diese Summe wurde zu gleichen Teilen zwischen den beiden angeschlossenen italienischen Eisenbahnergewerkschaften aufgeteilt.

Pläne zur Zusammenarbeit zwischen indischen Transportarbeitergewerkschaften

Als der Generalsekretär sich im November 1951 in Brüssel befand, traf er mit dem Kollegen Mungat zusammen, dem früheren Sekretär unseres Büros in Bombay, der jetzt für den IBFG im Fernen Osten arbeitet, und besprach mit ihm einen Vorschlag zur Schaffung eines Koordinations- und Beratungsausschusses der indischen Transportarbeitergewerkschaften. Er besprach dieselbe Frage mit dem Kollegen Guruswami vom Allindischen Eisenbahnverband anlässlich der Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genua im Dezember 1951, und auch unser Büro in Bombay wurde ersucht, die Möglichkeit der Errichtung eines solchen Ausschusses zu untersuchen.

Japan

Im Laufe des Jahres 1951 gelang es unseren Mitgliedsverbänden in Japan, die zur Zahlung ihrer Mitgliedsbeiträge für das Jahr 1950 erforderlichen Devisen zu erwerben. Sie hofften, auch bald den Betrag für 1951 zu erhalten. Am Ende der Berichtszeit war dies jedoch noch nicht der Fall.

Zenkoku Ryokaku Jidosha Rodo Kumiai Rengokai (Japanischer Verband der Arbeiter im Personenverkehr)

Diese Organisation, die der ITF im Jahre 1950 beitrug, schrieb uns am 3. März 1951, daß ihr Kongreß den Beitritt nicht genehmigt habe. Es scheint, daß die Schwierigkeit weniger in einem Widerstand gegen den Beitritt zur ITF bestand, als in einem Vorwurf an die Funktionäre der Organisation, ohne Ermächtigung gehandelt zu haben. In einem späteren Schreiben, das vom 15. November 1951 datiert ist, wurde erklärt, daß der Vorstand nach nochmaliger Prüfung der Angelegenheit am 1. Oktober beschlossen habe, den Beschluß auf Austritt aus der ITF zu widerrufen.

Beziehungen mit nichtangeschlossenen Organisationen

In der Berichtszeit stand das Sekretariat im Schriftwechsel mit einer großen Zahl von Gewerkschaften, vor allem in kolonialen und früheren kolonialen Gebieten in Afrika und im Fernen Osten, die für die Aufnahme in die ITF in Frage kommen könnten. In manchen Fällen wird es selbstverständlich einige Zeit dauern, bis die Beziehungen voll entwickelt sind. Es handelt sich vor allem um kleine und nicht sehr finanzkräftige Organisationen, den Reihen der ITF gehören jedoch schon die meisten Transportarbeiter in den größeren und höher entwickelten Ländern an — von denen hinter dem Eisernen Vorhang natürlich abgesehen —, und sie wird in der Zukunft ihre Bestrebungen um die Vergrößerung ihres Mitgliederbestandes weitgehend auf diese kleineren Organisationen konzentrieren müssen.

Manche der Kontakte haben wir den Delegationen zu verdanken, welche der IBFG in der Berichtszeit nach dem Fernen Osten und verschiedenen Regionen Afrikas entsandt hat.

R. Dekeyzer, Vorsitzender unseres angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverbandes, war Mitglied einer dieser Delegationen welche im Juli und August 1950 den Fernen Osten besuchte. Er versprach, Kontakt aufnehmen zu wollen mit Transportarbeitergewerkschaften in dieser Region und stellte uns nach seiner Rückkehr einen sehr nützlichen Bericht zu, dem wir folgende Informationen entnehmen:

In **Westpakistan** traf Kollege Dekeyzer Vertreter der Hafentarbeitergewerkschaft von Karachi, der Gewerkschaft der Seeleute in der Handelsschifffahrt und des Transportarbeiter- und Fuhrleuteverbandes. Er stellte fest, daß die pakistanischen Seeleute unter sehr schlechten Verhältnissen leben und arbeiten. Die Seeleute ersuchten die ITF, eine Untersuchung über die bestehenden Verhältnisse durchzuführen und für sie das Recht zum Anheuern auf britischen Schiffen zu erwirken, auf dem Fuße der Gleichberechtigung mit den indischen Seeleuten.

In **Kalkutta** nahm er Kontakt auf mit dem indischen Seeleuteverband und erhielt den Eindruck, daß die Gewerkschaft ziemlich gut geleitet wird. Die Organisierung von Seeleuten in Indien ist jedoch äußerst schwierig wegen der ausgedehnten Arbeitslosigkeit. Das "Maritime Board" in Kalkutta kann nur etwa 25 000 Seeleute im Jahr vermitteln. Dabei gibt es ständig etwa 100 000 beschäftigungssuchende Seeleute. Die Seeleute sind auch Opfer der Ausbeutung und Beraubung in verschleierte Form. Die Hafentarbeiter in Kalkutta sind in zwei Gewerkschaften organisiert, von denen die eine bei dem Gewerkschaftsbund "Hind Mazdoor Sabha" (HMS) angeschlossen ist, die andere beim indischen Landeskongreß der Gewerkschaften (INTUC).

In **Ostpakistan** sind rund 60 Prozent der 165 000 Mitglieder des pakistanischen Gewerkschaftsbundes Transportarbeiter: Eisenbahner, Arbeiter der Binnenschifffahrt, Rikschakulis, Fuhrleute, Taxichauffeure und Hafentarbeiter. Die Mehrzahl der Arbeiter der Binnenschifffahrt gehört zur Binnenschiffergewerkschaft von Bengalen. Sie forderten die ITF auf, die Ratifizierung der sie betreffenden IAO-Übereinkommen durch Pakistan herbeizuführen. Es zeigte sich, daß in Ostpakistan die Polizei jede gewerkschaftliche Betätigung für umstürzlerisch hält.

In **Burma** nahm Kollege **Dekeyzer** Verbindung auf mit den Leitern einer Hafentarbeitergewerkschaft (3000 Mitglieder), des Eisenbahnerverbandes (21 000 Mitglieder unter 25 000 Beschäftigten) und einer Binnenschiffergewerkschaft (600 Mitglieder). Alle wurden aufgefordert, der ITF beizutreten. Die Vertreter der Eisenbahner versprachen, ihren Mitgliedern diese Frage vorzulegen.

Auf den **Philippinen** sprach Kollege **Dekeyzer** in Versammlungen von Funktionären und Mitgliedern der Gewerkschaften der Hafentarbeiter und der Eisenbahner. In diesem Lande scheinen die Gewerkschaften gleich allen andern staatlichen und privaten Institutionen an Korruption zu leiden. Die Verhältnisse scheinen für regelmäßige Beziehungen noch nicht reif zu sein.

In **Malaya** schließlich hatte er eine Unterredung mit dem Vorsitzenden des malaiischen Eisenbahnerverbandes (45 000 Mitglieder) und erwirkte das Versprechen, daß die Frage des Beitritts zur ITF zur Besprechung und Beschlußfassung vorgelegt würde.

Der amtliche Berater für Wirtschaftsfragen im **Sudan** versorgte uns freundlicherweise mit den Anschriften von fünf Transportarbeitergewerkschaften in diesem Land:

Sudanesischer Eisenbahnergewerkschaft, Atbara;
Gewerkschaft der Arbeiter „in der Abteilung für mechanischen Verkehr“ Khartum;
Gewerkschaft der Taxichauffeure, Khartum;
Gewerkschaft der Kraftfahrer im Dienste der sudanesischen Regierung, Khartum;
Gewerkschaft der nicht bei der Regierung beschäftigten Kraftfahrer, Omdurman.

Der Vertreter des holländischen Schiffsoffiziersverbandes in Indonesien besuchte **Hongkong** im Dezember 1950 und stellte fest, daß es dort mehrere Seeleutegewerkschaften gibt, die alle mehr oder weniger unter kommunistischem Einfluß stehen, der sich rasch ausbreitet. Die Zweigstelle des chinesischen Seeleuterverbandes in Hongkong ist allerdings immer noch verhältnismäßig frei von diesem Einfluß. Die Gewerkschaft hat 21 000 Mitglieder, und der Kollege **Möller** überzeugte sich davon, daß 16 000 Jahresbeiträge gezahlt worden waren. Sie zeigte Interesse an der Tätigkeit der ITF und an der bevorstehenden asiatischen Seeleutekonferenz. Die Verhältnisse werden kompliziert durch Schmuggel und die Schwindelgeschäfte der Besitzer von Seemannsheimen und der Arbeitsvermittler. In seinen Besprechungen mit Reedereiagenten an Ort und Stelle betonte Kollege **Möller**, daß diese Schwindelgeschäfte am besten bekämpft werden können durch geordnete Registrierung und Anheuerung der Seeleute.

Im Dezember 1951 reiste **J. Soares**, ehrenamtlicher Sekretär unseres Büros in Bombay, in unserem Auftrag nach **Burma**, um an der Tagung der Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten teilzunehmen. Er trat mit den drei im Bericht des Kollegen **Dekeyzer** aufgeführten burmesischen Organisationen in Verbindung. Sein Bericht spricht sich sehr günstig aus über den Hafentarbeiterverband, der nach bewährten Grundsätzen organisiert ist, und dem daran lag, Beziehungen mit der demokratischen Gewerkschaftsbewegung anderer Länder anzuknüpfen. Der Leiter des Eisenbahnerverbandes dagegen war, wenigstens für den Augenblick, nicht gewillt, sich an eine bestimmte internationale

Organisation zu binden, und der Leiter der Gewerkschaft des Personals der Binnenschifffahrt ist anscheinend ein prominentes Mitglied der Kommunistischen Partei.

Im Vorstand des **australischen Eisenbahnerverbandes** haben die Kommunisten die Mehrheit, jedoch unterhielten wir Beziehungen mit dem Unterverband in Neusüdwaales, der unter antikommunistischer Leitung steht. Sein Sekretär schrieb im Mai 1950, daß er beabsichtige, der nächsten Konferenz des Unterverbandes, die für Ende 1951 vorgesehen war, den Beitritt zur ITF zu empfehlen.

Als Kollege A. E. Lyon sich Ende 1950 in **Mexiko** befand, nahm er Kontakt auf mit dem mexikanischen Eisenbahnerverband. Ein 1949 durchgeführter Kongreß dieser Organisation genehmigte den Beitritt zur ITF, und obgleich die ITF ziemlich freundschaftliche Beziehungen mit dem Verband unterhält, sind Schritte zur Ausführung des Beschlusses noch nicht erfolgt.

Serikat Pelajar Seluruh Indonesia (Indonesische Seemannsgewerkschaft)

Am 30. November 1951 erhielten wir von J. K. C. Möller, Vertreter des holländischen Gewerkschaftsbundes in Djakarta, Abschrift eines ihm am 19. November vom Vorsitzenden der indonesischen Seemannsgewerkschaft zugestellten Schreibens, worin dieser erklärt, daß sie schon seit einiger Zeit den Beitritt zur ITF erwäge, finanzielle Schwierigkeiten diesem Schritt jedoch im Wege stehen. Wir setzten den Kollegen Möller davon in Kenntnis, daß eine besondere finanzielle Vereinbarung möglich ist. Aus der weiteren Korrespondenz geht hervor, daß die Schwierigkeiten mehr politischer als finanzieller Art sind. Der Gewerkschaft liegt es offensichtlich daran, eine Verbindung mit der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu haben. Sie teilt jedoch die Befürchtungen des indonesischen Gewerkschaftsbundes hinsichtlich des Beitritts zu einer bestimmten internationalen Organisation.

Israelische Hafendarbeiter

Als wir Mitte September vernahmen, daß eine Delegation israelischer Hafendarbeiter plante, im November 1951 Stockholm, Rotterdam, Antwerpen und Genua zu besuchen, machten wir unseren angeschlossenen Organisationen in Schweden, Holland, Belgien und Italien Mitteilung. Das Ergebnis war, daß die Delegation überall, wohin sie sich begab, gastfreundlich und hilfsbereit aufgenommen und aufgefordert wurde, der ITF beizutreten. Eine Schwierigkeit besteht darin, daß die Hafendarbeiter, obschon sie zur Histadruth, dem israelischen Gewerkschaftsbund, gehören, keine eigene Gewerkschaft besitzen. Die Delegation erklärte jedoch, daß nach ihrer Rückkehr der Versuch unternommen würde, eine solche Gewerkschaft zu gründen. Am 15. November schrieben wir an den Sekretär des Gewerkschaftsrates von Tel Aviv, der ein Mitglied der Delegation war, sandten ihm Informationen über die ITF und schlugen die Anknüpfung von Beziehungen vor. Ende 1951 war noch keine Antwort eingegangen.

Am Ende der Berichtszeit lagen Aufnahmegesuche folgender Gewerkschaften zur Behandlung und Beschlußfassung durch das Exekutivkomitee vor:

Sindicato de Trabajadores Avianca, (eine Organisation des Luftfahrtpersonals in Kolumbien);

Nyasaland Railway Asian Union (Gewerkschaft der asiatischen Eisenbahner, Nyasaland);

Indian Quartermasters' Union (Indische Gewerkschaft der Quartermester);

Trade Union of Port and Shipping Workers of East Africa (Gewerkschaft der Hafearbeiter und Seeleute, Ostafrika).

Wir haben u. a. auch Beziehungen unterhalten mit folgenden Organisationen:

Indian National Railway Workers' Federation (Indischer Landesverband der Eisenbahner);

Indian Dockers' Federation (Indischer Hafearbeiterverband; in Bildung begriffen);

East Pakistan Mariners' Association (Vereinigung der Seeleute Ostpakistans; „Beitritt wird ernstlich erwogen“);

Pakistan Railwaymen's Federation (Eisenbahnverband, Pakistan);
Eastern Motor Transport Workers' Union, Nigeria (Kraftfahrergewerkschaft, Nigeria);

African Railway Workers' Union, Northern Rhodesia (Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner, Nordrhodesien);

Istanbul Elektrik ve Motorlu Tasi (Straßenbahnergewerkschaft, Konstantinopel);

Turkish Merchant Navy Electricians (Elektriker in der Handelschiffahrt, Türkei);

Cargo Workers' Union, Auckland, New Zealand (Hafearbeitergewerkschaft, Neuseeland; diese Gewerkschaft versucht, einen neuen neuseeländischen Hafearbeiterverband zu errichten).

II. Verwaltung und interne Organisation

Der Kongreß

In die Berichtszeit fällt der sehr erfolgreiche Kongreß der ITF vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart. Es handelte sich um den ersten Kongreß der ITF auf deutschem Boden seit dem Hamburger Kongreß von 1924. Die Zunahme der Zahl der Fragen, die von den ITF-Kongressen behandelt werden müssen, machte es notwendig, ihn über die in der Vergangenheit üblichen fünf oder sechs Tage hinaus auszudehnen.

Am Kongreß nahmen 181 Delegierte aus 63 Organisationen in 22 Ländern teil. Sie vertraten insgesamt 3 366 779 Mitglieder und waren z. T. aus entlegenen Ländern gekommen, wie Japan, Pakistan, Nord- und Südamerika. Wir wurden beehrt durch die Anwesenheit von Gastdelegierten des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, der International Federation of Air Line Pilots' Associations, der American Federation of Labor, des Free Trade Union Committee of the AFofL, der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, des Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani, der Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori, der New Zealand Federated Cooks' and Stewards' Union und des Deutschen Gewerkschaftsbundes. Der Landtagspräsident für Württemberg-Baden, ein Ministerialdirektor der Badener Regierung, der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart, ein Vertreter des amerikanischen Hohen Kommissars sowie Vertreter der amerikanischen und britischen Hohen Kommission, der Marshallplan-Verwaltung und des Internationalen Arbeitsamtes waren ebenfalls als Gäste anwesend.

Einem alten Brauch Folge leistend, hatten wir vier Veteranen der ITF als Gäste eingeladen, und zwar: Charles Lindley, früherer Präsident, J. Brautigam und A. Kievit, frühere Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses, sowie J. Döring, ein früheres Mitglied des Exekutivkomitees. Ebenfalls als Gäste anwesend waren E. Zeli (Schweiz), W. Auerbach, ein früheres Mitglied des ITF-Personals, sowie eine Reihe von Kollegen, die sich während der Kriegszeit in der illegalen Bewegung in Deutschland ausgezeichnet hatten: Friedel Jahn, Gattin des Vorsitzenden der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, K. Kummerowski, P. Emmen, M. Peschel, J. Bolling, M. Pester, M. Hertmann, O. Faller und K. Molt.

Der Kongreß nahm folgende Entschliefungen an:

Entschliefung über die 40-Stunden-Woche

Beglückwünschung der Transportarbeiter, welche die 40- oder 44-Stunden-Woche oder aber eine andere Verbesserung des 8-Stunden-Tages erzielt haben; Aufforderung an alle Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften, sich für die Verkürzung der Arbeitszeit einzusetzen im Hinblick auf die Einführung der 40-Stunden-Woche, sobald die wirtschaftlichen Möglichkeiten ihrer Länder es erlauben; Aufforderung an das IAA, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen, in welchen Ländern und warum Arbeitnehmer im Straßen- und Eisenbahnverkehr noch nicht im Genusse der 48-Stunden-Woche stehen.

Entschliefung über die Beziehungen zum IBFG

Erklärung, daß die Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG solche des Zusammenschlusses und der Zusammenarbeit auf dem Fuße der Gleichberechtigung sein müssen, in gegenseitiger Achtung der Selbständigkeit der

beiden Organisationen zum gegenseitigen Beistand bei der Wahrnehmung und Förderung gemeinsamer Interessen; Begrüßung der Schritte, die der IBFG unternommen hat zur Schaffung von Organen zur Zusammenarbeit mit den IBS; Gutheißung der Beibehaltung des Koordinationsausschusses der IBS für den Zweck kollektiver Vertretung in den leitenden und ausführenden Organen des IBFG; Versicherung an den IBFG bezüglich der vollen Unterstützung der freien Transportarbeitergewerkschaften.

Entschließung über den Waffentransport

Ausdruck des Vertrauens in die Erklärungen der demokratischen Länder; Unterstützung des Atlantikpaktes; Gutheißung der Aktion der ITF zur Sicherung des Transportes von Waffen, die von den USA nach Westeuropa gesandt werden; Gutheißung der Tätigkeit der Aktionsausschüsse der ITF; Aufforderung an die Mitglieder der ITF, alle Waffen und alles Kriegsmaterial, dessen Zweck die Verhinderung oder Zurückweisung eines Angriffes auf die freien Völker ist, weiterhin zu befördern.

Entschließung über die japanische Wirtschaft

Hinweis darauf, daß Japan infolge seiner hohen Bevölkerungsdichte am internationalen Handel beteiligt sein muß, wenn es instande sein soll, landwirtschaftliche Produkte zu importieren; Ausdruck der Sympathie der Transportarbeiter der demokratischen Welt für die japanischen Transportarbeiter; Aufforderung an die ITF-Sektionen der Seeleute und Hochseefischer, eine Untersuchung über japanische Seefahrtsprobleme durchzuführen, um die Ausarbeitung einer Stellungnahme zu ermöglichen, die den Besatzungsbehörden in Japan vorgelegt werden kann.

Entschließung über die Arbeitszeit auf den griechischen Eisenbahnen

Kritik an der griechischen Regierung wegen Nichtdurchführung des Übereinkommens von Washington über den 8-Stunden-Tag für alle Eisenbahner; Auftrag an das Sekretariat und das Exekutivkomitee der ITF, die Vorstellungen des griechischen Eisenbahnerverbandes bei dessen Regierung zu unterstützen und im Falle des Mißerfolges Schritte zu unternehmen, damit die griechische Regierung vor dem Internationalen Gerichtshof zur Rechenschaft gezogen wird.

Entschließung über die evakuierten griechischen Kinder

Ausdruck der Sympathie mit den Familien der 28 000 griechischen Kinder, die von den griechischen Rebellen in die Nachbarländer deportiert wurden; Appell an die Regierungen dieser Länder, diese Kinder ihren Eltern zurückzugeben; Aufforderung an die Regierungen, die mit den Nachbarstaaten Griechenlands diplomatische Beziehungen unterhalten, von ihrem Einfluß Gebrauch zu machen, um dafür zu sorgen, daß dies geschieht; Aufforderung an die VN, ähnliche Schritte zu unternehmen und die Heimkehr der Kinder zu organisieren.

Entschließung über ERP und OEEC

Ausdruck der Dankbarkeit für die von dem Volk der Vereinigten Staaten erhaltene Hilfe zur Förderung der wirtschaftlichen Gesundung Europas; Forderung direkter Vertretung der Gewerkschaften in der OEEC; Aufforderung an die Mitglieder der ITF, ihr Äußeres zu tun, um Öffentlichkeit, Parlamente und Regierungen zu überzeugen, daß die wirtschaftliche Zusammenarbeit unter den Völkern Westeuropas ausgebaut werden muß; Aufforderung an die westeuropäischen Regierungen, die Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um alle Differenzursachen zu beseiti-

gen, gleichgültig, ob diese auf private Interessen oder besondere Auffassungen der nationalen Souveränität zurückzuführen sind, so daß man sich auf eine Politik einigen kann, welche die Erreichung dieser Ziele ermöglicht.

Entschliebung über die Deutsche Bundesbahn

Ausdruck der Auffassung, daß der Vorschlag auf Entlassung von 80 000 deutschen Eisenbahnern, der in einem Bericht an die Besatzungsbehörden in Deutschland enthalten ist, bei seiner Ausführung katastrophale Auswirkungen hätte und die Sache der Demokratie in Deutschland schädigen würde.

Entschliebung über die Arbeiter hinter dem Eisernen Vorhang

Versprechen der ITF, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um der Welt zu zeigen, wie die Arbeiter unter der sowjetischen Herrschaft ausgebeutet werden; Versprechen, alles zu tun, um diesen Arbeitern zu helfen und das System des freien Arbeits- und Gewerkschaftswesens in allen Ländern, deren Arbeiter die grundlegenden Rechte verloren haben, wieder herzustellen.

Entschliebung über die Diktaturen

Erklärung der Feindseligkeit der Transportarbeiter allen Diktaturregimen gegenüber; Aufforderung an die demokratischen Regierungen, ihre Beziehungen zu Diktaturregierungen auf das Notwendigste zu beschränken und sich jeder Handlung zu enthalten, die geeignet wäre, die ideologische oder politische Macht der Diktatoren über die von ihnen beherrschten Völker zu verstärken; Warnung an die demokratischen Regierungen, daß sie, wenn sie einen dauernden Frieden wollen, aufrichtig und wirksam den sozialen Fortschritt in allen ihnen unterstehenden Teilen der Welt anstreben müssen.

Entschliebung

über die freie Gewerkschaftsbewegung in Frankreich und Italien

Begrüßung des Aufstiegs und des Beitritts zur ITF der freien Transportarbeitergewerkschaften in Frankreich und Italien; Beglückwünschung dieser Gewerkschaften dazu, daß sie die Initiative im Kampf um die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen ergriffen haben; Aufforderung an alle Transportarbeiter in Frankreich und Italien, den neuen, freien Organisationen beizutreten.

Entschliebung über die Berliner Eisenbahner

Protest gegen die Maßregelung der Eisenbahner, die am Berliner Streik von 1948 teilgenommen haben, durch die Sowjetbehörden; Ausdruck der Hoffnung, daß die Verhandlungen, welche die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands mit dem Magistrat Berlin, der Bundesregierung in Bonn und den Hohen Kommissaren begonnen hatte, baldigst zur Erfüllung der berechtigten Forderungen der West-Berliner Eisenbahner führen werden.

Ausschluß des Kanadischen Seeluteverbandes, der Neuseeländischen Hafnarbeitergewerkschaft und der Finnischen Transportarbeitergewerkschaft

Drei Entschliebungen wurden angenommen, die den Ausschluß dieser Gewerkschaften wegen ihres die Interessen der ITF schädigenden Verhaltens und wegen der Unterhaltung von Beziehungen mit dem WGB erklärten.

Entschließung über den Krieg in Korea

Anklage des nordkoreanischen, kommunistischen Regimes wegen dessen Angriff auf Südkorea; Unterstützung des Beschlusses der VN, der Aggression Widerstand zu leisten; Versprechen auf Unterstützung der für Freiheit und Demokratie kämpfenden Truppen; Aufforderung an die Mitglieder der ITF, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Beförderung von Waffen zur kämpfenden Front sicherzustellen; Erklärung der Bereitschaft der ITF, sich an einer kräftigen Offensive gegen die falsche Stockholmer Friedensbewegung des Kominform und des WGB zu beteiligen.

Abänderung der Satzungen

Der Kongreß stimmte einer Reihe von kleineren Abänderungen der Satzungen der ITF zu. Die beiden wichtigsten erlauben den Gewerkschaften eines einzelnen Landes vier Vertreter im Generalrat anstatt drei wie bisher und einer einzelnen Gewerkschaft zwei Vertreter, wenn ihre Größe und Zusammensetzung es wünschenswert erscheinen lassen, um eine bessere Vertretung der verschiedenen Transportzweige des betreffenden Landes vorzusehen.

In der Diskussion über die Satzungen ergab es sich, daß diese eine Reihe von Anomalien aufweisen, weshalb der Kongreß das Exekutivkomitee beauftragte, eine totale Revision der Satzungen durchzuführen und dem nächsten Kongreß den Entwurf neuer Satzungen vorzulegen.

Von den Sektionen unterbreitete Entschliefungen

Folgende Entschliefungen wurden vom Kongreß auf Antrag der verschiedenen Sektionskonferenzen angenommen:

Entschliefung über die asiatischen Seeleute (Seeleutesektion)

Aufforderung an die asiatischen Seeleute, sich besser zu organisieren und der ITF beizutreten; Unterstreichung der Erwünschtheit einer gemeinsamen Organisation der indischen und pakistanischen Seeleute; Aufforderung an das Sekretariat, einen Sozialversicherungsplan für alle asiatischen Seeleute auszuarbeiten und auf seine baldige Einführung hinzuwirken; Vorschlag an die Regierungen Indiens und Pakistans und an die beteiligten Reeder auf Errichtung eines indisch-pakistanischen Seefahrtsausschusses zur Regelung der Arbeitsverhältnisse und -bedingungen der betreffenden Seeleute; Versprechen an alle Beteiligten auf aktive Unterstützung durch die ITF.

Entschliefung über regionale Mindestheuern und -bedingungen (Seeleutesektion)

Aufforderung an die Gewerkschaften der Seeleute im Seenahverkehr und in der internationalen Küstenschiffahrt des Nordsee- und Ostseeraumes, die auf britischen Schiffen geltenden Heuern und Arbeitsbedingungen — unbeschadet besserer bestehender Normen — als guten Durchschnitt für das erwähnte Gebiet zu akzeptieren und jede Anstrengung zu unternehmen, um die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute auf das regionale Niveau zu heben.

Entschliefung über die Festlegung regionaler Frachtsätze (Seeleutesektion)

Hinweis auf die Gefahr des scharfen Wettbewerbs im Seenahverkehr und in der internationalen Küstenschiffahrt des Nordsee- und Ostseeraumes; Ausdruck der Hoffnung, daß die Internationale Schiffahrtskammer und die ihr angehörenden Reeder mitwirken werden bei der Schaffung an-

gemessener Mindestfrachtsätze; Erklärung der Bereitschaft der Seeleutegewerkschaften, bei der Sicherung der Wirksamkeit allfälliger in dieser Richtung unternommener Schritte mitzuwirken.

EntschlieÙung über eine regionale Seefahrtskonferenz (Seeleutesektion)

Erklärung des Bedürfnisses nach Festlegung regionaler Grundheuern und Arbeitsbedingungen für die Seeleute im Seenahverkehr und in der internationalen Schifffahrt von West- und Nordwesteuropa; Aufforderung an das IAA, die Frage einer baldigen Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses vorzulegen im Hinblick auf die Einberufung einer regionalen Seefahrtskonferenz für das fragliche Gebiet, und zur Vorbereitung einer solchen Konferenz eine Übersicht über Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute im erwähnten Raum anzufertigen.

EntschlieÙung über den Boykott argentinischer Schiffe (Hafenarbeitersektion)

Bestätigung einer EntschlieÙung, welche die Hafenarbeitersektion der ITF am 14. Juli 1950 in London gefaÙt hatte und mit welcher beschlossen wurde, zur Unterstützung der argentinischen Seeleute in ihrem damals vor sich gehenden Streik alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um das Laden und Löschen argentinischer Schiffe zu verhindern.

EntschlieÙung über die Vertretung der Arbeitnehmer auf internationalen Konferenzen (Sektion der Hochseefischer)

Protest gegen die Weigerung der Regierungen, Vertretern von Hochseefischern die Beteiligung an Konferenzen und Untersuchungen, welche die Fischerei betreffen, zu gestatten; Beauftragung des Sekretariats, vorstellig zu werden, damit Abhilfe geschaffen wird.

EntschlieÙung über das internationale Sozialprogramm für Fischer (Sektion der Hochseefischer)

Bedauern über den geringen Fortschritt in der Behandlung von Fischerreifragen durch das IAA; Beauftragung des Sekretariats der ITF, Schritte zu unternehmen, um die Behandlung solcher Fragen zu beschleunigen.

EntschlieÙung über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen (Sektion für Zivilluftfahrt)

Festsetzung einer Reihe von Mindestnormen für Flugzeugbesatzungen in der Zivilluftfahrt zur Weiterleitung an die ICAO.

EntschlieÙung über die Mitführung des 500-kHz-Gerätes (Sektion für Zivilluftfahrt)

Protest gegen die Tendenz gewisser Flugzeuggesellschaften, das 500-kHz-Gerät nicht mehr zu verwenden; Beauftragung des Sekretariats, die ICAO darauf aufmerksam zu machen, daß dieser Tendenz Einhalt geboten werden muß.

Generalrat*)

Anfangs 1950 setzte sich der Generalrat folgendermaßen zusammen:

Österreich	V. Uebeleis (E), K. Weigl (T)
Kanada	J. McGuire (E)
Frankreich	A. Lafond (E), E. Ehlers (S)
Deutschland	H. Jahn (E), J. Hatje (E)
	A. Kummernuss (T), H. Davidsen (S)

Großbritannien	J. B. Figgins (E), A. Deakin (T) D. S. Tennant (S), G. Beardsworth (T)
Spanien	T. Gómez (E), A. Pérez (E)
Schweden	S. Christiansson (E) R. Helgesson (T)
Vereinigte Staaten	A. E. Lyon (E), H. Lundberg (S) M. Weisberger (S), D. J. Tobin (ST) G. M. Harrison (E)
Belgien, Irland, Luxemburg, Holland und Schweiz	O. Becu (Tu. S), Belgien G. Devaux (E), Belgien G. Joustra (E), Holland T. Smeding (Tu. S), Holland R. Bratschi (E), Schweiz H. Leuenberger (T), Schweiz M. Leick (E), Luxemburg
Dänemark, Finnland, Island und Norwegen	P. Poulsen (T), Dänemark L. Olsen (T), Norwegen I. Haugen (S), Norwegen Th. Laurson (S), Dänemark G. Widing (E), Finnland J. K. F. Jensen (E), Dänemark
Latein-Amerika	Keine ernannt
Naher und Mittlerer Osten	M. I. Zein el Din (ST), Ägypten
ITF-Sekretariat	J. H. Oldenbroek und P. Tofahrn

*) Die Buchstaben in Klammern geben Auskunft darüber, welche Art von Transportarbeitern die vertretene Gewerkschaft organisiert: E = Eisenbahner; T = Transportarbeiter im allgemeinen; ST = Arbeiter im Straßenverkehr; S = Seeleute; L = Luftfahrtpersonal; H = Hafenarbeiter.

Die gesperrten Namen sind diejenigen der Mitglieder des Generalrates; die nicht-gesperrten Namen diejenigen von Ersatzmitgliedern. — Wo weder Mitglied noch Ersatzmitglied aufgeführt ist, haben die Gewerkschaften in den Ländern oder Ländergruppen von ihrem Recht auf Nominierung eines Vertreters keinen Gebrauch gemacht.

Seit der Wahl in Stuttgart setzt sich der Generalrat folgendermaßen zusammen (siehe auch Erklärung am Ende der vorhergehenden Liste):

Länder oder Gruppen	Mitglieder und Ersatzmitglieder
Österreich, Schweiz und Saar	K. Weigl (T), Österreich A. Thaler (E), Österreich R. Bratschi (E), Schweiz H. Leuenberger (T), Schweiz E. Welter (E), Saar V. Uebeleis (E), Österreich
Belgien, Holland und Luxemburg	R. Dekeyzer (T), Belgien G. Devaux (E), Belgien G. Joustra (E), Holland P. de Vries (S), Holland M. Leick (E), Luxemburg J. Remackel (E), Luxemburg

Frankreich	P. Ferri-Pisani (S), A. Lafond (E)
Italien	U. Romagnoli (S), E. Pellegrino (E)
Griechenland	C. Charissiades (E) P. Kalapothakis (S)
Großbritannien	J. B. Figgins (E) A. Deakin (T) T. Yates (S) J. Baty (E)
Deutschland	A. Kummernuss (T), J. Hatje (E) H. Jahn (E), F. Schreiber (E) K. Klus (E), G. Huber (T) A. Dienst (T), H. Hildebrand (S)
Schweden	H. Blomgren (E), R. Helgesson (T)
Dänemark, Irland, Finnland, Island und Norwegen	E. Borg (T), Dänemark L. Olsen (T), Norwegen I. Haugen (S), Norwegen Th. Laursen (S), Dänemark G. Widing (E), Finnland J. K. F. Jensen (E), Dänemark
Spanien	T. Gómez (E), A. Perez (E)
Japan	T. Nishimaki (S), E. Kato (E)
Pakistan, Ceylon, Honkong und Singapur	Faiz Ahmed (T)
Vereinigte Staaten	A. E. Lyon (E), H. Lundeborg (S) J. P. Ryan (H), D. L. Behncke (L)
Naher und Mittlerer Osten	M. I. Zeineldin (ST)
Kanada, Latein-Amerika, Indien, Australien und Neuseeland	Keine ernannt
ITF-Sekretariat	O. Becu und P. Tofahrn

Der Generalrat trat unmittelbar nach dem Kongreß zusammen, um den Präsidenten der ITF zu wählen. Die Wahl fiel auf den Kollegen Robert Bratschi. Eine weitere Zusammenkunft fand vom 10. bis 12. Oktober 1951 in Marseille statt.

Exekutivkomitee

Anfangs 1950 bestand das Exekutivkomitee aus:

- O. Becu, Präsident*
- R. Bratschi*
- S. Christiansson*
- T. Gómez*
- J. B. Figgins*
- G. Joustra*
- A. E. Lyon*
- J. H. Oldenbroek, Generalsekretär*

Das neue Exekutivkomitee, das auf dem Stuttgarter Kongreß gewählt wurde und Ende 1951 noch im Amt ist, besteht aus:

R. Bratschi, Präsident
G. Joustra
P. Ferri-Pisani
A. Deakin
H. Jahn
I. Haugen
T. Gómez
A. E. Lyon
O. Becu, Generalsekretär

Während der Berichtszeit tagte das Exekutivkomitee am 6., 7. und 8. Februar 1950 in London; am 15., 16. und 17. Mai in Bern; am 20., 24., 26. Juli und am 29. Juli (neues Exekutivkomitee) in Stuttgart; am 29. und 30. Januar 1951 in London und am 8. und 9. Oktober 1951 in Marseille.

Geschäftsführender Ausschuß

Der vom Stuttgarter Kongreß gewählte Geschäftsführende Ausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

J. G. Baty,	Britische Gewerkschaft der Lokführer und -heizer;
D. S. Tennant,	Britische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere;
G. B. Thorneycroft,	Britische Vereinigung der Gehaltsempfänger im Verkehr;
T. Yates,	Britischer Landesverband der Seeleute.

Kollege Yates wurde erneut zum Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses gewählt.

In den beiden Jahren trat der Geschäftsführende Ausschuß sechzehnmal zusammen.

Das Sekretariat

In die Berichtszeit fällt der Rücktritt des Kollegen J. H. Oldenbroek nach 28jähriger Tätigkeit in der ITF infolge seiner Ernennung zum Generalsekretär des IBFG. Sein Rücktritt erfolgte am 15. Februar, und am folgenden Tage trat der Kollege O. Becu, der bis dahin Präsident der ITF gewesen war, als Amt. Generalsekretär an seine Stelle. Der Stuttgarter Kongreß bestätigte die Ernennung, womit O. Becu Generalsekretär wurde.

Ende 1951 setzte sich das Personal des Sekretariats wie folgt zusammen:

Generalsekretär

O. L. Becu

Stellvertretender Generalsekretär

P. Tofahrn

Übersetzer, Dolmetscher usw.

Frl. Th. Asser	(Französisch und Buchführung)
G. R. Clutterbuck	(Englisch)
L. Martinez	(Spanisch)
J. L. Merle	(Französisch)
R. Santley	(Englisch)
A. Spirig	(Deutsch)
L. Vincent	(Schwedisch)

Angestellte der Abteilung Dokumentation und Veröffentlichungen

M. Zwalf (Leiter)
K. A. Golding
Frl. M. Anderson (seit 1. Juni 1950)

Büroangestellte

V. Klatil (Bürochef)
Frau J. Spirig
Frau E. Seurre (Telefon und Vervielfältigungen)
Frau G. Eady
A. Cairns (Bürohilfe — Im Militärdienst seit 23. März 1951)

Stenotypistinnen

Frau L. Kant
Frl. I. Elmberg (seit 15. April 1950)
Frl. A. Fank (seit 26. Juni 1950)
Frl. A. Nebout (seit 26. März 1950)
Frl. T. Osborne (seit 5. März 1951)
A. Soto

Rechnungsprüfer

Der Stuttgarter Kongreß wählte wiederum die Kollegen W. T. Potter und J. Haworth in den Rechnungsprüfungsausschuß.

Rechnungsrevisoren

Die Firma Hesketh, Hardy & Hirshfield, geprüfte Rechnungsrevisoren, besorgte wiederum die Prüfung der Bücher und Rechnungsführung der ITF in den beiden Berichtsjahren.

Veröffentlichungen

Im Jahre 1950 erschien die Zeitung der ITF alle zwei Monate in englischer, deutscher und schwedischer Sprache; seit 1. Januar 1951 erscheint die englische Ausgabe monatlich.

In der ganzen Berichtszeit ist der Pressebericht alle vierzehn Tage in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und spanischer Sprache erschienen.

Amsterdamer Büro

Das Amsterdamer Büro ist jetzt geschlossen. Anfangs 1951 erklärte sich die holländische Gewerkschaft der Eisenbahner und Straßenbahner bereit, uns das Gebäude abzukaufen für den Betrag von 43 500 Gulden (rund 4000 £). Am Ende der Berichtszeit war der Verkauf jedoch infolge von rechtlichen Schwierigkeiten, die sich in der Zwischenzeit eingestellt hatten, noch nicht vollzogen.

Vertretungen

1950

26.—30. April Kongreß des französischen Eisenbahnerverbandes, Paris, P. Tofahrn.
11.—13. Mai Kongreß der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien, O. Becu
15.—19. Mai Kongreß der Vereinigung der britischen Eisenbahngestellten, Scarborough, P. Tofahrn

- 21.—23. Juni *Kongreß des dänischen Eisenbahnerverbandes, Nyborg, G. B. Thorneycroft*
27. Juni *Kongreß der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Bergen, O. Becu*
- 26.—28. Juni *Kongreß des holländischen Transportarbeiterverbandes, Amsterdam, P. Tofahrn*
7. Juli *Kongreß des britischen Eisenbahnerverbandes (NUR), Morecambe, P. Tofahrn*
16. Juli *Kongreß des belgischen Transportarbeiterverbandes, Antwerpen, O. Becu*
- 13.—20. August *Kongreß des schwedischen Transportarbeiterverbandes, Stockholm, G. B. Thorneycroft und O. Becu*
- 10.—14. September *Kongreß des dänischen Transportarbeiterverbandes, Kopenhagen, J. Baty*
- 10.—16. September *Gewerkschaftstag der deutschen Eisenbahner, Gelsenkirchen, P. Tofahrn*
- 18.—23. September *Arbeitsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission, Genf, M. Zwalf*
- 23.—24. September *Kongreß des französischen Transportarbeiterverbandes, Paris, T. Gómez*
25. September *Kongreß des norwegischen Seeleuterverbandes, Oslo, T. Yates*
25. September bis
4. Oktober *Internationaler Eisenbahnkongreß, Rom, F. Strauß*
- 26.—27. September *Dreigliedrige Konferenz für Bemannungsfragen in der Rheinschiffahrt, Straßburg (1. Teil), O. Becu*
- 18.—19. Oktober *Tagung des Angestelltenausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
- 6.—9. November *Dreigliedrige Konferenz für Bemannungsfragen in der Rheinschiffahrt, Straßburg (2. Teil), P. Tofahrn*
- 14.—15. Dezember *Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, Amsterdam, G. Joustra, R. Laan und O. Becu*
- 20.—21. Dezember *Tagung des Angestelltenausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
- 1951**
- 5.—10. Februar *Arbeitsausschuß, Europäische Wirtschaftskommission, Genf, M. Zwalf*
19. Februar *Tagung des Kleinen Ausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
20. Februar *Begräbnis Ch. Vejre, Kopenhagen, Th. Laursen*
- 12.—13. März *Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, Genf, O. Becu*

- 9.—13. April *Kongreß des Internat. Bundes der Luftverkehrspiloten (IFALPA), Amsterdam, K. Golding*
- 13.—14. April *II. Gewerkschaftstag der österreichischen Transportarbeitergewerkschaft, Wien, O. Becu*
- 18.—21. April *Angestelltenkongreß des IBFG, Brüssel, G. B. Thorneycroft und O. Becu*
- 18.—23. April *Tagung des Eisenbahnausschusses, Europäische Wirtschaftskommission, Genf, P. Tofahrn*
- 8.—10. Mai *Kongreß der dänischen Lokpersonalgewerkschaft, Aarhus, E. Borg*
12. Mai *Begräbnis J. Döring, Hamburg, P. Tofahrn*
- 22.—25. Mai *Konferenz des Paritätischen Seefahrtsausschusses der IAO, Genf, O. Becu*
- 26.—28. Mai *Kongreß des schweizerischen Transportarbeiterverbandes (VHTL), Bern, O. Becu*
28. Mai bis 1. Juni *Kongreß der Vereinigung der britischen Eisenbahngestellten, Margate, O. Becu*
2. Juni *Abschiedsempfang R. Laan sen., Rotterdam, O. Becu*
- 21.—25. Juni *Kongreß der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Aarhus, O. Becu*
- 2.—3. Juli *Tagung des Exekutiv Ausschusses des IBFG, Mailand, O. Becu*
- 4.—16. Juli *Kongreß des IBFG, Mailand, T. Gómez, I. Haugen und O. Becu*
6. Juli *Kongreß des britischen Eisenbahnerverbandes (NUR), Hastings, P. Tofahrn*
- 15.—17. Juli *Kongreß der finnischen Seeleutegewerkschaft, Helsinki, O. Becu*
- 8.—9. September *Kongreß des belgischen Straßenbahnerverbandes, Namur, P. Tofahrn*
21. September *Kongreß der „Seafarers' International Union of North America“, San Franzisko, O. Becu und W. Dorchain*
- 23.—27. Oktober *Konferenz des Binnenverkehrsausschusses, Europäische Wirtschaftskommission, Genf, P. Tofahrn*
28. Oktober *Jugendkonferenz des saarländischen Eisenbahnerverbandes, Saarbrücken, P. Tofahrn*
- 28.—29. Oktober *Kongreß des italienischen Seeleuteverbandes, Genua, D. S. Tennant*
- 14.—16. November *Kongreß der chilenischen Seeleutegewerkschaft, Valparaiso, S. Pons*
- 4.—15. Dezember *Konferenz des Binnenverkehrsausschusses der IAO, Nervi, O. Becu und P. Tofahrn*

III. Regionale Organisation

Lateinamerika

In Ausführung eines Beschlusses des Exekutivkomitees brachte der Kollege Trifon Gómez im März 1950 zehn Tage in Havanna zu, um Besprechungen mit dem Geschäftsführenden Ausschuß unseres lateinamerikanischen Zweigsekretariats zu führen. Er stellte fest, daß dieser Ausschuß einige Schwierigkeiten gehabt hatte, das Sekretariat in Betrieb zu setzen. Seine Mitglieder hatten selbstverständlich keine Erfahrung in internationaler Gewerkschaftsarbeit, obschon sie alle wichtige Stellungen in der kubanischen Gewerkschaftsbewegung innehatten.

Gómez vereinbarte mit ihnen die sofortige Eröffnung des Büros des Zweigsekretariats mit zwei nach den Anweisungen des Ausschusses arbeitenden Angestellten, die Aufstellung eines Haushaltsplanes, die vorläufige Verwendung der gesamten Beträge der vier angeschlossenen Organisationen in Kuba zur Finanzierung des Büros sowie die Entsendung (wenn möglich) eines Vertreters zum Stuttgarter Kongreß. Der kubanische Gewerkschaftsbund versprach seine Hilfe und die Bereitstellung der erforderlichen Büroräumlichkeiten und -einrichtungen.

Die Dinge blieben jedoch weiterhin in der Schwebe. Unsere Hoffnung, daß Kollege Javier Bolaños, der Sekretär des Zweigsekretariats, der im Juli 1950 an der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf teilnahm, auch auf unserem Kongreß in Stuttgart im folgenden Monat anwesend sein würde, verwirklichte sich nicht.

Am 6. April 1950 ersuchte Kollege Bolaños in einem Schreiben das Exekutivkomitee der ITF, einen Vertreter zu entsenden, um mitzuhelfen, die Aufnahme der Tätigkeit des Zweigsekretariats in die Wege zu leiten. Das Exekutivkomitee stimmte diesem Ersuchen anlässlich seiner Tagung vom 15. bis 17. Mai 1950 zu. In der Zwischenzeit entwickelte der IBFG jedoch Pläne zur Errichtung einer eigenen Regionalorganisation in Lateinamerika, und man hielt es für angezeigt, die Ergebnisse abzuwarten, weil sie möglicherweise unsere eigenen Pläne beeinflussen könnten.

Inzwischen wurde aus dem bereits bestehenden Interamerikanischen Bund der Arbeiter (CIT) die lateinamerikanische Regionalorganisation des IBFG mit dem neuen Namen (Interamerikanische Regionalorganisation der Arbeiter“ (ORIT), und es wurde beschlossen, den Kollegen Trifon Gómez nach Havanna zu entsenden mit dem Auftrag, unser eigenes Zweigsekretariat in Gang zu setzen. Er traf am 6. August 1951 in Havanna ein und blieb dort bis zum 3. September. Am 27. August gesellte sich der Generalsekretär der ITF zu ihm, der in den Vereinigten Staaten auf Besuch weilte.

Bis dahin und schon vor der Ankunft des Kollegen Gómez war das Zweigsekretariat nicht untätig gewesen und hatte bereits mit Transportarbeitergewerkschaften in verschiedenen Teilen Lateinamerikas korrespondiert und zwei Nummern einer Zeitung herausgebracht.

Auf Grund der geführten Besprechungen wurde das Zweigsekretariat reorganisiert. Folgender neuer Ausschuß wurde ernannt: Rafael Otero Borlaff vom Eisenbahnerverband, Sekretär; Calixto Sánchez, Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals, Delegierter des Sekretariats der ITF; sowie Javier H. Bolaños vom Eisenbahnerverband, Ignacio González Tellechea vom Hafnarbeiter- und Seeluteverband, José Gómez García vom Transportarbeiterverband und Alejandro Estrada von der Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals als Mitglieder.

Es wurde beschlossen, daß der Sekretär das Zweigsekretariat in hauptamtlicher Eigenschaft leiten soll; sein Gehalt wurde auf 350 kubanische Dollar je Monat festgesetzt. Als zeitweilige Maßnahme tragen der kubanische Gewerkschaftsbund und die Interamerikanische Regionalorganisation der Arbeiter vorläufig in dankenswerter Weise den Teil der Betriebskosten des Büros, der nicht durch Einnahmen gedeckt ist. Für die Führung des Zweigsekretariats sind Regeln aufgestellt worden, die vom Exekutivkomitee der ITF genehmigt worden sind.

Seit dem Umbau des Zweigsekretariats ist dieses sehr aktiv gewesen, indem es mit dem Sekretariat der ITF in regelmäßiger schriftlicher Verbindung gestanden und in den verschiedenen lateinamerikanischen Ländern Propaganda gemacht hat. Die ersten Ergebnisse dieser Bestrebungen beginnen sich einzustellen. Auch sind zwei weitere Nummern der Zeitung des Zweigsekretariats veröffentlicht worden. Seine Leitung liegt in fähigen Händen, und obschon es zweifellos noch manche Schwierigkeiten zu überwinden haben wird, besteht jeder Grund zu der Annahme, daß es in der Zukunft viel fruchtbare Arbeit leisten wird.

Regionales Informationsbüro der ITF in Bombay

Während der ersten achtzehn Monate seines Bestehens stand unser regionales Informationsbüro in Bombay unter der ehrenamtlichen Leitung des Kollegen D. Mungat, Generalsekretär des indischen Seeleuterverbandes. Im November 1950 wurde Mungat zum Vertreter des IBFG für Asien ernannt, und die Betreuung der Geschäfte der ITF wurde seinem Nachfolger als Generalsekretär des Seeleuterverbandes, dem Kollegen J. Soares, übertragen. Die Arbeiten des Büros verlangen die Beschäftigung einer stellvertretenden Sekretärin, Frau Tara Kamdar, einer Stenotypistin und einer täglich während einiger Stunden beschäftigten Bürohilfe. Die Auslagen für das Büro betragen 5.500 bis 6.000 Rupien (412 £ bis 450 £) je Jahr. Dazu kommen noch Reiseentschädigungen.

Die Tätigkeit des Büros besteht in der Sammlung von Informationen über die Tätigkeit der Gewerkschaften und die Arbeits- und sozialen Verhältnisse im Verkehrswesen der asiatischen Länder — vor allem Indien und Pakistan — sowie in der Verbreitung von Informationen über die ITF in diesen Ländern. Das Büro veröffentlicht einen jede zweite Woche erscheinenden Pressebericht, der Mitteilungen des Londoner Büros und Meldungen aus asiatischen Ländern enthält. Die Arbeit wird sehr gut geleistet.

Die Errichtung eines regionalen Büros des IBFG in Asien wird die Frage einer Arbeitsvereinbarung zwischen der ITF und dem IBFG aufwerfen, sobald es einmal seine Tätigkeit voll aufgenommen hat.

Neuyorker Büro

Mit Schreiben vom 19. April 1950 teilte uns der IBFG mit, daß er die Absicht habe, ein Zweigsekretariat in New York einzurichten, und schlug vor, daß unser Neuyorker Büro mit seinem zusammengelegt und gemeinsam betrieben werden soll. Die Gesamtkosten wurden auf \$ 32.000 bis \$ 35.000 je Jahr geschätzt. Der IBFG schlug vor, daß die Hälfte davon von den Internationalen Berufssekretariaten aufgebracht werden sollte. Bis zur Abklärung dieser Frage wurde die ITF aufgefordert, einen Betrag von \$ 12.000 je Jahr zu leisten, ein Betrag, der den Kosten unseres eigenen Neuyorker Büros im Jahre 1949 entsprach.

Unser Exekutivkomitee prüfte diesen Vorschlag auf seiner Tagung im Mai 1950. Es war geneigt, ihm grundsätzlich zuzustimmen, wünschte aber gewisse Versicherungen, bevor es einen Beschluß faßte. Der IBFG versicherte uns später, daß die geplanten Vorkehrungen auf keine Weise die Autonomie der ITF beeinträchtigen würden. Das Exekutivkomitee stimmte daraufhin den Vorschlägen zu, worauf wir unser altes Neuyorker Büro im Juli 1950 verließen und ein gemeinsames Büro mit dem IBFG an folgender Adresse bezogen: 20 West 40th Street, 6th Floor, New York 18, N. Y.

IV. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten

Streik der argentinischen Seeleute

Dies war der wichtigste Arbeitskonflikt, in den die ITF in der Berichtszeit eingreifen mußte.

Die CGGMA (ein Bund der argentinischen Arbeiter in Schifffahrt und Häfen), die einzige Organisation in der argentinischen Republik, die immer noch der ITF angeschlossen war, war auch die einzige Organisation von einiger Bedeutung, die nicht zu der von der Regierung beaufsichtigten CGT (Gewerkschaftsbund) gehörte. Infolgedessen war sie General Perón und seiner Frau schon lange ein Dorn im Auge, aber da die Organisation sehr mächtig und eng gefügt war und außerdem eine Schlüsselstellung vertrat, war der General darauf bedacht, einen Zusammenstoß mit ihr zu vermeiden. Die Leiter der CGGMA waren sich schon lange bewußt, daß ein solcher Zusammenstoß früher oder später kommen mußte und hatten bei der ITF angefragt, ob sie notfalls auf deren Hilfe zählen könnten. Man hatte ihnen versprochen, daß diese Hilfe geleistet würde.

Die Regierung Peróns und die CGT vermieden jeden offenen Konflikt, übten aber fortwährend Druck auf die CGGMA aus, um sie zum Beitritt zur CGT zu zwingen.

In den ersten Monaten des Jahres 1950 kam es zu einem Zusammenstoß. In Argentinien gibt es einen amtlichen Ausschuß, der mit der Durchführung der Sozialgesetzgebung und mit der Regelung der Arbeitsverhältnisse in Schifffahrt und Häfen beauftragt ist. Die Arbeitnehmervertretung in diesem Ausschuß bestand ausschließlich aus Vertretern der CGGMA. Die von der Regierung beaufsichtigte CGT, die keinerlei Anhänger in Schifffahrt und Häfen besaß, ersuchte wiederholt um Vertretung in diesem Ausschuß, aber die Vertreter der CGGMA leisteten dem Ersuchen entschlossenen Widerstand. Infolgedessen verhinderte die Regierung während nahezu einem Jahr den Ausschuß am Arbeiten. Dringende Forderungen nach Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen lagen vor und ihre Prüfung wurde absichtlich verhindert, um die CGGMA auf die Knie zu zwingen.

Im Frühjahr 1950 erklärte die CGGMA zwei Warnstreiks, einen von 24 Stunden am 24. März und einen von 48 Stunden am 4. und 5. April. In beiden Fällen war der Streik total, was die Seeleute betrifft, während einige der Hafentarbeiter (die ebenfalls zur CGGMA gehörten) einen Solidaritätsstreiks durchführten. Da diese Streiks zu keinem Ergebnis führten, wurde ein dreitägiger Streik auf den 3. bis 6. Mai angesetzt. In diesem Streik wurde die CGGMA von 95 Prozent aller beteiligten Arbeiter unterstützt. Er führte zu der Maßregelung von einer Anzahl Arbeitern. Am 10. Mai wurden die Leiter der bei der CGGMA angeschlossenen Gewerkschaften ins Verkehrsministerium gerufen, und man bot ihnen die Wiedereinstellung ihrer entlassenen Mitglieder unter der Bedingung an, daß sie sich von der CGGMA distanzieren und der von der Regierung beaufsichtigten CGT beitreten. Alle Gewerkschaften lehnten diese Bedingung ab.

Das Exekutivkomitee der ITF befaßte sich auf seiner Tagung vom 15. bis 18. Mai 1950 in Bern mit einem Bericht, der einen entscheidenden Zusammenstoß zwischen der CGGMA und der Regierung Peróns voraussah. Es ermächtigte den Generalsekretär, notfalls Schritte gegen argentinische Schiffe einzuleiten.

Der Zusammenstoß kam am 18. Mai, als die CGMA einen Streik von unbeschränkter Dauer auslöste. Alle 12 000 Mitglieder folgten dem Streikaufruf und legten alle Seeschiffe in den argentinischen Häfen sowie 1500 Fahrzeuge der Küsten- und Binnenschifffahrt fest. In einem Hafen wurden etwa 90 Streikende, darunter die Leiter der Ortsgewerkschaften, verhaftet. Die Besatzungen der einlaufenden Schiffe wurden gewaltsam an Bord zurückgehalten. Streikbrecher wurden angeworben, vor allem unter erst kürzlich eingetroffenen Einwanderern.

Am 23. Mai beauftragte das ITF-Sekretariat den Leiter der freien CGGMA, den Kollegen J. C. Mason, als Beobachter der Wirtschafts- und Sozialkonferenz der Vereinten Nationen für Lateinamerika beizuwohnen, deren Eröffnung in Montevideo auf den 5. Juni festgesetzt war. Das Telegramm, das den Kollegen Mason von dem Auftrag in Kenntnis setzte, wurde ihm nicht zugestellt, dagegen erhielt er das Bestätigungsschreiben. Kollege Mason erhielt nach einer ersten Weigerung schließlich einen Paß. Am 3. Juni traf er in Montevideo ein.

Wir appellierten am 5. und 6. Juni an die IAO, Schritte gegen die argentinische Regierung zu unternehmen, weil diese das Recht der freien Vereinigung verletzt habe. Eine Erklärung über den argentinischen Konflikt wurde unter den Arbeitnehmerdelegierten auf der 1950 in Genf abgehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz verteilt.

Mit Schreiben vom 6. Juni (eingegangen am 13.) ersuchte Kollege Mason um Entsendung eines Vertreters der ITF nach Montevideo. Da Kollege Gómez dazu nicht in der Lage war, entschloß sich der amtierende Generalsekretär, die Reise zu unternehmen. Am 14. Juni hatte er eine Unterredung mit dem argentinischen Gesandten in London, um die am 22. Mai ersucht worden war, nach der Tagung des Exekutivkomitees vom 15. bis 18. Mai in Bern, um einen Protest gegen die verleumderischen Erklärungen des argentinischen Arbeitsministers in der regierungshörigen Presse über die ITF anzubringen. Die Unterredung war ergebnislos, da der Gesandte zugab, von den Tatsachen und Streitfragen, um die es ging, nicht das geringste zu wissen. Auf das Ersuchen um ein Einreisevisum nach Argentinien antwortete er, daß Kollege Becu dieses in Montevideo „innerhalb von zehn Minuten“ erhalten könne. Er lehnte es ab, das Visum auszustellen, „weil das Visum von dem argentinischen Konsul im letzten Lande auszustellen ist, in dem der Reisende sich vor der Einreise nach Argentinien aufhält“.

Inzwischen hatten wir mit dem IBFG Kontakt aufgenommen, und im Hinblick auf die Wichtigkeit der Angelegenheit wurde vereinbart, daß Kollege Becu im Auftrage beider Organisationen nach Montevideo reisen sollte und daß die Kosten von ihnen zu gleichen Teilen getragen würden.

Er reiste am 17. Juni nach Montevideo ab, wo er 36 Stunden später eintraf. Am 18. Juni nahm er zusammen mit dem Kollegen Mason an der Wirtschaftskonferenz der Vereinten Nationen teil. Die Tagung gab ihm Gelegenheit, mit dem argentinischen Gesandten (der sein Land auf der Konferenz vertrat) zu sprechen und ihn zu bitten, ihm ein argentinisches Visum auszustellen und eine Unterredung mit dem argentinischen Arbeitsminister zu arrangieren. Beide Bitten wurden höflich und scheinbar mit dem Wunsch aufgenommen, zu helfen.

Am 19. Juni erhielt Kollege Mason Nachricht aus Buenos Aires, daß die Regierung bereit zu sein schein, einen Kompromiß zu suchen. Die Bedingungen einer etwaigen Regelung wurden daraufhin zwischen den Kollegen Becu und Mason vereinbart, und man sandte Instruktionen an

den Stellvertreter des letzteren. Mason war zur Abreise nach Buenos Aires bereit, sobald deutliche Aussicht auf Verhandlungen bestand.

Am 21. Juni endete die Konferenz der Vereinten Nationen, und am 22. ging die Nachricht ein, daß die Regierung ihre Haltung geändert hatte. Kollege Mason kehrte nach Buenos Aires zurück, während Kollege Becu in Montevideo auf ein Einreisevisum nach Argentinien wartete. Am 24. Juni teilte er dem Gesandten mit, daß er nicht länger warten könne, und vernahm alsdann, daß sowohl das Visum als auch eine Unterredung mit dem Arbeitsminister abgelehnt worden wären. Er verließ Montevideo am 24. Juni und telegraphierte Instruktionen nach London, einen Appell an alle beteiligten Organisationen zu richten, argentinische Schiffe aufzuhalten. Der Appell erging auf telegrafischem Wege am 25. und 26. Juni.

Kollege Becu unterbrach seine Rückreise in Genf, wo er am 26. Juni eintraf. Er traf den Kollegen Oldenbroek und teilte ihm mit, daß kein Kompromiß erzielt wurde und daß der Konflikt sich verschärft hätte. Als Ergebnis seines Besuches in Montevideo waren die argentinischen Seeleute mehr denn je entschlossen, den Streik fortzusetzen. Kollege Becu hatte auch Unterredungen mit Beamten des IAA über allfällige Schritte der IAO nach unserem Protest gegen die Verletzung der gewerkschaftlichen Rechte durch die argentinische Regierung. Am 28. Juni kehrte er nach London zurück.

Am 29. Juni sprach der Labour-Attaché der argentinischen Gesandtschaft bei Becu vor, um sich mit ihm „unter Gewerkschaftskollegen zu unterhalten“, und schlug die Aufhebung des Boykotts vor. Er wurde davon in Kenntnis gesetzt, daß der Boykott fortgesetzt würde, solange die CGGMA uns nicht berichtet, daß der Konflikt eine befriedigende Lösung gefunden hat.

Am 3. Juli, dem 47. Streiktag, telegraphierte die CGGMA, daß die große Mehrzahl der Streikenden den Kampf fortsetzte, die Schiffsführer jedoch ein schwaches Glied in der Kette waren. Bis dahin hatten die angeschlossenen Gewerkschaften folgende Mitteilungen erhalten:

1. Am 7. Juni wurden die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften davon in Kenntnis gesetzt, daß die CGGMA einen dringenden Appell an die ITF gerichtet hatte, um Unterstützung in einem Kampf um Leben und Tod mit dem Regime Perón. Sie wurden aufgefordert, ihren Mitgliedern die Anweisung zu erteilen, auf argentinischen Schiffen nicht anzuheuern, argentinischen Schiffsbesatzungen bei etwaigen Aktionen in ausländischen Häfen jede mögliche Unterstützung zu gewähren und das Anheuern von Seeleuten durch argentinische Reeder außerhalb Argentiniens zu verhindern. Sie wurden weiter ersucht, nach eigenem Ermessen die Hafentarbeitergewerkschaften aufzufordern, der Bewegung durch ein Embargo gegen argentinische Schiffe beizustehen.
2. Am 14. Juni wurden die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften davon in Kenntnis gesetzt, daß der Streik in unverminderter Schärfe weiterginge und daß die CGGMA der Meinung war, daß „eine Weigerung, unsere Schiffe in ausländischen Häfen abzufertigen, eine entscheidende Wirkung haben“ würde. Es wurde betont, daß die ITF diesem Kampf größte Bedeutung beimißt und daß die unmittelbar wirksame Weise, den streikenden argentinischen Seeleuten zu Hilfe zu kommen, in der Durchführung gewerkschaftlicher Aktion und in der möglichst weitgehenden Behinderung der argentinischen Schiffe bestand. Der Appell vom 7. Juni wurde wiederholt.

3. Am 17. Juni wurden die angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaften von den Mitteilungen an die Seeleutegewerkschaften in Kenntnis gesetzt sowie von der Wahrscheinlichkeit eines direkten Apells der ITF an die Hafnarbeitergewerkschaften, um eine volle Wirkung der Solidaritätsaktion zu erzielen. Ob letzterer Schritt notwendig sei, hänge vom Ergebnis der bevorstehenden Reise des Generalsekretärs nach Südamerika ab.
4. Am 25. und 26. Juni wurden die angeschlossenen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften in Europa durch Telegramm ersucht, „wirksame Schritte zu unternehmen, um argentinische Schiffe aufzuhalten“. Das Newyorker Büro wurde beauftragt, die angeschlossenen Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten zu informieren, während das Büro in Bombay ersucht wurde, dasselbe in Asien zu tun.
5. Am 1. Juli wurde der Appell durch ein Rundschreiben an die angeschlossenen Hafnarbeiter- und Seeleutegewerkschaften erneuert.

Der Konflikt wurde alsdann am 5. und 6. Juli von einer Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute besprochen, die es für ratsam hielt, eine Tagung der Hafnarbeitersektion einzuberufen, um gemeinsame Schritte zu besprechen. Der belgische Transportarbeiterverband hatte eine gleichlautende Anregung gemacht.

Eine Tagung der Hafnarbeitersektion fand dementsprechend am 14. Juli in London statt. Man erkannte, daß der Streitfall von größter Bedeutung war und beschloß, das mögliche zu tun, um das Laden und Löschen argentinischer Schiffe in ausländischen Häfen zu verhindern, „bis die argentinische Regierung das Recht der freien Vereinigung achtet und die CCGMA erneut anerkennt“.

Der britische Transportarbeiterverband erklärte demgegenüber, daß er zwar bereit sei, alles in seiner Macht Stehende zu tun, sich aber infolge der damals sehr schwierigen Lage in den britischen Häfen am Boykott nicht beteiligen könne.

Die Angelegenheit wurde erneut besprochen auf der Konferenz der Hafnarbeitersektion, die anlässlich des Stuttgarter Kongresses stattfand und auf der berichtet wurde, daß die deutsche Gewerkschaft das Embargo bereits auf argentinische Schiffe angewandt hatte, von denen einige weder geladen noch gelöscht wurden. Die Gewerkschaft sei entschlossen, mit der Aktion fortzufahren trotz der damit verbundenen Schwierigkeiten und trotz der Auswirkungen auf den deutschen Außenhandel. Belgische und holländische Vertreter versprachen ebenfalls, den Boykott mit Nachdruck anzuwenden, und die Vertreter der drei skandinavischen Länder gaben die Versicherung ab, daß argentinische Schiffe in den Häfen von Dänemark, Norwegen und Schweden nicht abgefertigt würden.

Zwei argentinische Schiffe wurden von der Aktion berührt. Am 11. Juli wurden dem Passagierdampfer „Entre Rios“, der Cuxhaven (Deutschland) anlaufen sollte, auf Grund der Inspektionen, welche die deutsche Gewerkschaft an ihre Mitglieder gerichtet hatte, die Dienste eines Lotsen verweigert. Das Schiff wurde nach dem von den Kommunisten beherrschten Hafen von Dünkirchen umgeleitet, wo die Fahrgäste ohne Schwierigkeit an Land gehen konnten. Die deutsche Gewerkschaft behinderte das Schiff an der Einfahrt nach Hamburg, wo es 220 Fahrgäste aufnehmen sollte, um sie nach Südamerika zu bringen. Der Frachter „Rio Gualaguay“ lief um den 9. Juli herum im Hamburger Hafen ein. Die Hafnarbeiter weigerten

sich, ihn zu entladen, worauf er zunächst nach Rotterdam und alsdann nach Antwerpen umgeleitet wurde, wo er vom 12. bis 29. Juli liegenblieb, um alsdann ohne Ladung nach Argentinien abzufahren.

Am 6. August erhielten wir ein Telegramm von der CGGMA, das besagte, daß der Streik nach 78tägiger Dauer am 9. August abgebrochen wurde, da es unmöglich gewesen sei, den Kampf fortzusetzen. Das Telegramm dankte den Organisationen, die den Boykott durchgeführt hatten und endete mit dem Ersuchen, ihn aufzuheben.

In einem Schreiben der CGGMA vom 5. August wurde erklärt, daß gegen Schluß die Streikbeteiligung rasch nachgelassen habe, so daß die CGGMA keine andere Möglichkeit hatte, als ihn abzubrechen. Einige der Schiffahrtsgesellschaften hatten bereits damit begonnen, ihr Personal zum Beitritt zu den von der CGT gebildeten Scheingewerkschaften zu zwingen. Die Leiter der CGGMA waren jedoch entschlossen, ihre Organisation nicht aufzugeben. Sie erklärten, daß die Erklärung der ITF, wonach der Abbruch des Streiks nicht die Beendigung des Boykotts bedeuten würde, einen sehr guten Eindruck gemacht habe, aber sie forderten uns trotzdem auf, den Boykott aufzuheben.

Es besteht einiger Grund zu der Annahme, daß das Ergebnis dieser Aktion ein anderes gewesen wäre, wenn eine größere Zahl von angeschlossenen Organisationen daran teilgenommen hätte. Die CGGMA erklärt, daß einige der Seeleute die Arbeit wieder aufnahmen, als sie hörten, daß die Gewerkschaften zweier so wichtiger Seefahrtsländer wie die Vereinigten Staaten und Großbritannien die Schiffe Peróns nicht aufzuhalten vermochten. Die Briten befanden sich allerdings in einer äußerst schwierigen Lage infolge von kommunistisch inspirierten wilden Streiks, die kurz vorher stattgefunden hatten, während die Amerikaner durch den berühmten Taft-Hartley-Act am Eingreifen verhindert wurden.

Ein Brief der CGGMA vom 27. September beschrieb die Methoden, welche die CGT Peróns angewandt hatte, von den verschiedenen bei der CGGMA angeschlossenen Gewerkschaften Besitz zu ergeifen. Ein Anfang wurde gemacht mit der Maschinistengewerkschaft. Deren Mitgliedern wurde die Wiedereinstellung verweigert, sofern ihre Organisation nicht der CGT beitrete. Einige unter ihnen erklärten sich einverstanden, eine Versammlung zu veranstalten mit einer von der CGT vorbereiteten Tagesordnung, auf der nach wenigen Minuten beschlossen wurde, den Vorstand abzusetzen und einen neuen, provisorischen Vorstand mit der Leitung der Gewerkschaft bis zu deren Übernahme durch die CGT zu beauftragen. Ähnlich wurde vorgegangen gegen die Vereinigung der Flußkapitäne und Lotsen, die Gewerkschaften der Hafentarbeiter und Kontrolleure und die Funkergewerkschaft. Im Falle der Gewerkschaft der Kapitäne und Offiziere der Handelsflotte wurde eine andere Methode angewandt, indem die Organisation unter Verletzung aller Regeln gezwungen wurde, sich mit einer von der CGT gebildeten Konkurrenzgewerkschaft zu vereinigen. Im Falle der Seemannsgewerkschaft veranstaltete eine Gruppe von Defaitisten eine Generalversammlung, ohne die Satzungen einzuhalten, welche die Zustimmung des Vorstandes oder ein von einer bestimmten Zahl von Mitgliedern unterzeichnetes Ersuchen vorschreiben, und beschloß den Beitritt zur CGT, die aufgefordert wurde, jemanden mit der Leitung der Organisation zu beauftragen, womit deren Übernahme vollzogen war.

Alle diese Dinge geschahen mit der stillschweigenden Zustimmung der Behörden, wie auch der Arbeitgeber, welche die von ihnen beschäftigten

Arbeiter zwangen, den von der CGT gebildeten oder unter deren Aufsicht stehenden Gewerkschaften beizutreten, Viele der Leiter der CGGMA und ihrer angeschlossenen Gewerkschaften sind natürlich entlassen worden.

Wie bereits erwähnt, brachten wir anfangs Juni die Angelegenheit dem Verwaltungsrat des IAA zur Kenntnis und forderten eine offizielle Untersuchung. Am 9. Juni wurde uns mitgeteilt, daß unser Ersuchen zunächst von den Beamten des Verwaltungsrates geprüft würde. Am 14. Juni wurden wir davon in Kenntnis gesetzt, daß diese Beamten „Kenntnis davon gehabt hätten, daß Verhandlungen zwischen der ITF und der argentinischen Regierung begonnen worden wären und es daher für besser gehalten hätten, das Ergebnis dieser Verhandlungen abzuwarten, bevor sie Schritte auf Grund des Ersuchens unternehmen würden“. Da dieser Erklärung jede Begründung fehlte, protestierten wir sofort, aber es war dafür zu spät.

Die CGGMA ist selbstverständlich voll und ganz verschwunden; mit ihr wurden auch die letzten Spuren des freien Gewerkschaftswesens in Argentinien ausgelöscht. Der Totalitarismus hat einen weiteren Sieg davongetragen. Ein beträchtlicher Teil der Mitgliedschaft und der alten Funktionäre halten jedoch unter sich immer noch Kontakt aufrecht, und es besteht kein Zweifel, daß das Ende der Schreckensherrschaft Peróns sie bereitfinden wird.

Die argentinischen Seeleute sind jetzt in der argentinischen Vereinigung der Seeleute und Hafentarbeiter organisiert, in einer Organisation, die vom Gewerkschaftsbund und der Regierung in riesigem Maßstab aufgebaut wurde und die anscheinend über unbeschränkte Geldmittel verfügt. Dies zeigt, welche Bedeutung General Perón den Seeleuten beimißt.

Argentinische Eisenbahner

Früher waren bei der ITF zwei argentinische Eisenbahnergewerkschaften angeschlossen, der Eisenbahnverband (Unión Ferroviaria) und die Gewerkschaft des Lokpersonals (La Fraternidad). Erstere ging schon früh zum Gewerkschaftsbund General Peróns über, während letztere viel länger ausharrte und sich in hohem Maße abseits hielt, obschon sie schließlich gezwungen wurde, dem Gewerkschaftsbund beizutreten. Die Beziehungen beider Organisationen mit der ITF sind seit mehreren Jahren unterbrochen.

Gegen Ende 1950 ereignete sich auf den argentinischen Bahnen eine Reihe von Konflikten, die am 17. November in einem Streik gipfelten, der sich rasch, mit einer einzigen Ausnahme, auf alle Eisenbahnen ausdehnte. Der Gewerkschaftsbund und der Eisenbahnverband waren gegen den Streik, ein Umstand, der zur Überraschung der Regierung Peróns seine Ausbreitung nicht verhinderte. Zunächst versuchte es die Regierung mit Gewalt, wechselte jedoch ihre Taktik, als solche Maßnahmen keine Wirkung zeigten, und es gelang ihr, den Streikausschuß zu überzeugen, daß, wenn dieser die Eisenbahner zur Wiederaufnahme der Arbeit bewegen könnte, eine geheime Vereinbarung abgeschlossen würde, auf Grund welcher die Lohnforderungen der Eisenbahner verwirklicht würden. Die Vereinbarung müsse jedoch geheim bleiben, damit die Regierung nicht an Ansehen verliere. Sobald die Lage wieder normal war, distanzierte sich der Eisenbahnverband wie auch der Regierungsssekretär für Arbeitsfragen von der Vereinbarung, und zahlreiche Streikteilnehmer wurden entlassen.

Dies führte zu einem weiteren allgemeinen Eisenbahnerstreik am 14. Dezember. Wiederum wurde die Regierung gezwungen nachzugeben, die ent-

lassenen Eisenbahner wieder einzustellen und die verhafteten Streikteilnehmer freizulassen, die Löhne für die Streikdauer auszuzahlen, eine beträchtliche Lohnerhöhung zu gewähren und einige der Leiter des Eisenbahnverbandes zu entlassen.

Die Regierung brach aber wiederum ihre Versprechungen, und am 24. Januar brach ein dritter Streik aus. Diesmal war die Regierung besser vorbereitet, und es gelang ihr, den Streik durch die Entlassung mehrerer Tausend Eisenbahner und die Einberufung anderer zum Wehrdienst zu zerschlagen.

Das Exekutivkomitee der ITF, das in diesem Augenblick in London tagte, nahm eine EntschlieÙung an, welche seine Sympathie mit den Streikenden ausdrückte und die Regierung Peróns an den Pranger stellte.

Es ist zu berücksichtigen, daß sämtliche Streiks von den Gewerkschaften nicht anerkannt wurden und auf den heftigen Widerstand des regierungshörigen Eisenbahnverbandes und des Gewerkschaftsbundes stießen. Die Gewerkschaft des Lokpersonals hatte an sich in die Auseinandersetzung nicht eingegriffen, die Regierung wartete jedoch zweifellos auf eine gute Gelegenheit, sie in die Knie zu zwingen.

Die Gelegenheit dazu bot sich einige Monate später. Auf einer Tagung des Vorstandes des Argentinischen Gewerkschaftsbundes erhoben die Vertreter der Gewerkschaft des Lokpersonals scharfen Einwand gegen einen (nie genehmigten) Artikel in den Satzungen des Gewerkschaftsbundes, der diesen ermächtigte, in die Angelegenheiten angeschlossener Organisationen einzugreifen und sie erforderlichenfalls sogar zu übernehmen; die Tagung forderte alle Organisationen des Gewerkschaftsbundes auf, die Kampagne zur Wahl General Peróns zum Präsidenten der Republik Argentinien für eine neue Amtszeit zu unterstützen und dem Gewerkschaftsbund vier politische Redner zur Verfügung zu stellen.

Der Vorstand der Gewerkschaft des Lokpersonals trat darauffin zusammen und beschloß mit einer Mehrheit, diese Anweisung nicht durchzuführen mit dem Hinweis darauf, daß die Satzungen der Gewerkschaft ihr jede politische Betätigung untersagen.

Am 9. Mai 1951 stürmte eine bewaffnete Bande von Perón-Anhängern das Büro der Gewerkschaft während einer Sitzung des Vorstandes, zwang diesen zum Rücktritt und wählte einen neuen Vorstand, der die fünf Mitglieder des alten Vorstandes umfaßte, die General Perón unterstützten und auch von ihm bezahlt werden in der Form von Ämtern als „Gewerkschaftsberater“, „Inspektoren“ usw. Obschon die Wahl offensichtlich gesetzwidrig war, anerkannten der Gewerkschaftsbund und das Justizdepartement sofort den neuen Vorstand. Die Jahreskonferenz der Gewerkschaft, welche Gelegenheit geboten hätte, einen neuen Vorstand durch ein einwandfreies Verfahren zu wählen und den Beschluß des alten Vorstandes, die Kandidatur Präsident Peróns nicht zu unterstützen, umzustößen, war nur fünf Tage später, auf den 14. Mai, festgesetzt.

Obschon überlistet, schickten sich die alten Führer der Gewerkschaft des Lokpersonals nicht in die Niederlage. Am 1. August 1951 erklärten sie einen weiteren Streik, an dem sich nicht weniger als 92 Prozent der Lokführer während einer Dauer von mehreren Tagen beteiligten. Diese großartige Kundgebung war natürlich zum Mißerfolg verurteilt. Bei ihrer Unterdrückung ging die Regierung weit über die Gewalttätigkeit hinaus, die ihre früheren Schritte gekennzeichnet hatte. Die Eisenbahner wurden wiederum zu den Fahnen gerufen. Tausende wurden entlassen und Hunderte ver-

haftet und gemartert; das Ergebnis stand deshalb von vornherein fest. Sie haben jedoch wieder und wieder den Beweis eines ungebrochenen Geistes geliefert, und wenn die Zeit kommt, General Perón zu stürzen, werden sie zweifellos eine hervorragende Rolle spielen.

Seit den beschriebenen Ereignissen haben wir mit einigen im Exil lebenden alten Führern der Gewerkschaft des Lokpersonals wieder Beziehungen angeknüpft.

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, die vom 13. bis 17. August 1951 in Utrecht stattfand, befaßte sich mit dem Kampf Peróns gegen die Gewerkschaft und faßte folgende EntschlieÙung:

„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, hat Kenntnis erhalten von der letzten Gewalttat der Regierung des Generals Perón in Argentinien. 'La Fraternidad', die seit siebenzig Jahren bestehende Gewerkschaft des argentinischen Lokomotivpersonals, ist der letzten Überreste ihrer Freiheit beraubt worden, und zwar mit Methoden, die für totalitäre Staaten kennzeichnend sind und bei allen freiheitsliebenden und sich zur Demokratie bekennenden Menschen Abscheu erregen.

Die Konferenz wendet sich mit Nachdruck gegen diese aufs neue bewiesenen diktatorischen Tendenzen des Perón-Regimes,

bekundet ihre Sympathie und Solidarität mit den schwer geprüften Leitern und Mitgliedern der 'Fraternidad', und

versichert sie, daß ihre langjährige Verbindung mit der ITF nicht der Vergessenheit anheimfallen wird.

Sie verspricht, daß die ITF alles in ihrer Macht Stehende tun wird, um der Gewerkschaft die Freiheit und ihre ehrenvolle Stellung in der argentinischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung zurückzugeben, und ersucht das Internationale Arbeitsamt, den Wirtschafts- und Sozialrat und die Kommission für Menschenrechte der VN, der ITF ihre Unterstützung angedeihen zu lassen in den Bemühungen um die Wiederherstellung der Gewerkschaftsfreiheit für alle Transportarbeiter Argentinien's.“

Der Generalrat der ITF befaßte sich auf seiner Tagung vom 10. bis 12. Oktober 1951 in Marseille mit den vorstehend beschriebenen Tatsachen und nahm folgende EntschlieÙung an:

„Der Generalrat der ITF, versammelt in Marseille vom 10. bis 12. Oktober 1951, hat Kenntnis genommen von den zahlreichen Beweisen der Entschlossenheit der argentinischen Transportarbeiter, die Freiheit und die demokratischen Rechte, deren das Regime General Peróns sie beraubt hat, wiederzugewinnen.

Der Generalrat ist besonders beeindruckt von dem tapferen Kampf, den die Seeleute und Hafenarbeiter im Jahre 1950 und die Eisenbahner in letzter Zeit geliefert haben. Er versichert ihnen, daß sie nicht vergessen sind und daß sie in ihren Bestrebungen immer auf die Sympathie und Unterstützung der ITF zählen können.“

Streik der belgischen Hafentarbeiter

Am 29. Juli 1950 traten die belgischen Hafentarbeiter in den Streik auf Grund des Aufrufs des Belgischen Gewerkschaftsbundes zum Generalstreik, um König Leopold zum Rücktritt zu zwingen. Als dieser politische Streik am 2. August endete, setzten sie ihren Streik fort im Versuch, Lohn-erhöhungen zu erzielen.

Sobald der Streik gewerkschaftlichen Charakter annahm, ersuchte der Belgische Transportarbeiterverband die ITF um Hilfe, und das Sekretariat bat in einem Telegramm am 8. August die Hafentarbeiterverbände in Holland und Deutschland, ihre Mitglieder anzuweisen, keine Güter zu behandeln, die normalerweise durch belgische Häfen gehen.

Der niederländische Verband berichtete, daß er folgende Maßnahmen getroffen habe:

1. Schiffe, die jetzt in Antwerpen liegen, werden in Rotterdam nicht entladen, es sei denn, es handle sich um Güter für die Niederlande oder um Transitgut. Sofern solche Schiffe Ladungen für Belgien enthalten, werden diese Güter nur dann entladen, wenn sie nicht nach Belgien weiterbefördert werden.
2. Abgehende Güter, die sich jetzt in Belgien befinden und normalerweise in einem belgischen Hafen verladen werden, werden in Holland nicht verladen; Transitgut wird verladen, soweit es sich nicht schon in einem belgischen Hafen befindet.
3. Schiffe unterwegs nach Europa mit Ladegut für Belgien werden in Rotterdam nicht entladen.
4. Schiffe mit Ladungen für mehrere Bestimmungsorte werden entladen mit Ausnahme des für Belgien bestimmten Gutes, soweit es sich um Transitgut (nicht für Belgien bestimmt) und um für Holland bestimmtes Gut handelt. Soweit diese Schiffe nach Belgien bestimmte Güter enthalten, werden diese zwar entladen, aber nicht nach Belgien weitergeleitet.

Durch Brief vom 10. August (empfangen am 14. August) antwortete die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr wie folgt:

„...Ihr ersucht uns, die Ladung der umdisponierten Schiffe nicht zu löschen. Wir müssen Euch nun darauf aufmerksam machen, daß die Dinge bei uns nicht so einfach liegen, daß wir auf Grund eines Telegramms einen Boykott in unseren Häfen verhängen können. Wir sind selbstverständlich gern gewillt, unsere Antwerpener Kollegen Hafentarbeiter zu unterstützen, aber wir sind der Auffassung, daß andere Wege begangen werden müssen, wie den Weg eines einfachen Telegramms.

Soll den Antwerpener Hafentarbeitern geholfen werden, dann sind wir bereit, an einem Beschluß seitens der Fachgruppe Hafen der ITF mitzuwirken, wobei wir dann allerdings die Hoffnung ausdrücken, daß auch die englischen Kollegen Hafentarbeiter sich diesem Beschluß anschließen mögen. Würden wir heute einen Boykottbescheid an unsere Häfen herausgeben, so sind wir im Augenblick nicht darüber unterrichtet, ob in den belgischen, holländischen, französischen oder englischen Häfen diese Dampfer bearbeitet werden. Wir bitten Euch also, uns mitzuteilen, ob die Möglichkeit eines internationalen Beschlusses besteht, dem wir uns dann selbstverständlich gern anschließen werden. Solange ein sol-

cher Bescheid nicht vorliegt, werden wir unsere Kollegen Hafenarbeiter zu keinem Boykott bewegen können.“

Auf diesen Brief antwortete das Sekretariat am 14. August wie folgt:

„... Die Behandlung von Gütern, die normalerweise in einem bestreikten Hafen hantiert werden müssen, ist bisher immer bezeichnet worden als Streikbrecherarbeit. Sozusagen alle Tarifverträge enthalten in geschriebener oder ungeschriebener Weise die Klausel, daß von den Arbeitern keine Streikbrecherarbeit gefordert werden kann und daß die Weigerung solcher Arbeit keinen Vertragsbruch darstellt.

Für den Antwerpener Hafen bestimmte Güter können nur nach einigen wenigen anderen Häfen umdisponiert werden, und zwar nach Nordfrankreich, nach Holland oder nach Deutschland. Englische Häfen kommen gar nicht in Betracht. Wie Ihr wißt, haben die französischen Gewerkschaften in den nordfranzösischen Häfen wenig Einfluß, weil dort die Kommunisten das letzte Wort haben. In Holland ist unmittelbar bei Ausbruch des Streiks eine Vereinbarung zwischen den holländischen Arbeitgebern und der holländischen freien Gewerkschaft getroffen worden, über deren Inhalt die beiliegende Übersetzung eines heute morgen erhaltenen Briefes Aufschluß gibt.

Der Streik im Antwerpener Hafen dauert noch an, und Becu ist selbst an Ort und Stelle gegangen, um die Aktion zu leiten und ein schleuniges Ende herbeizuführen. Er wünscht dringend, daß die deutsche Organisation dem holländischen Beispiel folgt. Wir hoffen, daß es Euch möglich ist, dem belgischen Verband Euern Beistand raschestens zu leisten.“

Die deutsche Organisation antwortete nicht auf diesen Brief. Der Streik endete am 23. August, und am 26. August widerriefen wir unseren Appell, den belgischen Transportarbeiterverband zu unterstützen. Am 28. August schrieben wir an die deutsche Gewerkschaft, um unseren Standpunkt zu bestätigen, wie er in unserem Brief vom 14. August dargelegt war. Wir legten dar, daß die Stellungnahme der deutschen Gewerkschaft im Widerspruch steht zum Grundsatz, sich jeglicher Streikbrecherarbeit zu enthalten und daß die deutsche Gewerkschaft tatsächlich die Befugnisse des Generalsekretärs anzweifeln, einen Appell zur Hilfeleistung an eine im Streik stehende Organisation auszusenden.

In ihrer Antwort auf diesen Brief verwies die deutsche Gewerkschaft auf die Erfahrung mit dem Boykott der argentinischen Handelsschiffahrt und unterstrich, daß nur ein Teil der angeschlossenen Organisationen diesen Beschluß ausgeführt habe. Mit dieser entmutigenden Erfahrung noch frisch im Gedächtnis war es ihr nicht möglich, am 8. August neue Boykottvorschriften zu erlassen; es sei denn, daß sie diesesmal die Gewähr hätte, daß der Boykott lückenlos durchgeführt würde.

Der Streik brachte den Belgischen Transportarbeiterverband in eine schwierige und sogar gefährliche Lage. Der Vorsitzende dieses Verbandes (R. D e k e y z e r) war abwesend und befand sich als Mitglied einer Delegation des IBFG im Fernen Osten.

Unter diesen Umständen fühlte der Generalsekretär sich verpflichtet, dem belgischen Verband zu Hilfe zu kommen und ihn vor einer Katastrophe zu behüten. Berücksichtigung verdient dabei der Umstand, daß der Generalsekretär in dem Augenblick noch Vorsitzender (auf Urlaub) des Bel-

gischen Transportarbeiterverbandes war. Er verweilte in Antwerpen vom 9. bis 24. August und schloß eine Vereinbarung, auf Grund derer der belgische Verband den Streik am 23. August aufhob. Die Kommunisten verhinderten die unmittelbare Wiederaufnahme der Arbeit; sie fand schrittweise statt, und am 3. September war die Lage im Antwerpener Hafen wieder normal.

Tripolitanische Hafentarbeiter

Am 9. Januar 1950 erhielten wir ein Telegramm der Tripolitanischen Vereinigten Hafentarbeitergewerkschaft (Tribolybia United Dock Workers), das gegen die Behandlung der Arbeiter durch die britische Verwaltung und die gezahlten niedrigen Löhne von 3 s 4 d je Tag protestierte. Ferner wurde erklärt, daß die Hafentarbeiter seit dem 2. Januar gestreikt hätten, und wir wurden ersucht, zu ihrer Unterstützung einzugreifen.

Wir antworteten, daß wir die Angelegenheit bei den britischen Behörden zur Sprache bringen würden und forderten die Gewerkschaft auf, uns weitere Einzelheiten über ihre Lohnforderungen mitzuteilen. Gleichzeitig wandten wir uns an die zuständige Abteilung des Britischen Auswärtigen Amtes und wurden von diesem am 24. Januar davon in Kenntnis gesetzt, daß nach einem erhaltenen Bericht der Streik am 9. Januar — an dem Tag, an dem wir das Telegramm erhielten — zu Ende gegangen war und daß die Hafentarbeiter eine Lohnerhöhung von 20 Prozent erhalten hatten.

Trotz wiederholter Aufforderungen sind keine weiteren Informationen aus Tripolis eingegangen.

Isländische Fischer

Am 16. Januar 1950 erhielten wir ein Telegramm vom Isländischen Gewerkschaftsbund, in welchem wir um unseren Beistand in einem Streik gebeten wurden, an dem vier isländische Fischereifahrzeuge in Neufundland beteiligt waren.

Angesichts der Tatsache, daß das Ersuchen vom Isländischen Gewerkschaftsbund, anstatt von unserer Seeleute- und Fischergewerkschaft in Reykjavik, kam, baten wir letztere um Aufklärung. Wir erhielten die Antwort, daß wir unser Möglichstes tun sollen.

Aus einem später erhaltenen Bericht ging hervor, daß die Situation ziemlich verwickelt war. Ein isländischer Reeder hatte vier seiner Schiffe nach Neufundland überführt, 53 Besatzungsmitglieder entlassen und sie heimgeschafft, ohne die ausstehenden Heuern zu zahlen. Der Isländische Gewerkschaftsbund verlangte die Zahlung der Heuerrückstände und die Überführung der Fahrzeuge nach Island.

Auf unser Ersuchen zog die Kanadische Gewerkschaft der Eisenbahnangestellten Erkundigungen in Neufundland ein und stellte fest, daß die Schiffe untätig im Hafen lagen und den Gegenstand erhitzter politischer Debatten im neufundländischen Parlament bildeten. Es handelte sich nicht darum, die Trawler durch isländische Fischer zu bemannen. Dank der Hilfe der kanadischen Gewerkschaft erhielt der Isländische Gewerkschaftsbund ausführliche und genaue Informationen, die ihm wahrscheinlich gestatteten, die Angelegenheit auf befriedigende Weise zu regeln.

Die Schiffe kehrten jedoch nicht nach Island zurück. Sie waren in den Besitz einer neufundländischen Gesellschaft übergegangen, zu deren Direktoren der isländische Reeder gehörte. Diese Gesellschaft, deren Gründung mit staatlicher Hilfe erfolgte, ging im November 1950 ganz in den Besitz der neufundländischen Regierung über.

Irländischer Hafenarbeiterstreik

Am 13. Juni 1950 telegraphierte der Irländische Transportarbeiterverband an den Niederländischen Gewerkschaftsbund und ersuchte um Boykott eines Schiffes (SS „Venus“) durch die holländischen Hafenarbeiter, das von Galway nach Rotterdam unterwegs war. Das Telegramm besagte, daß die Angestellten einer Handelsfirma in Galway für Lohnerhöhung streiken und daß die Docker von Galway die Angestellten durch den Boykott unterstützen. Das für die Handelsfirma bestimmte Gut war von den irländischen Dockern schon neun Wochen aufgehalten worden. Der Niederländische Gewerkschaftsbund übermittelte den irländischen Appell an den Niederländischen Transportarbeiterverband, der den Irländischen Transportarbeiterverband an die ITF verwies. Wir erhielten vom irländischen Verband die Zusicherung, daß es sich um einen echten gewerkschaftlichen Kampf handle, und der irländische Verband ersuchte die ITF um Unterstützung der Aktion seiner eigenen Mitglieder in Galway und ersuchte insbesondere, daß die Hafenarbeiter von Rotterdam die Aktion der Hafenarbeiter in Galway nicht unwirksam machen.

Auf Ersuchen der ITF richtete der Niederländische Transportarbeiterverband sich an die niederländische Firma, die die Entladung des Schiffes übernommen hatte. Es ergab sich, daß der Verkäufer der Ware (2 100 t Phosphat) den Kaufvertrag mit der Handelsfirma in Galway rückgängig gemacht und die Ware auf dem europäischen Festland verkauft hatte. Da die Ware nicht mehr für Galway bestimmt war, sah der Niederländische Transportarbeiterverband davon ab, den Boykott zu verhängen.

Von dieser Sachlage unterrichtet, erklärte sich der Irländische Transportarbeiterverband von der Aktion der ITF und des Niederländischen Transportarbeiterverbandes befriedigt.

Verhängung einer Sperre über westamerikanische Häfen

Im Oktober 1950 berichtete der Verband der Seeleute Nordamerikas, daß er in einer Auseinandersetzung mit den kommunistischen Hafenarbeiterverbänden an der Westküste gezwungen sei, eine Sperre über mehrere Häfen zu verhängen. Gemäß seinem Ersuchen appellierten wir an die angeschlossenen Organisationen, die amerikanischen Kollegen nach Kräften zu unterstützen und gaben Andeutung über mögliche Maßnahmen. Wir richteten mit Telegramm ein Ersuchen an den Nordamerikanischen Seeleuteverband um einen vollständigen Bericht über den Streitfall, erhielten jedoch keinen Bescheid.

Löhne der japanischen Eisenbahner

Der Japanische Eisenbahnerverband schrieb uns am 29. November 1950, die japanische Regierung weigere sich, einen acht Monate alten Schiedsspruch durchzuführen. Er ersuchte die ITF um Hilfe. Wir unterrichteten alle angeschlossenen Eisenbahnerverbände von der Lage und ersuchten sie, eine Botschaft an den Japanischen Eisenbahnerverband zu richten, die geeignet ist die japanische Regierung zu beeindrucken und die Moral des Verbandes zu stärken. Wir schrieben auch an den japanischen Verband, daß wir die Haltung der japanischen Regierung verurteilten, und ersuchten ihn, zu versuchen, mit friedlichen Mitteln die Löhne durchzusetzen, auf die seine Mitglieder Anspruch hätten. Wir fügten jedoch hinzu, daß, falls es ihm mit diesen Methoden nicht gelinge, Gerechtigkeit für seine Mitglieder zu erlangen, wir wirksamere Aktionen gutheißen würden.

Vorstellungen im Namen der ostafrikanischen Gewerkschaft asiatischer Eisenbahner

Gegen Ende 1950 beklagte sich diese Gewerkschaft (die früher den Namen „Asiatische Eisenbahnergewerkschaft von Kenya und Uganda“ trug) bei uns, daß die von den ostafrikanischen Staatsbahnen gebildeten Verhandlungsorgane durch einen willkürlichen Beschluß der Eisenbahnverwaltung am Arbeiten verhindern würden.

Wir schrieben an den britischen Kolonialsekretär und forderten ihn auf, von seiner Autorität Gebrauch zu machen, um die Angelegenheit richtigzustellen.

Das Ergebnis war, daß die Personalverteter am 25. November 1950 zum erstenmal in der Geschichte der Verwaltung eine Gelegenheit hatten, Personalprobleme mit Vertretern der Verwaltung zu besprechen. Die Gewerkschaft erzielte eine kleine Konzession, das Gesamtergebnis der Verhandlungen wird jedoch als unbefriedigend betrachtet.

Vorstellungen im Namen der Gewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn

Während eines Besuches im Saargebiet im September 1951 wurde der Stellvertretende Generalsekretär davon in Kenntnis gesetzt, daß die Saarregierung beabsichtige, dem üblichen Verfahren der Aushandlung der Eisenbahnerlöhne zwischen der Gewerkschaft und der Verwaltung der saarländischen Eisenbahnen ein Ende zu setzen. Es bestand die Absicht, auf die Eisenbahner die Lohnreglemente der Beamten anzuwenden, die von der Regierung ohne echte Verhandlungen beschlossen werden. Die Eisenbahnergewerkschaft wandte sich grundsätzlich gegen Vorschläge, welche die gegenwärtige Lohnstruktur stören und für zahlreiche Eisenbahner ein niedrigeres Einkommen bewirken würden, und sie fragte an, welche Hilfe die ITF geben könnte. Das Sekretariat versorgte die Gewerkschaft mit Einzelheiten über gültige IAO-Übereinkommen, die sich mit Kollektivverträgen befassen, und nach einem weiteren Briefwechsel schrieben wir auf Ersuchen der Gewerkschaft am 20. November an den Ministerpräsidenten des Saarlandes und ersuchten ihn, dafür zu sorgen, daß die Art und Weise der Durchführung der kürzlich erlassenen Gesetze in Übereinstimmung steht mit den Bestimmungen des Internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98, der ergänzenden Empfehlung von 1951 und der Entschließung über Arbeitsbeziehungen im Binnenverkehr, die vom Binnenverkehrsausschuß der IAO im Mai 1947 angenommen wurde. Die Saarregierung gab keine Antwort.

Verschiffung von Zucker als Massenladung

Der Kubanische Seeleute- und Hafentarbeiterverband ersuchte uns mit Schreiben vom 22. August 1951 um unsere Unterstützung im Versuch zur Verhinderung der Einführung des Zuckerexportes aus Kuba in Massenladungen. Da die Zuckerproduktion eine der Hauptindustrien der Insel ist, behauptete der Verband, daß die Verfrachtung des Zuckers als Massengut 95 Prozent der jetzt für seine Mitglieder zur Verfügung stehenden Arbeit ausschalten würde. Er schlug vor, daß unsere angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften sich mit der Angelegenheit befassen sollten.

Unser Exekutivkomitee behandelte diese Frage anlässlich seiner Tagung im Oktober 1951 in Marseille. Im Laufe der Besprechungen stellte es sich heraus, daß die Kubaner unter sich in dieser Frage nicht einig sind, die

natürlich eng mit derjenigen der Beschränkung der Traglast verbunden ist, die von einem einzelnen Hafendarbeiter ohne Hilfsmittel getragen werden darf.

Das Sekretariat der ITF hatte inzwischen eine Voruntersuchung über das Problem angestellt, aus der es sich ergab, daß auch in anderen Ländern die Meinungen geteilt sind. Es wird auf der nächsten Tagung des Ausschusses der Hafendarbeitersektion der ITF zur Sprache gelangen.

Finanzielle Unterstützung faschistischer Regierungen

Im Juli 1950 berichtete die Presse, daß Verhandlungen vor sich gingen über ein belgisches Darlehen in Höhe von 1 400 Millionen belgischen Franken an Argentinien. Das Sekretariat ersuchte unverzüglich den IBFG, den Belgischen Gewerkschaftsbund aufzufordern, sich dem Darlehen zu widersetzen.

Am 10. Oktober 1951 ersuchte unser französischer Eisenbahnerverband um Unterstützung für eine Entschließung, die sein Landesrat wenige Tage vorher angenommen hatte und die um das Eingreifen des IBFG und der amerikanischen Gewerkschaften ersuchte, um die Unterzeichnung eines geplanten Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der spanischen Regierung zu verhindern, daß dem Franco-Regime Hilfe gewährt sollte. Als wir vernahmen, daß der IBFG sich mit der Sache befaßte, hielten wir es für besser, sie in seinen Händen zu belassen.

Forderungen der Seeleutegewerkschaft von St. Lucia

Vor einiger Zeit erzielte die Seeleutegewerkschaft von St. Lucia, teilweise infolge des Eingreifens der ITF, eine Vereinbarung mit der „Cable & Wireless, Ltd.“, wonach die Anstellung von Personal für die Schiffe der Gesellschaft im Benehmen mit der Gewerkschaft zu erfolgen hatte. Die Gewerkschaft beklagte sich später darüber, daß die Schiffsoffiziere der Gesellschaft die Vereinbarung nicht einhielten und ersuchte um die Vorbringung einer Reihe weiterer Forderungen. Wir brachten die Angelegenheit bei der Gesellschaft zur Sprache, die uns am 26. Oktober 1951 mitteilte, daß eine beträchtliche Zahl von Konzessionen gemacht wurde.

Die Gewerkschaft war jedoch nicht befriedigt und ersuchte uns, die Angelegenheit weiter zu verfolgen. Anfangs 1952 erhielten wir die Versicherung, daß die Cable & Wireless, Ltd., ihre Vertretung in St. Lucia angewiesen hatte, sich genau an die Vereinbarung über die Anstellung von Arbeitskräften zu halten und mit der Gewerkschaft jedesmal Besprechungen zu führen, wenn Personal entlassen werden muß.

Beschlagnahme japanischer Fischereifahrzeuge durch die Kommunisten

Im März 1951 schrieb uns der japanische Seeleuteverband über die Ergreifung japanischer Fischereifahrzeuge durch Kommunisten im chinesischen Meer beim Fischen in Gewässern, in denen von den Besatzungsbehörden die Fischerei gestattet ist. Die Gewerkschaft ersuchte um unsere Hilfe. Wir brachten die Angelegenheit der Öffentlichkeit zur Kenntnis, erklärten jedoch, daß es sich eher um eine Angelegenheit handle, welche die japanische Regierung auf dem üblichen Wege aufgreifen sollte. Im November erhielten wir jedoch eine weitere Klage der Gewerkschaft infolge einer Zunahme solcher Vorfälle nach der Unterzeichnung des Japanischen Friedensvertrages. Im Laufe eines Jahres sind nicht weniger als 42 japanische Fischereifahrzeuge auf diese Weise beschlagnahmt worden. Von den 495 Besatzungsmitgliedern sind nur 228 heimgeschafft worden, während

drei weitere getötet worden sein sollen. Ein schlimmer Zug ist, daß die gekaperten Schiffe mit ihren Mannschaften als Köder verwendet werden. Gewöhnlich greifen vier oder fünf kommunistische Schiffe ein japanisches Schiff an.

Am 29. Dezember ersuchten wir den Parlamentsabgeordneten C. W. Gibson, die Angelegenheit im Britischen Unterhaus zur Sprache zu bringen.

Organisierung der Hafendarbeiter in Curaçao

Im September 1950 legte der bei uns angeschlossene holländische Transportarbeiterverband uns nahe, den Versuch zu unternehmen, die Organisierung der Hafendarbeiter in Curaçao (Niederländisch-Westindien) herbeizuführen. Die holländische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere hat dort eine Zweigstelle. Da man jedoch zweifelte, ob ihre Mitwirkung begrüßt würde, wurde vorgeschlagen, daß die ITF die Arbeit unternehmen soll.

Da der Vorschlag mit der Politik der ITF — Förderung der gewerkschaftlichen Organisierung in den kolonialen und weniger entwickelten Teilen der Welt — übereinstimmte und da es in Curaçao bereits eine kleine Hafendarbeitergewerkschaft, wie auch einen Gewerkschaftsbund gibt, erwog das Sekretariat die Möglichkeit, den Kollegen Alexander von unserer angeschlossenen Gewerkschaft in Trinidad dahin zu entsenden, um die Verhältnisse zu studieren. Als jedoch weitere Anfragen ergaben, daß die Verhältnisse in Curaçao nicht günstig waren, wurde beschlossen, die Angelegenheit vorläufig ruhen zu lassen.

Konflikt der indischen Eisenbahner

1947 legte die Indische Zentrale Lohnkommission Grundsätze fest für die Lohnpolitik der indischen Regierung gegenüber ihrem Personal (einschließlich der Eisenbahner). Nach der Prüfung von zwei Definitionen des „Existenzminimums“, erstens als das Niveau, unter welchem der Mensch unterernährt ist, und zweitens als das Niveau, „wo Abwechslung in der Ernährung und die Aussicht auf kulturelles Leben oder Erholung ebenfalls möglich ist“, kam die Kommission zu dem Schluß, daß „wir gegenwärtig nur das Ziel haben können, das Existenzminimum im ersten Sinne zu verwirklichen“. Alsdann legte sie die Löhne fest, wobei sie Teuerungszulagen auf Grund einer gleitenden Skala vorsah.

Infolge des Anstiegs der Lebenshaltungskosten sind die Zulagen mehrmals erhöht worden — zuletzt anfangs 1949 —, aber um viel weniger als nach der gleitenden Skala vorgesehen war. Weitere Erhöhungen, die 1949, 1950 und 1951 fällig wurden, wurden nicht gewährt, und am 1. Juli 1951 befand sich die Teuerungszulage 20 Rupien im Monat unterhalb der von der Lohnkommission festgelegten Norm, d. h. unterhalb des Niveaus, unter welchem der Mensch unterernährt ist. Um zu verstehen, was 20 Rupien bedeuten, genügt es zu erwähnen, daß ein Bahnunterhaltungsarbeiter zwischen 65 und 70 Rupien im Monat verdient.

Alle Appelle des indischen Eisenbahnverbandes an die Eisenbahnverwaltung waren abgelehnt worden, nicht nur in bezug auf die Löhne, sondern auch in bezug auf 47 andere Forderungen. Schließlich appellierte der Verband an die Regierung und ersuchte sie, von den ihr durch das Gesetz von 1947 über Arbeitskonflikte verliehenen Befugnissen Gebrauch zu machen und den Konflikt an ein Schiedsgericht zu überweisen. Auch dies wurde abgelehnt. Der Verband beschloß deshalb am 6. Juli 1951, seine Unterverbände anzuweisen, ihre Mitglieder auf dem Abstim-

mungswege zu befragen, ob sie bereit seien, am 27. August in den Streik zu treten.

Dieser Schritt bewegte die Regierung zum Handeln. Sie erhöhte die Teuerungszulage um 5 Rupien im Monat, gab jedoch gleichzeitig ein Dekret (Verordnung Nr. 1) heraus, welches das Gesetz über Arbeitskonflikte aufhob, soweit dieses sich auf den Verkehr bezog, und ihr die Befugnis gab, Streiks im Verkehr bedingungslos zu verbieten, ohne den Arbeitern ein anderes Mittel zur Verfügung zu stellen, um Gerechtigkeit zu erlangen. Die Verordnung war für sechs Monate gültig, jedoch legte die Regierung im Parlament gleichzeitig einen Gesetzentwurf zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer bis zum 31. Dezember 1952 vor.

Die Lohnerhöhung um fünf Rupien im Monat war bedeutend weniger, als die Gerechtigkeit erforderte, und das Streikverbot noch nach Diktatur, trotz der Behauptung der Regierung, daß dieser Schritt durch die Notwendigkeit der Bekämpfung der in gewissen Gebieten Indiens herrschenden Hungersnot eingegeben war.

Am 17. Juli erhielten wir vom indischen Eisenbahnerverband einen dringenden Appell um Unterstützung. Am selben Tage hatte der Stellvertretende Generalsekretär eine Unterredung mit dem Hochkommissar für Indien in London, der versprach, eine Zuschrift der ITF an seine Regierung weiterleiten zu wollen. Am folgenden Tag wurde ihm ein Schreiben übergeben, in welchem wir unsere Überzeugung zum Ausdruck brachten, daß die Forderungen der indischen Eisenbahner berechtigt waren und hinzufügten:

„Der indische Eisenbahnerverband hat in den letzten Jahren zur Genüge bewiesen, daß er ebenso bemüht ist, wie die verantwortungsbewußten Eisenbahnergewerkschaften in andern Ländern, die Ergreifung von Streikmaßnahmen zu vermeiden. Mit Rücksicht auf die in Indien herrschende schwierige und gefährliche Lage verstehen wir voll und ganz den Wunsch Ihrer Regierung, den auf den 27. August festgesetzten Streik zu vermeiden. Wir haben jedoch die Pflicht, darauf hinzuweisen, daß von keiner Gewerkschaft erwartet werden kann, daß sie einem Streikverbot zustimmt, mit dem nicht die zwingende Anweisung an die beteiligten Parteien verbunden ist, ihren Streit einem unparteiischen Schiedsgericht zu unterbreiten. Das Recht des Arbeitnehmers auf Entzug der Arbeitskraft gehört zu den Grundlagen der Demokratie. Wenn dieses Recht zeitweilig aufgehoben wird, ist ein Ersatz fällig. Es muß dies das Schlichtungsverfahren sein.

Wir sind gewiß, daß der Beschluß der indischen Eisenbahner, zum Streik zu greifen, ein bitterer und verzweifelter ist. Er ist ausschließlich von der Überzeugung eingegeben, daß ihnen angemessene Arbeitsbedingungen verweigert werden.

Wir appellieren daher an die indische Regierung und an den Premierminister — der bei den Organisationen der ITF in hohem Ansehen steht —, die Eisenbahnverwaltung aufzufordern oder anzuweisen, die Verhandlungen mit dem Allindischen Eisenbahnerverband wieder aufzunehmen und sie aufzufordern, mit dem festen Entschluß zu verhandeln, eine Regelung herbeizuführen, die allen indischen Eisenbahnern gestatten wird, ihre Arbeit ohne Unterbrechung und zu Bedingungen zu leisten, denen sie aus freiem Entschluß zugestimmt haben, womit die Durchführung der kürzlich erlassenen Verordnung überflüssig wird.“

Eine weitere Unterredung fand am 2. August statt zwischen dem Stellvertretenden Generalsekretär der ITF und dem Sekretär der Außenabteilung der Hochkommission für Indien, in deren Verlauf die Verordnung Nr. 1 (das Dekret, welches die Regierung ermächtigte den Streik zu verbieten) besprochen wurde. Die Auffassung der ITF wurde (am 3. August) auch dem indischen Eisenbahnverband mitgeteilt, und zwar in einem Telegramm, das wie folgt lautete:

„Die Verordnung ist unvollständige Gesetzgebung, unangemessen und ungeeignet zur Erzielung sozialer Gerechtigkeit und Arbeitsfrieden auf den Eisenbahnen. Alle Beteiligten sollten die Verordnung nur als Lückenbüßer betrachten. Es besteht jedoch ein Bedürfnis für ein vom Parlament zu verabschiedendes Gesetz über Arbeitsbeziehungen im Transport und Verkehr. Dieses Gesetz sollte sich auf die Entschließung des Binnenverkehrsausschusses der IAO vom Mai 1947 stützen, deren Annahme unter Zustimmung aller indischen Vertreter erfolgte. Die Regierung sollte nun die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnverband anweisen, sofort die Verhandlungen über alle wichtigen Forderungen wieder aufzunehmen und den ernsthaften Versuch zu unternehmen, eine Verständigung zu erzielen. Wenn dies geschieht, aber eine Verständigung bis zum 27. August nicht erfolgt, kann die Regierung einen Konflikt vermeiden durch weise Zurückhaltung im Gebrauch der ihr durch die Verordnung übertragenen Befugnisse. 30 Tage Streikverbot sollten genügen und sollten vom Verband eingehalten werden, sofern die Regierung gleichzeitig die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnverband anweist, ihren Streit innerhalb von 20 bis 25 Tagen entweder durch weitere direkte Verhandlungen oder durch ein freiwilliges Schlichtungsverfahren beizulegen. Es wäre von Hilfe, wenn die Regierung jetzt die Absicht bekanntgeben würde, die Verordnung in naher Zukunft durch ein passendes Gesetz zu ersetzen, das sich eignet für den doppelten Zweck: den ununterbrochenen Betrieb auf den Eisenbahnen zu sichern und den Eisenbahnern Gerechtigkeit widerfahren zu lassen.“

Am 10. August hatte die indische Regierung noch nicht auf unsere Vorstellungen geantwortet, weshalb wir nochmals schrieben und um eine Antwort vor der auf den 13. August angesetzten Internationalen Eisenbahnerkonferenz ersuchten. Am 14. September ging eine Antwort ein. Die indische Regierung dankte uns für unsere Mitteilungen und versicherte uns, daß sie mit Bestimmtheit berücksichtigt würden.

Inzwischen hatte die Internationale Eisenbahnerkonferenz getagt, ohne daß eine Antwort eingegangen war. Es lag ihr ein Bericht vor, der erklärte, daß der indische Eisenbahnverband infolge dringender Appelle des Premierministers Nehru beschlossen hatte, seinen Streik um zwei Monate zu verschieben. In seinen Appellen hatte der Premierminister auf die Gefahr eines Krieges zwischen Indien und Pakistan hingewiesen, und der indische Eisenbahnverband hatte beschlossen, den Streik aus vaterländischem Pflichtbewußtsein zu verschieben. Die Diskussion über diese Frage anlässlich der Eisenbahnerkonferenz war eine eindrucksvolle Kundgebung der Solidarität. Folgende Botschaft wurde an den indischen Premierminister Nehru gesandt:

„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation appelliert an Sie, dem Allindischen Eisenbahnverband zu helfen, Gerechtigkeit für seine Mitglieder

zu erlangen. Wir fordern Sie eindringlich auf, die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerverband anzuweisen, unverzüglich die Verhandlungen über Löhne und alle anderen Hauptforderungen bezüglich Arbeitsbedingungen wieder aufzunehmen. Erfolgt innerhalb von zwei bis drei Wochen keine Verständigung, so sind alle Forderungen durch unparteiische Schlichtung zu regeln. Das Recht der Arbeitnehmer auf Entzug der Arbeitskraft gehört zu den Grundlagen der Demokratie. Die Gewerkschaften können sich mit der zeitweiligen Aufhebung dieses Rechtes unter schwerwiegenden Verhältnissen, wie sie heute in Indien vorliegen, nur unter der Bedingung abfinden, daß Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern durch einen beide Parteien verpflichtenden Schiedsspruch geregelt werden.

Wir fordern Regierung und Parlament eindringlich auf, die Verordnung Nr. 1 durch ein demokratisches Gesetz über Arbeitsbeziehungen im Verkehr und Transport zu ersetzen, gestützt auf die 1947 mit der Zustimmung aller indischen Vertreter angenommene EntschlieÙung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation.

Wir erinnern an die Bande zwischen Ihnen und unserm verstorbenen Führer Edo Fimmen und appellieren an Sie, von Ihrem großen Ansehen Gebrauch zu machen, um die soziale Gerechtigkeit zu fördern und demokratische Verfahren in den Beziehungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Allindischen Eisenbahnerverband zu erhalten.

Mit dem Ausdruck unserer Höchachtung....“

Die Konferenz beschloÙ ferner, folgendes Telegramm an den indischen Eisenbahnerverband zu senden:

„Die Vertreter von 23 Eisenbahnergewerkschaften und -verbänden mit 2 783 000 Mitgliedern in Europa, Amerika und Asien danken für Eure Botschaft. Unsere Konferenz unterstützt die freundschaftlichen Vorstellungen des ITF-Sekretariats bei Eurer Regierung und wiederholt sie in einer Botschaft an den Premierminister Nehru. Die indischen Eisenbahner haben Anrecht auf angemessene Arbeitsbedingungen und müssen notfalls kämpfen. Für Gerechtigkeit zu kämpfen ist ehrenhaft, sich widerstandslos der Ungerechtigkeit zu fügen, ist es nicht.

Die wertvollste Waffe der indischen Eisenbahner ist ihr unabhängiger Allindischer Eisenbahnerverband, und notfalls werden wir helfen, ihn gegen feindliche Kräfte zu verteidigen.

Beste Wünsche und brüderliche Grüße im Namen der Konferenz.“

Am 29. August begannen neue Verhandlungen zwischen dem indischen Eisenbahnerverband und dem indischen Eisenbahnministerium. Der Minister erklärte sich bereit, den Gesetzesentwurf zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Verordnung N. 1 bis zum 31. Dezember 1952 zurückzuziehen, sofern der Verband verspreche, vor März 1952 keinen Streik anzuordnen. Über diesen Punkt gaben wir dem indischen Eisenbahnerverband folgenden Rat:

„Ihr könnt Euch verpflichten, bis zum März 1952 nicht zu einem Streik Zuflucht zu nehmen, sofern die Regierung sich ihrerseits verpflichtet, bis dahin ein Gesetz über die Arbeitsbeziehungen bei der Eisenbahn in Kraft zu setzen, welches der EntschlieÙung der

IAO entspricht, oder aber mit Euch eine Vereinbarung abzuschließen, welche passend zusammengesetzte Verhandlungsorgane schafft.“

Am 10. November 1951 wurde eine Vereinbarung über Verhandlungs- und Schlichtungsorgane abgeschlossen. Das Parlament wurde nicht aufgefordert, die Gültigkeitsdauer der Verordnung Nr. 1 zu verlängern. Eine Verständigung wurde auch erzielt in bezug auf Streitfragen geringerer Bedeutung, aber nicht über die wichtigste materielle Frage, d. h. die Forderung nach Erhöhung der Teuerungszulage.

Der Generalsekretär des indischen Eisenbahnerverbandes, Kollege S. Guruswami, hat erklärt, daß die Vorstellungen der ITF wesentlich zur Überwindung des toten Punktes in den Beziehungen zwischen dem Verband und der Regierung im Juli 1951 beigetragen haben.

Konflikt der ägyptischen Transportarbeiter

Kollege M. I. Zein El Din schrieb uns am 21. Januar 1951, daß die ägyptische Transportarbeitergewerkschaft auf einer Konferenz in Kairo beschlossen habe, am 5. Februar in den Streik zu treten, bis einer Reihe von Forderungen entsprochen würde. Er ersuchte die ITF um Unterstützung. Unser Exekutivkomitee befaßte sich mit der Angelegenheit anläßlich seiner Tagung vom 29. bis 31. Januar und beschloß, die verlangte Unterstützung zu gewähren durch Ausgabe einer Pressemeldung an die üblichen Stellen sowie an die Vertreter der arabischen Presse.

Am 4. Februar erhielten wir ein Telegramm, das besagte, daß die ägyptische Regierung die Forderungen der Transportarbeiter erfüllt hatte und daß der Streik abgeblasen wurde.

Kommunistische Umtriebe in Neuseeland

Mit Telegramm vom 3. April 1951 bat der neuseeländische Gewerkschaftsbund um Mitwirkung in einem Kampf, den ihm die kommunistisch beherrschte neuseeländische Hafnarbeitergewerkschaft aufgezungen hatte (letztere Gewerkschaft wurde auf dem Stuttgarter Kongreß aus der ITF ausgeschlossen). Die Gewerkschaft hatte den Streik offensichtlich aus politischen Gründen ausgerufen, und dieser entwickelte sich zu einer heftigen Auseinandersetzung mit der neuseeländischen Regierung. Auf Ersuchen des neuseeländischen Gewerkschaftsbundes richteten wir an die angeschlossenen Hafnarbeiter- und Seeleutegewerkschaften die Aufforderung, sich jeder Handlung zu enthalten, aus der die kommunistisch beherrschte Organisation Nutzen ziehen könnte.

Streik der chilenischen Hafnarbeiter und Seeleute

Am 30. August 1951 erhielten wir von unserem angeschlossenen chilenischen Hafnarbeiter- und Seeleuteverband ein Telegramm, in welchem uns mitgeteilt wurde, daß am Vortage ein Hafnarbeiter- und Seeleutestreik erklärt worden war. Die ITF wurde um Unterstützung ersucht, während die angeschlossenen Organisationen aufgefordert wurden, ihre Mitglieder auf chilenische Häfen anlaufenden Schiffen aufzufordern, sich jeder Handlung zu enthalten, welche die Aktion beeinträchtigen könnte.

Nach Durchführung der erforderlichen Untersuchungen sandte das Sekretariat der ITF am 7. September ein Rundschreiben an die angeschlossenen Organisationen aus. Am 26. September konnten wir, gestützt auf Berichte des Verbandes, berichten, daß der Streik am 12. Sep-

tember zu Ende gegangen war, nachdem er während 14 Tagen in allen chilenischen Häfen die Schifffahrt und den Hafenbetrieb lahmgelegt hatte. Die chilenische Regierung versprach, baldige Schritte zu unternehmen zur Durchführung eines längst abgegebenen Versprechens, daß alle Hafentarbeiter und Seeleute in den Bereich der Sozialversicherung der chilenischen Handelsschifffahrt einbezogen würden.

Generalstreik in Uruguay

Am 24. Oktober 1951 erhielten wir von Arturo Jauregui, einem IBFG-Vertreter in Südamerika, ein Telegramm, in welchem wir im Auftrag des Koordinationsausschusses der uruguayischen unabhängigen Gewerkschaften ersucht wurden, dem Präsidenten der Republik Uruguays ein Telegramm zu senden und darin eine gerechte Regelung des Solidaritätsstreiks der Hafen- und anderer Transportarbeitergewerkschaften zu fordern. Nach Rücksprache und mit der Zustimmung des IBFG sandten wir das Telegramm am selben Tage.

Der unmittelbare Anlaß des Streiks war die Maßregelung einiger der Angestellten der staatlichen Monopolgesellschaft für Brennstoff, Alkohol und Zement (ANCAP). Der Koordinationsausschuß erklärte am 15. Oktober einen Generalstreik, der vom 19. Oktober an eine völlige Lahmlegung des öffentlichen Verkehrs in Montevideo bewirkte. Der telegrafische Appell an die ITF erfolgte am 24. Oktober, an welchem Tage die Regierung Truppen und Marinepersonal zur Aufrechterhaltung der Gasversorgung und des Hafenbetriebes einsetzte. Der Streik ging am 13. November zu Ende mit einigen Konzessionen an die Streikteilnehmer, obschon diese Konzessionen nicht jedermann befriedigt zu haben scheinen.

Streik der israelischen Seeleute

Am 21. November 1951 erhielten wir von dem „Sekretariat des israelischen Seeleuterverbandes“ eine Mitteilung, wonach die israelischen Seeleute am 13. November in den Streik getreten waren und alle israelischen Schiffe, die nach diesem Datum israelische Häfen verließen, bestreikt wurden. Aus dem Rundschreiben war zu entnehmen, daß eine Seeleutetagung am 4. November den Rücktritt des gesamten früheren Sekretariats — von dem erklärt wurde, daß es von der Histadruth (israelischer Gewerkschaftsbund) eingesetzt worden war — angenommen und neue Satzungen beschlossen hatte, welche die Histadruth sich weigere anzuerkennen — daher der Streik.

Am selben Tage erhielten wir ein Schreiben des Londoner Vertreters der Histadruth, das den Standpunkt dieser Organisation darlegte, der im wesentlichen dahin lautete, daß der Seeleuterverband sich Rechte angemaßt hatte, die der Histadruth zukommen. Es wurde erklärt, daß die Schiffe (die mehrheitlich der Histadruth gehören) mit Freiwilligen bemannt würden.

Da es sich bei dem Konflikt offensichtlich um eine Auseinandersetzung über Zuständigkeiten handelte, an der ein nationaler Gewerkschaftsbund beteiligt war, verwiesen wir den Vertreter der Histadruth an den IBFG. Die Gewerkschaftsbewegung in Israel ist stark zentralisiert, und die Histadruth besitzt ein bedeutendes Maß an Autorität über ihre angeschlossenen Gewerkschaften, ein Umstand, der Mißfallen erregt zu haben scheint. Der Streik hatte außerdem politische Hintergründe, indem die Seeleute zur Hauptsache Anhänger der linksstehenden Mapam-

Arbeiterpartei waren, die Mehrzahl der Leiter der Histadruth jedoch zu der gemäßigten Mapai-Arbeiterpartei gehören. Der WGB und der französische kommunistische Gewerkschaftsbund (CGT) unterstützten die Streikenden.

Der Streik ging am 25. Dezember unter folgenden Bedingungen zu Ende: 1. Die Seeleute verpflichten sich zu der Erhaltung organischer Einheit mit Histadruth und zum Streikabbruch gemäß der Aufforderung der Histadruth und des Knesseth (Parlament). 2. Gleichzeitig proklamiert die Histadruth die Wiederaufnahme aller Seeleute. 3. Der Organisationsausschuß der Histadruth wird die Empfehlung an den Vorstand richten, den Rat der Histadruth zur Besprechung sämtlicher Seeleute-probleme einzuberufen. 4. Keine Maßregelung der Streik- und Tagungsteilnehmer. 5. Die Rechte der Freiwilligen werden gewahrt, und die Seeleute, die jetzt ohne Schiffe sind, sollen in dem Maße wieder Arbeit erhalten, in welchem Stellen frei werden.

Bekämpfung kommunistischer Umtriebe

Im Tätigkeitsbericht, der dem Stuttgarter Kongreß im Juli 1950 vorgelegt wurde, berichteten wir über die Einsetzung von Aktionsausschüssen unter den Auspizien der ITF. Der Beschluß dazu war in Ausführung einer Empfehlung einer gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute, die im August 1949 in Rotterdam getagt hatte, auf der Tagung des Exekutivkomitees in London im Oktober 1949 erfolgt.

Damals wurden Schifffahrt und Häfen durch kommunistische Umtriebe heimgesucht, deren Zweck darin bestand, das Wirtschaftsleben der freien Länder zu untergraben und zu stören. Kurz vorher war die Gründung der Verkehrsabteilung des kommunistischen WGB erfolgt, was eine bedeutende Verschärfung dieser umstürzlerischen Bestrebungen voraussehen ließ.

Der Zweck der Aktionsausschüsse der ITF bestand darin, die Schritte zu fördern und zu koordinieren, die unsere Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften in den verschiedenen Ländern unternahmen, um zu der Abwendung der kommunistischen Drohung beizutragen. Zunächst setzte die ITF einen Zentralen Aktionsausschuß ein, der aus sechs Mitgliedern bestand. Zwei vertraten die Seeleute (I. Haugen, Norwegen, und P. Ferripisani, Frankreich), zwei die Hafentarbeiter (A. Bird, Großbritannien, und R. Dekeyzer, Belgien) und zwei die Arbeiter der Binnenschifffahrt (H. Hildebrand, Deutschland, und T. Smeding, Holland). Die Leitung oblag dem Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF (T. Yates, Großbritannien).

Später erfolgte die Bildung von drei regionalen Aktionsausschüssen — für die Ostsee und Skandinavien, für die Nordsee und die Atlantikküste und für das Mittelmeergebiet —, deren Aufgabe in der Organisierung und Koordinierung der antikommunistischen Bestrebungen bestand, in Übereinstimmung mit der Politik und den Richtlinien des Zentralen Aktionsausschusses, aber auch je nach den Möglichkeiten und Erfordernissen der örtlichen Verhältnisse in dem betreffenden Gebiet.

Die Rotterdamer Leitsätze

Die Rotterdamer Konferenz, die den Beginn des Kampfes gegen die Kommunisten bedeutete, arbeitete eine Reihe von Empfehlungen aus, die zum Arbeitsprogramm der Aktionsausschüsse gemacht wurden. Diese Empfehlungen befürworteten u. a. 1. die Einrichtung nationaler gemein-

samer Gewerkschaftsausschüsse für Häfen, Schifffahrt und verwandte Wirtschaftszweige zur Leitung der antikommunistischen Bestrebungen auf nationaler Ebene; 2. die Errichtung von gemeinsamen Gewerkschaftsausschüssen der Hafentarbeiter und Seeleute (unter Einschluß weiterer Berufsgruppen, wenn nötig) in allen Häfen, wo eine Möglichkeit und ein Bedürfnis dazu vorliegt, deren Zweck in der Beobachtung von Umtrieben und Berichterstattung an die nationalen Ausschüsse sowie in der Organisation örtlicher Gegenaktionen in Übereinstimmung mit den allgemeinen und besonderen Anweisungen der nationalen Ausschüsse besteht; 3. die Errichtung regionaler und lokaler Zweigstellen der ITF in den Häfen, in welchen sie einen nützlichen Zweck erfüllen können.

Weitere Empfehlungen der Rotterdamer Konferenz befaßten sich mit Propaganda, Bildungstätigkeit, Kontakte mit Seeleuten aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang, Unterstützung schwacher Gewerkschaften, Koordinierung der Bestrebungen zur Verwirklichung von Programmen und Zielen sowie Wohlfahrtsarbeit.

Erste Tagung des Zentralen Aktionsausschusses

Die erste Tagung des Zentralen Aktionsausschusses fand am 23. und 24. Januar 1950 in London statt. Das Sekretariat legte einen kurzen Bericht vor, der u. a. a) auf Gefahrengebiete wie Frankreich, Italien, Nordafrika, Australien, USA-Westküste und ganz Südostasien hinwies; b) die Notwendigkeit unterstrich, die Tätigkeit der Berufsabteilung des WGB besonders in den größeren Häfen genau zu verfolgen, um ihr in kritischen Augenblicken und an kritischen Punkten zuvorkommen zu können; c) eine systematische Propagandakampagne unter den Hafentarbeitern und Seeleuten forderte, durch Verteilung von Flugschriften auf den Schiffen und in den Häfen sowie durch Durchführung besonderer Versammlungen der Hafentarbeiter und Seeleute, um diese vor kommunistischen Vorhaben warnen zu können; d) den Gedanken der Errichtung von Zweigstellen der ITF an Schlüsselpunkten weiterentwickelte, durch die die Seeleute verschiedener Nationalitäten, die gewisse Häfen besuchen, erreicht werden können.

Nach Entgegennahme von Berichten über die Lage in den verschiedenen Häfen und die bei der Errichtung lokaler und nationaler Ausschüsse der Hafentarbeiter, Seeleute und anderen berührten Gruppen erzielten Fortschritte betonte der Ausschuss aufs neue das Bedürfnis, diese Bestrebungen im regionalen und internationalen Maßstab zu koordinieren und Gebieten, in denen der kommunistische Einfluß immer noch stark war, besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Es wurde beschlossen, die bereits erwähnten drei regionalen Aktionsausschüsse einzusetzen. Die Leitung eines jeden dieser Ausschüsse wurde einem Mitglied des Zentralen Aktionsausschusses anvertraut, um die internationale Koordinierung ihrer Tätigkeit sicherzustellen. P. Ferri-Pisani, Frankreich, wurde für den Mittelmeerausschuß ernannt, R. Dekeyzer für den Nordsee- und Atlantikausschuß, I. Haugen für den Ostseeausschuß. Es wurde bestimmt, daß die regionalen Ausschüsse vom Zentralen Aktionsausschuß Informationen und Anweisungen erhalten und ihre Tätigkeit in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der regionalen Verhältnisse organisieren würden.

Was die Gebiete betrifft, die besonderer Aufmerksamkeit bedurften, wurde die Möglichkeit erwogen, an Schlüsselpunkten wie Marseille, Casablanca und Port Said Zweigstellen der ITF zu eröffnen. Man war der An-

sicht, daß durch Kontaktnahme mit den Besatzungen von Schiffen aller Nationalitäten und besonders von französischen, italienischen und holländischen Schiffen sowie durch Verteilung geeigneter Propagandaliteratur sehr wertvolle Arbeit geleistet werden könnte. Geprüft wurde auch die italienische Situation, und man erwog Möglichkeiten, sie zu verbessern.

Atlantikpaktlieferungen

Damals richteten die kommunistischen Agenten ihren Angriff auf die Güter, die Amerika im Rahmen des Atlantischen Verteidigungsvertrages nach Europa verschiffte. Die Kommunisten handelten angeblich aus pazifistischen Motiven, wurden jedoch Lügen gestraft durch die Tatsache, daß sie gleichzeitig Kriegsmaterialtransporte von Gdynia (Gdingen) nach Albanien durchführten. In einer Pressemeldung stellte der Aktionsausschuß die kommunistischen Pläne an den Pranger, die darauf abzielten, das Verteidigungsprogramm der westlichen Länder zu schwächen und damit gleichzeitig der Strategie Sowjetrußlands und dessen Satelliten Vorschub zu leisten.

Eine Entschließung über diesen Gegenstand wurde zur Bestätigung dem Exekutivkomitee unterbreitet, das sich auf seiner Tagung im darauffolgenden Februar mit der Erklärung identifizierte. Angesichts der darin enthaltenen Bloßstellung der kommunistischen Heuchelei lohnt es sich, die Entschließung im vollen Wortlaut aufzuführen:

„Das Aktionskomitee der ITF hat auf seiner Tagung vom 23. und 24. Januar 1950 in London aus mehreren Ländern zur Kenntnis genommen, daß kommunistische Elemente auf Anordnung der Kominform darauf aus sind, Störungen in westeuropäischen Häfen hervorzurufen, um den Transport von Material, das auf Grund des Atlantikpaktes nach Europa verschifft wird, zu behindern. Es wurde ihm weiter mitgeteilt, daß die kommunistischen Befehle lauten, dieses Ziel mit allen Mitteln zu verfolgen und, falls nötig, die Arbeiter durch Sabotage einzuschüchtern.

Als internationale Gewerkschaftsorganisation, die sich im Kampf für den Frieden und gegen Unterdrückung jeder Art ihre Sporen verdient hat und die den Anspruch erheben kann, die Arbeiter nie falsch unterrichtet zu haben, gibt die ITF der Auffassung Ausdruck, daß die Tätigkeit der Kommunisten sich auf Heuchelei und Tatsachenverdrehung stützt und daß die Verhinderung von Atlantikpakttransporten nicht der Bewahrung des Friedens dient, sondern geeignet ist, die gegenteilige Wirkung zu erzielen.

Die Kommunisten sind trotz ihrer antimilitaristischen Beteuerungen nicht gegen Kriege eingestellt. Sie verherrlichen ihre eigene Form des Militarismus auf eine Weise, wie dies bisher nie geschehen ist. Während sie über Kriege und Konflikte zwischen Völkern Krokodilstränen vergießen, haben sie auf polnischen Schiffen Waffen und anderes Kriegsmaterial von Gdynia (Gdingen) nach Albanien befördert, das ursprünglich wahrscheinlich für die Rebellen im griechischen Bürgerkrieg bestimmt war, nun aber offenbar für einen Angriff auf das kommunistische Jugoslawien aufgestapelt wird, das nicht länger nach der Pfeife der Kominform und des Kreml tanzen will. Die Sowjets haben überdies mehrere Länder überfallen und besetzt und mitgeholfen, andere in politische Satelliten zu verwandeln, wobei die Bevölkerung dieser Länder jeder Freiheit und der demokratischen Lebensweise beraubt worden ist.

Die Atlantikcharta beschwört die Nationen, von Gebietsvergrößerungen Abstand zu nehmen. Die Geschichte wird beurteilen, welche Länder dieser Aufforderung nachgelebt und welche ihr nicht nachgelebt haben und welche Länder somit die wirklichen Hüter des Weltfriedens sind.

Die ITF widersetzt sich jeder Vergewaltigung. Während sie sich gegen Vergewaltigungen wendet, anerkennt sie das Recht der Nationen, sich zu verteidigen. Die ihr angeschlossenen Gewerkschaften in den freien Ländern sind fähig und gewillt, Gewalt-handlungen seitens der Regierungen ihrer eigenen Länder Einhalt zu gebieten.

Dies kann nicht gesagt werden von den Ländern unter kommunistischer Herrschaft, wo die sogenannten Gewerkschaften nicht frei sind, sondern Befehle der Machthaber entgegennehmen. Die Tätigkeit der Kommunisten ist nicht von Friedenswünschen beseelt, sondern von dem Streben nach Weltvorherrschaft der Sowjetunion.

Die ITF ist eine internationale Organisation freier Gewerkschaften, die selbständig und nicht auf Geheiß der Regierung oder einer politischen Partei über ihre Schritte beschließen. Zu welchen Schritten sie sich im Falle einer Gewalthandlung oder eines Krieges entschließen wird, hängt von der besonderen Lage ab. Im Jahre 1920, als eine solche Lage bestand, war es die ITF, welche die Sperre verhängte über Lieferungen, die zur Verwendung im Angriff Polens auf Sowjetrußland bestimmt waren.

Die ITF ist nach sorgfältiger Erwägung aller Gründe für den Abschluß des Atlantikpaktès überzeugt, daß dieser ein Instrument ist zur Verteidigung von demokratisch regierten Ländern. Sie fordert daher ihre Mitgliedsverbände auf, der politischen Kampagne, die von der Kominform gegen Westeuropa ausgelöst worden ist, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln Widerstand zu leisten.“

Zweite Tagung des Zentralen Aktionsausschusses

Der Zentrale Aktionsausschuß führte seine zweite Tagung am 2. September 1950 in Sorronto, Italien, durch. Wiederum berichteten die anwesenden Mitglieder über den Fortschritt der antikommunistischen Kampagne in Häfen und Schifffahrt der verschiedenen Länder. Die Bildung des regionalen Aktionsausschusses für das Mittelgebiet, der bei der Brechung der kommunistischen Machtstellung in den betreffenden Ländern eine entscheidende Rolle spielen sollte, wurde formell genehmigt.

Die Tagung legte ferner Regeln fest für das Verfahren des Zentralen Aktionsausschusses und seine Beziehungen mit den regionalen Aktionsausschüssen und nahm Empfehlungen an über den Ausschluß von Kommunisten aus den Gewerkschaften, über eine Untersuchung der Verhältnisse im Mittelmeergebiet sowie über die gewerkschaftliche Lage in Tunis und Marokko.

Man vereinbarte, daß die regionalen Leiter bei Störungen, die Streiks oder Umtriebe voraussehen lassen, sofort mit dem ITF-Sekretariat in Verbindung treten und jeden dritten Monat einen schriftlichen Bericht ein-senden sollten, der Informationen über die Entwicklung in den Regionen sowie Empfehlungen über sich aufdrängende Schritte enthält.

Dritte Tagung des Zentralen Aktionsausschusses

Der Zentrale Aktionsausschuß trat am 17. und 18. August 1951 in London zum dritten Male zusammen, um sich mit den Ergebnissen der Tätigkeit der zwei vorausgegangenen Jahre zu befassen. Die dem Ausschuß vorgelegte Information zeigte, daß der kommunistischen Drohung, die in gewissen Augenblicken und an gewissen Punkten sehr scharf gewesen war, Einhaltung geboten worden war und daß die freien und demokratischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter die Lage beherrschten.

Es lagen jedoch Anzeichen vor, daß die kommunistischen Kräfte, ob schon abgeschlagen, ihre Absichten nicht aufgegeben hatten, und insbesondere, daß sie später im Jahr einen neuen Angriff planten. Der Ausschuß besaß verlässliche Informationen über diese kommunistischen Pläne und traf Vorbereitungen, um allen Eventualitäten begegnen zu können. Eine Entschließung wurde angenommen, die mit Befriedigung feststellte, daß dank der rechtzeitig unternommenen Schritte alle Versuche, den Atlantischen Verteidigungspakt zu sabotieren, völlig erfolglos gewesen waren. Sie erklärte, daß die Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften weiterhin mit allen Mitteln den Kommunismus bekämpfen würden und warnte die demokratischen Kräfte, gegen eine Erneuerung der Volksfronttaktiken auf der Hut zu sein.

In diesem Zusammenhang müssen wir uns auf den Annäherungsversuch beziehen, den die Berufsabteilung des WGB Mitte 1951 bei der ITF unternahm. Nachdem die Kommunisten monatelang die ITF und ihre Gewerkschaften in schärfsten Worten angegriffen hatten, bedachten sie sich anscheinend plötzlich eines anderen und boten ihnen die Hand der Freundschaft an. Dieser Annäherungsversuch wurde mit der ihm gebührenden Verachtung behandelt. In der ITF-Zeitung wurde ein Artikel veröffentlicht, der dieses weitere Beispiel kommunistischer Heuchelei an den Pranger stellte. Über die Einzelheiten dieses Zwischenspiels wird in einem anderen Kapitel berichtet.

Die regionalen Aktionsausschüsse

Die Arbeit der drei regionalen Ausschüsse haben wir im Zusammenhang mit dem Zentralen Aktionsausschuß bereits gestreift. Die erzielten Ergebnisse lassen sich in der Erklärung zusammenfassen, daß sich die Lage in allen drei Regionen seit dem Beginn unserer Gegenoffensive im Jahre 1949 bedeutend verbessert hat.

Im Gebiete der Ostsee und Skandinaviens gelang es den Kommunisten nie recht, Fuß zu fassen. Das bemerkenswerteste Ereignis in diesem Gebiet war ihr Versuch, mittels der üblichen Methoden der Infiltrierung und Durchdringung die Leitung der finnischen Seemannsgewerkschaft an sich zu reißen. Auf dem Kongreß der Gewerkschaft, die im Juli 1951 in Helsinki stattfand, kam es zu einer offenen Auseinandersetzung, in der die Kommunisten den kürzeren zogen. In Schweden, Norwegen und Dänemark konnten die Kommunisten während der ganzen Berichtszeit im Zaum gehalten werden.

In ähnlicher Weise zeigen die Berichte aus den Ländern an der Nordsee und an der Atlantikküste eine erfreuliche Konsolidierung der Lage im Vergleich mit einem Jahr oder zwei Jahren früher. Der wahre Zweck der kommunistischen Versuche, Unruhe zu stiften, ist völlig aufgedeckt worden und wird jetzt von den Werktätigen in den Häfen und in der Schiff-

fahrt gut verstanden. Es bestehen gute Gründe zu der Behauptung, daß die Kommunisten auch in diesen Ländern eine geringe Chance haben, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten für umstürzlerische Zwecke auszubeuten.

Im dritten Gebiet, d. h. in den an das Mittelmeer angrenzenden Ländern, hat sich die Lage ebenfalls stark verbessert, was die kommunistische Bedrohung betrifft. Dies sind die Länder, in denen der Kommunismus in den ersten Nachkriegsjahren stark Fuß gefaßt hatte. Die Zeit hat die Arbeiter gelehrt, daß sie vom Kommunismus keine Verbesserung ihrer materiellen Verhältnisse, sondern nur die Unterordnung ihrer Interessen unter die Verwirklichung der sowjetischen Ambitionen erwarten können.

In ihrer Enttäuschung haben die Arbeiter den Kommunisten den Rücken gekehrt: in Frankreich z. B. haben die Gewerkschaften der kommunistischen CGT Millionen von Mitgliedern verloren. Die Gewerkschaften der Force Ouvrière stehen bereit, sie für echte gewerkschaftliche Ziele zu mobilisieren, aber es ist nicht leicht, die Gleichgültigkeit zu überwinden, der die Arbeiter nach ihrem Verrat durch die Kommunisten anheimgefallen sind. Die freien Gewerkschaften der betreffenden Länder sind jedoch dabei, eine neue Kampagne aufzuziehen, und es besteht jetzt wieder Grund zu der Hoffnung, daß diese Bemühungen dank der machtvollen Unterstützung, die der IBFG, die ITF und andere IBS gewähren, von Erfolg gekrönt sein werden.

Bezeichnend für die veränderte Atmosphäre im Mittelmeergebiet ist die Tatsache, daß die ITF im Oktober 1951 in Marseille Tagungen des Exekutivkomitees und ihres Generalrates abhalten konnte. Noch vor verhältnismäßig kurzer Zeit war dieser Seehafen eine Hochburg des Kommunismus, aber dank der Arbeit des Aktionsausschusses für das Mittelmeer ist die kommunistische Terrorherrschaft gebrochen, und heute ist Marseille für das freie Gewerkschaftswesen eine sichere Stadt.

Die Rolle der regionalen Aktionsausschüsse

An der politischen Richtung des Mittelmeerausschusses, wie sie in einigen der auf einer Tagung im Januar 1951 in Marseille angenommenen Entschliefungen ausgedrückt ist, wurde Kritik geübt. Diese Kritik richtete sich weniger gegen den Wortlaut der Entschliefungen selbst als gegen die Tatsache, daß ein Organ, das eine verhältnismäßig beschränkte Anzahl von ITF-Organisationen vertritt, Entschliefungen annahm, die so verstanden werden konnten, als ob sie die Auffassungen der ITF als solcher ausdrückten.

Das Exekutivkomitee befaßte sich mit dieser Angelegenheit anlässlich seiner Tagung im Januar 1951 in London und beschloß, zu betonen, daß die Aktionsausschüsse, wie ihr Name besagt, dazu da sind, Aktionen durchzuführen und deshalb nicht die Politik der ITF bestimmen können.

Nach der Tagung des Aktionsausschusses für das Mittelmeer, die vom 15. bis 21. Juli 1951 in Saloniki stattfand, wurde dieselbe Angelegenheit vom französischen Eisenbahnerverband FO erneut zur Sprache gebracht, weshalb das Exekutivkomitee sich auf seiner Tagung in Marseille im Oktober 1951 nochmals damit befaßte. Das Exekutivkomitee anerkannte, daß es für Veranstalter solcher Tagungen oft schwierig ist, die Diskussionen über Fragen, die den Teilnehmern sehr am Herzen liegen, einzuschränken, war jedoch der einmütigen Auffassung, daß die von den Aktionsausschüssen angenommenen Entschliefungen sich genau im Rahmen der früheren Beschlüsse der leitenden Organe der ITF halten müssen.

Schlußfolgerungen

Der Gegenstand der Tätigkeit der Aktionsausschüsse ist weitgehend vertraulicher Art. Wir haben uns deshalb im Vorstehenden auf eine in allgemeinen Zügen gehaltene Übersicht über die zur Ausführung des Programms unternommenen Schritte beschränkt, das 1949 in Rotterdam aufgestellt wurde. Es ist hier nicht der Ort, tiefer auf die Bedrohung einzugehen, die der Kommunismus immer noch für den Weltfrieden darstellt. Was die Umtriebe in den Häfen und in der Schifffahrt der freien Länder betrifft, glauben wir jedoch, sagen zu können, daß die Gewerkschaften das Ziel, das sie sich gesetzt hatten, erreicht haben.

Das will nicht heißen, daß die Gefahr vorbei ist, und zweifellos warten die kommunistischen Kräfte auf eine günstige Gelegenheit, ihren Angriff zu wiederholen. Die auf der Hand liegende Schlußfolgerung ist die, daß unsere Aktionsausschüsse wachsam bleiben und bereit sein müssen, beim ersten Anzeichen eines Wiederauflebens kommunistischer Störungsversuche zur Aktion überzugehen.

Schiffe unter falscher Flagge

Seit 1948 befassen sich die Seeleutegewerkschaften der ITF mit dem ernstesten Problem, das entstand durch die Übertragung immer zahlreicherer Schiffe auf die Register von Ländern wie Panama, Honduras, Liberia usw., die noch vor wenigen Jahren eine nur unbedeutende Rolle in der Seeschifffahrt gespielt haben. Während diese Länder in den Zwischenkriegsjahren nur eine Handvoll Schiffe besaßen, hat ihre zusammengelegte Tonnage heute eine erstaunliche Höhe erreicht. Die auffälligste Erhöhung ist bei Panama zu verzeichnen, dessen Name infolgedessen mit dieser Erscheinung besonders eng verknüpft ist. Panama steht heute mit fast vier Millionen BRT nach den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Norwegen an vierter Stelle unter den Seefahrtsnationen. In letzter Zeit ist auch die afrikanische Republik Liberia mit einer Tonnage von mehr als einer Million BRT ins Blickfeld gerückt.

Die Seeleutegewerkschaften der ITF haben zu jeder Zeit betont, daß ihre Anklage sich weder gegen die Flagge Panamas noch irgendeines anderen Landes richtet. Es ist wahr, daß die ITF für eine internationale Schifffahrtspolitik und die Schaffung einer Internationalen Schifffahrtsbehörde einsteht, um ein gesundes Verhältnis zwischen dem Weltangebot an Tonnage und der Nachfrage herbeizuführen, davon abgesehen aber anerkennt sie das Recht jeder Nation, ihre Seeschifffahrt auszubauen. Was den organisierten Seeleuten Sorgen bereitet, ist der Umstand, daß gewisse Schifffahrtsinteressenten die Flaggen bestimmter Länder mißbrauchen und, obschon sie ihr Unternehmen in dem ursprünglichen Land weiterführen (Betrieb derselben Schiffe, Bedienung derselben Linien, Benützung derselben Büros), zu dem rechtlichen Kniff der Schaffung von Scheingesellschaften und deren Registrierung in neuen Ländern Zuflucht nehmen, wo, wie sie glauben, das Gesetz sie nicht erreichen kann. Nur ein sehr kleiner Prozentsatz der rund fünf Millionen BRT, die diese Flaggen führen, besucht überhaupt je das Registrierungsland. Dies sind gewiß Gründe genug, ein verstecktes Motiv zu vermuten, das in der Absicht besteht, die Normen zu umgehen, die in den traditionellen Seefahrtsländern auf den Gebieten der Arbeits- und der sozialen Verhältnisse, der Sicherheit auf See und des gesetzlichen Schutzes ganz allgemein nach und nach aufgebaut wurden.

Was die genaue Zahl der Flaggenwechsel betrifft, sind die Ergebnisse des Kampfes, den die Seeleutegewerkschaften der ITF seit dem Osloer Kongreß vom Juli 1948 gegen dieses höchst fragwürdige Verfahren führen, vielleicht etwas negativ geblieben, indem das unter falscher Flagge stehende Schifffahrtsvolumen heute größer ist als je zuvor. Die Seeleute sind sich jedoch bewußt, daß die Lage äußerst gefährlich ist, daß das Vorhandensein eines massiven Blocks von Schiffen, für welche die Reedereien die Normen nach Belieben festsetzen können, in harten Zeiten eine schreckliche Bedrohung der anderswo geltenden Normen darstellen würde, und daß es sich deshalb um ein Problem handelt, das zu verkennen sie — aber auch die betreffenden Schifffahrtsinteressen und nationalen Interessen — sich nicht leisten können. Demzufolge müssen sie sich, auch wenn die Aufgabe ungemein schwierig ist, immer und immer wieder mit dem Problem auseinandersetzen, bis sie Mittel und Wege zu seiner Lösung finden.

Das Problem ist von Zeit zu Zeit auf Tagungen unserer Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute sowie im gemeinsamen Organ, welches die beiden Sektionen zur Behandlung der praktischen Aspekte einsetzten, im Boykottausschuß, besprochen worden. Dort wurde die befolgte Politik im Lichte der Erfahrungen herausgebildet. Diese Politik — nach einer ersten Zeit, in der man eine gütliche Lösung des Problems suchte — besteht aus drei Teilen: 1. Organisierung der Besatzung der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten in einer Sondersektion der ITF für Seeleute; 2. Abschluß von Kollektivverträgen mit Reedern, die bereit sind, die von der ITF festgelegten Löhne und Normen anzuwenden; 3. Aufstellung eines Verzeichnisses der den Normen nicht entsprechenden Schiffe, gegen die bei jeder Gelegenheit vorzugehen ist.

Auf gemeinsamen Tagungen der Seeleute- und Hafentarbeitervertreter haben letztere oft ihr Versprechen wiederholt, daß sie die Kampagne gegen unternormale Schiffe und unfaire Praktiken unterstützen würden. Die Seeleute sind sich jedoch bewußt, daß dieser Kampf in erster Linie ihre Verantwortung ist und auch, daß die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in der heutigen Welt der gewerkschaftlichen Aktion Einschränkungen auferlegen, weshalb sie sich bei der Inanspruchnahme der Solidarität der Hafentarbeiter möglichst große Zurückhaltung auferlegt haben. Trotzdem haben die Hafentarbeitergewerkschaften mehrmals Beistand geleistet und den Seeleutegewerkschaften zu beachtenswerten Erfolgen in Aktionen gegen unternormale Schiffe verholfen.

Wie bereits zugegeben, hat die Kampagne im großen und ganzen gewisse Reeder noch nicht davon abhalten können, die Flucht von den Flaggen fortzusetzen, die sie normalerweise führen sollten. Das will jedoch nicht heißen, daß die Kampagne fehlgeschlagen hat. Es war nicht zu erwarten, daß eine „Aufräumungsaktion“, die Millionen von Tonnen berührt, über Nacht durchgeführt werden kann. Es lag auf der Hand, daß viel Vorarbeit geleistet werden mußte, ehe die Kampagne Schlagkraft erlangen und Früchte tragen konnte. Die jetzige Lage ist in diesem Lichte zu betrachten.

Die erzielten Ergebnisse sind unseren Seeleutegewerkschaften und den an der Kampagne teilnehmenden Hafentarbeitervertretern in ausführlichen Berichten zur Kenntnis gebracht worden. Im Augenblick der Abfassung dieses Berichtes steht die Behandlung der Frage auf einer Tagung des Boykottausschusses im April 1952 in London und einer Tagung des Sektions-

ausschusses der Seeleute im darauffolgenden Monat in Genf bevor. Im Augenblick des Zusammentretens des Stockholmer Kongresses im Juli wird das Ergebnis dieser weiteren Besprechungen bekannt sein.

Der Stand der Kampagne ist gegenwärtig, kurz gesagt, der, daß die Grundlagen geschaffen worden sind für eine wirksame Fortsetzung der Kampagne in der Zukunft. Systematische Bemühungen sind unternommen worden, um Informationen über die früheren und jetzigen Eigner der Schiffe unter panamaischer und ähnlichen Flaggen, die Heuern und Arbeitsbedingungen der Besatzungen, die sanitären und Sicherheitsverhältnisse an Bord, die Größe und Nationalität der Besatzungen usw. zusammenzutragen. Die erhältlichen Angaben über eine große Zahl dieser Schiffe sind einer hundertseitigen tabellarischen Übersicht einverleibt worden, die bei der künftigen Propaganda- und Organisationsarbeit Verwendung finden soll. Damit sind die Vorbereitungen getroffen für eine großangelegte Organisierungskampagne unter den Besatzungen mit dem Zweck, der obenerwähnten Sondersektion der ITF für Seeleute eine bedeutende Zahl von Mitgliedern zuzuführen. Für etwa 50 Panamaschiffe und ähnliche gibt es bereits Kollektivverträge, aber das Verfahren zur Sicherung ihrer Einhaltung bleibt immer noch zu vervollständigen.

Wir schließen diese kurze Darstellung mit einer Aufzählung der wichtigsten Phasen unserer Kampagne seit deren Auslösung. Zunächst versuchten wir, indem wir auf die Schritte der Regierung Panamas eingingen, eine gütliche Lösung des Problems zu erzielen. Die Verzögerungstaktiken der panamaischen Behörden, um die Nichtmitwirkung der Reeder gar nicht zu erwähnen, verurteilten unsere Bestrebungen zum Mißerfolg. In der Zwischenzeit hatte eine von der IAO auf Ersuchen der panamaischen Regierung durchgeführte amtliche Untersuchung die Berechtigung der Klagen der ITF über die Verhältnisse auf manchen Panamaschiffen bewiesen.

Unter diesen Umständen hatten wir keine andere Wahl, als den harten Weg einzuschlagen. Das ist der Weg, den wir in der hinter uns liegenden Zeitperiode gegangen sind. Die Tagungen des Boykottausschusses und der Seeleutesektion, die kurz vor dem Stockholmer Kongreß stattfinden werden, werden die Frage prüfen, was in dieser Angelegenheit in der kommenden Zeitperiode zu tun ist. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, daß sie beschließen werden, daß die Seeleutegewerkschaften auch in Zukunft alle möglichen Hilfsmittel zur Lösung des Problems einsetzen müssen. Denn es läßt sich ohne Übertreibung sagen, daß es in diesem Kampf für die Seeleute, aber auch die Schifffahrt um Leben oder Tod geht.

Chronologie der ITF-Kampagne

Juli 1948:

Der Osloer Kongreß beschließt Kampagne gegen falschen Flaggenwechsel.

November 1948:

Genfer Seeleutekonferenz bestätigt Osloer Beschluß und stimmt der Einladung des Konsuls Panamas zu einer Sitzung in London zu.

Februar 1949:

Gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute in London setzt einen Boykottausschuß ein und beauftragt ihn mit der Leitung der Kampagne.

April 1949:

Erste Tagung des Boykottausschusses in London. Aktion infolge bevorstehender Besprechungen mit panamaischen Behörden verschoben.

Juni 1949:

Seeleutvertreter treffen panamaischen Geschäftsträger in Genf und erhalten Einladung zu einer Tagung mit den panamaischen Reedern in Washington unter den Auspizien der Regierung Panamas.

Juli 1949:

Zweite Tagung des Boykottausschusses in London bereitet die Tagung in Washington vor. ITF-Vertreter reisen nach Washington, die Tagung verläuft jedoch infolge Abwesenheit beglaubigter Vertreter panamaischer Reeder erfolglos.

August 1949:

Gemeinsame Konferenz der Hafendarbeiter und Seeleute in Rotterdam beschließt auf Ersuchen der panamaischen Behörden, einen weiteren Versuch zur Erzielung einer gütlichen Lösung zu unternehmen.

Februar 1950:

Aktionsausschuß der ITF befaßt sich mit der Benützung panamaischer und ähnlicher Schiffe in kommunistischen Störungsversuchen. Dritte Tagung des Boykottausschusses empfiehlt Abbruch der Verhandlungen mit der Regierung Panamas.

April 1950:

Amsterdamer Seeleutekonferenz beschließt, die Besprechungen mit der Regierung Panamas abzubrechen und Kampagne gegen unternormale Schiffe zu organisieren.

Juni 1950:

IAO — Bericht über Untersuchung der Verhältnisse auf Panamaschiffen bestätigt die Anschuldigungen der ITF.

Juli 1950:

Stuttgarter Kongreß genehmigt unternommene Vorbereitungen zur Errichtung einer Sondersektion der ITF für Seeleute, zum Abschluß von Kollektivverträgen mit panamaischen und ähnlichen Schiffen auf der Grundlage der von der ITF festgelegten Normen und zur Boykottierung ausgewählter unternormaler Schiffe.

Januar 1951:

Vierte Tagung des Boykottausschusses in London befaßt sich mit den in der Organisation der Besatzungen und im Abschluß von Kollektivverträgen erzielten Fortschritten. Ausarbeitung von Plänen zur Aufspürung unternormaler Schiffe und ihrer Eintragung in eine schwarze Liste.

Januar — Dezember 1951:

Fortsetzung der Tätigkeit in Übereinstimmung mit den beschlossenen Plänen.

Organisierung des europäischen Verkehrs

Europäische Verkehrsbehörde

Die Idee der Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde beschäftigt die ITF schon seit einigen Jahren. Eine Entschliebung über diesen Gegenstand, die von der Innsbrucker Eisenbahnerkonferenz angenommen wurde, wurde allen europäischen Regierungen, einschließlich denjenigen hinter dem Eisernen Vorhang und einer Reihe internationaler Organisationen im November 1949 zugestellt. Nachstehend führen wir die Reaktionen dieser Regierungen und Organisationen auf, die bis Ende 1950 eine Antwort erteilt hatten.

Im Falle Großbritanniens wandten sich die angeschlossenen britischen Gewerkschaften an den Gewerkschaftsbund, der es unternahm, Informationen über die Schritte und Absichten der britischen Regierung zu beschaffen. Am 30. Juni 1950 erklärte Sir Vincent Tewson, der Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes, in einem Schreiben, daß die Vertreter des Gewerkschaftsbundes bei Herrn Kenneth Younger, Staatsminister, vorgesprochen haben, der erklärt habe, daß er der bestimmten Meinung sei, daß es letzten Endes irgendeine Form einer internationalen Transportkörperschaft geben müsse, und die Regierung überlege sich den Charakter, den eine solche Körperschaft haben müsse. Gleich wie im Falle des Schuman-Planes sei die britische Regierung jedoch der Auffassung, daß im Augenblick noch keine unabhängige internationale Körperschaft geschaffen werden könne, von der man erwarten kann, daß sie unparteiisch handelt. Die ECITO z. B. habe sich nicht als eine Sachverständigenorganisation erwiesen, wie man gewünscht hatte, sondern gebe den Auffassungen der Regierungen der Länder ihrer Mitglieder Ausdruck. Für den Augenblick sei die britische Regierung nicht in der Lage, irgend etwas Bestimmtes zu sagen.

Der belgische Verkehrsminister schrieb: „Seien Sie versichert, daß das Dokument und die darin enthaltenen Vorschläge mit Sorgfalt geprüft werden.“

Der Vorsteher des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements schrieb am 22. Februar 1950, daß nach seiner Meinung der Vorschlag der ITF einer Maßnahme wirtschaftlicher Zusammenfassung gleichkomme, der der eigentliche Zusammenschluß vorausgehen müsse. Bevor der Vorschlag der ITF verwirklicht werden könne, müßten Währungskontrolle und andere Schranken entfernt werden, welche die meisten Staaten zwischen sich geschaffen haben. Die schweizerischen Behörden würden sich nicht weigern, an einer Untersuchung teilzunehmen, die sich im Rahmen von Wirtschaftsmaßnahmen mehr allgemeiner Art auf den Vorschlag eines der wichtigsten beteiligten Länder durchführen ließe. Selber aber wären sie nicht bereit, die Angelegenheit bei irgendeinem amtlichen internationalen Organ zur Sprache zu bringen.

Der türkische Verkehrsminister schrieb am 10. Januar 1950. „Ich habe die Ehre, Ihnen mitzuteilen, daß ich es als opportun betrachte, daß alle Verkehrsorgane, die von meinem Ministerium abhängen, die Schaffung der Behörde unterstützen, die von der internationalen Eisenbahnerkonferenz von Innsbruck vorgeschlagen wurde.“

Der ungarische Verkehrsminister schrieb am 19. Januar 1950, daß er auf der Innsbrucker Konferenz nicht vertreten gewesen sei und deren Beschlüsse nicht als bindend für ihn betrachten könne. Er sei nicht der Ansicht, daß das Hindernis der Entwicklung in der nationalen Souveränität

tät liege, denn sein Land sei auf der nationalen Souveränität begründet, und er sei gegen die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde, „die ausschließlich im Dienste der Imperialisten stehen würde“. Im weiteren beklagte er sich, daß die ITF von rechtsstehenden Sozialdemokraten geleitet würde, die eine antisowjetische und antidemokratische Haltung an den Tag legen und den WGB und die fortschrittlichen Gewerkschaften bekämpfen. Die ITF sei eine Rechtsorganisation und als solche nicht befugt, irgendwelche Vorschläge im Namen der Eisenbahner vorzubringen. Solche Vorschläge könnten nur erörtert werden, wenn sie von Gewerkschaften der Berufsabteilung des WGB für den Transport vorgebracht würden.

Die OEEC schrieb am 28. Dezember 1950, daß sie die Auffassungen der ITF bei einer allfälligen Erwägung des Problems berücksichtigen werde.

Der Generalsekretär des Europarates antwortete am 24. Juli 1950, daß der Unterausschuß für öffentliche Arbeiten und Verkehr sowie der Wirtschaftsausschuß des Europarates das Dokument der ITF mit größtem Interesse studiert hätten, da es eine Frage behandle, welche verschiedene Mitglieder dieser Organe bereits beschäftige. Der Wirtschaftsausschuß habe in einer Entschliebung den Wert der Erhaltung enger Beziehungen mit den verschiedenen internationalen Organen, die auf dem Verkehrsgebiet tätig sind, anerkannt und beschlossen, die Resolution dem Binnenverkehrsausschuß der EWK zuzustellen.

Die Binnenverkehrsabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission hat den Text der Entschliebung den Regierungen zugestellt, aber kein einziger Mitgliedsstaat der EWK hat die Angelegenheit im Binnenverkehrsausschuß zur Diskussion gestellt.

Auf ihrer Tagung vom August 1950 faßte die Beratende Versammlung eine Entschliebung zugunsten engerer Zusammenarbeit im europäischen Verkehr. Der Vorschlag, den Europarat aufzufordern, die Initiative bei der Errichtung einer Europäischen Transportorganisation zu ergreifen, wurde in großen Zügen gutgeheißen. Der Generalsekretär wurde beauftragt, im Benehmen mit den einschlägigen internationalen Organisationen die Möglichkeiten der Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde oder die Ergreifung anderer Maßnahmen, die geeignet sind, die erforderliche Koordination herbeizuführen, zu prüfen und Bericht über die Ergebnisse dieser Arbeit zu erstatten. Die Entschliebung empfahl dem Ministerausschuß, dem Wirtschaftsausschuß Regierungssachverständige zur Verfügung zu stellen, um das Problem gemeinsam mit dem Unterausschuß für Verkehr und öffentliche Arbeiten prüfen zu lassen und beauftragte den Ausschuß für Wirtschaftsfragen, die Entwicklung der Arbeiten zu verfolgen und auf seiner nächsten Sitzung darüber Bericht zu erstatten.

Am 28. November 1949 teilte uns Sir Harold Butler, Vorsitzender der Wirtschafts- und Sozialabteilung der Europäischen Bewegung, in einem Schreiben mit, daß Herr W. Churchill, der einer der Ehrenpräsidenten der Europäischen Bewegung ist, ihm unseren Brief zugestellt hatte. Er habe ihn mit Interesse gelesen und habe ihn abschriftlich den Mitgliedern des Vorstandes der Europäischen Bewegung zugestellt. Am 28. Januar 1950 schrieb er, daß er Gelegenheit gehabt habe, die Mitglieder der Wirtschafts- und Sozialabteilung der Europäischen Bewegung zu konsultieren. Diese hätten großes Interesse an unserem Vorschlag gezeigt, und er hoffe, Gelegenheit zur Besprechung der Vorschläge mit uns zu haben.

Später hatten unser Stellvertretender Generalsekretär und der Leiter der Dokumentationsabteilung eine Unterredung mit Sir Harold Butler, und

sie ersuchten um die Erlaubnis, an den Arbeiten eines allfälligen von der Europabewegung gebildeten Sachverständigenausschusses teilzunehmen. Es sind keine weiteren Mitteilungen eingegangen.

Man kann damit feststellen, daß unsere Vorschläge im großen und ganzen für begründet gehalten werden, aber es besteht offensichtlich Opposition seitens der osteuropäischen Regierungen. Diese Opposition dürfte sich als wirksame Schranke gegen die Besprechung des Planes durch die EWK erweisen.

Ob man sich die Europäische Verkehrsbehörde als ein gesamteuropäisches Organ vorstellt, die Hindernisse zu ihrer Schaffung sind vorwiegend politischer Natur. Eine gesamteuropäische Behörde kommt unter den gegenwärtigen Umständen vorläufig bestimmt nicht in Frage, während ein Hindernis für die Schaffung einer westeuropäischen Verkehrsbehörde im Festhalten an der nationalen Souveränität in Transportangelegenheiten liegt.

Besprechungen über die Organisierung des europäischen Verkehrs gehen auch in anderen Kreisen vor sich. Der Europarat hat einen Ausschuß mit der Ausarbeitung der Satzungen einer Europäischen Verkehrsbehörde beauftragt. Der Entwurf wurde 1951 der Beratenden Versammlung unterbereitet, aber an den Straßburger Ausschuß für Wirtschaftsfragen überwiesen. Das Sekretariat der ITF hatte Kontakt mit einem Mitglied des Ausschusses, der die Satzungen ausarbeitete, und konnte die Arbeit etwas beeinflussen. In seiner Gesamtheit wird der Entwurf jedoch als unbefriedigend betrachtet, weil er zu sehr den Schuman-Plan zum Muster nimmt und die Besonderheiten des Verkehrswesens nicht genügend berücksichtigt. Der Redaktionsausschuß bestand ausschließlich aus politischen Vertretern unter Ausschluß von Sachverständigen des internationalen Verkehrs. Es scheint, daß man den Satzungsentwurf verlassen wird.

Andere Aspekte

In anderen Kreisen befaßten sich besonders die Handelskammern der deutschen, holländischen und belgischen Nordseehäfen mit Plänen für eine Arbeitsteilung zwischen diesen Häfen. Eine erste Konferenz war auf den 26. bis 28. Juni 1951 in Rotterdam angesetzt. Die ITF hatte beabsichtigt, am 4. Juni eine eigene Konferenz über diese Frage durchzuführen, doch fand die Konferenz der Handelskammern nicht statt, was die ITF bewog, ihre Konferenz zu verschieben. Der Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission setzt das Studium der grundlegenden Fragen der Organisierung des europäischen Verkehrs fort, besonders derjenigen der Koordinierung der Verkehrsträger. Eine Sondertagung des Ausschusses wird im Januar 1952 stattfinden.

V. Sektionsberichte

Sektion Zivilluftfahrt

Tagung des Sektionsausschusses, Antwerpen, April 1950

Der Ausschuß der ITF-Sektion für Zivilluftfahrt trat am 21. und 22. April 1950 in Antwerpen zusammen, um zwei vom Sekretariat ausgearbeitete Berichte zu behandeln, die sich mit folgenden Fragen befaßten: a) Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen; b) bezahlter Urlaub. Über erstere Fragen gingen die Meinungen zwischen den Piloten, einerseits, und den Navigatoren und Bordfunkern, andererseits, etwas auseinander, besonders was die britischen Gewerkschaften betraf, weshalb der Ausschuß beschloß, einen Unterausschuß von sieben Mitgliedern mit der Ausarbeitung einer Stellungnahme zur Unterbreitung an den Stuttgarter Kongreß zu beauftragen. In der Frage des bezahlten Urlaubs wurde das Sekretariat der ITF ersucht, Vorschläge für Mindestnormen zur Unterbreitung an die Sektionskonferenz anlässlich des Stuttgarter Kongresses auszuarbeiten.

Der Unterausschuß trat am 8. und 9. Juni 1950 in London zusammen und arbeitete zwei Entschliefungen aus, von denen die eine Normen für die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen festlegte, die andere die Notwendigkeit der Mitführung von 500-kHz-Geräten auf Fluglinien betonte, welche über die Ozeane führen.

Stuttgarter Kongreß

Mit einigen kleinen Abänderungen wurden beide Entschliefungen von der Sektionskonferenz, die anlässlich des ITF-Kongresses in Stuttgart im Juli 1950 stattfand, und schließlich auch vom Kongreß selbst gutgeheißen. Konferenz und Kongreß genehmigten außerdem, wiederum mit einigen Abänderungen, einen vom Sekretariat ausgearbeiteten Entwurf eines internationalen Übereinkommens über den bezahlten Urlaub der Flugzeugbesatzungen. Dieser Übereinkommensentwurf wurde später der IAO unterbreitet.

Ausschuß des fliegenden Personals, London, Januar 1951

Der Ausschuß des fliegenden Personals (der Sektionsausschuß besteht aus zwei Gruppen von je acht Personen für fliegendes bzw. Bodenpersonal) trat am 23. Januar 1951 in London zusammen, um sich mit einem Musterkollektivvertrag für Stewardpersonal zu befassen, der vom Sekretariat ausgearbeitet worden war, sowie mit zwei Zwischenberichten über die vom Sekretariat angestellten Untersuchungen über die Dienstzeit der Flugzeugbesatzungen und die schädlichen Wirkungen des Fliegens.

Nach einigen Änderungen wurde der Entwurf des Kollektivvertrags zur Unterbreitung an die nächste Vollkonferenz der Sektion genehmigt. Aus der Diskussion ergaben sich zwei wichtige Grundsätze. Die Tagung war der Ansicht, daß die ITF dem Grundsatz eines festen Gehalts für fliegendes Personal — auf der Grundlage einer vereinbarten Höchstzahl der Flugstunden — beipflichten und daß der Brauch der Lohnzahlung auf Grund der tatsächlichen Flugdienstzeit abgeschafft werden sollte. Außerdem war die Tagung der Meinung, daß die ITF den Grundsatz „gleiche Arbeit — gleicher Lohn“ vertreten sollte. Zu letzterem Punkt wurde beschlossen, daß im Abschnitt des Kollektivvertragsentwurfes, der die Entlohnung behandelt, zwischen männlichem und weiblichem Stewardpersonal kein Unterschied zu machen ist.

Der Bericht über die Frage der schädlichen Auswirkungen des Fliegens wurde einer späteren Tagung zur Behandlung überlassen, was denjenigen über die Dienstzeit der Flugzeugbesatzungen betraf, wurde dagegen beschlossen, einen kleinen Unterausschuß mit einer eingehenden Prüfung und der Ausarbeitung von Leitsätzen zu beauftragen. Bis zum Ende der Berichtszeit trat dieser Unterausschuß dreimal zusammen, am 20. März, 20. Juni und 14. November 1951.

Tagungen des Unterausschusses

Als der Unterausschuß am 20. März 1951 zum erstenmal zusammentrat, konnte der Generalsekretär berichten, daß die IAO bekanntgegeben hatte, daß unser Entwurf eines internationalen Übereinkommens über den bezahlten Urlaub der Flugzeugbesatzungen dem Binnenverkehrsausschuß der IAO anlässlich dessen Vierter Tagung im Dezember 1951 zur Kenntnis gebracht würde sowie daß die IAO angefragt hatte, ob es weitere Fragen bezüglich der Arbeitsbedingungen in der zivilen Luftfahrt gebe, deren gleichzeitige Behandlung sich lohnen dürfte. Der Unterausschuß beschloß einstimmig, die IAO aufzufordern, Untersuchungen durchzuführen über a) die von den Flugzeugbesatzungen geleisteten Flug- und Gesamtdienstzeiten und b) Sozialversicherungsvorkehrungen für das Personal der zivilen Luftfahrt. Erstere Frage wurde, wenn auch nicht notwendigerweise als die wichtigere, so doch als die dringendere betrachtet.

Was die Frage der Dienstzeiten der Flugzeugbesatzungen betrifft, beschränkte sich der Unterausschuß anlässlich dieser Tagung auf die Ausarbeitung von Empfehlungen über die Beschränkung der Flugzeit, um sie den angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals zu unterbreiten und diese um ihre Bemerkungen zu ersuchen. Diese Empfehlungen wurden auf weiteren Tagungen, die am 20. Juni und 14. November 1951 stattfanden, zusammen mit der Frage der Gesamtdienstzeiten im Lichte der Besprechungen weiter behandelt, die die Mitglieder des Unterausschusses in der Zwischenzeit mit im praktischen Flugdienst stehenden Mitgliedern ihrer Organisationen geführt hatten, und schließlich wurde beschlossen, der nächsten Vollkonferenz der Sektion den Vorschlag zur Prüfung vorzulegen, daß die Sektion die Einführung von Höchstflugzeiten von 32 Stunden je Woche und 90 Stunden je Monat auf kurzen Strecken bzw. 60 Stunden je Woche und 100 Stunden je Monat auf langen Strecken und von 255 Stunden im Vierteljahr und 900 Stunden im Jahr in beiden Fällen anstreben sollte sowie die Beschränkung der Gesamtdienstzeit auf 40 Stunden je Woche auf kurzen Strecken und 80 Stunden auf langen Strecken bei einem Maximum von 150 Stunden in beiden Fällen. Die Zahl der aufeinanderfolgenden Dienststunden und die Ruhezeiten wären im einzelnen Land auszuhandeln.

Binnenverkehrsausschuß der IAO

Der Entwurf des Internationalen Übereinkommens über den bezahlten Urlaub der Flugzeugbesatzungen und weitere Fragen, die wir nach dem Stuttgarter Kongreß vom Juli 1950 und der Tagung des Unterausschusses vom 20. März 1951 der IAO unterbreitet hatten, gelangten auf der Vierten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO zur Sprache, die vom 4. bis 15. Dezember 1951 in Nervi/Genova stattfand. Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär vertraten die ITF direkt; an der Tagung nahmen aber auch 44 Delegierte und Berater aus ITF-Organisationen teil, und dank ihrer Unterstützung gelang es uns, die Einsetzung

eines Arbeitsausschusses zur Behandlung von Fragen der zivilen Luftfahrt zu erreichen. Dieser Arbeitsausschuß arbeitete ein Memorandum zur Unterbreitung an den Verwaltungsrat der IAO aus, das in der Vollversammlung mit 76 zu 3 Stimmen bei 12 Enthaltungen angenommen wurde.

Dieses Dokument anerkennt, daß es gewisse technische Aspekte der Beschäftigung in der zivilen Luftfahrt gibt, die zum Bereich der Organisation für Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) gehören, erklärt jedoch, daß die sozialen Aspekte dieser Beschäftigung der Verantwortung der IAO obliegen, und ersucht den Verwaltungsrat, folgende Fragen zu studieren und darüber Berichte zur Unterbreitung an die nächste Tagung des Binnenverkehrsausschusses ausarbeiten zu lassen: a) bezahlter Urlaub; b) Sozialversicherungsvorkehrungen; c) Arbeitszeit aller in der zivilen Luftfahrt beschäftigten Personalgruppen. Es gibt ferner der Auffassung Ausdruck, daß es angezeigt wäre, eine Sondersession des Binnenverkehrsausschusses zur Behandlung von Problemen der zivilen Luftfahrt einzuberufen und fordert den Verwaltungsrat auf, diesen Vorschlag in wohlwollendem Sinne zu prüfen und eine Sonderabteilung innerhalb des IAA zur Durchführung der vorgeschlagenen Untersuchung sowie zur „Behandlung der schon vorliegenden und in der Zukunft entstehenden Probleme der zivilen Luftfahrt auf ständiger Grundlage“ zu schaffen.

Den angeschlossenen Organisationen erwiesene Dienste

In der Berichtszeit hat die Sektion die angeschlossenen Organisationen in der zivilen Luftfahrt und andere interessierte Körperschaften mit Abschriften und Übersetzungen von Kollektivverträgen versorgt, die in verschiedenen Teilen der Welt für das Personal in der zivilen Luftfahrt abgeschlossen wurden, sowie mit Gesetzesvorschriften in der zivilen Luftfahrt und anderen nützlichen und interessanten Informationen.

Im September 1950 wurde auf Ersuchen des Schweizerischen Verbandes des Personals Öffentlicher Dienste eine eingehende Untersuchung über gewisse Probleme des fliegenden Personals der SWISSAIR durchgeführt. Ein ausführlicher Bericht wurde über diesen Gegenstand ausgearbeitet und mit der Leitung der SWISSAIR besprochen, die den darin enthaltenen Vorschlägen und Anregungen zustimmte. Der Gewerkschaft wurde außerdem Hilfe gewährt bei der Ausarbeitung ihres neuen Kollektivvertrages, und sie hat dem Sekretariat in einem Schreiben für die zahlreichen geleisteten Dienste wärmsten Dank ausgesprochen. Untersuchungen wurden auch angestellt über gewisse Aspekte der Beschäftigung des Luftfahrtpersonals in Belgien und Frankreich. Alle diese Berichte wurden den angeschlossenen Organisationen in der zivilen Luftfahrt abschriftlich zugestellt. Auf Ersuchen des amerikanischen Flugzeugführerverbandes wurden außerdem Untersuchungen über die Vor- und Nachteile der verschiedenen bestehenden Systeme der Anflugbefeuerung durchgeführt.

ICAO

Wir bedauern, berichten zu müssen, daß die Organisation für Internationale Zivilluftfahrt uns nach einem langen Briefwechsel im November 1951 mitteilte, daß ihr Rat beschlossen habe, daß „es nicht angezeigt sei, die ITF in die Liste der internationalen Organisationen aufzunehmen, an die regelmäßig Einladungen zur Teilnahme an einschlägigen ICAO-Tagungen ergehen“. Dieser Beschluß werde allerdings „die Berücksichtigung von Gesuchen der ITF um Zulassung zu Tagungen der Organisation, die für sie

von besonderem Interesse sind, und die Prüfung von Vorschlägen der ITF nicht verhindern“. Letztere würden „an die ICAO-Tagungen weitergeleitet, für deren Arbeit sie von Wichtigkeit sind“.

IFALPA

K. A. Golding, der seit dem Ausscheiden des Kollegen F. Strauß dem Generalsekretär bei der Durchführung der Sektionsarbeit hilft, nahm als Beobachter an der 6. Konferenz der Internationalen Vereinigung der Flugzeugführerverbände teil, die im April 1951 in Amsterdam stattfand.

Binnenschiffersektion

Durchgeführte Tagungen

In der Berichtszeit führte die Binnenschiffersektion der ITF drei Tagungen durch, eine am 22. Juli 1950 anlässlich des Stuttgarter Kongresses und die zweite und dritte vom 22. bis 24. September bzw. am 5. November 1950 in Straßburg. Die beiden letzten Zusammenkünfte befaßten sich in der Hauptsache mit der Vorbereitung der dreigliedrigen Konferenz für Bemannungsfragen (zwei Sessionen, 25./26. September und 7. bis 9. November 1950), die auf Ersuchen der IAO von der Rheinzentalkommission einberufen worden war. Am Ende der Berichtszeit war eine weitere Tagung der Sektion für Februar 1952 vorgesehen.

Sektionsausschuß und -vorsitzender

Auf der Stuttgarter Tagung wurde folgender Sektionsausschuß mit der Leitung der Arbeiten der Sektion bis zum folgenden Kongreß beauftragt: A. Brosch (Österreich), W. Cassiers (Belgien), A. Dienst (Deutschland), T. Smeding (Holland), F. Ahmed (Pakistan) und A. Manson (Großbritannien). Ein weiterer Sitz wurde für Frankreich offengelassen. Kollege T. Smeding wurde außerdem zum Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Regionale Abkommen über die Sozialversicherung und die Arbeitsbedingungen

Auf einer im Oktober und Dezember 1949 von der IAO in Genf durchgeführten Konferenz arbeiteten die Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter der fünf an der Rheinschiffahrt interessierten Länder (Belgien, Frankreich, Deutschland — einschließlich Besatzungsbehörden —, Holland und Schweiz) zwei Abkommen aus, die sich mit der Sozialversicherung bzw. den Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer befaßten. Die Formulierung der diplomatischen und rechtlichen Bestimmungen der Abkommen wurde einer weiteren Konferenz überlassen. Der Verwaltungsrat der IAO veranstaltete diese letztere Konferenz vom 14. bis 29. Juli 1950 in Paris, beschloß jedoch, an ihr ausschließlich Regierungsvertreter teilnehmen zu lassen. Wir protestierten gegen den Ausschluß der ITF und der Arbeitnehmervertreter und erhielten daraufhin eine verspätete Einladung zur Entsendung eines Beobachters. Kollege Smeding vertrat die ITF auf dieser Konferenz, auf der die beiden Abkommen in endgültige Form gebracht und zur Unterzeichnung und Ratifizierung vorbereitet wurden.

Das Abkommen über die Sozialversicherung wurde von sämtlichen Rheinuferstaaten und Belgien unterzeichnet, und die Schweiz und Deutschland ratifizierten es noch im Jahre 1951. Die Ratifizierung durch Holland, Frankreich und Belgien stand am Ende der Berichtszeit bevor. Die Schweiz hat allerdings das Abkommen über die Arbeitsbedingungen nicht unterzeichnet, weil die Reeder darauf bestanden, daß es zunächst notwendig ist,

die Lage bezüglich der Auslegung des Artikels 7 über die Nachtruhe abzuklären. Sie behaupten, daß der Artikel 7 die Nachtfahrt nicht ausschließt, eine Auslegung, die alle beteiligten ITF-Gewerkschaften mit dem Hinweis darauf ablehnen, daß, von Erwägungen der Sicherheit ganz abgesehen, dieser Artikel ausdrücklich festlegt, daß die Nachtruhe — 12 Stunden im Winter, 10 Stunden im Sommer — zwischen 18 Uhr und 8 Uhr liegen muß. Der Umstand, daß die Schweiz das Abkommen noch nicht unterzeichnet hat, hat andere Regierungen veranlaßt, eine abwartende Haltung anzunehmen. Ende 1951 war erst eine Ratifizierung zu verzeichnen, und zwar durch Deutschland.

Bemannung

Im Laufe der im Oktober und Dezember 1949 geführten Besprechungen über das Abkommen bezüglich der Arbeitsbedingungen kam die Auffassung zum Ausdruck, daß die Frage der Besatzungsstärke auf eine Weise geregelt werden sollte, die nicht nur die Sicherheit der Schifffahrt, sondern auch die Durchführung des Abkommens gewährleistet. Die Rheinzentralkommission, die für die Überwachung der Durchführung der Vorschriften in der Rheinschifffahrt verantwortlich ist, wurde ersucht, eine dreigliedrige Konferenz einzuberufen, um Empfehlungen bezüglich der Bemannung auszuarbeiten. Diese Konferenz fand am 25./26. September sowie vom 7. bis 9. November 1950 in Straßburg statt. Auf der 1. Session war die ITF durch den Kollegen Omer Becu vertreten, auf der 2. Session durch den Kollegen Paul Tofahrn. Die Konferenz arbeitete eine Reihe von Empfehlungen an die Rheinzentralkommission aus, die letztere im November 1951 in neue Bemannungsvorschriften übernahm, deren Inkrafttreten auf den 1. April 1952 festgesetzt wurde. Auf dieser Konferenz ging es eigentlich nicht um sehr wichtige Fragen, jedoch erfüllte sie dadurch einen nützlichen Zweck, daß sie einen Präzedenzfall schuf für dreigliedrige, d. h. unter Beteiligung der Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter stattfindende Besprechungen über Fragen, die die Interessen der Arbeitnehmer in der Rheinschifffahrt berühren.

Organisationsfragen

Die Organisation des Personals in der Rheinschifffahrt ist schon seit langer Zeit eines der Hauptprobleme der Sektion. Es wurden wiederholt Bemühungen unternommen, die Organisationsverhältnisse in diesem Wirtschaftszweig auf eine solide Grundlage zu stellen. Die Verhältnisse wurden dadurch stark kompliziert, daß an der Rheinschifffahrt fünf Nationen beteiligt sind und daß die Besatzungen oft unter einer ausländischen Flagge fahren. Die ITF-Gewerkschaften hatten schon früh den Grundsatz aufgestellt, daß die Mannschaften solcher Fahrzeuge nicht entsprechend ihrer Nationalität, sondern entsprechend der Flagge, unter der sie arbeiten, organisiert sein sollen. Für eine Übergangszeit wurde jedoch im November 1950 in Straßburg vereinbart, daß die Besatzungen der französischen und schweizerischen Schiffe, soweit möglich, von den anderen Gewerkschaften organisiert werden sollen, weil weder die Franzosen noch die Schweizer zunächst in der Lage seien, die erforderlichen Arbeiten durchzuführen.

Weitere Fragen

Weitere Fragen, die in der Berichtszeit Beachtung fanden, waren diejenigen der Schul- und Berufsausbildung, der Frauenarbeit und der Verhältnisse auf den Binnenwasserstraßen Indiens und Pakistans. Was letztere

betrifft, so wurde die IAO durch deren Binnenverkehrsausschuß anlässlich der Tagung vom 4. bis 15. Dezember 1951 in Nervi/Genua ersucht, eine Untersuchung über die Arbeitsbedingungen auf den Binnenwasserfahrzeugen Asiens und des Fernen Ostens durchzuführen.

Eisenbahnersektion

Die Eisenbahnersektion tagte in der Berichtszeit zweimal. Die erste Tagung war eine rein formelle (anlässlich des Stuttgarter Kongresses) für den Zweck der Wahl des nachstehenden Sektionsausschusses, der mit der Festlegung des Arbeitsprogramms der Sektion für die folgenden zwei Jahre beauftragt wurde: R. Freund (Österreich), G. Devaux (Benelux), R. Degris (Frankreich), H. Jahn (Deutschland), J. B. Figgins (Großbritannien), H. Blomgren (Skandinavien) und H. Duby (Schweiz). Der Ausschuß trat vom 3. bis 5. April 1951 in London zusammen, um die Tagesordnung der Internationalen Eisenbahnerkonferenz in Utrecht festzulegen.

Internationale Eisenbahnerkonferenz

Diese Konferenz trat vom 13. bis 17. August 1951 in Utrecht zusammen. 70 Delegierte vertraten 23 Organisationen mit insgesamt 2 783 000 Mitgliedern in Europa, Nordamerika und Japan. Folgende amtliche Stellen entsandten Beobachter: Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission (Herr Charguéraud, Direktor der Verkehrsabteilung); Internationale Eisenbahnkongreß-Vereinigung (Herr Dubus); ECA-Mission in Holland (Herren Lee Smith und Hornsby).

Die Konferenz genehmigte den Bericht des Sekretariats und nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, daß die Einführung der automatischen Kupplung auf den europäischen Eisenbahnen einen Schritt näher gebracht worden ist durch den Beschluß der Eisenbahnverwaltungen, die Wagen zu standardisieren und alle neuen Wagen mit einem Rahmen zu bauen, der mit einer automatischen Kupplung versehen werden kann, sobald beschlossen wird, die Schraubenkupplung abzuschaffen.

Europäische Verkehrsbehörde

Ein Kapitel des Berichtes des Sekretariats behandelte den Vorschlag der ITF auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde. Mehrere Redner übten scharfe Kritik am Europarat, weil dieser die Frage ohne Beteiligung von Vertretern der ITF und ohne den Beistand anderer Sachverständiger bespricht. Die Aussprache wurde mit der Annahme folgender zwei Resolutionen abgeschlossen:

- a) *„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, nimmt zur Kenntnis, daß der Gedanke einer Europäischen Verkehrsbehörde Fortschritte macht und in amtlichen internationalen Körperschaften erörtert wird.*

Sie stellt mit Befriedigung fest, daß der Binnenverkehrsausschuß der EWK eine rationelle Organisation des europäischen Verkehrs anstrebt und daß die ITF mit beratender Stimme an dieser Arbeit teilnimmt.

Sie fordert für die ITF dasselbe demokratische Recht der Vertretung in den anderen amtlichen internationalen Körperschaften, die sich mit der Organisation des europäischen Verkehrs befassen.“

- b) *„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, hat vom Bericht des Sekretariats über die Europäische Verkehrsbehörde Kenntnis genommen.*

Sie ist der Ansicht, daß die Probleme, die mit der Bildung einer solchen, von der ITF schon seit langem befürworteten Behörde verknüpft sind, weiteres Studium benötigen, um so mehr, als die einschlägigen Regierungsstellen sich damit schon seit einiger Zeit befassen.

Die Konferenz ersucht das Exekutivkomitee der ITF, einen Sachverständigenausschuß mit der Prüfung der Frage zu beauftragen und in absehbarer Zeit eine Sonderkonferenz der europäischen Mitgliedsorganisationen einzuberufen.“

Durchführung des Übereinkommens über den Achtstundentag

Der Sekretär berichtete, daß die Internationale Arbeitsorganisation bisher noch nicht den Vorschlag der ITF angenommen hat, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen — besonders in bezug auf Asien und Afrika —, aus welchen Gründen die Arbeitnehmer im Straßen- und Eisenbahnverkehr einer Reihe von Ländern immer noch der Vorteile beraubt sind, welche ihnen das Übereinkommen von 1919 über den Achtstundentag hätte bringen sollen. Die Konferenz beauftragte das Sekretariat, weiterhin bei der IAO auf eine solche Untersuchung zu drängen.

Aktionsausschuß

Ein weiteres Kapitel des Berichtes des Sekretariats befaßte sich mit den erfolglosen Bestrebungen der Kommunisten, den Transport von Waffen in Westeuropa zu behindern. Zum Schluß der Aussprache über diese Frage nahm die Konferenz folgende EntschlieÙung an:

„Die Konferenz bekundet den Willen der Eisenbahner der ITF, Freiheit und Demokratie zu verteidigen und in Übereinstimmung mit den EntschlieÙungen des Stuttgarter Kongresses die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Transportes der Waffen zu sichern, die dazu bestimmt sind, jeden Angriff auf die freien Völker zu verhindern oder abzuschlagen.

Die Konferenz ersucht das Exekutivkomitee der ITF, den Zentralen Aktionsausschuß, dessen Aufgabe die Bekämpfung kommunistischer Umtriebe ist, zu erweitern und eine Vertretung der Eisenbahner in diesem Ausschuß vorzusehen.“

Die Delegierten aus Belgien, Finnland, Frankreich, Italien (Sindacato Nazionale Ferrovieri), Japan, Luxemburg und Spanien enthielten sich der Stimme.

Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs

Schließlich faÙte die Konferenz in einer Frage der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs dikussionslos folgende EntschlieÙung:

„Auf zahlreichen internationalen Verkehrslinien in Europa hat der Flugverkehr fast alle Reisenden angezogen, die früher die 1. Klasse der Eisenbahn benutzten.

Die Einnahmen aus dem Verkehr 1. Klasse decken in der Regel die Kosten der Unterhaltung, des Betriebs und der Ersetzung solcher Wagen nicht.

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz empfiehlt daher, die Klassenzahl im internationalen Eisenbahnverkehr auf zwei herabzusetzen und den Komfort der Reisenden, welche die gegenwärtigen Wagen 3. Klasse benützen, zu verbessern.“

Beilegung von Arbeitskonflikten

Kollege Baty, der Generalsekretär der britischen Gewerkschaft des Lokomotivpersonals, legte im Namen des Sektionsausschusses einen Bericht über die Beilegung von Arbeitskonflikten auf den Eisenbahnen vor, der sich auf eine Übersicht der Lage in zehn europäischen Ländern stützte. Ein zusätzlicher Bericht lag über Japan vor. Kollege Baty befürwortete die Beilegung von Konflikten in erster Linie durch einen voll entwickelten Verhandlungsmechanismus und, wenn dieser versagt, durch ein öffentliches Untersuchungsverfahren. Zwangsschlichtung lehnte er kategorisch ab. Die Konferenz stimmte den Grundsätzen der von Kollege Baty vorgeschlagenen Gewerkschaftspolitik zu, aber die Vertreter einiger Länder hegten Befürchtungen in bezug auf die bei öffentlichen Untersuchungen angewandten Methoden. Sie fürchteten, ihre Regierungen könnten sich dieses Instrumentes bedienen, um die Öffentlichkeit irrezuführen und gegen die Eisenbahner aufzubringen. Sie unterstützten auch die Auffassung des Kollegen Baty, daß das Endziel die Verhütung von Konflikten sein muß und daß dies nur erreicht werden kann durch die Ausschaltung kapitalistischer Einflüsse in der Verwaltung der Eisenbahnen und auch politischer Einflüsse, die sich im allgemeinen um das öffentliche Wohl nicht kümmern.

Koordinierung des Verkehrs

Die Konferenz diskutierte die Frage der Verkehrskoordinierung auf der Grundlage eines Berichtes, den Kollege Bodeau, Sekretär des französischen Eisenbahnverbandes, unterbreitet hatte. Kollege Bodeau hatte sich besonders mit den Problemen auseinandergesetzt, die sich aus der Schließung unwirtschaftlicher Eisenbahnlinien ergeben. Im Laufe der Aussprache wiesen mehrere Delegierte darauf hin, daß das Problem der Koordinierung der Verkehrsträger mehr und mehr über nationale Grenzen hinausreicht und eine Lösung durch Organisation des gesamten europäischen Verkehrs verlangt. Sie unterstrichen daher die Notwendigkeit der Befolgung ähnlicher allgemeiner Grundsätze durch die Koordinierungspolitik der einzelnen Länder, damit eine bessere Organisation des europäischen Verkehrs erzielt wird. Die Konferenz schloß die Aussprache ab mit der Annahme folgender Resolution:

„Die Koordinierung des Verkehrs in jedem Lande des europäischen Kontinents nach ähnlichen allgemeinen Grundsätzen ist geeignet, eine bessere Organisation des europäischen Verkehrs zu erleichtern.

In den meisten europäischen und außereuropäischen Ländern hat es der Gesetzgeber unterlassen, Einrichtungen zu schaffen, die fähig sind, den Verkehr zu koordinieren und den unwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, besonders zwischen Schiene und Straße, auszuschalten.

Dieser Wettbewerb bewirkt nicht nur eine Vergeudung der Transportkapazität zum Schaden der Volkswirtschaft, sondern schädigt auch die Transportarbeiter, indem die Erzielung und Erhaltung angemessener Arbeitsbedingungen erschwert wird.

Die Defizite der Eisenbahnen ergeben sich aus der falschen Verkehrspolitik der Regierungen und Parlamente (einschließlich zu hoher Entschädigungen an die früheren Eigentümer verstaatlichter Bahnen) und beweisen keineswegs die technische Unterlegenheit der Eisenbahn.

Um rationell zu sein, muß jede Verkehrspolitik eine enge Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße schaffen und eine vollkommene gegenseitige Anpassung der beiden Verkehrsträger anstreben.

Die Ersetzung von Eisenbahnlinien durch den Straßenverkehr kommt in Betracht, wenn sich dadurch unter Berücksichtigung aller Umstände, besonderes der Bedienung der Benutzer, wesentliche Vorteile erzielen lassen.

In den Ländern, in denen es keine Einrichtung gibt, welche die Gesamtheit des öffentlichen Verkehrs verwaltet, ist es für den Benutzer von Vorteil, wenn die Eisenbahn für die Organisation des den Eisenbahnbetrieb ersetzenden Straßenverkehrs verantwortlich bleibt.

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, betont daher, daß die europäischen Länder ein Interesse daran haben, eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet der Verkehrskoordinierung zu verfolgen und zu diesem Zweck von den zuständigen internationalen Einrichtungen, insbesondere vom Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission, starken Gebrauch zu machen.

Sie gibt der Ansicht Ausdruck, daß die Koordinierung des Verkehrs in einem gegebenen Gebiet die Schaffung eines Verkehrsmonopols voraussetzt oder doch wenigstens einer Behörde, die mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet ist, um das Betätigungsfeld jedes Verkehrsträgers abzugrenzen und jeden unwirtschaftlichen Wettbewerb zu verhindern.

Sie empfiehlt den Eisenbahnergewerkschaften, bei der Ersetzung des Eisenbahnverkehrs durch den Straßenverkehr, wo die Umstände es rechtfertigen, mitzuwirken und darauf zu drängen, daß das Eisenbahnunternehmen für die Organisation des Verkehrs verantwortlich bleibt.

Sie empfiehlt ferner, daß geeignete Maßnahmen getroffen werden, um die Interessen der von Koordinierungsmaßnahmen direkt betroffenen Transportarbeiter zu schützen.“

Mitbestimmung

Ein weiterer von der Konferenz besprochener Gegenstand war derjenige der Beteiligung der Eisenbahner an der Verwaltung der Bahnen. Kollege Jahn, Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, hatte einen Bericht vorgelegt, in welchem er verlangte, daß Vertreter der Eisenbahner einen beträchtlichen Anteil an Befugnissen und Verantwortung in der Verwaltung der Eisenbahnen erhalten sollten. Die Gedankenführung seines Berichtes erläuterte er mit der Entwicklung in Deutschland. Die Konferenz gab ihrer Zustimmung zu dem vom Kollegen Jahn vertretenen Grundsatz Ausdruck, indem sie seinen Bericht guthieß. Die Diskussion offenbarte jedoch eine große Vielfalt der Auffassungen über das Ausmaß der von den Vertretern der Eisenbahner zu übernehmenden Befugnisse

und Verantwortung. Die Meinungen gingen auch auseinander über die Auswirkung einer solchen Beteiligung auf die Freiheit der Gewerkschaften, sich Beschlüssen der Verwaltung zu widersetzen. Einige Delegierte vertraten den Standpunkt, daß die Gewerkschaften nur beratende Befugnisse fordern sollten. In ihrer Mehrzahl bestanden sie jedoch auf dem Recht der Beteiligung an den Beschlüssen der obersten Verwaltungsinstanzen. Die mit 33 gegen 20 Stimmen angenommene Entschliebung lautet:

„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, versammelt in Utrecht in den Tagen vom 13. bis 17. August 1951, hat die Frage der Beteiligung der Eisenbahner an der Verwaltung der Eisenbahnen geprüft und dabei folgende Tatsachen in Betracht gezogen:

In gewissen Ländern erheben die Gewerkschaften allgemein die Forderung auf das Recht der Beteiligung an der Verwaltung und Leitung der industriellen Betriebe und Industrien und an der Lenkung der Volkswirtschaft. Durch das Organ seines Kongresses vom Juli 1951 beglückwünschte der Internationale Bund Freier Gewerkschaften die Gewerkschaften dieser Länder zu den bereits erzielten Erfolgen und sicherte den für diese Forderung kämpfenden Arbeitern seine Unterstützung zu.

In einer Anzahl Länder, in denen die Eisenbahnen in öffentlichem Besitz sind, ist dem Eisenbahnpersonal das Recht eingeräumt, durch berufene Vertreter in allen bedeutenden Angelegenheiten der Eisenbahnunternehmen mitzuberaten oder mitzubestimmen. In einigen Ländern erstreben die Eisenbahnergewerkschaften eine Erweiterung der bereits bestehenden Rechte. In Deutschland fordert die Eisenbahnergewerkschaft, daß Vertreter des Eisenbahnpersonals die Verantwortung für die Leitung des Eisenbahnunternehmens mit den vom Staate bestellten Verwaltern auf dem Fuße der Gleichberechtigung teilen. Die gewerkschaftliche Forderung auf das Recht der Beteiligung des Eisenbahnpersonals an der Verwaltung der Eisenbahnen stützt sich auf folgende Erwägungen:

Das öffentliche Interesse erfordert, daß die Arbeit der Eisenbahner so geordnet und verwendet wird, daß sie dem öffentlichen Wohl in der bestmöglichen Weise dient.

Es liegt im Interesse der Eisenbahner, daß die den Eisenbahnunternehmen zugewiesenen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Aufgaben dem öffentlichen Wohl auf das beste entsprechen und daß die bestmöglichen Bedingungen für ihre Erfüllung gewährleistet werden.

Es liegt ferner im Interesse der Eisenbahner, daß die Unternehmen, von deren Wohlstand gerechte Arbeitsbedingungen meistens abhängig sind, mustergültig verwaltet werden.

Die Eisenbahner sind allgemein der Überzeugung, daß sie auf Grund ihrer beruflichen Erfahrung imstande sind, erfolgreich mitzuwirken an der Erfüllung der Aufgaben, die den Leitern des Eisenbahnwesens, zusammen mit denen aller anderen Verkehrsunternehmen, gestellt sind und daß folglich ihre Beteiligung an der Leitung der Eisenbahnunternehmen im öffentlichen Interesse liegt.

Die Eisenbahner der meisten Länder vertreten die Auffassung, daß, weil ihr eigenes Los mit dem Geschick der Eisenbahnunter-

nehmen verbunden ist, sie ein Anrecht darauf haben, in allen Angelegenheiten, die den Wohlstand und die Aufgaben dieser Unternehmen angehen, gehört zu werden oder mitzuentcheiden.

Die Konferenz schließt sich diesen Erwägungen und Auffassungen an und empfiehlt daher den der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften, soweit es mit den in den einzelnen Ländern vorherrschenden Verhältnissen vereinbar ist, anzustreben:

- a) Vertretung mit beschließender Stimme vor den oder in den Behörden, die die allgemeine Verkehrspolitik des Landes bestimmen;
- b) Vertretung mit beschließender Stimme in der höchsten Leitung der Eisenbahnunternehmen;
- c) Errichtung von lokalen und nationalen Einrichtungen — wo solche nicht bestehen — durch die das Eisenbahnpersonal in direkter Aussprache mit den verantwortlichen Leitern des Betriebes oder Dienstes seinen Einfluß auf die Gestaltung der Arbeits- und Betriebsmethoden geltend machen kann.“

Die Pensionen der Eisenbahner

Die Konferenz besprach die Pensionen der Eisenbahner auf der Grundlage eines Berichtes, den Kollege Devaux, Generalsekretär des belgischen Eisenbahnerverbandes, vorgelegt hatte. Meinungsverschiedenheiten zeigten sich nur in der Frage der Finanzierungsmethode der Pensionskassen. Kollege Devaux vertrat die Auffassung, daß das Kapitaldeckungsverfahren im Hinblick auf die Unbeständigkeit der Währungen und die sinkende Kaufkraft selbst der verhältnismäßig beständigen Währungen ungeeignet ist. Er riet daher zur ausschließlichen Verwendung des Umlageverfahrens, d. h. der Zahlung der Pensionen aus dem Produkt der laufenden Beiträge an die Pensionskasse, oder der Aufnahme der Pensionen in die Betriebskosten der Eisenbahnen. Einige Delegierte vertraten die Auffassung, daß die Kaufkraft der Pensionen sich durch eine Kombination des Kapitaldeckungsverfahrens mit dem Umlageverfahren erhalten läßt. Die Konferenz enthielt sich eines Beschlusses über diesen Punkt und beschränkte sich auf die in folgender Entschließung enthaltene Erklärung des Programms der Eisenbahnergewerkschaften in der Frage der Pensionen:

„Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, versammelt in Utrecht vom 13. bis 17. August 1951, stellt nach Besprechung des Berichtes über die Frage der Eisenbahnerpensionen mit Befriedigung fest, daß es in gewissen Ländern günstige Pensionsregelungen gibt.

Sie erklärt ferner:

Die Beständigkeit des Personalkörpers der Eisenbahnen liegt im öffentlichen Interesse. Diese Beständigkeit ist eine Vorbedingung der hohen beruflichen Eigenschaften und des Gemeinschaftsgeistes, die für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und das reibungslose Funktionieren des Betriebes unerlässlich sind.

Es liegt ebenfalls im öffentlichen Interesse, daß das Eisenbahnpersonal immer und in seiner Gesamtheit aus Personen zusammengesetzt ist, die über ihre Kräfte ohne merkliche Einschränkung verfügen.

Diese beiden Ziele lassen sich erreichen durch angemessene Ruhestandspensionen für die Eisenbahner und entsprechende Garantien für ihre Familien.

Die Konferenz unterstreicht den Wert der Erhaltung und, wo nötig, der Verbesserung der besonderen Pensionsordnungen der Eisenbahner, wie auch der Schaffung von Kassen, die allen Eisenbahnern offenstehen, dort, wo es sie nicht gibt.

Sie erklärt, daß eine Verschlechterung der bestehenden Regelungen dem allgemeinen Interesse schädlich und obendrein ein Akt des sozialen Rückschritts wäre, dem die Gewerkschaften sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln widersetzen müßten.

Sie fordert die Gewerkschaftsorganisationen der Eisenbahner auf, sich in ihren Bestrebungen von folgenden Grundsätzen leiten zu lassen:

- 1. Die Altersgrenze der obligatorischen Pensionierung darf auf keinen Fall höher angesetzt sein als auf 65 Jahre;*
- 2. Für diejenigen Eisenbahnergruppen, deren Beruf die Körperkräfte in einem beschleunigten Rhythmus abnützt oder eine hohe Reflexgeschwindigkeit erfordert, wie auch für alle Eisenbahner, die ihren Beruf in Gegenden mit nicht gemäßigttem Klima ausüben, muß das Alter der obligatorischen Pensionierung merklich unter 65 Jahren liegen und die Dienstzeit, die auf die volle Pension Anspruch gibt, entsprechend kürzer sein;*
- 3. Für die Eisenbahner wie auch für ihre Arbeitgeber ist das Recht der fakultativen Pensionierung vor Erreichen der Altersgrenze einzuführen;*
- 4. Der Eisenbahner, der wegen vorzeitiger Invalidität für jede Beschäftigung bei der Eisenbahn untauglich geworden ist, muß Anrecht haben auf eine Pension, die ihm gestattet, für seinen Unterhalt zu sorgen;*
- 5. Der Eisenbahner, der infolge eines Arbeitsunfalls für jede Beschäftigung bei der Eisenbahn untauglich geworden ist, muß Anrecht haben auf die Pension, die er bei normaler Beendigung seiner Laufbahn bezogen hätte; diese Pension muß zu Lasten der Eisenbahn oder einer Unfallversicherung gehen;*
- 6. Die Witwe eines Eisenbahners muß im allgemeinen Anrecht haben auf eine Leibrente vom Tode ihres Mannes an; Waisen müssen Anrecht haben auf eine zeitweilige Pension, die normalerweise bis zum Alter von 21 Jahren zu gewähren ist;*
- 7. Die Gesamtheit der Pensionsbezüge eines Eisenbahners, der seine Laufbahn im normalen Pensionierungsalter abschließt, darf nicht weniger als drei Viertel des Lohnes am Ende der Laufbahn betragen;*
- 8. Die Pensionsbezüge der Witwe eines Eisenbahners dürfen nicht geringer sein als die Hälfte derjenigen, auf die der Verstorbene Anrecht hatte oder Anrecht gehabt hätte; die Pension jeder Weise muß einen wesentlichen Teil der Pension des Vaters ausmachen;*
- 9. Alle Pensionen müssen während ihrer ganzen Dauer ihre volle Kaufkraft bewahren und daher denselben Veränderungen unterworfen sein wie die Löhne und Gehälter der Eisenbahner im Aktivdienst.“*

Weitere Beschlüsse

Die Konferenz gab ihrem Mißfallen darüber Ausdruck, daß die Eisenbahner Griechenlands der Vorteile des Übereinkommens von 1919 über den Achtstundentag beraubt sind. Sie nahm zur Kenntnis, daß die griechische Regierung auf der Internationalen Arbeitskonferenz einige Versprechungen in dieser Sache abgegeben hat und beauftragte das Sekretariat, weitere Schritte bei dieser Regierung zu unternehmen.

Die Konferenz befaßte sich ferner mit der Einverleibung der **argentinischen Lokführergewerkschaft** (La Fraternidad) durch den regierungshörigen argentinischen Gewerkschaftsbund (CGT) und nahm eine Entschließung an (voller Wortlaut siehe Seite 61), die gegen diesen Beweis der diktatorischen Tendenz des Peron-Regimes protestierte, der Sympathie mit der Gewerkschaft Ausdruck gab und die Internationale Arbeitsorganisation, den Wirtschafts- und Sozialrat der VN und die VN-Kommission für Menschenrechte ersuchte, der ITF ihre Unterstützung zu gewähren in den Bemühungen um die Wiederherstellung der Gewerkschaftsfreiheit für die Transportarbeiter Argentiniers.

Die Konferenz wurde aufmerksam gemacht auf die äußerst harte Behandlung der indischen Eisenbahner durch die **indische Eisenbahnverwaltung** und das undemokratische Verhalten der indischen Regierung, welche die Eisenbahner durch Erlaß der Vorteile des Gesetzes von 1947 über Arbeitskonflikte beraubt hatte mit dem ausdrücklichen Zweck, sie am Streiken zur Unterstützung ihrer mäßigen Forderungen zu verhindern. Die Konferenz sandte Botschaften (voller Wortlaut siehe Seite 69) an den indischen Eisenbahnerverband sowie an den indischen Premierminister Nehru. Erstere ermutigte die Organisation in ihrem Kampf, letztere forderte die Widerrufung des Erlasses und eine gerechte Behandlung der Eisenbahner.

Sektionsausschuß

Die Konferenz bestätigte durch Wahl den anlässlich des Stuttgarter Kongresses eingesetzten Sektionsausschuß.

Hafenarbeitersektion

Internationales Hafentarbeitsübereinkommen

Dieses Übereinkommen, das den Schutz der Hafentarbeiter gegen Unfälle behandelt, wurde 1929 von einer Internationalen Arbeitskonferenz angenommen und 1932 revidiert. Es war Gegenstand eines zehnjährlichen Berichtes, den das Internationale Arbeitsamt für die Tagung seines Verwaltungsrates vom März 1951 ausarbeitete.

Der Bericht zeigte, daß drei Länder das ursprüngliche Übereinkommen (Nr. 28) und fünfzehn Länder das revidierte Übereinkommen (Nr. 32) ratifiziert haben. Ein viertes Land, Spanien, ratifizierte Übereinkommen Nr. 28, widerrief jedoch später seine Ratifizierung und ratifizierte Übereinkommen Nr. 32. Aus einem der Internationalen Arbeitskonferenz von 1951 vorgelegten Bericht war zu entnehmen, daß mehrere Länder (darunter Frankreich, Holland und Norwegen) beabsichtigten, ihre Gesetzgebung dem Übereinkommen anzupassen und daß verschiedene Länder (darunter wiederum Frankreich und Norwegen) beabsichtigten, das Übereinkommen zu ratifizieren.

Obschon viel geschehen ist, um nationale Vorschriften dem Übereinkommen anzupassen, sahen sich gewisse Regierungen, die zunächst

diese Anpassung vornehmen wollten, vor praktische Schwierigkeiten gestellt, die sie daran hinderten. Wie im Bericht des IAA erklärt, werden diese Schwierigkeiten auch von den Arbeitnehmerorganisationen in den betreffenden Ländern anerkannt, wo die Betriebssicherheit trotz Nichtratifizierung im großen und ganzen die Normen des Übereinkommens erfüllt, diesem jedoch in gewissen, meist nebensächlichen Punkten nicht entspricht.

Als die Angelegenheit auf der Tagung des ITF-Sektionsausschusses der Hafentarbeiter (London, Januar 1951) zur Sprache gelangte, wurde beschlossen, daß die Hafentarbeitergewerkschaften erneut aufgefordert werden sollen, sich für die Ratifizierung einzusetzen, weil dadurch die internationale Lage gestärkt und der Druck auf die Regierungen in den Ländern, in welchen in bezug auf den Arbeitsschutz verhältnismäßig rückständige Verhältnisse herrschen, verschärft wird.

Eine Schwierigkeit, die von den Regierungen gegen die Ratifizierung ins Feld geführt wurde, ist die Schwierigkeit, das Übereinkommen auf die Binnenschifffahrt anzuwenden. Es wird erklärt, daß die Durchführung des Übereinkommens den vollständigen Neubau der Fahrzeuge in der Binnenschifffahrt gewisser Länder erfordern würde. Der IAA-Bericht weist darauf hin, daß Artikel 15 des Übereinkommens vollständige und teilweise Befreiungen und Ausnahmen gestattet. Diese Bestimmung läßt sich auf die Binnenschifffahrt anwenden, und es wird erklärt, daß einige der ratifizierenden Länder dies tatsächlich getan haben.

Ein weiteres Hindernis war die Schwierigkeit, den im Übereinkommen festgelegten Grundsatz der Gegenseitigkeit durchzuführen. Unter den Auspizien der britischen Regierung fanden zwei Konferenzen statt (London, Juli 1932 und Juli 1935), um einheitliche Normen in der Materialprüfung, -untersuchung und -härtung auszuarbeiten sowie entsprechende Zeugnisse und Aufzeichnungen vorzuschreiben; eine bestimmte Vereinbarung kam jedoch nicht zustande. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt, weil es Länder gibt, deren eigene Normen befriedigend sind, die jedoch zögern, Abkommen mit Ländern zu treffen, in denen die Aufsicht über die Zeugniserteilung ungenügend ist. Obschon keine Gegenseitigkeitsabkommen getroffen worden sind, liegt anscheinend der allgemeine Wunsch vor, die Vorschriften zu vereinheitlichen, weshalb die Hafentarbeitergewerkschaften ihre Regierungen auffordern sollten, der Angelegenheit weitere Aufmerksamkeit zu schenken.

Es wurde auch erklärt, als Einwand gegen das Übereinkommen, daß einige seiner Bestimmungen infolge der Fortschritte in der Mechanisierung veraltet sind, ja sogar der technischen Entwicklung im Wege stehen. Die Antwort auf dieses Argument wäre wohl richtigerweise die, daß solchen Punkten Rechnung getragen werden muß, durch Revision des Übereinkommens in passenden Zeitabständen; die Weigerung, es zu ratifizieren, ist nicht der richtige Weg dazu. Wie aus dem nächsten Abschnitt dieses Berichtes zu entnehmen ist, wird die Frage einer Revision des Übereinkommens oder eines andern, ähnlichen Verfahrens schon seit mehreren Jahren aktiv geprüft.

Förderungsprogramm über Betriebssicherheit

Die im vorstehenden Abschnitt behandelte Frage steht im Zusammenhang mit dem Förderungsprogramm über Betriebssicherheit, das im Juli 1948 in Oslo von der Hafentarbeitersektion der ITF angenommen und vom Kongreß der ITF bestätigt wurde.

Da diese Vorschläge darauf abzielten, das Hafenarbeitsübereinkommen von 1929 bzw. 1932 den jüngsten Entwicklungen besser anzupassen, wurden sie im September 1948 beim IAA eingereicht in der Form eines Vorschlages auf Revidierung der früheren Übereinkommen über die Sicherheit der Hafendarbeit. Nachdem die Angelegenheit während mehrerer Monate Gegenstand eines Schriftwechsels und persönlicher Diskussionen gewesen war, ließ man uns wissen, daß das Revisionsverfahren, obschon vorgesehen, aus verschiedenen Gründen nicht für zweckmäßig gehalten wird und daß die Annahme eines ergänzenden Übereinkommens oder einer Empfehlung eine befriedigendere Methode zur Erreichung unseres Zieles sein dürfte.

Die Angelegenheit wurde im Lichte dieser Anregung neu geprüft, als der Ausschuß der Hafendarbeitersektion der ITF im Januar 1951 in London zusammentrat. Der Ausschuß bedauerte die Verzögerung, stimmte jedoch der Auffassung zu, daß ein ergänzendes Übereinkommen, das die von der ITF aufgestellten Grundsätze enthält, ein befriedigender Weg zu deren Verwirklichung wäre. Angesichts der Schwierigkeiten, welche eine umfassende Durchführung des früheren Übereinkommens verzögert hatten, empfahl der Ausschuß gleichzeitig, daß die Vorschläge einem Sachverständigenausschuß unterbreitet werden sollen, damit sie in eine zur internationalen Durchführung geeignete Form gebracht werden können. Diese Auffassungen wurden der IAO kurz nach der Tagung des Ausschusses zur Kenntnis gebracht.

Nach einiger Zeit, im Oktober 1951, teilte uns die IAO mit, daß der Verwaltungsrat sich im Juni mit der Angelegenheit befaßt hatte. Infolge der Natur unserer Vorschläge hatte man es für notwendig gehalten, einige vorbereitende Arbeiten technischer Art durchzuführen, was, verbunden mit der starken Beanspruchung des IAA, verhindert hatte, daß die Angelegenheit schon früher Aufmerksamkeit fand.

Inzwischen war die Zeit der Überprüfung der Übereinkommen Nr. 28 und 32 herangerückt, und die IAO erklärte, daß es sich um eine günstige Gelegenheit handle, die Frage zu prüfen, ob ein revidiertes oder ein ergänzendes Übereinkommen oder aber irgendein anderes Instrument in der Frage der Sicherheitsvorschriften im Hafetrieb angenommen werden sollte. Mit dem Hinweis darauf, daß die IAO uns früher zu verstehen gegeben hatte, daß die Revision kein befriedigendes Verfahren ist, weshalb wir ein ergänzendes Übereinkommen vorgeschlagen hatten, betonten wir unsern Wunsch, daß die Frage sobald wie möglich zur Besprechung gebracht werden soll.

Wir hatten gehofft, daß beschlossen würde, die Frage auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz von 1953 zu setzen, die vom Verwaltungsrat auf einer Tagung im März 1952 festgesetzt werden soll. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, daß Berichte über Fragen, die auf Internationalen Arbeitskonferenzen zur Sprache gelangen sollen, den Regierungen zwölf Monate vor der Eröffnung der Konferenz zugehen müssen, was, wenn man die für vorbereitende Arbeiten benötigte Zeit berücksichtigt, bedeutet, daß die Tagesordnung mindestens achtzehn Monate im voraus festgesetzt werden muß. Aus der geführten Korrespondenz entnehmen wir jedoch, daß die Absicht bestand, die Vorschläge der ITF, zusammen mit verschiedenen technischen Fragen, die die Regierungen in Berichten über die Durchführung der Übereinkommen Nr. 28 und 32 aufgeworfen hatten, einem Sachverständigenausschuß zu unterbreiten, dessen Mitglieder dem „Korrespon-

dierenden Ausschuß für Unfallverhütung und Gesundheitswesen in Industrie und Gewerbe“ entnommen werden sollen, so daß der Verwaltungsrat „in voller Kenntnis der Lage beschließen kann, welche Folge Ihren Vorschlägen zu geben ist und ob die Revision des Übereinkommens Nr. 32 auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt werden soll, oder die Frage in irgendeiner anderen Weise zu behandeln ist, wie z. B. mittels eines ergänzenden Übereinkommens oder einer Empfehlung“. Unter diesen Umständen scheint es zweifelhaft, daß die Sicherheit der Hafendarbeit vor 1954 von einer Internationalen Arbeitskonferenz erneut besprochen wird. Das einzige, was wir tun können, ist, unsern Druck auf die IAO aufrecht zu erhalten, um zu erreichen, daß die Angelegenheit sobald wie möglich behandelt wird.

Beschränkung der Traglasten

Die Forderung der ITF auf dieser Frage, wonach das Gewicht der Traglast des einzelnen Hafendarbeiters auf 75 kg zu beschränken ist, wurde 1946 und 1947 auf internationalen Hafendarbeitertagungen der ITF aufgestellt und von unserm Osloer Kongreß im Jahre 1948 bestätigt.

Ursprünglich wurde die Forderung im Rahmen von Vorschlägen zur Revidierung des Internationalen Hafendarbeitsübereinkommens von 1932 vorgebracht. Zwar hat die Mechanisierung der Hafendarbeit zu einem gewissen Grad das Problem gemildert, jedoch zeigt eine vom ITF-Sekretariat durchgeführte Untersuchung, daß die Hafendarbeiter immer noch Lasten heben und tragen müssen, deren Gewicht die erwähnte Grenze bedeutend überschreitet.

Angesichts der geringen Fortschritte der Bestrebungen um die Revidierung des Übereinkommens von 1932 bzw. die Annahme eines ergänzenden Übereinkommens wurde die Frage der Traglast des einzelnen Hafendarbeiters einer Tagung des Sektionsausschusses der Hafendarbeiter unterbreitet, die im Januar 1951 in London stattfand. Mit Rücksicht auf die Natur des Problems bestätigte die Tagung, daß es sich um eine Frage handelt, die im einzelnen Land schwer zu lösen ist. Sie erklärte infolgedessen, daß es notwendig sei, eine internationale Lösung zu suchen. Im Lichte früherer Erfahrungen wurde beschlossen, die Frage künftig getrennt zu verfolgen, und das Sekretariat der ITF wurde beauftragt, auf der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Genua, Dezember 1951) eine Diskussion über die Frage zu verlangen. Gleichzeitig sollte sie im Koordinationsausschuß der Internationalen Berufssekretariate besprochen werden, um die Unterstützung der andern am Problem interessierten Arbeitergruppen zu erhalten.

Im Laufe der Diskussion im Sektionsausschuß der Hafendarbeiter wurde auf gewisse weitere Aspekte der Frage hingewiesen. In Schweden z. B. wird von den Hafendarbeitern verlangt, daß sie Baumwoll- und Holzstoffballen usw. umladen, die manchmal 200 bis 500 kg wiegen. Diese müssen gerollt und bis zu einer beträchtlichen Höhe aufgestapelt werden, wobei die Hafendarbeiter in hohem Maße der Gefahr der Überanstrengung und der Verletzung ausgesetzt sind. Informationen aus Indien ließen erkennen, daß in Ländern, wo die Mechanisierung nur wenig fortgeschritten ist, die Lasten immer noch über beträchtliche Entfernungen getragen werden müssen. Angesichts dieser Tatsache und der geringen physischen Leistungsfähigkeit der betreffenden Arbeiter war man der Ansicht, daß die vorgeschlagene Grenze von 75 kg in solchen Fällen zu hoch ist. Diesen Punkten wurde eine gewisse Berechtigung

nicht abgesprochen, die Tagung war jedoch der Auffassung, daß es nicht ratsam ist, sich mit allzuvielen Einzelheiten zu befassen. Wenn praktische Ergebnisse erzielt werden sollen, muß die internationale Gesetzgebung sich auf die wesentlichsten Grundsätze beschränken, und es muß den gesetzgebenden Instanzen in den einzelnen Ländern überlassen bleiben, sie anzuwenden, immer vorausgesetzt, daß die Gewähr besteht, daß diese Grundsätze in dem Geiste angewandt werden, in dem sie angenommen wurden.

Nach der Londoner Tagung wurde die Angelegenheit beim IAA in der beschriebenen Weise erneut zur Sprache gebracht. Es zeigte sich allerdings, daß die Tagesordnung des Binnenverkehrsausschusses schon stark belastet war und daß die einzige Möglichkeit, die Frage der Traglast des einzelnen Hafentarbeiters dort zur Sprache zu bringen, darin bestand, es in der Aussprache über den Bericht des Direktors des IAA zu tun, in welchem diese Frage auf unser Ersuchen mit einigen weiteren die Hafentarbeiter interessierenden Fragen gestreift wurde. Der Vorteil dieses Verfahrens bestand selbstverständlich darin, daß der Verlust weiterer zwei Jahre vor der Behandlung der Frage im Binnenverkehrsausschuß vermieden wurde (aus dem vorhergehenden Abschnitt ist zu entnehmen, daß die Aussichten auf Besprechung der Frage auf einer Internationalen Arbeitskonferenz noch geringer sind). Der Nachteil war, daß es infolge des Umstandes, daß die Tagesordnung an sich keine Hafentarbeiterfragen enthielt, schwer war, in der Diskussion unser Sonderproblem in den Vordergrund zu stellen.

Die beiden auf der Tagung des Binnenverkehrsausschusses in Genua anwesenden Hafentarbeitervertreter legten eine EntschlieÙung vor, die ausdrücklich die Ernennung eines internationalen Arbeitsausschusses über die Frage der Lastenbeschränkung forderte sowie daß dieser Übereinkommensentwurf der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses für eine erste Diskussion unterbreitet wird, wonach die Frage auf die Tagesordnung einer Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen wäre im Hinblick auf die Annahme eines Übereinkommens mittels des Verfahrens der einmaligen Besprechung.

Die EntschlieÙung mußte in Vorbesprechungen behandelt werden, in denen sowohl die Arbeitgeber- als auch die Regierungsvertreter sich ihr nachdrücklich widersetzen. Die vorgebrachten Einwände waren nicht neu. Es geht nicht an, für alle Gütersorten ein einziges Höchstgewicht festzusetzen, die Form und die Natur der Ladung sowie das Klima und die körperliche Leistungsfähigkeit der Arbeiter müssen berücksichtigt werden, ein Unterschied muß gemacht werden zwischen dem Tragen und dem Heben der Lasten usw. Obschon unser Vorschlag eigentlich nur darin bestand, daß die Frage zur Besprechung gelangen soll, trat klar zutage, daß die notwendige Unterstützung nicht gewonnen werden kann. Unter diesen Umständen glaubten die Hafentarbeitervertreter richtig zu handeln, wenn sie eine von der holländischen Regierungsdelegation vorgeschlagene KompromißentschlieÙung einem vollständig negativen Ergebnis vorzogen.

Diese EntschlieÙung, die vom Binnenverkehrsausschuß angenommen wurde, ersuchte den Verwaltungsrat: a) den Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen die Ergreifung von Maßnahmen zu empfehlen, um die Beförderung schwerer Lasten ohne mechanische Hilfsmittel wo möglich einzuschränken, z. B. durch geeignete Organi-

sierung der Arbeit und durch Förderung der Verwendung verschiedenster Hilfsmittel zum Heben und Tragen sowie von Behältern; b) den Regierungen Konsultationen mit den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen in diesen Fragen zu empfehlen; c) das IAA um die Durchführung und Veröffentlichung einer Studie über Methoden beim Tragen der Lasten und über einfache Hilfsmittel zum Heben und Tragen zu ersuchen sowie d) die Empfehlung an die Regierungen zu richten, in den Fällen, in denen solche Hilfsmittel sich nicht verwenden lassen, in Beratung mit den betreffenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen die Möglichkeit der Festlegung von Höchstgrenzen im Gewicht der Lasten zu studieren, die von einem Mann ohne Zuhilfenahme von mechanischen Geräten getragen bzw. gehoben werden dürfen.

Man hoffte, daß diese Entschließung und ganz besonders Punkt d) den Hafentarbeitergewerkschaften bei der Verfolgung der Angelegenheit auf nationaler Ebene helfen wird. Sie scheint die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß die Frage auf die Tagesordnung einer Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt wird, entweder als Sonderfrage oder, was nun das bessere Verfahren sein dürfte, wiederum im Rahmen unserer Forderung nach einem revidierten oder ergänzenden Übereinkommen über die Sicherheit der Hafentarbeit. Wie es sich aus unseren Ausführungen zu dieser letzteren Frage ergibt, ist die Beanspruchung der Einrichtungen der IAO, um andere Faktoren gar nicht zu erwähnen, so groß, daß man schwer sehen kann, wie sich raschere Fortschritte erzielen lassen ohne eine Revision der geltenden Methoden und Verfahren. Der Generalsekretär der ITF wies auf der Tagung in Genua nachdrücklich auf diese Mängel hin.

Garantielohnordnungen

Auf der im Januar 1951 in London durchgeführten Tagung des Sektionsausschusses der Hafentarbeiter fand eine Vorbesprechung über die Frage der Garantielohnordnungen (decasualization schemes) vom internationalen Standpunkt aus statt. Das Sekretariat wurde beauftragt, die auf diesem Gebiet in den letzten Jahren gewonnene Erfahrung zu prüfen mit besonderer Bezugnahme auf die Grundsätze, die von der Dritten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Brüssel, Mai 1949) formuliert und empfohlen wurden, so daß die Angelegenheit, wenn dies gewünscht wird, auf einer Vollkonferenz der Hafentarbeitersektion im Hinblick auf die Ausarbeitung einer international einheitlichen Stellungnahme in dieser Frage weiter geprüft werden kann.

Das Sekretariat sandte infolgedessen ein Rundschreiben aus, um Informationen zusammenzutragen, und wies dabei besonders auf die manchmal, vor allem in Arbeitgeberkreisen, erhobene Anschuldigung hin, daß die Garantielohnordnungen oder doch gewisse Aspekte davon den Umlauf der Schiffe verlangsamten und ganz allgemein die Leistungsfähigkeit des Hafensbetriebs herabsetzen. In Gewerkschaftskreisen wird diese Auffassung nicht nur abgelehnt, sondern im Gegenteil die Meinung vertreten, daß Stabilisierungspläne dieser Art die Leistungsfähigkeit außerordentlich steigern sowie daß sie den sozialen Anforderungen der neuzeitlichen Gesellschaft entsprechen. Wo die Geschwindigkeit der Schiffsabfertigung und des Güterumschlags nicht so groß ist wie sie sein könnte, zeigt eine genaue Untersuchung nach Meinung der Hafentarbeitergewerkschaften, daß dies Mängeln in den Hafeneinrichtungen und Arbeitsmethoden oder aber anderen Faktoren zuzuschreiben ist, die

mit den Garantielohnordnungen an sich nichts zu tun haben. Die Gewerkschaften haben sich demzufolge bereit erklärt, bei der Behebung solcher Mängel mitzuwirken.

Inzwischen hat das IAA eine umfassende Übersicht über die in einer Reihe von Ländern in Kraft befindlichen Garantielohnordnungen und über das Ausmaß der Anwendung der in Brüssel festgelegten Grundsätze angefertigt und veröffentlicht. Diese Übersicht wurde in aufeinanderfolgenden Nummern der englischen Ausgabe der ITF-Zeitung vollinhaltlich abgedruckt. (Die grundsätzlichen Ausführungen und Betrachtungen dieser Art erschienen auch in der deutschen Ausgabe.) Sie bestätigt den oben ausgedrückten Standpunkt.

Zusammenarbeit zwischen Häfen

In der Berichtszeit erhoben sich in halbamtlichen Kreisen, wie zum Beispiel in Handelskammern, Stimmen zugunsten von Maßnahmen zur Koordinierung der holländischen, belgischen und deutschen Nordseehäfen im Hinblick auf eine rationale Verteilung des sich über diese Häfen abwickelnden Verkehrs. Die Interessen der Hafentarbeiter würden natürlich von jedem Plan dieser Art berührt, weshalb die betreffenden Gewerkschaften die Entwicklung beobachtet haben. Bislang hat sich die Frage noch nicht über das Stadium von Vorbesprechungen hinaus entwickelt, befindet sich jedoch unter Beobachtung, um eine angemessene Beteiligung der Hafentarbeitervertreter in allfälligen Besprechungen zu sichern.

Die Frage des Wettbewerbs zwischen den kontinentalen Häfen an der Nordsee und am Ärmelkanal kam, auch im Laufe der Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genua zur Sprache, und es wurde eine Entschließung angenommen, mit der das IAA ersucht wurde, eine Untersuchung über die Arbeitsbedingungen in diesen Häfen anzustellen.

Artikel zu dieser Frage, wie auch über die Zusammenarbeit zwischen Mittelmeer- und Adriaehäfen wurden in der Zeitung und im Pressebericht der ITF veröffentlicht.

Hafentarbeiterfragen auf der Tagung des Binnenverkehrsausschusses

Wir haben uns bereits auf die Aussprache über die Frage der Traglasten bezogen, die auf der Vierten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Genua, Dezember 1951) stattfand sowie auf die Entschließung bezüglich des Wettbewerbs zwischen den Häfen an der Nordsee und am Ärmelkanal. Im folgenden berichten wir über zwei weitere Hafentarbeiterfragen, die bei jener Gelegenheit besprochen wurden.

Schutz der Hafentarbeiter gegen Staub beim Umladen von Getreide

Diese Frage wurde in Genua im Zusammenhang mit einem Ersuchen der Internationalen Konferenz für Pneumokoniosen aufgeworfen, die im Februar und März 1950 in Sydney getagt hatte. Die Vertreter der Hafentarbeitergewerkschaften der ITF in Genua stimmten dem Ersuchen zu, besonders deshalb, weil es folgenden zwei Punkten des Forderungsprogramms der ITF bezüglich der Sicherheit und Hygiene der Hafentarbeit entsprach, auf das wir uns vorstehend bezogen haben:

„Gesundheitsschutz: Arbeiter, die mit Ladungen umgehen müssen, welche sie schädlichen Auswirkungen auf die Atmungsorgane, die Haut oder andere Körperteile aussetzen, müssen mit einem ausreichenden Schutz versehen sein, wie z. B. mit Atmungsgeräten, staubdichter Kleidung usw.“

Entschädigung bei Berufskrankheiten: Vorkehrungen sind zu treffen zugunsten der Hafendarbeiter, die Krankheiten zum Opfer fallen, die mit ihrer Beschäftigung verbunden sind, indem vorgeschrieben wird, daß gewisse Krankheiten für Entschädigungszwecke den Arbeitsunfällen gleichgestellt werden. Es ist zu berücksichtigen, daß die Hafendarbeiter infolge der Natur ihrer Arbeit gewissen Krankheiten stärker ausgesetzt sind als die Arbeitnehmer in Wirtschaftszweigen, in denen wirkungsvollere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden können.“

Der Binnenverkehrsausschuß ersuchte den Verwaltungsrat des IAA, die Regierungen auf das Problem aufmerksam zu machen und sie zur Durchführung von Studien aufzufordern, die sich auf die ärztliche Untersuchung von Hafendarbeitergruppen stützen, welche dem Staub besonders ausgesetzt sind, im Hinblick auf die Ausarbeitung praktischer Maßnahmen zur Ausschaltung des Staubs beim Umladen von Getreide und ähnlicher Ladungen, die Einführung ärztlicher Untersuchungen für Hafendarbeiter, die regelmäßig mit solchen Gütern zu tun haben, und die Ergreifung aller Maßnahmen zum Schutz der Hafendarbeiter. Weiter wurde der Verwaltungsrat aufgefordert, die Frage durch das IAA untersuchen zu lassen, damit Informationen über das Ergebnis der ersten unternommenen Schritte der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses vorgelegt werden können.

Wie erklärt, befindet sich diese Frage des Schutzes gegen Staub und ähnliche Substanzen bereits im Programm der ITF für die Hafendarbeiter und wird bei unserer zukünftigen Arbeit Berücksichtigung finden.

Ausbildung der Hafendarbeiter

Auf Veranlassung der holländischen Regierungsdelegation nahm der Binnenverkehrsausschuß eine Entschliebung an, die den Verwaltungsrat des IAA ersuchte, die Regierungen und die betreffenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen auf die Bedeutung einer ausreichenden Ausbildung der Hafendarbeiter im Umgang mit gemischten Ladungen in modernen Häfen hinzuweisen und das IAA mit der Sammlung und Veröffentlichung von Auskünften über die Ausbildung der Hafendarbeiter zu beauftragen.

Ein Artikel über das Ausbildungsprogramm für Hafendarbeiter, das im Hafen von Rotterdam durchgeführt wird, erschien in der Zeitung und im Pressebericht der ITF.

Fürsorge und Wohlfahrtseinrichtungen für Hafendarbeiter

In der Berichtszeit hat das Sekretariat die Entwicklung in den Häfen beobachtet, was das Gebiet der ärztlichen Betreuung, Wohlfahrtseinrichtungen und Fürsorge im allgemeinen betrifft. Informationen über die Verhältnisse in verschiedenen Ländern wurden in der Zeitung der ITF veröffentlicht und den Organisationen, die darum ersuchten, zur Verfügung gestellt. Auf internationaler Ebene sind die Forderungen der Hafendarbeiter in dieser Hinsicht im Programm enthalten, welches die ITF auf dem Wege über die IAO zu verwirklichen sucht.

Sektion der Hochseefischer

(einschließlich Walfang)

Abgesehen von der anlässlich des Stuttgarter Kongresses im Juli 1950 durchgeführten Sektionskonferenz fanden in der Berichtszeit keine Zu-

sammenkünfte der Hochseefischersektion oder ihres Sektionsausschusses statt. Fischervertreter nahmen jedoch an anderen Tagungen der ITF teil, besonders an solchen der Seeleutesektion, die Gelegenheit zur Behandlung dringlicher Fischerfragen boten.

Über Ereignisse im Zusammenhang mit Fischereiangelegenheiten haben wir durch Rundschreiben wie auch durch die ITF-Zeitung und den Pressebericht regelmäßig Bericht erstattet.

Internationale Fischercharta

Die Verwirklichung dieser Charta, die im Juli 1948 auf dem Osloer Kongreß angenommen wurde, ist mit den von der ITF schon längst begonnenen Bestrebungen verbunden, eine bessere Behandlung der Probleme der Fischer durch die IAO zu erreichen. Zum letzten Mal wurde diese Frage auf der sechzehnten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses der IAO (Mai 1951) besprochen. Die IAO wurde daraufhin aufgefordert, ihre Arbeit für die Fischer fortzusetzen und insbesondere einen Sachverständigenausschuß für Fischereifragen einzusetzen und eine Konferenz zu ihrer Besprechung durchzuführen. Die IAO ist gegenwärtig dabei, eine Umfrage unter den Regierungen durchzuführen, um u. a. festzustellen, welche Aspekte der Arbeitsbedingungen der Seefischer für eine internationale Regelung reif sind.

Wir hoffen, daß noch vor der nächsten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses, die im Mai 1953 stattfinden soll, der Augenblick kommen wird, da die IAO den Sachverständigenausschuß für Fischereifragen einsetzen und die Durchführung einer internationalen Fischereikonferenz in Aussicht nehmen kann. Auf diesem Wege werden wir uns alsdann für die Annahme internationaler Übereinkommen einsetzen, welche die Vorschläge unserer Internationalen Fischercharta enthalten.

Vertretung auf internationalen Fischerei- und Walfangkonferenzen

Anläßlich des Stuttgarter Kongresses (Juli 1950) nahm die Sektion der Hochseefischer eine Entschließung an, die der Besorgnis über die Tendenz, die Arbeitnehmervertreter von internationalen Konferenzen auszuschließen, die sich mit wichtigen Fragen der Fischerei und des Walfangs befassen, Ausdruck gab und Schritte zur Behebung dieser Lage forderte.

Die Gewerkschaften sind aufgefordert worden, dieser Frage besondere Aufmerksamkeit zu schenken und das Sekretariat der ITF über die Entwicklung auf dem laufenden zu halten. Sie wurden auf zwei internationale Konferenzen hingewiesen — eine Konferenz des Nordpazifischen Fischereivertrages in den USA im Januar 1952 und eine Jahreskonferenz der Walfangkommission in London im Juni 1952 —, damit sie sich an die Regierungen wenden können im Hinblick auf die Aufnahme von Gewerkschaftsvertretern in die Delegationen der einzelnen Länder.

Nach den beim Sekretariat eingegangenen Berichten scheinen Norwegen und die Vereinigten Staaten die einzigen Länder zu sein, wo merkliche Fortschritte in dieser Richtung erzielt worden sind.

Organisierung der Seefischer

Auf Grund früherer Diskussionen über diese Frage hat das Sekretariat mit einer Untersuchung der gewerkschaftlichen Organisationsverhältnisse in der Fischerei begonnen. Aus Belgien, Deutschland, Japan

sowie von der britischen Funkergewerkschaft sind ausführliche Auskünfte eingegangen. Es besteht die Absicht, eine internationale Übersicht in dieser Frage anzufertigen, wenn auch aus anderen Ländern Berichte vorliegen.

Eine der untersuchten Fragen ist die beste Form der Organisierung der selbständig erwerbenden Fischer. Aus den bisher eingegangenen Antworten ist zu entnehmen, daß die Fischergewerkschaften der Auffassung sind, daß selbständig erwerbende Personen nicht in denselben Gewerkschaften organisiert sein sollten wie die in einem Arbeitsverhältnis stehenden Fischer. Sie befürworten die Organisierung der selbständig erwerbenden Fischer in besonderen Vereinigungen und Genossenschaften oder aber vielleicht in besonderen Sektionen der Fischergewerkschaften. Allerdings sind sie sich einig über die Notwendigkeit einer möglichst engen Zusammenarbeit zwischen den selbständig erwerbenden und den in einem Arbeitsverhältnis stehenden Fischern zur Verteidigung ihrer gemeinsamen Interessen.

Arbeitsbedingungen

Mitte 1951 veröffentlichte die IAO eine zweihundert Seiten starke internationale Übersicht über die Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei. Sie befaßte sich ausführlich mit solchen Fragen wie Löhne, Arbeitszeit und Sozialversicherung der Seefischer und enthielt außerdem zahlreiche Auskünfte über die verschiedenen Fischereiararten, die Struktur der Fischerei und zahlreiche andere Fragen.

Exemplare dieses Dokuments wurden den interessierten Gewerkschaften zugestellt mit dem Ersuchen, die Abschnitte über ihre eigenen Länder zu studieren und das Sekretariat der ITF mit zusätzlichen Informationen zu versorgen, die im Zusammenhang mit den zukünftigen Studien der Seefischersektion in diesen Fragen von Interesse sein können.

Beteiligung Japans an der Hochseefischerei

Auf dem Stuttgarter Kongreß legte der japanische Seeleuteverband eine EntschlieÙung vor, welche die Zulassung Japans zur Hochseefischerei und -schifffahrt zu denselben Bedingungen wie andere Länder forderte. Der Kongreß war jedoch der Meinung, daß die Frage einer weiteren Abklärung bedurfte und nahm eine EntschlieÙung an, die der Sympathie mit den japanischen Transportarbeitern Ausdruck gab und die ITF-Sektionen der Seeleute und Fischer aufforderte, eine Stellungnahme auszuarbeiten, die allen beteiligten Interessen Rechnung trägt.

Die Frage gelangte aufs neue zur Besprechung auf der Tagung des Generalrates der ITF in Marseille im Oktober 1951, als das japanische Generalratsmitglied den Entwurf einer EntschlieÙung vorlegte, die sich mit der schwierigen wirtschaftlichen Lage Japans befaßte. Der Entwurf erklärte, daß die landwirtschaftliche Produktion Japans infolge der Überbevölkerung dieses Landes zu seiner Versorgung mit Nahrungsmitteln bei weitem nicht ausreiche. Es sei deshalb unbedingt notwendig, daß Japan Nahrungsmittel für sein Volk und Rohstoffe für seine Industrien im Austausch gegen seine Güter und Dienstleistungen einführen könne. Zu diesem Zweck, so schloß der EntschlieÙungsentwurf, müsse Japan die Teilnahme am Handel, an der Schifffahrt und an der Hochseefischerei gestattet werden und Zugang zu den Rohstoffen unter denselben Bedingungen wie andere Länder erhalten.

Der anwesende amerikanische Vertreter, der die Auffassungen der organisierten amerikanischen Fischer zum Ausdruck brachte, gab zu, daß die Forderung grundsätzlich berechtigt sei, erklärte jedoch, daß schon wieder japanische Fischereiprodukte zu Preisen auf den amerikanischen Markt geschleudert würden, welche die amerikanische Fischerei ruinierten. Diese Preise stützten sich auf die Ausbeutung der japanischen Arbeiter, und die sich daraus ergebende Lage schädige die Arbeiter beider Länder.

Nach Prüfung der Angelegenheit durch einen Unterausschuß wurde eine Formel gefunden, welche die verschiedenen Auffassungen miteinander versöhnte. Diese Formel anerkannte den japanischen Anspruch auf Beteiligung am internationalen Handel sowie an der Hochseefischerei und an der Schifffahrt, machte diese Beteiligung jedoch abhängig von der Einhaltung fairer Normen und Verfahren in den betreffenden Ländern. Der Generalrat nahm einstimmig folgende EntschlieÙung an:

„Der Generalrat der ITF, versammelt in Marseille vom 10. bis 12. Oktober 1951, gibt seiner Befriedigung über die Unterzeichnung des Friedensvertrages von San Franzisko Ausdruck, der den Weg zur Wiedereingliederung Japans in die Gemeinschaft der freien Nationen freilegt.

Der Generalrat erinnert in diesem Zusammenhang daran, daß die Satzungen der ITF von dieser fordern, daß sie an der Errichtung einer Weltordnung mitarbeitet, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres gemeinsamen Wohles durch gemeinschaftliche Nutzung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Der Generalrat anerkennt die lobenswerten Bemühungen der japanischen Gewerkschaften um die Förderung und Entwicklung der Demokratie in ihrem Lande und unterstützt ihre Feststellung, daß es zur Entwicklung und Festigung der Demokratie dringend notwendig ist, daß die Einwohner des Landes in die Lage versetzt werden, einen vernünftigen Lebensstandard zu erreichen; denn die Fortdauer der Armut ist dazu angetan, den totalitären Kräften in die Hände zu spielen.

Da Japans landwirtschaftliche Hilfsquellen nie zur Erhaltung eines erträglichen Lebensstandards seiner Bevölkerung ausreichen können, glaubt der Generalrat, daß Japan in der Lage sein muß, auf angemessener Grundlage am internationalen Handel, an der Schifffahrt und an der Hochseefischerei teilzunehmen und landwirtschaftliche Produkte und Rohstoffe im Austausch gegen Fertigwaren, Fischereiprodukte und Schifffahrtsdienste einführen zu können.

Unter Vorbehalt der notwendigen Garantien, einschließlich der allseitigen Beobachtung anerkannter Handelsmethoden und angemessener Arbeits- und sozialer Bedingungen, unterstützt der Generalrat die Forderung der bei der ITF angeschlossenen japanischen Gewerkschaften auf das Recht des japanischen Volkes auf Beteiligung am Welthandel, an der Schifffahrt und an der Hochseefischerei und auf Zugang zu den Rohstoffen auf der Grundlage der Gleichberechtigung mit anderen Ländern.“

Der japanische Seeluteverband teilte uns später in einem Schreiben mit, daß die Annahme und Veröffentlichung dieser EntschlieÙung durch die ITF für sie von großem Wert gewesen sei.

Sektion der Seeleute

Konferenzen und Tagungen

In der Berichtszeit fanden drei Konferenzen der Seeleutesektion statt, die erste in Amsterdam vom 17. bis 20. April 1950, die zweite anlässlich des Stuttgarter Kongresses im Juli 1950 und die dritte in London am 18. und 19. Januar 1951.

Außerdem trat der Sektionsausschuß der Seeleute am 5. und 6. Juli 1950 in London zusammen, und im Augenblick der Abfassung dieses Berichtes steht eine weitere Tagung bevor, am 10. und 11. Mai 1952, unmittelbar vor der Siebzehnten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses. Eine Tagung des Boykottausschusses wurde am 17. Januar 1951 in London durchgeführt, zwei Teilversammlungen desselben Organs am 26. April und 29. Juni 1951 in London sowie eine Tagung des Unterausschusses für regionalen Wettbewerb in der Nord- und Ostseeschiffahrt am 3. und 4. Juli 1950.

Paritätischer Seefahrtsausschuß

Die Sechzehnte Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses fand vom 22. bis 24. Mai 1951 in Genf statt. Es ging ihr eine Konferenz der Seeleutegewerkschaften der ITF voraus, die sich mit den im Paritätischen Ausschuß zur Frage stehenden Punkten befaßte und die Haltung und Taktik, die man auf der Konferenz der Seeleutesektion im Januar 1951 in London vereinbart hatte, bestätigte. Auf der Tagung des Paritätischen Ausschusses setzte sich die Gruppe der Seeleute, sowohl was die Delegierten als auch was die Berater anbetrifft, ausschließlich aus Vertretern von ITF-Gewerkschaften zusammen. Die gefaßten Beschlüsse behandelten zur Hauptsache Fragen, die in diesem Bericht an anderer Stelle erwähnt werden. Sie werden unter den entsprechenden Überschriften behandelt.

In Schweden basierte Panamaschiffe und andere

Auf einer Tagung der Seeleutevertreter im Boykottausschuß mit Vertretern der estländischen und der schwedischen Seeleute, die am 29. Juni 1951 in London stattfand, gelangte die Lage der von schwedischen Häfen aus eingesetzten Schiffe estländischer Reeder zur Sprache. Es wurde eine neue Forderung vereinbart, nämlich, daß für die betreffenden Schiffe schwedische Bedingungen auszuhandeln sind. Die später vom estländischen Seeleuteverband für diese Schiffe tatsächlich abgeschlossenen Tarifverträge sahen jedoch die maximalen Heuersätze des britischen „National Maritime Board“ zuzüglich £ 4 bzw. £ 5 je nach Rang oder Dienstgrad vor.

Kriegsrisikoprämien

Auf der anlässlich des Stuttgarter Kongresses (Juli 1950) abgehaltenen Konferenz der Seeleutesektion befaßte man sich mit der Bedeutung der in gewissen Teilen der Welt vor sich gehenden Kriegsoperationen für die Seeleute der Handelsflotten, unter besonderer Bezugnahme auf die Frage von Kriegsrisikoprämien.

Die von der Konferenz in dieser Frage angenommene Empfehlung wurde allen angeschlossenen Seeleutegewerkschaften mit Rundschreiben mitgeteilt. Einzelheiten über Vereinbarungen über Kriegsrisikozahlungen, die in Belgien, Griechenland, Großbritannien, Holland, Italien, Japan,

Norwegen und den Vereinigten Staaten abgeschlossen worden sind, wurden im Pressebericht der ITF veröffentlicht. Die Abkommen sehen Prämien zwischen 100 und 200 Prozent der Heuern vor, je nach Land und Zone.

Seattle-Übereinkommen

Die Tätigkeit der Sektion im Zusammenhang mit dieser Frage drehte sich weitgehend um das jetzige Übereinkommen Nr. 93 (Heuern, Arbeitszeit und Bemannung). Was die übrigen acht Seattle-Übereinkommen betrifft, so ist die Lage die, daß sie entweder der Durchführung schon sehr nahe sind oder aber daß die Seeleutegewerkschaften aus dem einen oder anderen Grund nicht auf der Durchführung beharren; im Falle des Übereinkommens Nr. 93 haben wir zuerst auf die eine und dann auf die andere Weise versucht, die Regierungen zur Einhaltung der in Seattle abgegebenen Versprechungen zu bewegen.

Man wird sich erinnern, daß das Übereinkommen Nr. 93 auf der Internationalen Arbeitskonferenz von 1949 in einem ersten Versuch, die Ratifizierung zu erleichtern, revidiert wurde. Als sich dies als nutzlos erwies — Australien blieb das einzige ratifizierende Land —, brachten die Seeleute die Angelegenheit erneut im Paritätischen Seefahrtsausschuß zur Sprache. Sie schlugen vor, daß die drei Teile des Übereinkommens einzeln ratifizierbar sein sollten. Praktisch bedeutete dies die Trennung der Frage der Arbeitszeit an Bord der Schiffe von derjenigen der Heuern der Seeleute. Da der Haupteinwand der Regierungen gegen die Ratifizierung der Grundsatz der Bindung der Heuern der Seeleute an eine internationale Norm war, hoffte man, daß diese Politik die Aussichten auf Verwirklichung des Teiles des Übereinkommens, der die Arbeitszeit behandelt, verbessern würde. Die Reeder im Paritätischen Seefahrtsausschuß versperrten uns jedoch den Weg, indem sie darauf beharrten, daß Löhne und Arbeitszeit nicht voneinander getrennt werden können. Damit war man in einer Sackgasse angelangt.

Der Verwaltungsrat des IAA überwies die Angelegenheit an den Ausschuß für die Durchführung der Übereinkommen. Obschon wir die Unterstützung der Arbeitnehmervertreter in diesem Ausschuß erhielten, bestand dessen Empfehlung an den Verwaltungsrat darin, daß eine schon jetzt vorzunehmende weitere Revision des Übereinkommens Nr. 93 das Ansehen der IAO schädigen würde und daß die Angelegenheit deshalb um etwa achtzehn Monate verschoben werden sollte. Als wir davon hörten, richteten wir ein vom Vorsitzenden der Seeleutesektion und vom Generalsekretär der ITF unterzeichnetes, in scharfen Worten abgefaßtes Schreiben an den Generalsekretär des IAA. Das Schreiben stellte fest, daß es nicht die Schuld der Seeleute ist, wenn dieses so wichtige Übereinkommen sechs Jahre nach seiner Annahme noch nicht durchgeführt wird, daß, wenn die Seeleute mit einer Verschlechterung einverstanden sind, es auch die andern beteiligten Parteien sein können, daß eine Verschiebung der Durchführung des Übereinkommens auf unbestimmte Zeit das Ansehen der IAO viel stärker schädigen wird als ein ernster Versuch, die in Seattle abgegebenen Versprechen zu halten und daß ein Versagen in dieser wichtigen Frage die Seeleute der IAO auf lange Zeit hinaus entfremden könnte.

Kollege Roberts, der Leiter der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat des IAA, an den wir uns in dieser Angelegenheit wandten, hat ver-

sprochen, unseren Standpunkt bei der Besprechung der Frage im Verwaltungsrat mit allem Nachdruck unterstützen zu wollen.

Der Seenahverkehr und die Küstenschifffahrt Nord- und Nordwesteuropas

Die Haltung der ITF in dieser Frage wurde in drei vom Stuttgarter Kongreß angenommenen Entschliefungen festgelegt. Die erste Entschliefung erklärte, daß die Heuern und Arbeitsbedingungen auf britischen Schiffen ein guter Durchschnitt für die Region sind und forderte die Seeleutegewerkschaften in den betreffenden Ländern auf, jede Anstrengung zu unternehmen, um ihre Verhältnisse auf jenes Niveau zu heben. Die zweite Entschliefung, in dem sie den gegenseitigen Zusammenhang zwischen Frachtsätzen und Heuern anerkannte, unterstrich die Notwendigkeit, angemessene Mindestfrachtsätze für die verschiedenen Schiffarten und -dienste innerhalb der Region festzulegen und gab der Bereitschaft der organisierten Seeleute Ausdruck, bei der Durchführung allfälliger in dieser Richtung unternommener Schritte mitzuwirken. Die dritte betonte das Bedürfnis, regionale Grundheuern und Arbeitsbedingungen für die Seeleute der Region festzulegen und ersuchte die IAO, diese Frage im Hinblick auf die Einberufung einer regionalen Seefahrtskonferenz für Nord- und Nordwesteuropa einer baldigen Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses vorzulegen.

In der Berichtszeit haben die Heuern der Seeleute im Versuch, mit den steigenden Lebenshaltungskosten Schritt zu halten, in allen Ländern der Region eine Anpassung erfahren. Die Entwicklung der Reallöhne zu beurteilen, ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen schwieriger denn je, weshalb wir den Versuch dazu hier nicht unternehmen wollen.

Was die Frage der Frachtsätze betrifft, so wurde die zweite Stuttgarter Entschliefung der Internationalen Schifffahrtskammer und der Internationalen Reedervereinigung zur Kenntnis gebracht, von einer Empfangsbestätigung abgesehen hat jedoch keine der beiden Organisationen darauf reagiert. Soweit sich feststellen läßt, besteht in den Kreisen der Reeder nicht die Absicht, irgendwelche Schritte zu unternehmen, und der Beistand der Seeleute ist ihnen sowieso unerwünscht.

In bezug auf die dritte Entschliefung, die eine dreigliedrige regionale Seefahrtskonferenz unter den Auspizien der IAO forderte, kann einiger Fortschritt gemeldet werden. Diese Frage wurde auf die Tagesordnung der Sechzehnten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses gesetzt, die im Mai 1950 in Genf stattfand. Die Reedervertreter verlangten ihre Überweisung an den Unterausschuß des Paritätischen Seefahrtsausschusses, der beauftragt wurde, eine Empfehlung über den Vorschlag auf Abhaltung einer regionalen Seefahrtskonferenz zu erlassen. Im Augenblick der Abfassung dieses Berichts hat dieser Unterausschuß eine Tagung durchgeführt. Eine zweite soll kurz vor der Siebzehnten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses stattfinden, die im Mai 1952 zur Durchführung gelangen soll; es liegen jedoch Anzeichen vor, daß die Reeder von gemeinsamen Besprechungen mit den Seeleuten über die Frage der Frachtsätze nichts hören wollen. Wie schon erklärt, ist eine befriedigende Lösung des Problems — dasjenige des scharfen Wettbewerbskampfes, der wiederum die Schifffahrt in der Nord- und in der Ostsee heimsucht und die sich daraus ergebende Bedrohung nicht nur der Seeleute, sondern auch der betreffenden Schifffahrtsinteressen und Nationalökonomien — nur auf dem Wege einer Gesamtbetrachtung möglich.

Regionale Seefahrtskonferenz für Asien

Die Anregung für eine Konferenz dieser Art ging von der ersten asiatischen Regionalkonferenz der IAO aus, die im Januar 1950 in Ceylon stattfand. Die Seeleutevertreter im Paritätischen Seefahrtsausschuß sprachen sich auf Befragen zugunsten der Abhaltung einer solchen Konferenz aus, sofern sie nicht eine Abtrennung der asiatischen Seeleute bedeutet, sie nicht in unabhängiger Weise Fragen behandelt, die auch andere Regionen berühren und der Paritätische Seefahrtsausschuß die Tagesordnung der Konferenz im voraus einsehen und auf der Konferenz durch Beobachter vertreten sein kann.

Als die Angelegenheit auf der Sechzehnten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses geprüft wurde, zeigten die Reeder, daß sie sich der einer Lösung harrenden Probleme bewußt waren, vertraten jedoch den Standpunkt, daß die Zeit zum Handeln noch nicht reif sei und daß weitere Vorarbeiten erforderlich seien, ehe die Abhaltung der Konferenz mit einiger Aussicht auf Erfolg in Frage kommen kann. Die Seeleute betonten die bereits erwähnten Vorbehalte, wiesen jedoch darauf hin, daß es eine Reihe dringender Probleme gibt, wie die höchst fragwürdigen Praktiken bei der Anheuerung asiatischer Seeleute, über die genügend Informationen erhältlich sind, um die unverzügliche Abhaltung der vorgeschlagenen Regionalkonferenz zu rechtfertigen.

Der Beschluß des Paritätischen Seefahrtsausschusses war, daß die IAO ersucht werden sollte, weitere Untersuchungen an Ort und Stelle über die Arbeitsverhältnisse der asiatischen Seeleute anzustellen, wonach eine möglichst früh im Jahre 1953 abzuhaltende weitere Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses beschließen soll, ob eine Regionalkonferenz einzuberufen ist. Bei dieser weiteren Untersuchung war das Hauptaugenmerk auf die Methoden der Rekrutierung und Anheuerung der Seeleute, die Wohlfahrtseinrichtungen in asiatischen Häfen und die Arbeitsbedingungen in der Küstenschifffahrt asiatischer Länder zu richten.

Seit der Fassung dieses Beschlusses durch den Paritätischen Seefahrtsausschuß im Mai 1951 ist ein Vertreter der IAO zur Durchführung der Untersuchung nach den Ländern der asiatischen Region entsandt worden.

Schiffsballast

Nach der anlässlich des Stuttgarter Kongresses im Juli 1950 durchgeführten Konferenz der Seeleutesektion sandte das Sekretariat ein Rundschreiben aus, das die angeschlossenen Gewerkschaften an den im Juli 1948 in Oslo in obiger Frage gefaßten Beschluß erinnerte.

Zwei Antworten gingen auf das Rundschreiben ein, die eine von der britischen Gewerkschaft der Schiffsoffiziere, die andere vom gemeinsamen Ausschuß der holländischen Seeleutegewerkschaften.

Aus der britischen Antwort war zu entnehmen, daß in Großbritannien, wo eine amtliche Untersuchung über den Untergang eines Ballast führenden Schiffes durchgeführt worden war, im September 1950 die Einsetzung eines Sachverständigenausschusses zur Behandlung des Problems aktiv erwogen wurde. Der britische Verkehrsminister hatte die Seeleuteorganisationen zu Rate gezogen, und diese hatten sich zugunsten der Einsetzung eines solchen Ausschusses ausgesprochen. Es wurde erwartet, daß die Seeleute eine starke Vertretung im Ausschuß erhalten würden.

Die holländischen Gewerkschaften meldeten, daß die in Holland in Kraft befindlichen Vorschriften über die Mitführung von Ballast oberflächlich sind. Es werde nur erklärt, daß die Verstauung der Ladungen Anforderungen der Seetüchtigkeit und der Sicherheit genügen müsse. Die Angelegenheit sei beim Generalinspektor für Schifffahrt zur Sprache gebracht worden, der versprochen habe, sie in wohlwollendem Sinne zu prüfen.

Umtriebe auf Schiffen

Diese Frage wurde auf die Tagesordnung der Sektionskonferenz der Seeleute gesetzt, die am 18. und 19. Januar 1951 in London stattfand. Nach Prüfung von Meldungen über die Umtriebe kommunistischer Elemente, die in den Handelsflotten der freien Länder Unruhe zu stiften versuchen, und nach Entgegennahme von Beweisen, daß diese Tätigkeit nach einem Weltplan organisiert und koordiniert wird, nahm die Konferenz einstimmig folgende EntschlieÙung über diesen Gegenstand an:

„Die am 18. und 19. Januar 1951 in London tagende Konferenz der Seeleutesektion der ITF nimmt Kenntnis von den Vorhaben des Kominform mit der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute. Sie stellt mit Befriedigung fest, daß alle von kommunistisch beherrschten Organisationen mit Hilfe des WGB unternommenen Versuche, die echten, demokratischen Seeleutegewerkschaften zu zersetzen, völlig mißlungen sind und von allen Seeleuten, die die Sache des Friedens unterstützen, mit der gebührenden Verachtung bestraft werden und daß die Seeleutegewerkschaften der ITF entschlossen sind, alle zukünftigen Pläne der Kommunisten für den Mißbrauch der Seeleute für politische Zwecke zu bekämpfen.

Da das Kominform nach seiner Niederlage auf gewerkschaftlichem Gebiet nun beabsichtigt, zu anderen Mitteln zu greifen und nicht zögern wird, Gewalt und Sabotage anzuwenden und die Sicherheit der Schiffe zu gefährden, warnt die Konferenz alle Mitglieder der Seeleutegewerkschaften der ITF vor diesen umstürzlerischen Bestrebungen und hält sie zu unablässiger Wachsamkeit an. Durch die Mitteilung ihrer Beobachtungen an ihre Gewerkschaften erleichtern sie eine wirksame Bekämpfung dieser Machenschaften der Fünften Kolonne.“

Nordatlantisches Schifffahrtsplanungsamt

Die Pläne zur Zusammenlegung der Handelsflotte der Länder des Nordatlantischen Vertrages und ihrer Zuteilung auf weltumspannender Grundlage in Kriegs- und Notzeiten sind auf mehreren Seeleutekonferenzen der ITF besprochen worden. Die im Juli 1950 in Stuttgart abgehaltene Konferenz war der Meinung, daß die Seeleute unbedingt eine angemessene Vertretung in den nationalen und internationalen Organen erhalten müssen, die geschaffen werden, um sich mit der Rolle der Handelsschifffahrt im Zusammenhang mit Verteidigungsmaßnahmen befassen.

Die dem Sekretariat zugegangenen Auskünfte zeigten, daß Norwegen das einzige Land ist, wo die Seeleutevertreter zu den im Rahmen des Nordatlantischen Schifffahrtsplanungsamtes stattfindenden Besprechungen gezogen werden, während in mehreren anderen Ländern die Seeleutegewerkschaften erwarteten, eine Vertretung in den nationalen Ausschüssen zu erhalten, deren Einsetzung im Zusammenhang mit diesem Amt geplant ist.

Als die Seeleutesektion im Januar 1951 in London diese Frage behandelte, verlangte sie eine Vertretung der Seeleute — in beratender Eigenschaft — im Leitenden Ausschuß des Planungsamtes, dessen Einsetzung bevorstand und der aus Vertretern der Vereinigten Staaten, Großbritanniens, Hollands und Norwegens bestehen sollte.

Sie betonte auch, daß die Seeleutegewerkschaften in der Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder im Zusammenhang mit der Zusammenlegung der Handelsflotten durch die ITF zusammenarbeiten sollten.

Auf einer Tagung des Exekutivausschusses des IBFG, die vom 26. bis 30. November 1951 in Brüssel stattfand, wurde vereinbart, daß die an den Problemen der Wiederaufrüstung interessierten IBS eingeladen würden, Beobachter zu einer Konferenz zu entsenden, die ein Forderungsprogramm der freien Gewerkschaftsbewegung im Zusammenhang mit der Tätigkeit der NATO ausarbeiten würde.

Beteiligung Japans an der internationalen Schifffahrt

Diese Frage wird im Zusammenhang mit der Beteiligung Japans an der Hochseefischerei unter der Überschrift „Sektion der Hochseefischer“ behandelt.

Einladung faschistischer Gewerkschaften

Auf der Seeleutekonferenz im Januar 1951 in London wurde berichtet, daß finnische Gewerkschaften, darunter diejenige der Seeleute, eine Einladung erhalten hatten, auf Kosten der argentinischen Gewerkschaftsbewegung Delegationen nach Argentinien zu entsenden. Der finnische Gewerkschaftsbund sei ersucht worden, die Gewerkschaften vor solchen Annäherungsversuchen faschistischer Organisationen zu warnen. Die Konferenz nahm die Angelegenheit zur Kenntnis und ersuchte das Sekretariat der ITF, die weitere Entwicklung zu beobachten.

Seeleutewohlfahrt in Häfen

Anlässlich der Seeleutekonferenz vom Januar 1951 schlugen die holländischen Seeleutegewerkschaften vor, daß die Frage der Betreuung der Seeleute in den Häfen aktives Interesse finden soll, und es wurde beschlossen, diese Angelegenheit zur baldigen Prüfung an den Sektionsausschuß der Seeleute zu überweisen.

Die Frage wurde schon 1920 auf einer Internationalen Arbeitskonferenz zur Sprache gebracht, und nachdem die IAO eine Untersuchung durchgeführt hatte, nahm die Arbeitskonferenz des Jahres 1936 eine Empfehlung an, die zu Händen der Behörden in den einzelnen Ländern eine Reihe von Grundsätzen und Methoden im Zusammenhang mit der Betreuung in- und ausländischer Seeleute aufführte. Auch der Paritätische Seefahrtsausschuß hat sich mit der Frage befaßt, zum letztenmal im Dezember 1947, als eine Entschließung angenommen wurde, welche die IAO aufforderte, ihre Studien fortzusetzen.

Die holländischen Gewerkschaften, die kürzlich neue Schritte bei den holländischen Behörden unternommen haben, haben eine Überprüfung der auf diesem Gebiet erzielten Fortschritte sowie die Koordinierung der Bestrebungen in den verschiedenen Ländern vorgeschlagen.

Sechzehnte Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses

Die auf dieser Tagung besprochenen Fragen sind bereits unter verschiedenen Überschriften behandelt worden. Folgende Angelegenheiten bedürfen noch der Erwähnung:

Internationale Schifffahrtspolitik

Im Laufe der Besprechung des Berichtes des Generaldirektors des IAA wiesen die Seeleutevertreter auf das Wachstum der Welthandelstonnage hin und unterstrichen die Notwendigkeit einer internationalen Schifffahrtspolitik zur Erhaltung eines Gleichgewichts zwischen Tonnenangebot und -nachfrage, ein Problem, zu welchem die Seeleutesektion der ITF schon 1944 Vorschläge formulierte.

Staatenlose Seeleute

Der Paritätische Seefahrtsausschuß nahm außerdem einstimmig eine Entschliebung über die staatenlosen Seeleute an. Angesichts der Auflösung der Internationalen Flüchtlingsorganisation wurde der Verwaltungsrat des IAA aufgefordert, die Regierungen auf dieses Problem aufmerksam zu machen und sie zu ersuchen, alle möglichen Maßnahmen zur Erleichterung der Lage dieser Flüchtlinge zu ergreifen. Die ITF wurde um Mitwirkung ersucht. Diese Entschliebung wurde den angeschlossenen Seeleutegewerkschaften mit dem Ersuchen zugestellt, die ihnen möglichen Schritte zu unternehmen und das Sekretariat der ITF über die Entwicklung auf dem laufenden zu halten.

Freiheitsbeschränkung in Argentinien

Schließlich nahm der Paritätische Seefahrtsausschuß eine Entschliebung an, die der Besorgnis über die Tatsache Ausdruck gab, daß die argentinische Regierung einem Seeleutevertreter die Teilnahme an der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses unmöglich gemacht hatte und den Verwaltungsrat ersuchte, die sich aufdrängenden Schritte zu unternehmen.

Gemeinsamer Ausschuß IAO — WGO

Zwei Seeleutevertreter (T. Yates und O. Becu; Stellvertreter: A. Söre und P. de Vries) und zwei Reedervertreter im Paritätischen Seefahrtsausschuß gehören diesem 1949 gebildeten gemeinsamen Ausschuß der Internationalen Arbeitsorganisation und der Weltgesundheitsorganisation an. Auf seiner ersten Tagung (Dezember 1949), die rein abklärende Natur war, wählte der gemeinsame Ausschuß zur baldigen Besprechung aus:

- Untersuchung der Seeleute auf Tuberkulose;
- Gewisse Aspekte der Verhütung und Behandlung von Geschlechtskrankheiten;
- Ständige ärztliche Aufzeichnungen über Seeleute;
- Arzneikästen an Bord der Schiffe;
- Funkentelegrafische Anforderung ärztlicher Hilfe durch Schiffe.

Im Juni 1951 vernahmen wir, daß die zweite Tagung des gemeinsamen Ausschusses erst im Jahre 1953 stattfinden wird. Während wir die Erklärung zur Begründung der Langsamkeit der Fortschritte zur Kenntnis nahmen, gaben wir in einem Schreiben an die Seefahrtsabteilung der IAO im Namen der Seeleutevertreter im gemeinsamen Ausschuß dem Bedauern darüber Ausdruck, daß es nicht möglich gewesen war, die Arbeit der ersten Tagung des gemeinsamen Ausschusses in wirksamerer Weise fortzusetzen.

Heranziehung von Navigationsoffizieren zu Funkerdiensten

Die Seeleutesektion der ITF nahm im November 1948 eine Entschliebung an, die den in einigen Ländern bestehenden Brauch der Heranziehung von Navigationsoffizieren zu Funkerdiensten verurteilte. Die Entschliebung forderte die Abschaffung dieses Brauchs vor dem 31. Dezember 1950. Eine anfangs 1951 durchgeführte Untersuchung zeigte, daß der Brauch im Verschwinden begriffen war, und anfangs August 1951 wurde den interessier-

ten Gewerkschaften ein Memorandum zugestellt, das die dem Sekretariat zur Verfügung stehenden Informationen enthielt.

Konferenzen in den Vereinigten Staaten

Anlässlich seines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten im März 1951 hatte der Generalsekretär Unterredungen mit den Herren W. C. Foster, Stellvertreter des Verwaltungsrates der ECA, A. Syran, Direktor der Verkehrsabteilung der ECA, und B. Jewell, Berater für Arbeitsfragen in der ECA. Folgende Fragen wurden besprochen: Der Beitrag der ECA an den Wiederaufbau des Verkehrswesens in Europa; Benützung von Schiffen der Panamafolge beim Transport von ERP-Lieferungen. Man versicherte uns, daß die Verwendung von Panamaschiffen, wenn immer möglich, vermieden würde.

Kollege Becu hatte auch eine Unterredung mit Herrn K. D. Rogers, dem Vizepräsidenten der Standard Oil Company, New Jersey. Diese Gesellschaft besitzt eine große Zahl von Tankern, die unter der Panamafolge fahren. Es gelang ihm nicht, den Vertreter der Gesellschaft von der Notwendigkeit zu überzeugen, den verschiedenen Tochtergesellschaften der Standard Oil Company den Abschluß von Tarifverträgen mit Seeleutegewerkschaften der ITF zu empfehlen. Der Vertreter der Gesellschaft bestand darauf, daß die Tochtergesellschaften in solchen Dingen freie Hand hätten und daß die Standard Oil Company Anweisungen der vorgeschlagenen Art nicht erteilen könne.

Kollege Becu hatte eine weitere Unterredung mit Beamten des State Department, die sich mit Schifffahrtsfragen befassen. Er benützte selbstverständlich die Gelegenheit, um zu erklären, daß Panamaschiffe nicht verwendet werden sollten. Er wies auch besonders auf die Lage in Italien hin und machte darauf aufmerksam, daß es zur Brechung der kommunistischen Herrschaft über die Hafendarbeiter und Seeleute in Italien angebracht wäre, den Verkehr von Genua nach südlichen Häfen umzulenken. Diese Anregung fand großes Interesse.

Der Koordinationsausschuß der europäischen Seeleutegewerkschaften in den USA hielt am 27. März 1951 in New York eine Sitzung ab, an der Kollege Becu teilnahm. Die Sitzung diente in der Hauptsache der Informierung der Mitglieder des Ausschusses über die Lage in bezug auf die Frage der Panamafolge und einer Beratung der Aktionsmittel.

Sektion der Straßentransportarbeiter

Die anlässlich des Stuttgarter Kongresses der ITF abgehaltene Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr (sie trat zweimal zusammen und ein drittes Mal gemeinsam mit der Eisenbahnersektion zur Besprechung der Frage der 40-Stunden-Woche) ernannte folgenden Sektionsausschuß:

	Mitglieder:	Ersatzmitglieder:
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>	<i>J. Geldof</i>
Dänemark	<i>E. Borg</i>	<i>E. Winter</i>
Deutschland	<i>J. Steldinger</i>	<i>H. Jipp</i>
Finnland	<i>S. Koutio</i>	<i>H. Palmén</i>
Frankreich	<i>M. Gellibert</i>	<i>P. Felce</i>
Großbritannien	<i>F. Cousins</i>	<i>F. Coyle</i>
Holland	<i>H. W. Koppens</i>	<i>J. de Later</i>
Italien	<i>G. Martelli</i>	
Norwegen	<i>O. Askeland</i>	<i>E. Aasen</i>
Schweden	<i>H. Svensson</i>	<i>S. Klinga</i>

Die Stuttgarter Konferenz anvertraute diesem Ausschuß die Wahl eines Sektionsvorsitzenden. Kollege Hjalmar Svensson vom schwedischen Transportarbeiterverband wurde auf der ersten Sitzung des Ausschusses gewählt.

Der Ausschuß wurde beauftragt, eine Sektionskonferenz (die auf den 21. bis 24. April 1952 in Zürich angesetzt wurde) vorzubereiten und insbesondere die Frage der Arbeitszeit im Straßenfernverkehr zu prüfen.

Der Ausschuß trat in der Berichtszeit zweimal zusammen, vom 7. bis 9. August 1951 und vom 8. bis 10. November desselben Jahres, beide Male in London.

Unter den Fragen, mit denen sich der Sektionsausschuß in der Berichtszeit befaßte, befanden sich das IAO-Übereinkommen über die Arbeitszeit im Straßenverkehr (1939), die Frage der Beteiligung der Gewerkschaften der Straßenverkehrsarbeiter an den Aktionsausschüssen der ITF, die Frage der geeignetsten internationalen Organisation für die Arbeitnehmer im städtischen Personenverkehr, die Arbeitszeit im Straßenfernverkehr (und die Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenfernverkehr im allgemeinen), die Verkehrskoordinierung im Lichte der Interessen und Erfahrungen der Straßentransportarbeiter sowie Vorbereitungen für die Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Dezember 1951 in Genua.

Das Übereinkommen von 1939 über die Arbeitszeit im Straßenverkehr

Dieses schon mehr als zwölf Jahre alte Übereinkommen ist noch von keinem einzigen Staat ratifiziert worden. Auf den Tagungen des Binnenverkehrsausschusses der IAO in den Jahren 1947 und 1949 bewirkte die ITF die Annahme von Entschlüssen, die eine Untersuchung über die Gründe der Nichtratifizierung forderten. Im Herbst 1951 veröffentlichte die IAO einen abschließenden Bericht über diese Frage, aus welchem ersichtlich war, daß sozusagen alle Regierungen mit der einen oder andern Vorschrift des Übereinkommens nicht einverstanden sind.

Der Ausschuß der Straßentransportarbeitersektion der ITF ist nicht der Ansicht, daß die vorgebrachten Einwände begründet sind. Nichtratifizierte Übereinkommen haben jedoch keinen großen Wert, weshalb der Ausschuß beschloß, daß die Vertreter der ITF auf der 1951er Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO sich für die Revision des Übereinkommens einsetzen sollten. Sie hatten Erfolg, und der Binnenverkehrsausschuß beschloß, die IAO um Einleitung des Revisionsverfahrens zu ersuchen.

Aktionsausschüsse der ITF

Auf Ersuchen des Exekutivkomitees der ITF prüfte der Sektionsausschuß die Frage der Vertretung der Straßentransportarbeiter im Zentralen Aktionsausschuß und in den regionalen Aktionsausschüssen. Er stellte fest, daß in den skandinavischen Ländern, Deutschland, Belgien und Holland diese Arbeiter denselben Gewerkschaften angehören wie die Seeleute und Hafentarbeiter, so daß kein Bedürfnis für eine besondere Vertretung vorliegt. In Frankreich und Italien ist der gewerkschaftliche Aufbau ein anderer, es lagen jedoch keine Anzeichen eines Verlangens der Straßentransportarbeiter nach einer solchen Vertretung vor. Auf jeden Fall wird die Angelegenheit der im April 1952 stattfindenden Sektionskonferenz vorgelegt werden.

Verkehrskoordination

Die Frage der mit der Koordinierung der Verkehrsmittel verbundenen Arbeitsprobleme beschäftigt die Straßentransportarbeitersektion der ITF schon seit unserem Osloer Kongreß im Jahre 1948. Seit der Konferenz in Paris im Oktober 1949 vertritt die Sektion den Standpunkt, daß der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sich auf gleichwertige Verpflichtungen der Gemeinschaft, den Verkehrsbenützern, den Dritten und den Transportarbeitern gegenüber stützen muß und daß die Arbeitsbedingungen deshalb einheitlich sein müssen.

Die Tatsachen, die in dem im Herbst 1951 von der IAO veröffentlichten Bericht aufgeführt sind, rechtfertigen diese Haltung voll und ganz, weshalb der Sektionsausschuß beschloß, daß die ITF-Vertreter auf der Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genua die Hauptforderung vertreten sollten, daß die Arbeitgeber zur Betätigung im Straßenverkehr eine Genehmigung erwerben müssen und daß diese von der Einhaltung angemessener Arbeitsnormen abhängig gemacht wird. Die vom Binnenverkehrsausschuß gefaßte EntschlieÙung erklärt denn auch, daß die Einhaltung angemessener Arbeitsnormen eine Bedingung „für die Ausstellung bzw. Erneuerung der Genehmigung, Lizenz oder Konzession“ sein soll, verwirklicht jedoch nicht unsere Forderung, daß für jede Art von Verkehrsunternehmen der Genehmigungszwang vorzuschreiben ist.

Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr

Unsere Bemühungen um die Lösung der Frage der Arbeitszeit im Straßenfernverkehr, mit deren Behandlung der Sektionsausschuß von unserem Stuttgarter Kongreß ausdrücklich beauftragt wurde, sind sehr gefördert worden durch den Umstand, daß der Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission (nicht zu verwechseln mit dem IAO-Ausschuß desselben Namens) sich seit einiger Zeit mit der Ausarbeitung eines Lastenheftes für den internationalen Straßenverkehr in Europa befaßt. Als wir davon hörten, wandten wir uns an die Europäische Wirtschaftskommission und erzielten deren Einverständnis für die Aufnahme von Bestimmungen in das Lastenheft, die sich auf die Arbeitnehmer beziehen. Die EWK ersuchte die IAO, den entsprechenden Abschnitt auszuarbeiten, mit welcher Aufgabe die Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genua im Dezember 1951 beauftragt wurde.

Unsere Vertreter brachten bestimmte Vorschläge zu dieser Tagung, die vom Sektionsausschuß ausgearbeitet worden waren. Die ausgearbeiteten Vorschriften entsprechen zwar unseren Forderungen nicht in allen Punkten, doch läßt sich sagen, daß sie als guter Kompromiß gelten dürfen. Daß wir dies erreichten, haben wir weitgehend der Hilfe der Regierungsvertreter zu verdanken.

VI. Internationale Gewerkschaftsangelegenheiten

Beziehungen mit dem IBFG

In der Berichtszeit erfolgte eine Regelung der Beziehungen zwischen dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften und den Internationalen Berufssekretariaten, zu denen die ITF gehört. Man erinnert sich, daß der Kongreß des IBFG, der im Dezember 1949 in London stattfand, Satzungen annahm, die bestimmten, daß Vorkehrungen getroffen werden sollten für wirksamste Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS bei der Durchführung ihrer Aufgaben. Die Satzungen bestimmen auch, daß Vorkehrungen getroffen werden sollten für eine Vertretung der IBS auf dem Kongreß und auf den Tagungen des Generalrates des IBFG.

Verhandlungen mit dem Kleinen Ausschuß des IBFG

Mit den Verhandlungen wurden seitens der IBS folgende fünf Kollegen beauftragt: Mark Hewitson, M. P., Vorsitzender des Koordinationsausschusses der IBS (später ersetzt durch Sir William Lawther); M. C. Bolle, Sekretär des Koordinationsausschusses der IBS; Richard Coppock, W. Spiekman und O. Becu. Eine gemeinsame Sitzung mit dem Kleinen Ausschuß des IBFG fand am 17. März 1950 statt, und man war der einstimmigen Auffassung, daß die IBS im Kleinen Ausschuß, Exekutiv Ausschuß und Generalrat des IBFG sowie auf dem Kongreß vertreten sein sollen. Man kam überein, daß die IBS in den ersten drei Organen gemeinsam vertreten sein sollten durch den Koordinationsausschuß, die IBS jedoch das Recht auf direkte Vertretung auf den Kongressen des IBFG haben sollten. Die Vertreter der IBS sollten an Besprechungen in beratender Eigenschaft teilnehmen. Der IBFG erhielt das Recht, sich auf Sitzungen des Koordinationsausschusses und auf den Kongressen der IBS vertreten zu lassen, und zwar ebenfalls in beratender Eigenschaft. Man kam ferner überein, daß bei Fragen, die ein oder mehrere, aber nicht alle IBS berühren, der IBFG direkte Beziehungen mit den betreffenden IBS aufnehmen würde.

Man war allseitig damit einverstanden, daß der IBFG und die IBS zusammenarbeiten sollten als einzige internationale Gewerkschaftsbewegung.

IBS-Konferenz im Haag, 27./28. April 1950

Am 27. und 28. April 1950 fand eine Vollkonferenz der IBS im Haag statt, auf der das Ergebnis der Besprechung vom 17. März in Brüssel geprüft wurde. Die ITF war vertreten durch die Kollegen G. Joustra, ein Mitglied des Exekutivkomitees; P. de Vries, Generalsekretär des holländischen Verbandes der Schiffsoffiziere; R. Laan sen., Vorsitzender des holländischen Transportarbeiterverbandes, O. Becu, damals amt. Generalsekretär. J. H. Oldenbroek, Generalsekretär des IBFG, nahm an der Konferenz und an der Diskussion ebenfalls teil.

Es wurde beschlossen, dem IBFG vorzuschlagen, daß alle IBS einzeln auf dem zweijährlichen Kongreß des IBFG vertreten sein sollen sowie gemeinschaftlich durch den Koordinationsausschuß auf allen Tagungen der leitenden Organe des IBFG, und zwar durch fünf Vertreter auf Tagungen des Generalrates, durch zwei Vertreter auf Tagungen des Exekutivausschusses und durch einen dieser letzteren beiden auf Tagun-

gen des Kleinen Ausschusses. Die Vertretung würde in allen Fällen in beratender Eigenschaft geschehen.

Der Koordinationsausschuß bezeichnete daraufhin seinen Vorsitzenden und seinen Sekretär, die Kollegen O. Becu und M. C. Bolle, als seine Vertreter auf den Tagungen des Exekutiv Ausschusses des IBFG und dieselben zwei Kollegen sowie R. Coppock (Internationale Föderation der Bau- und Holzarbeiter), Sir William Lawther (Internationale Bergarbeiter-Föderation) und E. J. Poulsen (Internationale der Nahrungsmittel- und Getränkearbeiter) als seine Vertreter auf Tagungen des Generalrates. Er beschloß, daß entweder der Vorsitzende oder der Sekretär des Koordinationsausschusses jeweils an Tagungen des Kleinen Ausschusses des IBFG teilnehmen soll.

Der Exekutiv Ausschuß des IBFG stimmte den Vorschlägen der IBS auf einer am 26. und 27. Mai 1950 durchgeführten Tagung zu, beschloß jedoch gleichzeitig, daß der IBFG neben den fünf Vertretern des Koordinationsausschusses jedes IBS einzeln zu den Tagungen seines Generalrates einladen soll. Weiter wurde vereinbart, daß in Vertretungsfragen der Grundsatz der Gegenseitigkeit angewandt würde, indem der IBFG zu den Kongressen der verschiedenen IBS sowie zu denjenigen ihrer anderen Konferenzen eingeladen würde, die Fragen behandeln, welche für ihn von Interesse sind.

Was die ITF betrifft, so wurden diese Vorkehrungen von unserem Stuttgarter Kongreß im Juli 1950 gutgeheißen.

Angestelltenkongreß des IBFG, Brüssel, 18. bis 21. April 1951

Im September 1950 setzte der IBFG einen internationalen beratenden Angestelltenausschuß ein, der unter anderem die Aufgabe hatte, bei der Schaffung Internationaler Berufssekretariate für Angestellte, die noch keine Vertretung auf internationaler Ebene besitzen, mitzuwirken. O. Becu vertrat die ITF auf zwei Tagungen dieses Ausschusses im Oktober und Dezember 1950. Der Ausschuß organisierte vom 18. bis 21. April 1951 in Brüssel einen Angestelltenkongreß, auf welchem die ITF durch die Kollegen Thorneycroft und Becu vertreten war. Eine der auf dem Kongreß angenommenen Entschlieûungen bestimmte, daß der Ausschuß sich der Behandlung von Angelegenheiten, die in den Bereich eines der bestehenden IBS fallen, enthalten soll.

Aufnahme einzelner Gewerkschaften in den IBFG

Unter den Organisationen, die anläßlich der vom 26. bis 30. November 1951 in Brüssel durchgeführten Tagung des Exekutiv Ausschusses des IBFG in diesen aufgenommen wurden, befand sich eine Reihe einzelner Gewerkschaften in verschiedenen Teilen des Karibischen Meeres. Der Kollege M. C. Bolle und der Generalsekretär der ITF, die als Vertreter der IBS anwesend waren, hegten Zweifel an der Richtigkeit dieses Verfahrens und gaben der Auffassung Ausdruck, daß Gewerkschaften, die keinem nationalen Gewerkschaftsbund angehören, der internationalen Gewerkschaftsbewegung auf dem Wege über das einschlägige IBS beitreten sollen, weil sie, wenn ihnen der direkte Beitritt zum IBFG gestattet wird, aus finanziellen oder auch anderen Gründen auf den Beitritt zum IBS verzichten könnten. Der Exekutiv Ausschuß war für den Augenblick nicht gewillt, einen Entscheid in dieser Frage zu fällen,

stimmte jedoch der Auffassung zu, daß sie Gegenstand weiterer Besprechungen zwischen dem IBFG, dessen Regionalorganisationen und den IBS sein soll.

Zukünftige Beziehungen mit den IBS

Dieselbe Tagung stimmte einem Vorschlag der Rotterdamer Konferenz der IBS vom Oktober 1951 zu, wonach der IBFG aufgefordert wurde, eine Tagung aller IBS zur Besprechung der zukünftigen Beziehungen einzuberufen. Der Zeitpunkt wird wahrscheinlich Ende Juni oder Anfang Juli 1952 sein, unmittelbar vor oder nach der Tagung des Generalrates des IBFG, die dann stattfinden wird.

Beteiligung der IBS an den regionalen Einrichtungen des IBFG

Anläßlich der Gründung des IBFG im Dezember 1949 in London wurde festgelegt, daß er regionale Einrichtungen zur Behandlung der Probleme verschiedener Weltteile schaffen würde, und es galt als ausgemacht, daß diese Einrichtungen den IBS zur Verfügung stehen würden.

In Ausführung dieser Politik hat der IBFG in den beiden Berichtsjahren gewerkschaftliche Delegationen nach Asien, Afrika und Lateinamerika entsandt sowie einige Sondermissionen nach einzelnen Ländern. Regionalsekretariate sind für Europa, die interamerikanische Region und für Asien und den Fernen Osten errichtet worden. Die Bildung weiterer Regionalsekretariate wird erwogen.

Der IBFG lud die ITF ein, ein Mitglied der Delegation zu ernennen, die West- und Zentralafrika besuchte, und die britische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere stellte uns in dankenswerter Weise ihren Organisationssekretär, den Kollegen Lawrence Wright, für diesen Zweck zur Verfügung, während der Vorsitzende unseres belgischen Transportarbeiterverbandes, der Kollege R. Dekeyzer, ein Mitglied der nach Asien und dem Fernen Osten entsandten Delegation war. Den Besuchen dieser und weiterer Delegationen haben wir es zu verdanken, daß die ITF mit nützlichen Listen von Transportarbeitergewerkschaften versorgt wurde, mit denen wir vorher keine Verbindung hatten.

Finanzbeitrag der IBS an den IBFG

Nach Entgegennahme des Berichtes der Delegation, die im Juli und August 1950 den Fernen Osten besucht hatte, beschloß der Kleine Ausschuß des IBFG, „Diskussionen mit dem am stärksten berührten IBS einzuleiten im Hinblick auf die Feststellung der Mittel, durch welche die IBS zur Stärkung der freien Gewerkschaftsbewegung in Asien beitragen können“. Daraufhin fand am 10. Oktober 1950 in London eine gemeinsame Konferenz von Vertretern des IBFG und der IBS statt. Der Generalsekretär des IBFG wies darauf hin, daß die Delegation zu dem Schlusse gekommen war, daß in jenem Teile der Welt eine sehr starke Organisation aufgebaut werden könnte, daß jedoch während einer Reihe von Jahren von Asien noch kein finanzieller Beitrag für diesen Zweck zu erwarten sei. Zur Durchführung der Aufgabe wären aber Geldmittel erforderlich und er glaube, es sei Pflicht und Aufgabe der IBS, mitzuhelfen. Er besitze Pläne für ein provisorisches Büro in Singapur, das rund 10 000 £ pro Jahr kosten würde; drei Zweigstellen in Japan, den Philippinen und Indien, die zusammen 15 000 £ pro Jahr kosten würden

und Gewerkschaftsschulen, die im ersten Jahr 23 000 £ und im zweiten und in den folgenden Jahren 10 000 £ kosten würden. Er schlug vor, daß die IBS ein Drittel der benötigten 50 000 £ beitragen sollten, das heißt 15 000 bis 17 000 £ pro Jahr.

Die Frage wurde erneut besprochen durch eine Vollkonferenz der IBS, die am 14. und 15. Dezember 1950 in Amsterdam stattfand und an der der Generalsekretär des IBFG ebenfalls teilnahm. Die ITF war vertreten durch die Kollegen G. Joustra, R. Laan, P. de Vries und den Generalsekretär. Diesmal wurden die Gesamtkosten für das erste Jahr mit 60 000 £ angegeben und der Beitrag der IBS (ein Drittel) mit 20 000 £.

Zum Schluß der Besprechungen empfahl die Konferenz den einzelnen IBS in einer EntschlieÙung, sich an der Leistung eines Beitrages für regionale Tätigkeit mit 1 £ pro 1000 Mitglieder zu beteiligen oder, wo das nicht möglich ist, einen Beitrag zu leisten, der ihren Verhältnissen und finanziellen Mitteln entspricht. Der Koordinationsausschuß wurde beauftragt, als Verbindungsglied mit dem IBFG bei der Durchführung der Empfehlung zu wirken. Einige IBS erklärten, daß sie zwar der EntschlieÙung beipflichten, daß jedoch die Zustimmung ihrer leitenden Organe erforderlich sei. Die Internationale der Bau- und Holzarbeiter stimmte gegen die Vorschläge, weil sie der Auffassung war, daß der ganze Plan von den nationalen Gewerkschaftsbünden finanziert werden sollte.

Dieser Vorschlag wurde auf der Tagung des Exekutivkomitees der ITF, die im Januar 1951 in London stattfand, ausführlich besprochen. Das Exekutivkomitee war dem Vorschlag grundsätzlich günstig gestimmt, weil es die Bedeutung der vom IBFG in Aussicht genommenen Arbeit und die sich daraus für die IBS ergebenden Vorteile erkannte, hielt es jedoch angezeigt, die Angelegenheit zur endgültigen Beschlußfassung an den Generalrat zu überweisen. Das Exekutivkomitee sah keine Möglichkeit, einen solchen Beitrag aus den ordentlichen Einnahmen der ITF zu bestreiten. Sollten die angeschlossenen Organisationen um einen Sonderbeitrag ersucht werden, so würde es notwendig sein, auf ihre finanzielle Leistungsfähigkeit Rücksicht zu nehmen. Auch die nationalen Gewerkschaftsbünde ersuchten ihre Organisationen (von denen manche auch der ITF angehören) um Sonderbeiträge, weshalb das Exekutivkomitee der Ansicht war, daß die Gefahr eines Versiegens der Quelle besteht, wenn sie allzuoft in Anspruch genommen wird.

Verschiedene andere IBS — die Internationale Union der Gewerkschaften der Lebens- und Genußmittelbranchen, der Internationale Bund der Privatangestellten, die Internationale Vereinigung der Textilarbeiter, der Internationale Bergarbeiterverband und die Internationale Landarbeiter-Föderation — haben sich jedoch bereit erklärt, den vorgeschlagenen Jahresbeitrag von 1 £ pro tausend Mitglieder an die regionale Tätigkeit des IBFG zu leisten (Ende Oktober 1951 wurde berichtet, daß die Zahl der beitragenden Internationalen auf elf angestiegen war).

Inzwischen erkannte der IBFG, daß die volle Durchführung der Empfehlungen seiner nach verschiedenen Regionen entsandten gewerkschaftlichen Delegationen bedeutend größere Mittel erfordern würde als in der Form normaler Mitgliedsbeiträge eingehen, und im Februar 1951 beschloß sein Kleiner Ausschuß, einen besonderen Aufruf um einen Sonderbeitrag von 250 000 £ zur Finanzierung der regionalen Tätigkeit an die angeschlossenen Organisationen zu richten.

Verschiedene nationale Gewerkschaftsbünde haben diesem Appell Folge geleistet. Der Generalrat des britischen Gewerkschaftskongresses beschloß im April 1951 einen Beitrag von 60 000 £ und appellierte gleichzeitig an seine angeschlossenen Organisationen, einen mindestens ebenso hohen Beitrag aufzubringen (es ist daran zu erinnern, daß einige dieser Organisationen auch der ITF angehören). Der kanadische, der schweizerische und der holländische Gewerkschaftsbund haben ebenfalls größere Beiträge versprochen.

Davon abgesehen beschloß der im Juli 1951 in Mailand durchgeführte Zweite Weltkongreß des IBFG eine Kampagne zu organisieren, um von den Arbeitern in aller Welt freiwillige Einzelbeiträge zu erhalten. Er beschloß ferner, diese Mittel für den Aufbau und die Stärkung des freien Gewerkschaftswesens nicht nur in den weniger entwickelten Ländern, sondern auch in denjenigen unter totalitärer Diktatur zu verwenden.

In dem Bericht, der diesem Kongreß von seinem Ausschuß für regionale Organisation unterbreitet und vom Kongreß angenommen wurde, hieß es, daß die regionalen Zweigsekretariate für Europa und Amerika weitgehend sich selbst finanzieren würden, wenigstens was die Verwaltungstätigkeit betrifft.

Eine allgemeine Konferenz der IBS, die am 25. und 26. Oktober 1951 in Rotterdam stattfand, befaßte sich im Lichte der bis dahin erzielten Fortschritte erneut mit der Frage der Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit des IBFG. Sie nahm eine EntschlieÙung an, die u. a. erklärt:

„Die Konferenz bestätigt die Entschlossenheit der IBS, an den Bestrebungen des IBFG teilzunehmen, die auf die gewerkschaftliche Entwicklung und Bildung in den betreffenden Gebieten abzielen.

Sie anerkennt die bedeutende Rolle, die den IBS auf diesem Gebiet zukommt, und die großen Möglichkeiten, welche die Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS bietet, und

wiederholt ihr festes Vertrauen in die auf der allgemeinen Konferenz der IBS vom 14. und 15. Dezember 1950 in Amsterdam beschlossene Politik.“

Beschluß des Generalrates der ITF

Der Generalrat der ITF befaßte sich mit der ganzen Angelegenheit anläßlich seiner Tagung vom 10. bis 12. Oktober 1951 in Marseille. Der Generalrat stimmte der Auffassung zu, daß ein Beitrag aus den normalen Mitteln der ITF nicht möglich ist, beschloß jedoch angesichts der Bedeutung der regionalen Tätigkeit, die angeschlossenen Organisationen zur Zahlung eines zusätzlichen Beitrages von 1 £ pro Jahr und tausend Mitglieder aufzufordern, wovon die Hälfte dem IBFG zufließen soll als Beitrag der ITF an die Kosten seiner regionalen Tätigkeit, die andere Hälfte dagegen für die sehr bedeutende eigene Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiet Verwendung finden soll.

Die angeschlossenen Organisationen wurden von diesem Beschluß mit Rundschreiben vom 23. November 1951 in Kenntnis gesetzt, und es freut uns, sagen zu können, daß die Reaktion sehr erfreulich war. Bislang hat sich noch keine Organisation geweigert, den zusätzlichen Beitrag zu zahlen.

Es bleibt noch zu sagen, daß die Beziehungen der ITF mit dem IBFG in der ganzen Berichtszeit sehr herzlicher Art waren. Seit dem 1. Juli

1950 haben wir in New York ein gemeinsames Büro, an dessen Betriebskosten wir 12 000 £ pro Jahr beitragen, während unser latein-amerikanisches Zweigsekretariat in Havanna in enger Zusammenarbeit mit der interamerikanischen Regionalorganisation (ORIT) wirksam gewesen ist, die anfangs 1951 zum Regionalsekretariat des IBFG gemacht wurde.

Unser Generalsekretär hat die ITF — gemeinsam mit den andern IBS — auf allen Tagungen der leitenden Organe des IBFG vertreten und direkt zusammen mit den Kollegen T. Gómez und I. Haugen auf seinem Kongreß vom 4. bis 12. Juli 1951 in Mailand.

Vorschlag der Berufsabteilung des WGB für Transportarbeiter für eine Aktionsgemeinschaft

In einem Schreiben vom 21. Juli 1951 machte die „Gewerkschaftsinternationale der Land- und Luftverkehrsarbeiter (Berufsabteilung des WGB)“, um ihren vollen Namen zu nennen, Vorschläge für „eine Tagung, auf der wir gemeinsam die Mittel prüfen würden, um die wesentlichen Forderungen der Transportarbeiter zu verwirklichen“. Dem üblichen kommunistischen Verfahren entsprechend wurden Abschriften des Briefes nach allen Teilen der Welt gesandt und überall veröffentlicht.

Der Generalsekretär der Berufsabteilung, Stelian Moraru, einer der Unterzeichner des Schreibens, hatte in einem Bericht an eine Konferenz, die nur einige Monate früher, im September 1950, stattgefunden hatte, erklärt, daß die Leiter der „gelben Internationalen Transportarbeiter-Föderation in London“ (das sind wir!) „alle ihre Bemühungen darauf richten, den Kampf der Transportarbeiter zu behindern“ und „Mörderbänden zur Terrorisierung der Anhänger des Friedens im Verkehr“ organisieren. Auch hatte er sie als „schändliche Verräter der Arbeiterklasse“, „schmutzige Söldlinge der Kriegstreiber“ und „faschistische Bestien“ bezeichnet.

Der russische Delegierte auf dieser Tagung, A. I. Sevchenko, hielt sich zwar in seiner Rede etwas mehr zurück, setzte seine Zuhörer jedoch davon in Kenntnis, daß die ITF die Transportarbeiter aufgefördert habe, „amerikanische Waffen zur Ausrottung von Kolonialvölkern zu befördern“ und „den angloamerikanischen Herrschern bei der Ausführung ihrer Aggressionspolitik und bei der brutalen Ermordung unschuldiger Frauen, Kinder und Greise“ zu helfen. In selbstkritischer Stimmung setzte er den Verwaltungsausschuß seiner Internationale davon in Kenntnis, daß „ein ernster Mangel in seiner Arbeit“ darin bestehe, daß er „nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Intensivierung des Kampfes gegen die Führer“ der „abgespaltenen“ Internationalen Transportarbeiter-Föderation treffe. Er endete mit dem leidenschaftlichen Appell an seine Mithasser: „Reißt den schmutzigen Söldlingen der Kriegstreiber, den Führern der gelben ITF, die Maske vom Gesicht“.

In derselben Tonart ging es weiter, und die ITF hatte die zweifelhafte Ehre, in zwei Entschließungen und einem Appell erwähnt zu werden, von denen letzterer die Transportarbeiter aufforderte, sich gegen die „bestialischen faschistischen Ziele der Kriegstreiber und ihrer Lakaien, der Provokateure und verachtungswürdigen Spalter der gelben Transportarbeiter-Föderation“ zu wenden.

Soviel zur Einführung. Wenige Monate später bringt der Verwaltungsausschuß derselben Gewerkschaftsinternationale der Land- und

Luftverkehrsarbeiter (Berufsabteilung des WGB) Vorschläge vor für eine Tagung zur Besprechung einer Zusammenarbeit und fügt zur Ermutigung hinzu: „Es scheint immer noch möglich, einen gemeinsamen Boden zu finden, der uns erlauben wird, in voller Übereinstimmung zu handeln.“

Unser Exekutivkomitee wagte dies zu bezweifeln und beschloß anlässlich seiner Tagung in Marseille im Oktober 1951, keine Antwort zu geben.

VII. Beziehungen mit amtlichen internationalen Körperschaften

Paritätischer Seefahrtsausschuß der IAO

(Joint Maritime Commission)

Die Sechzehnte Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses fand vom 22. bis 26. Mai 1951 in Genf statt. Einzelheiten sind unter verschiedenen Überschriften zu finden.

Binnenverkehrsausschuß der IAO

Der Binnenverkehrsausschuß der IAO führte vom 4. bis 15. Dezember 1951 in Genua (Italien) seine Vierte zweijährliche Tagung durch. Anwesend waren Delegierte und technische Berater, welche die Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer von 28 Ländern vertraten. Außerdem waren mehrere amtliche und nichtamtliche internationale Organisationen durch Beobachter vertreten. Unter diesen befanden sich der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär der ITF sowie ein Vertreter des WGB. Während die Arbeitnehmergruppe die Funktionäre der ITF zu ihren Sekretären wählte, lehnte sie es ab, den Vertreter des WGB an ihren Beratungen teilnehmen zu lassen.

Der Ausschuß besprach eine Vielzahl von Fragen bezüglich der Organisation seiner Arbeit sowie bezüglich sämtlicher Verkehrszweige. Die ITF-Vertreter forderten eine Verbesserung der Struktur und Arbeitsmethoden des Ausschusses, damit er in absehbarer Zeit die sozialen Probleme aller Verkehrszweige behandeln kann. Des weiteren verlangten sie die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Binnenverkehrsausschuß der IAO und den Binnenverkehrsausschüssen der Wirtschaftskommissionen für Europa und Asien. Die von der Tagung angenommenen Empfehlungen kommen diesen Forderungen weitgehend entgegen.

Die Aussprache über soziale Probleme im Straßenverkehrsgewerbe führte zu der Empfehlung, das Verfahren zur Revision des Übereinkommens aus dem Jahre 1939 über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr einzuleiten. Bisher hat noch keine einzige Regierung dieses Übereinkommen ratifiziert, und es besteht keine Aussicht, in absehbarer Zeit eine ausreichende Zahl von Ratifizierungen herbeizuführen. Sowohl die Regierungs- als auch die Arbeitgeberdelegierten erklärten, das Übereinkommen sei zu starr und zu ausführlich. Die ITF-Vertreter dagegen warnten vor der Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens, das so elastisch ist, daß es den Arbeitern in denjenigen Ländern, wo die Gewerkschaften schwach sind, wenig oder gar keinen Schutz bietet. Ein Versuch, das neue Übereinkommen in den Hauptzügen festzulegen, wurde auf der Tagung nicht unternommen, weil dazu neue Erklärungen der beteiligten Regierungen erforderlich sind.

Die Europäische Wirtschaftskommission ist gegenwärtig mit der Ausarbeitung eines Lastenheftes für den internationalen Straßenverkehr in Europa beschäftigt. Sie hatte die IAO ersucht, Bestimmungen auszuarbeiten über die in diesem Verkehrszweig eingesetzten Kraftfahrer — einige Tausend an der Zahl. Die Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeiten führten zu einer langen und schwierigen Auseinandersetzung zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern, in welche die

Regierungsvertreter schlichtend eingriffen. Obschon die Arbeitnehmer wie auch die Arbeitgeber zu einigen Konzessionen veranlaßt wurden, genehmigten letztere den endgültigen Entwurf der Bestimmungen nicht. Das Lastenheft legt folgende Normen für den internationalen Straßenverkehr in Europa fest: Die normale Arbeitswoche beträgt 48 Stunden. Die Durchschnittsberechnung der Arbeitszeit über Zeiträume von mehr als einer Woche ist gestattet. Überzeit darf im Rahmen der nationalen Vorschriften geleistet werden. Bei Bemannung des Fahrzeugs mit nur einem Kraftfahrer darf der Arbeitstag zehn Stunden nicht überschreiten, und die Arbeitswoche darf nicht mehr als 58 Stunden betragen. Bei doppelter Bemannung darf der Arbeitstag 13 Stunden nicht überschreiten, während die Arbeitswoche höchstens 73 Stunden betragen darf. Die tägliche Ruhezeit muß 12 Stunden im Einmannbetrieb und 10 Stunden im Zweimannbetrieb betragen; einmal in der Woche darf die Ruhezeit auf 8 Stunden verkürzt werden. Das Jahr muß 52 Ruhetage sowie eine den gesetzlichen Feiertagen entsprechende Zahl von zusätzlichen Ruhetagen umfassen. An diesen ist der normale Lohn zu zahlen.

Der Ausschuß befaßte sich außerdem mit Arbeitsproblemen, die sich aus den Bestrebungen um eine Koordinierung der Verkehrsträger ergeben. Die Forderungen der Arbeitnehmergruppe waren in einem von der ITF ausgearbeiteten Dokument enthalten, das als Diskussionsgrundlage diente. Die vom Ausschuß angenommene EntschlieÙung befürwortet Schritte für einen allmählichen Ausgleich der Unterschiede in den Arbeitsbedingungen zwischen den verschiedenen Zweigen des Binnenverkehrs, damit der Wettbewerb sich nicht länger auf schlechte oder herabgedrückte Arbeitsbedingungen stützen kann. Berücksichtigt ist auch der Fall, daß Koordinationsmaßnahmen zu einem Überschuß an Arbeitskräften führen. Die Arbeiter, die infolge solcher Maßnahmen verdrängt werden, haben Anspruch auf Beistand beim Wechsel des Arbeitsplatzes, Berufs- oder Wirtschaftszweiges. Ist ihre Entlassung unvermeidlich, so haben sie nach der EntschlieÙung Anspruch auf materielle Unterstützung und Hilfe bei der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz.

Die Delegierten und Berater, die an der Zivilluftfahrt interessiert sind, bildeten einen Arbeitsausschuß, der Arbeitsprobleme in diesem Verkehrszweig besprach. Man anerkannte, daß die Organisation der Vereinten Nationen für Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) sich mit den Flugzeiten in deren Beziehung zur Betriebssicherheit befassen muß. Gleichzeitig bestand man aber darauf, daß die IAO als Sonderorganisation für soziale Probleme an Besprechungen und Beschlüssen in dieser Frage beteiligt sein muß. Ferner wurde gefordert, daß die IAO ein aktives Interesse an den Arbeitsproblemen der Zivilluftfahrt zeigt, und es wurde ein Arbeitsprogramm aufgestellt, das unter anderem den von der ITF vorgelegten Entwurf eines Internationalen Übereinkommens über den bezahlten Urlaub umfaßt.

Auch die Sachverständigen für Hafentarbeiterfragen bildeten einen kleinen Arbeitsausschuß, der EntschlieÙungen vorlegte, die eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen in den kontinentalen Häfen an der Nordsee und am Englischen Kanal forderten sowie eine Untersuchung des Problems des Schutzes der Hafentarbeiter gegen Staub beim Verladen von Getreide und die Verbreitung von Informationen über die Ausbildung der Hafentarbeiter in modernen Häfen. Die Beschränkung der Traglast des einzelnen Mannes wurde ebenfalls besprochen. Die

Regierungsvertreter wiesen darauf hin, daß ein Übereinkommen, das für die ganze Welt eine einheitliche Höchstgrenze festsetzt, wahrscheinlich nicht durchführbar wäre. Sie waren der Auffassung, daß die technische Entwicklung das Bedürfnis nach einem Übereinkommen verringert hat, was die Häfen in den industrialisierten Teilen der Welt betrifft. Diese Auffassungen fanden Unterstützung, weshalb die Arbeitnehmervertreter, die verlangt hatten, daß die Frage auf die Tagesordnung einer Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt wird, als Kompromiß einer Empfehlung zustimmten, die eine umfassendere Verwendung mechanischer Hilfsmittel für das Heben und Bewegen der Lasten fordert sowie die Veröffentlichung von Informationen über diesen Gegenstand in den See- und Binnenhäfen, wo immer noch vorwiegend die menschliche Arbeitskraft verwendet wird.

Große Aufmerksamkeit schenkte man den Problemen der unterentwickelten Länder. Ein von der Wirtschaftskommission der VN für Asien und den Fernen Osten ernannter Sachverständiger hatte einen Bericht über die Binnenschifffahrt in Asien ausgearbeitet, der diese Probleme besonders hervorhob. Zwei asiatische Arbeitnehmerdelegierte, aus Pakistan und Indien, bewirkten die Annahme einer EntschlieÙung, die eine Untersuchung der IAO über die Arbeitsbedingungen auf Fahrzeugen der Binnenschifffahrt Asiens und die Unterbreitung eines Berichtes über diesen Gegenstand an die nächste Tagung des Ausschusses fordert. Die ITT-Vertreter bewirkten die Annahme einer EntschlieÙung, welche eine Untersuchung über die wichtigsten Aspekte der Arbeitsbedingungen im Binnenverkehr Asiens und Afrikas durch dorthin zu entsendende Missionen verlangt. Man wies auf die Tatsache hin, daß die IAO über Gelder für technische Hilfeleistung verfügt, die nicht im möglichen Maße für Pläne eingesetzt werden, die zu einer Verbesserung der Arbeitsbeziehungen im Binnenverkehr der unterentwickelten Länder beitragen an, die aus dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für würden. Die ITF-Vertreter führten den Fall der asiatischen Regierungen Asien eine Untersuchung der IAO über Arbeitsbeziehungen im Hinblick auf die Erhöhung der Produktivität entfernt haben. Der Ausschuß forderte den Verwaltungsrat des IAA in einer EntschlieÙung auf, den Regierungen der unterentwickelten Länder erneut seine Hilfe bei der Lösung von Arbeitsproblemen anzubieten.

Auch die Politik spielte in die Diskussion hinein. Die wenigen kommunistischen Delegierten in den drei an der Tagung teilnehmenden Gruppen beschuldigten jedermann, die IAO und ihren Binnenverkehrsausschuß zur Vorbereitung eines Krieges gegen die Sowjetunion zu benützen. Die ITF wurde besonders aufs Korn genommen wegen ihrer Bemühungen um die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde. Die polnische Delegation legte eine EntschlieÙung „über den Frieden“ vor, die von falschen Erklärungen strotzte, wie z. B. „die Umstellung des Verkehrswesens auf Kriegsziele führt zu der Entlassung großer Massen von Transportarbeitern“.

Die Organisationen der ITF waren durch 44 Delegierte und Berater vertreten. Die ITF spielte eine führende Rolle in der Arbeit des Ausschusses und war die Haupttriebfeder der Konferenz. Die Ergebnisse dieser Vierten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO berechneten zu der Feststellung, daß die neue Einrichtung nun gut eingespield ist.

Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (ECOSOC)

Die am 25. und 26. Oktober 1951 in Rotterdam durchgeführte Konferenz der Internationalen Berufssekretariate kam zu dem Schluß, daß es keinen Zweck hat, wenn die IBS „konsultativen Status B“ beim Wirtschafts- und Sozialrat (ECOSOC) der Vereinten Nationen suchen, weil der IBFG, der „konsultativen Status A“ genießt, bereit ist, ihre Interessen zu vertreten. Eine kollektive Vertretung der IBS durch den Koordinationsausschuß sei unmöglich, weil nicht alle IBS diesem Ausschuß angehören. Es wurde erklärt, daß die einzelnen IBS weiterhin vom Sekretariat des ECOSOC die Dokumente erhalten würden, die sie zu besonderen Fragen wünschen.

Der Exekutivausschuß des IBFG erklärte sich auf seiner Tagung vom 26. bis 30. November 1951 in Brüssel damit einverstanden, daß der IBFG die IBS bei ECOSOC vertritt. Es wurde betont, daß die IBS sich mit den technischen Problemen der von ihnen vertretenen Wirtschaftszweige befassen müssen, jedoch wurde erklärt, daß der IBFG immer bereit sein würde, Vertreter der einschlägigen IBS in seine Delegationen auf Sitzungen des ECOSOC aufzunehmen.

Organisation für Internationale Zivilluftfahrt (ICAO)

In Beantwortung eines schon am 1. Dezember 1950 eingereichten Gesuchs um Gewährung des konsultativen Status bei der Organisation für Internationale Zivilluftfahrt erhielten wir am 16. November 1951 eine vom 9. desselben Monats datierte Mitteilung, die besagte, daß der Rat der ICAO beschlossen habe, „daß es nicht angezeigt ist, die ITF in die Liste der internationalen Organisationen aufzunehmen, an die regelmäßig Einladungen zur Teilnahme an einschlägigen ICAO-Tagungen ergehen“. Wir wurden jedoch davon in Kenntnis gesetzt, daß dieser Beschluß „die Berücksichtigung von Gesuchen der ITF um Zulassung zu Tagungen der Organisation, die für sie von besonderem Interesse sind, und die Prüfung von Vorschlägen der ITF nicht verhindern“ werde. Letztere würden „vom Sekretariat an die ICAO-Tagungen weitergeleitet, für deren Arbeit sie von Wichtigkeit sind“.

Europäische Wirtschaftskommission (EWK)

Der Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission führt seine Arbeit in einer Reihe von Unterausschüssen durch. Auf Grund unseres beratenden Status, Kategorie B, können Vertreter der ITF an der Arbeit teilnehmen.

Das Sekretariat beauftragte den Kollegen Zwalf mit der Teilnahme an einer Tagung des Sachverständigenausschusses für Koordination im Binnenverkehr, die vom 5. bis 10. Februar 1951 in Genf stattfand. Diese Arbeitsgruppe befaßt sich für den Augenblick mit dem Studium der grundlegenden Probleme, die mit der Koordinierung der Verkehrsträger verbunden sind. Auf Vorschlag der ITF wurde beschlossen, die Arbeitsbedingungen im Binnenverkehr in das Untersuchungsgebiet miteinzubeziehen. Der Ausschuß befaßte sich mit diesen Studien in einer Weise, die verspricht, daß die Schlußfolgerungen zum Ausgangspunkt einer wich-

tigen Bewegung zur Vereinheitlichung des europäischen Denkens über Verkehrskoordinierung werden. Ein Gedanke, den der Ausschuss wahrscheinlich zu seinem eigenen machen wird, ist der, daß das Problem der Verkehrskoordinierung sich nicht länger innerhalb der Grenzen der Nationalstaaten lösen läßt und daß diese Koordinierung zu einem festen Bestandteil eines umfassenderen Problems, nämlich desjenigen der Organisierung des gesamten europäischen Verkehrs, geworden ist. Das Sekretariat verfolgt die Arbeit des Ausschusses und beabsichtigt, auf Tagungen vertreten zu sein, wenn dies nützlich oder notwendig erscheint.

Der Unterausschuß der EWK für Eisenbahnwesen tagte vom 19. bis 21. April 1951. Frühere Entschlüsse, die dieser Unterausschuß auf Veranlassung der ITF angenommen hatte, veranlaßten die Internationale Eisenbahnunion zu berichten, daß die europäischen Eisenbahnen sich anschickten, einen europäischen Normalwagen einzuführen, der so gebaut ist, daß er sich für die automatische Kupplung eignet. Da die Beschlüsse der Internationalen Eisenbahnunion ihre Mitglieder nicht binden, faßte der Unterausschuß eine EntschlieÙung, welche die europäischen Regierungen ersucht, die Eisenbahnverwaltungen auf die Bedeutung hinzuweisen, die dem Bau der Wagen nach den Normen der Internationalen Eisenbahnunion zukommt.

Die IAO stellte diese EntschlieÙung ihrem eigenen Unterausschuß für automatische Kupplung zu und konnte uns am 19. Dezember 1951 mitteilen, daß ihr Verwaltungsrat beschlossen habe, in ausgewählten europäischen Ländern eine Untersuchung über die Hauptursachen der Kuppelungsunfälle durchzuführen, wonach eine Sachverständigenkonferenz, an der Gewerkschaftsvertreter teilnehmen würden, einberufen werden soll, um über die zu unternehmenden Schritte Rat zu erteilen.

Die Abteilung des EWK-Sekretariats in Genf für Binnenverkehr zeigt Interesse an der Arbeit der ITF, besonders an dem Teil, der die Fragen der Verkehrskoordinierung und der Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde betrifft. Der Direktor der Abteilung nahm eine Einladung an, als Beobachter auf der Internationalen Eisenbahnerkonferenz vom August 1951 in Utrecht vertreten zu sein und leistete einen Beitrag an die Diskussion über beide Fragen.

Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten (ECAFE)

Die Binnenverkehrsabteilung der ECAFE hält uns auf dem laufenden über die Arbeit des Binnenverkehrsausschusses für Asien. Dank dieser Verbindung waren wir in der Lage, die Arbeit zu beeinflussen, indem wir auf soziale Faktoren hinwiesen, welche geeignet sind, die Produktivität herabzusetzen. Das Sekretariat der ECAFE schlägt nun vor, folgende zwei Fragen in die Untersuchung über die Produktivität auf den Eisenbahnen einzubeziehen:

- „a) Beziehungen zwischen Verwaltung und Arbeitnehmerschaft, einschließlich Bereitstellung von sozialen Einrichtungen, Leistungsprämien usw.;*
- b) Bereitstellung von Einrichtungen zur Ausbildung von technischem Personal, einschließlich Fortbildungskurse, die sich mit den in weiter fortgeschrittenen Ländern entwickelten technischen Neuerungen befassen.“*

Der Binnenverkehrsausschuß für Asien beabsichtigt, die Hilfe der IAO bei der Untersuchung der sozialen Aspekte von Problemen der Produktivität in Anspruch zu nehmen. Der Leiter der Verkehrsabteilung des ECAFE-Sekretariats schlägt vor, daß die ITF der ECAFE und der IAO das Angebot machen soll, „bei demjenigen Teil der Arbeit mitzuhelfen, der von den sozialen Verhältnissen in Eisenbahnwerkstätten handelt“. Das Sekretariat ist auf diese Anregung noch nicht eingegangen, denn es ist nicht gewiß, daß wir die erforderlichen Leute und finanziellen Mittel bereitstellen können, wenn man uns um Beistand ersucht.

Finanzbericht 1950 und 1951

In den Einnahmen und Ausgaben der ITF in den letzten Jahren spiegelt sich eine allgemeine Tendenz unserer Zeit: Ein viel rascherer Anstieg der Kosten als der Einnahmen.

Folgende Aufstellung zeigt die Einnahmen in den Jahren 1949, 1950 und 1951:

1949	£ 41 317. 5. 0
1950	£ 39 566.10.11
1951	£ 42 121. 5. 0

Diese Zahlen geben nicht genau über die tatsächliche Lage Auskunft, weil die Zahl für 1949 durch zwei Umstände vergrößert ist: 1. konnten die deutschen Gewerkschaften infolge der Währungseinschränkungen erst 1949 Beiträge zahlen, so daß die Zahl für dieses Jahr ihre Beiträge für die beiden Jahre 1948 und 1949 einschließt, und 2. stieg der Wert gewisser im Ausland befindlicher Beträge infolge der Abwertung des Pfund Sterling im Oktober, 1949. Unter Berücksichtigung dieser Umstände ist festzustellen, daß die Einnahmen in den Jahren 1949, 1950 und 1951 etwas zugenommen haben.

Die Ausgaben während der drei Jahre dagegen zeigen eine alles andere als geringfügige Erhöhung:

1949	£ 33 551.11. 5
1950	£ 38 379. 0. 0
1951	£ 39 269. 0. 3

Der Unterschied zwischen 1949 und 1950 ist besonders ausgeprägt. Zum Teil war er dem Umstand zuzuschreiben, daß wir ein größeres Büro bezogen, das mehr Miete kostet, und zum Teil der Erhöhung der Gehälter des Personals und einem Kursverlust von über £ 1 000. Die Zahl für 1951 zeigt eine Fortsetzung der ansteigenden Tendenz, und wenn diese andauert, wird es schwierig sein, einen Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen.

Wenn die Einnahmen nicht erhöht werden können, werden wir eine Kürzung der Ausgaben ernstlich in Erwägung ziehen müssen. Dies wäre bedauerlich, weil es kaum ohne Einschränkung unserer Tätigkeit geschehen könnte.

Ein solcher Schritt wäre besonders bedauerlich, weil die ITF heute mehr denn je aktiv und gewillt sein muß, der Welt zu zeigen, was eine freie und demokratische Gewerkschaftsorganisation zur Verteidigung ihrer Mitglieder, zur Förderung der internationalen Verständigung zwischen Arbeitern desselben Berufes und zur Unterstützung kleiner Gewerkschaften in Ländern, wo die Gewerkschaftler der Erfahrung ermangeln und unsere Hilfe bei der Durchführung ihrer Aufgaben benötigen, tun kann.

Einzelheiten über Einnahmen und Ausgaben sind den Tabellen I, II und III zu entnehmen.

In der Bilanz für 1951 ist das Gebäude der ITF in Amsterdam immer noch aufgeführt. Es wurde an eine unserer angeschlossenen Gewerkschaften verkauft, wegen gewisser rechtlicher Komplikationen war der Verkauf jedoch Ende 1951 noch nicht vollzogen. 1952 wird er jedoch mit Gewißheit stattfinden. Der vereinbarte Preis wird für uns einen kleinen Gewinn bringen.

Ein weiterer Punkt, auf den bei der Bilanz hinzuweisen ist, ist der, daß wir 1951 weitere tausend Pfund beim Mobiliar abschreiben konnten, für welches der Betrag im Jahre 1950 stark angestiegen war, weil beim Umzug in das größere Büro neue Büromöbel und -einrichtungen gekauft werden mußten. Wir beabsichtigen auch in Zukunft, beim Mobiliar im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Abschreibungen vorzunehmen, damit unsere Finanzen auf eine gesündere Grundlage gestellt werden.

Sonderfonds

Die Tabellen IV bis X geben Auskunft über die Lage der verschiedenen Sonderfonds der ITF.

1949 konnten wir zum erstenmal seit dem Kriege Überweisungen aus dem Hauptkonto auf die Sonderfonds vornehmen. Wie aus Tabelle II ersichtlich ist, haben wir dies auch 1950 und 1951 getan. Außerdem wurden die kleinen Bestände einiger der Fonds auf andere Fonds übertragen, weil erstere keinen nützlichen Zweck mehr erfüllten. Der Bestand des Kinderfonds (gegründet kurz nach Kriegsschluß zur Hilfeleistung an die Kinder von Mitgliedern angeschlossener Gewerkschaften in Ländern, die im Krieg schwer gelitten hatten) wurde auf den Allgemeinen Unterstützungsfonds übertragen, derjenige des Seeleutefonds (aus der Zeit während des Krieges stammend, als die von britischen Häfen aus eingesetzten Seeleute eine Untersektion der ITF bildeten) auf den Panama-Aktions-Fonds.

Aus dem Allgemeinen Unterstützungsfonds wurden, wie schon in der Vergangenheit, Auszahlungen an notleidende Gewerkschaftler vorgenommen. Bei den Empfängern handelte es sich um Kollegen aus Osteuropa, in letzter Zeit auch aus Argentinien, wo mehrere Gewerkschaftsführer gezwungen wurden, sich ins Exil zu begeben, weil sie sich Perón nicht unterwerfen wollten. Wir beabsichtigen, diesen Fonds weiterhin für den Zweck zu verwenden, für den er geschaffen wurde: Die Hilfeleistung an Gewerkschaftler, die sich infolge der Handlungen der Diktaturregierungen in Not befinden.

Es ist festzustellen, daß im Jahre 1951 zwei neue Fonds geschaffen wurden, beide auf Grund von Beschlüssen, die das Exekutivkomitee auf seiner Tagung in Marseille im Oktober 1951 faßte. Der eine betraf einen Appell an die angeschlossenen Gewerkschaften, einen finanziellen Beitrag an die regionale Tätigkeit zu leisten, die besonders in Ländern durchzuführen ist, deren Gewerkschaftsbewegung noch nicht voll entwickelt ist. Die auf diesen Appell eingegangenen Beträge sind in Tabelle VIII aufgeführt. Die Hälfte davon ist für den Fonds des IBFG für regionale Tätigkeit bestimmt. Der zweite Beschluß betraf einen Appell an die Eisenbahnergewerkschaften, die aufgefordert wurden, Gelder zur Unterstützung schwacher Eisenbahnergewerkschaften beizutragen, besonders wo die kommunistischen Eisenbahnerorganisationen stark sind. Da der Appell erst Ende 1951 erfolgte, ist in Tabelle VII nur ein Beitrag aufgeführt. Der Bericht, der dem Kongreß zu dieser Frage vorliegt, enthält jedoch eine vollständige Aufstellung über die bis zu seiner Abfassung eingegangenen Beträge.

O. Becu
Generalsekretär

Juni 1952

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1950

AKTIVA

3 Goldbarren	£ s d	£ s d
Kassenbestand (einschl. ausl. Währung)	897. 0. 6	97.13. 3
Bank- und andere Guthaben		
Amsterdam, Twentsche Bank	18.16. 0	
Kopenhagen, Arbejdernes Landsbank	328. 3.11	
Helsinki, Nordiska Foreningsbanken	135.17. 4	
London, E. W. Blydenstein & Co.	5 004. 3. 3	
New York, Colonial Trust Co.	5 739. 9. 3	
Paris, T. Gomez	5.15. 8	
Rom, Banca Nazionale del Lavoro	387. 8. 1	
Stockholm, A. B. Jordbruketbanken	141.18. 2	
Wien, Arbeiterbank	1 650.17. 2	
Verschiedene Debitoren	1 627. 9. 5	15 039.18. 3
Vorauszahlungen	284. 2. 8	
Vorschussse	7 415. 7. 2	
Fällige Mitgliedsbeiträge	907. 5. 3	
Voraussichtlich ruckkehrbare Reparaturkosten (Liegenschaften Holland)	450. 0. 0	
Falliges invest. Einkommen	329. 0. 0	9 385.15. 1
Guthaben bei Mitgliedsverbänden		
Holländische Transportarbeiter	587.10. 2	2 731.16. 6
Deutsche Transportarbeiter	2 134. 6. 4	
Papiervorrat		
nach Schätzung von Funktionären der ITF	1 130. 0. 0	29 282. 8. 7
Mobiliar, Büromaschinen		
Abgeschriebener Wert per 1. Januar 1950	1 000. 0. 0	
Neuanschaffungen	1 313.14. 4	
abzüglich Verkaufserlös	2 313.14. 4	2 114.14. 4
abzüglich Verkaufserlös	139. 0. 0	
Auto		
Abgeschriebener Wert per 1. Januar 1950	600. 0. 0	
abzüglich Verkaufserlös	600. 0. 0	0. 0. 0
Bücherei (Nominalwert)		
Immobilien — 61, Vondelstraat, Amsterdam, nach Schätzung des Generalsekretärs,		
31. Dezember 1948	3 000. 0. 0	1 890. 0. 0
abzüglich Hypothek	1 110. 0. 0	
Vermögenswerte in Verwahrung		
3 1/2% War Loan zum Nennwert	18 800. 0. 0	
7 Goldbarren	7 955. 7. 8	26 765. 7. 8
		<u>£ 60 053.10. 7</u>

	£ s d	£ s d
Schulden bei Mitgliedsverbänden		
Belgische Transportarbeiter	761. 9. 9	
Dänische Seeleute	353. 0. 5	
Finnische Seeleute	463. 2. 4	
Deutsche Eisenbahner	2 732.14. 7	
Norwegische Steuerleute	99.16.11	
Schwedische Maschinenisten	59. 8. 5	
Schwedische Eisenbahner	663.18. 3	
Schweizerische Transportarbeiter	27. 0. 5	
Schweizerische Eisenbahner	115.18.10	5 266. 9.11
Verschiedene Kreditoren		
Unbezahlte Rechnungen	1 481. 2. 9	
Vorschussse	3 019.16. 2	
Im voraus bezahlte Beiträge	18.18. 0	
Holländischer Gewerkschaftsbund	674.18. 7	
Holländischer Gewerkschaftsbund (ARFT)	2310. 4	5 224. 5.10
Fonds		10 497.15. 9
Kinder	385. 2. 0	
Edo Firmen	125.10. 7	
Edo Firmen — Gewerkschaftlicher Wiederaufbau	1 521. 2.10	
Fernstudisches Sekretariat	130. 8.10	
Panama-Aktion	4 387.14. 1	
Pensionen	1 954.11. 5	
Allgemeine Unterstützung	162.13. 7	
Seeleute	2 218. 4. 4	
Spanische Gewerkschaften	26 765. 7. 8	
In Verwahrung	2 736.11. 9	
Aktionssausschuß	8 514.10.10	49 562.14.10
Allgemein		<u>£ 60 053.10. 7</u>

Wir haben obige Bilanz vom 31. Dezember 1950 an Hand der Bücher, Kontos, Belege und Abrechnungen ausländischer Gewerkschaften geprüft. Unter Vorbehalt der Bemerkungen in unserem Bericht stehlen Datum an den geführten 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 Auskunften, und wie dies aus den Büchern, Konten und Abrechnungen ersichtlich ist.

Norwich House,
13, Southampton Place,
London, W.C. 1.
13. Juli 1951

Hesketh, Hardy, Hirschfield & Co.
(Geprüfte Rechnungsrevisoren)

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1951

136

A K T I V A	£	s	d
3 Goldbarren	387.	0.	6
Kassenbestand (einschl. ausländ. Währung)	71.	4.	11
Bank- und andere Guthaben			
Amsterdam, Twentsche Bank	18.	16.	0
Kopenhagen, Arbejdernes Landsbank	390.	19.	2
Helsinki, Nordiska Föreningsbanken	185.	0.	0
London, B. W. Blydenstein & Co.	8	714.	11. 8
New York, Colonial Trust Co.	7	230.	11. 8
New York, W. Dorchain	566.	3.	4
Paris, T. Gomez	1	643.	15. 10
Stockholm, A. B. Jordbrukaerbanken	1	771.	12. 2
Wien, Arbeiterbank			
Havanna, Lateinamerikanisches Zweigsekretariat	78.	18.	0
Verschiedene Debitoren	96.	7.	2
Vorauszahlungen	6	803.	6. 6
Vorschüsse	2	874.	7. 0
Fällige Mitgliedsbeiträge			
Voraussichtlich rückerstattbare Reparaturkosten (Liegenschaft Holland)	450.	0.	0
Geschuldete Miete (Liegenschaft Holland)	105.	15.	0
Guthaben bei Mitgliedsverbänden	164.	18.	8
Schweizerische Eisenbahner	173.	3.	0
Schweizerische Transportarbeiter			
Papiervorrat			
nach Schätzung von Funktionären der ITF			
Mobilar, Büromaschinen	4	216.	19. 9
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös	112.	14.	10
Neuanschaffungen	4	329.	14. 7
Abzügl. Verkaufserlös	5.	0.	0
und bisherige Abschreibungen	3	102.	5. 5
Auto			
Anschaffungspreis	800.	0.	0
Bücherei (Nominalwert)	1.	0.	0
Immobilien -- 61, Vondelstraat, Amsterdam, nach Schätzung des Generalsekretärs, 31. Dezember 1948	3	000.	0. 0
abzüglich Hypothek	1	110.	0. 0
Vermögenswerte in Verwahrung	18	800.	0. 0
3 1/2% War Loan zum Nennwert	6	773.	7. 8
4 Goldbarren			
	<u>\$ 62 397.</u>	<u>7.</u>	<u>5</u>

P A S S I V A	£	s	d
Schulden bei Mitgliedsverbänden	450.	2.	7
Belgische Transportarbeiter	1	117.	14. 7
Dänische Seeleute	1	115.	19. 9
Holländische Transportarbeiter	296.	18.	0
Finnische Seeleute	3	630.	10. 4
Deutsche Eisenbahner	106.	12.	9
Deutsche Transportarbeiter	98.	11.	11
Norwegische Stenuarbeiter	40.	0.	0
Norwegische Seeleute	59.	1.	2
Schwedische Eisenbahner			
Verschiedene Kreditoren	1	847.	6. 6
Unbezahlte Rechnungen	3	227.	18. 1
Vorschüsse	54.	10.	3
Im Voraus bezahlte Beiträge	674.	18.	7
Holländischer Gewerkschaftsbund	29.	10.	4
Holländischer Gewerkschaftsbund (ARFI)			
Fonds	607.	7.	3
Edo Firmen -- Gewerkschaftlicher Wiederaufbau	842.	12.	3
Edo Firmen -- Gewerkschaftlicher Wiederaufbau	251.	2.	4
Pensionen	5	999.	4. 1
Panama-Aktion	35.	0.	0
Eisenbahner	794.	6.	4
Regionale Tätigkeit	2	528.	0. 11
Allgemeine Unterstützung	1	526.	12. 1
Spanische Gewerkschaften	25	573.	7. 8
In Verwahrung	2	991.	2. 11
Aktionsausschuss	8	366.	15. 7
Allgemein			
	<u>\$ 62 397.</u>	<u>7.</u>	<u>5</u>

Wir haben alle Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit es aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt. Wir haben obige Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die Konten der Föderation mit dem Geschäftsführenden Ausschuss mit gleichem Datum einen besonderen Bericht zugestellt. Nach unserer Meinung und nach unserem Wissen und den uns erteilten Auskünften gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1951. Die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Einnahmeverhältnisses für das Jahr 1951. Die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1951. London, W.C. 1. Hesketh, Hardy, Hirschfeld & Co. (Geprüfte Rechnungsrevisoren)

Norwich House,
13, Southampton Place,
9. Juni 1952.

Tabelle I**Einnahmen der ITF in den Jahren 1950 und 1951**

	1950			1951		
	£	s	d	£	s	d
1. Mitgliederbeiträge	39	356.	7. 3	41	942.	19. 3
2. Miete, Amsterdam	153.	16.	5	145.	10.	7
3. Zinsen	18.	6.	8	16.	15.	3
4. Skonto	38.	0.	7	15.	19.	11
	<hr/>			<hr/>		
	£	39 566.	10.11	£	42 121.	5. 0

Tabelle II**Ausgaben der ITF in den Jahren 1950 und 1951****Gehälter und Zulagen**

1. Gehälter	11 397.	15. 3	12 734.	18. 6
2. Pensionskasse (Personal)	1 676.	10.10	1 871.	15. 0
3. Reise- und andere Zulagen	889.	2. 5	998.	10.11
4. Berichte und Übersetzungen	872.	19. 0	584.	7. 2

Miete, Steuern und Bürokosten

5. Londoner Büro	1 576.	7. 2	1 744.	6. 9
6. Umzugskosten	223.	19. 0	—	—
7. Versicherung	18.	14. 0	18.	14. 0
8. Neuyorker Büro	4 700.	6. 1	4 819.	6.11

Reise- und Repräsentationskosten

9. Reisekosten	3 320.	9. 0	3 752.	4. 8
10. Tagungen und Konferenzen	4 801.	15. 7	4 417.	18. 2
11. Repräsentationskosten	798.	1. 4	841.	0. 6
12. Auto	458.	15. 2	320.	9. 1

Veröffentlichungen, Bücherei und Papier

13. Zeitungen und Berichte	3 166.	8. 9	3 812.	5. 2
14. Abonnemente	360.	11. 8	615.	6. 9
15. Bücherei	192.	4.11	130.	15. 5
16. Papier und anderer Bürobedarf	429.	8. 2	693.	18. 6

Porti, Telefon, Telegramme

17. Porti	407.	15. 4	459.	18. 8
18. Telefon, Telegramme	610.	4. 4	380.	10. 5

Buchprüfungs-, Anwalts- und allgemeine Kosten

19. Buchprüfung	335.	0. 0	475.	0. 0
20. Anwaltskosten	27.	8. 0	5.	5. 0
21. Bankspesen	43.	15. 4	56.	5. 0
22. Allgemeine Unkosten	590.	16. 8	395.	9. 4
23. Kursverlust	1 086.	17. 0	9.	9. 4
24. Zahlbare Mitgliederbeiträge	393.	15. 0	131.	5. 0

Übertrag	£	38 379.	0. 0	£	39 269.	0. 3
----------	---	---------	------	---	---------	------

	£ s d	£ s d
Übertrag	£ 38 379. 0. 0	£ 39 269. 0. 3
Überschreibungen auf Fonds		
Edo Fimmen-Fonds		1 000. 0. 0
Edo Fimmen — Gewerkschaftlicher Wiederaufbaufonds		1 000. 0. 0
Panama-Aktion-Fonds	1 000. 0. 0	
Streik-Fonds	188. 1.11	
	<u>£ 39 567. 1.11</u>	<u>£ 41 269. 0. 3</u>
Abgeschriebenes Mobiliar		1 000. 0. 0
		<u>£ 42 269. 0. 3</u>

Tabelle III

Für 1950 und 1951 eingegangene und geschuldete Mitgliederbeiträge

Land	Organisation	1950		1951	
		£	s d	£	s d
Argentinien					
	Seeleute	154.	18. 0	—	—
Australien					
	Seeleute	42.	0. 6	42.	0. 6
Österreich					
	Eisenbahner	960.	0. 0	960.	0. 0
	Transportarbeiter	308.	0. 0	308.	1. 4
Belgien					
	Luftfahrtpersonal	11.	4. 0	7.	0. 0
	Eisenbahner	490.	0. 0	490.	0. 0
	Straßenbahner	210.	0. 0	210.	0. 0
	Transportarbeiter	365.	8. 7	333.	19. 2
Britisch Guayana					
	Seeleute (1949, 1950 und 1951)			11.	4. 0
Kanada					
	Eisenbahner und Transportarbeiter	421.	8. 0	384.	15. 0
Kuba					
	Luftfahrtpersonal (1950 und 1951)			37.	3. 0
	Eisenbahner (1950 und 1951)			437.	3. 0
	Seeleute (1950 und 1951)			322.	2.11
	Transportarbeiter (1950 und 1951)			615.	14. 5
Dänemark					
	Schiffsheizer	25.	4. 4	24.	1. 7
	Lokomotivpersonal (Verb.)	26.	5. 4	28.	0. 0
	Lokomotivpersonal (Gew.)	14.	0. 4		4.18. 0
	Eisenbahner (Privat)	16.	7. 9		15.12. 2
	Eisenbahner	150.	12. 3	151.	0. 0
	Seeleute	65.	16. 0	66.	2. 5
	Stewards	13.	6. 0	13.	9. 6
	Transportarbeiter	490.	0. 0	490.	0. 0
	Übertrag	£ 3.764.	11. 1	£ 4.952.	7. 0

Land	Organisation	1950		1951			
		£	s	d	£	s	d
	Übertrag	£ 3.764.11.	1		£ 4.952. 7.	0	
Ägypten							
	Seeleute, Alexandria		7.10.	0	—	—	—
	Kraftfahrer, Kairo		49. 0.	0	49. 0.	0	
Irland							
	Seeleute und Hafendarbeiter		14. 0.	0	14. 0.	0	
	Transportarbeiter		70. 0.	0	70. 0.	0	
Estland							
	Seeleute (Exil)		9. 2.	0	9. 2.	0	
Finnland							
	Schiffsingenieure		24.11.	0	26. 9.	2	
	Lokomotivpersonal		56. 0.	0	56. 0.	0	
	Kraftfahrer				70. 0.	0	
	Eisenbahner		210. 0.	0	217.13.	9	
	Seeleute		88. 9.	3	91. 4.	3	
Frankreich							
	Hafendarbeiter		28. 0.	0	70. 0.	0	
	Eisenbahner (einschl. 1948/50)				329.14.	3	
	Seeleute		70. 0.	0	98. 0.	0	
	Schiffsoffiziere		28. 0.	0	35. 0.	0	
	Transportarbeiter		177. 0.	5	81. 5.	4	
	Transportarbeiter und Öffentl. Dienst		42. 0.	10	42. 0.	0	
Deutschland							
	Eisenbahner		4 455.16.	7	4 326. 6.	3	
	Transportarbeiter		2 356. 7.	8	2 317.13.	0	
Großbritannien							
	Lokomotivpersonal		999. 0.	0	947. 0.	0	
	Schiffsoffiziere		168. 0.	0	168. 0.	0	
	Bordfunker		75. 2.	6	50. 8.	0	
	Eisenbahner		4 163.17.	0	3 955. 0.	0	
	Schottische Fuhrleute und Chauffeure		280. 0.	0	280. 0.	0	
	Seeleute		830. 0.	0	830. 0.	0	
	Kleinhandelsarbeiter		560. 0.	0	560. 0.	0	
	Transport- und Hafendarbeiter		3 000. 0.	0	3 000. 0.	0	
	Eisenbahnangestellte		1 172. 4.	0	1 157.16.	2	
Griechenland							
	Hafendarbeiter		—	—	15. 0.	0	
	Eisenbahner		151.18.	0	151. 0.	0	
	Seeleute		175. 0.	0	—	—	
Island							
	Seeleute und Fischer		20. 0.	0	20. 0.	0	
	Übertrag	£ 23.045.10.	4		£ 23.989.19.	2	

Land	Organisation	1950		1951	
		£	s d	£	s d
	Übertrag	£ 23.045.10.	4	£ 23.989.19.	2
Italien					
	Hafenarbeiter	70.	0. 0	—	—
	Kleinbahner, Straßenbahner und Binnen- schiffer	140.	0. 0	—	—
	Eisenbahner (SAUFI)	—	—	60.12.	1
	Eisenbahner (SNF)	—	—	56.16.	2
	Straßentransportarbeiter	70.	0. 0	—	—
	Seeleute	139.16.	10	—	—
Kenya					
	Asiatische Eisenbahner	11.17.	9	11. 4.	0
Luxemburg					
	Eisenbahner	77. 1.	0	77. 7.	9
Indien					
	Schiffsoffiziere	—	—	14. 0.	0
Japan					
	Städt. Verkehrspersonal (1950/51)			168. 0.	0
	Seeleute (1950/51)			540. 0.	0
	Eisenbahner (Privat, 1950/51)			270. 0.	0
	Eisenbahner (1950/51)			1 642. 0.	0
	Taxichauffeure (1950/51)			24.12.	0
	Personal der Reiseagenturen (1950/51)			10.12.	0
Niederlande					
	Eisenbahner	355.15.	0	356.17.	0
	Luftfahrtpersonal	3.	5.10	9. 0.	0
	Schiffsoffiziere	87. 7.	6	89. 6.	4
	Transportarbeiter	479.10.	10	498. 2.	8
Neuseeland					
	Lokomotivpersonal	31.10.	0	31.10.	0
	Seeleute	35. 0.	0	—	—
	Köche und Bedienungspersonal	—	—	14. 0.	0
Norwegen					
	Schiffsmaschinisten	56. 0.	0	56. 0.	0
	Lokomotivpersonal	30.16.	0	31.17.	9
	Steuerleute	46. 4.	0	46.15.	0
	Eisenbahner	290.17.	7	297. 6.	4
	Seeleute	420. 0.	0	420. 0.	0
	Transportarbeiter	322. 0.	0	357.16.	9
Rhodesien					
	Eisenbahner	54.14.	10	56. 5.	7
Saar					
	Eisenbahner	115.10.	6	153.19.	9
	Übertrag	£ 25.882.18.	0	£ 29.284. 0.	4

Land	Organisation	1950		1951			
		£	s	d	£	s	d
	Übertrag	£ 25.882.	18.	0	£ 29.284.	0.	4
Südafr. Union							
	Transportarbeiter	42.	0.	0	42.	0.	0
Spanien							
	Eisenbahner	37.	0.	0	42.	0.	0
	Transportarbeiter	40.	1.	8	38.	10.	0
Schweden							
	Luftfahrtangestellte	42.	0.	0	42.	0.	0
	Eisenbahner	921.	0.	0	921.	0.	0
	Schiffsmaschinisten	45.	9.	8	47.	17.	4
	Seeleute	224.	0.	0	224.	0.	0
	Transportarbeiter	560.	0.	0	574.	0.	0
Schweiz							
	Luftfahrtpersonal	14.	1.	3	12.	7.	2
	Eisenbahner	871.	14.	11	872.	9.	2
	Transportarbeiter	192.	4.	0	189.	16.	9
Vereinigte Staaten							
	Flugzeugführer	69.	19.	7	125.	0.	0
	Hafenarbeiter	766.	1.	4	1 021.	8.	7
	Lokomotivpersonal	—	—	—	178.	11.	6
	Maschinisten	199.	16.	5	—	—	—
	Schiffsoffiziere	180.	0.	0	180.	0.	0
	Bordfunker	25.	17.	10	25.	17.	10
	Eisenbahner (RLEA)	7 213.	8.	7	6 086.	6.	3
	Seeleute (SIU)	1 020.	0.	0	1 020.	0.	0
	Fuhrleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter	1 000.	0.	0	1 000.	0.	0
Uruguay							
	Eisenbahner	15.	14.	0	15.	14.	4
		£ 39 363.	7.	3	£ 41 942.	19.	3
	- Abzug für zu hoch veranschlagte Mitgliedsbeiträge	7.	0.	0			
		£ 39 356.	7.	3			

Tabelle IV

EDO Firmen-Gewerkschaftlicher Wiederaufbaufonds

Bilanz am 1. Januar 1950		3 068.	9.	6
Einzahlungen 1950				
USA —	Bahnunterhaltungsarbeiter	356.	16.	6
	Eisenbahn- und Dampferpersonal	89.	5.	9
	Bahnwärter	35.	14.	3
	Eisenbahner (RLEA)	89.	5.	9
Norwegen —	Steuerleute	25.	0.	0
	Reisekosten-Rückerstattung			596. 2. 3
	Überschreibung vom Hauptkonto			139. 0. 0
				1 000. 0. 0
	Übertrag	£ 4 803.	11.	9

Land	Organisation	1950		1951	
		£	s	d	£
		Übertrag		£ 4 803.11. 9	
Ausgaben 1950 und 1951					
	Frankreich	1 051.	0.	5	
	Italien	1 000.	0.	0	
	Büro in Bombay	836.	6.	0	
	Lateinamerikanisches Zweigsekretariat	833.	19.	7	
	Verschiedenes	239.	13.	6	3 960.19. 6
	Bilanz am 31. Dezember 1951			£ 842.12. 3	

Tabelle V

Panama-Aktions-Fonds

Einzahlungen 1950

Britische Seeleute	27.10.	0	
Holländische Transportarbeiter	27.13.	0	
Einzelbeiträge	4.	8.10	59.11.10
Überschreibung vom Hauptkonto am 31. Dezember 1950			1 000. 0. 0

Einzahlungen 1951

Britische Seeleute	323.17.	2	
Holländische Transportarbeiter	10.11.	2	
Französische Seeleute	17.13.	6	
Direkte Beiträge von Mitgliedern	254.	9. 6	606.11. 4

Sonderbeiträge von Seeleutegewerkschaften

Estländische Seeleute	16.11.	4	
Finnische Seeleute	54.	5.10	
Deutsche Transportarbeiter	81.13.	4	
Indische Seeleute	7.	7. 6	
Neuseeländische Köche und Stewards	7.	1. 4	
Norwegische Steuerleute	27.16.	0	
Schwedische Schiffsmaschinisten	28.	9.10	223. 5. 2

Überschreibung vom Seeleutefonds am 31. Dezember 1951

162.13. 7
2 052. 1.11

Ausgaben 1950 und 1951

Druck- und Abonnementskosten	397.19.11	
Gehalt und Sonderzulage, George Reed	1 085. 8. 4	
Verschiedene Reisekosten für Generalsekretär u. a. m.	317.11. 4	1 800.19. 7
Bilanz am 31. Dezember 1951		£ 251. 2. 4

Tabelle VI

Fonds für die spanischen Gewerkschaften

Bilanz am 1. Januar 1950	2 654.16.10
Auszahlungen an Organisationen und einzelne Gewerkschaftler 1950 und 1951	1 128. 4. 9
Bilanz am 31. Dezember 1951	£ 1 526.12. 1

Tabelle VII

Eisenbahner-Fonds

Einzahlungen 1951

	£	s	d	£	s	d
Belgische Eisenbahner				35.	0.	0
Bilanz am 31. Dezember 1951				<u>£</u>	<u>35.</u>	<u>0. 0</u>

Tabelle VIII

Fonds für regionale Tätigkeit

Einzahlungen 1951

Belgische Eisenbahner	35.	0.	0			
Britische Seeleute	60.	0.	0			
Britische Transportarbeiter	250.	0.	0			
Britische Kleinhandelsarbeiter	40.	0.	0			
Kanadische Eisenbahner	32.	8.	1			
Dänische Eisenbahner (Privat)	1.	2.	0			
Dänische Seeleute	39.	7.	2			
Estländische Seeleute	1.	0.	0			
Finnische Seeleute	6.	10.	0			
Norwegische Steuerleute	4.	0.	0			
Norwegische Seeleute	30.	0.	0			
Schwedische Eisenbahner	67.	0.	0			
Schweizerisches Luftfahrtpersonal	1.	0.	0			
USA.-Seeleute	51.	0.	0		618.	7. 3
Überschreibung vom Fernöstl. Sekretariat .					175.	19. 1
Bilanz am 31. Dezember 1951					<u>£</u>	<u>794. 6. 4</u>

Keine Ausgaben im Jahre 1951

Tabelle IX

Streik-Fonds

Bilanz am 1. Januar 1950	169.	0.11
Überschreibung vom Hauptkonto am 31. Dezember 1950	188.	1.11
	<u>357.</u>	<u>2.10</u>
Auszahlung an argentinische Seeleute		<u>357.</u>
		<u>2.10</u>

Tabelle X

Fonds für Aktionsausschüsse

Bilanz am 1. Januar 1950		1 399.11.	6
Einzahlungen 1950			
Norwegische Transportarbeiter	249.15.	0	
Amerikanische Seeleute	<u>1 785.14.</u>	<u>3</u>	2 035. 9. 3
Einzahlungen 1951			
Amerikanische Seeleute	357.	2.10	
Privatspenden	89.	5. 8	446. 8. 6
Übertrag		<u>£</u>	<u>3 881. 9. 3</u>

Fortsetzung Tabelle X

Übertrag £ 3 881. 9. 3

Ausgaben

Unkosten im Zusammenhang mit Tagungen
des Zentralen Aktionsausschusses und der
Regionalen Aktionsausschüsse sowie ver-
schiedene Reiseunkosten

890. 6. 4

Bilanz am 31. Dezember 1951

£ 2 991. 2.11

Bericht der Rechnungsprüfer für die Jahre 1950 und 1951

Die unterzeichneten Rechnungsprüfer der ITF haben die Kosten und Bilanzen für die Jahre 1950 und 1951 geprüft.

Aus dem Finanzbericht ist zu entnehmen, daß die Einnahmen im Jahre 1950 £ 1 751 weniger betragen als im Jahre 1949, während die Ausgaben um £ 4 828 größer waren. Die Zahlen für 1951 zeigen eine Erhöhung der Einnahmen im Vergleich mit 1950 um £ 2 550; die Ausgaben haben um £ 990 zugenommen. Die Erhöhung der Ausgaben scheint unvermeidlich zu sein, weist jedoch nach unserer Meinung auf die Notwendigkeit hin, bei den Auslagen für Verwaltung jede Sorgfalt walten zu lassen, denn die Ausgaben kommen den Einnahmen gefährlich nahe.

Wir möchten es nicht unterlassen, dem Generalsekretär und dem Personal der ITF unseren Dank auszusprechen für die Hilfe, die uns durch bereitwillige Beantwortung unserer Fragen gewährt worden ist, sowie für die einwandfreie Buchführung.

24. Juni 1952

Die Rechnungsprüfungskommission
gez. James Haworth
gez. S. T. Potter

Beziehungen mit dem IBFG

Für die gegenwärtigen Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG ist eine EntschlieÙung maßgebend, die im Juli 1950 auf unserem Stuttgarter KongreÙ ohne Gegenstimmen angenommen wurde. Diese EntschlieÙung erklärte nach einigen einföhrenden Worten:

„Da der IBFG mit den IBS Abmachungen zu treffen wünscht, die wirksame Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung auf beratender Grundlage gewährleisten, sowie Abmachungen über gegenseitige Hilfeleistung auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Organisierung, erklärt der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, daß die ITF das Bestreben des IBFG teilt und daß, sofern ein weiterer KongreÙ nicht anders beschließt, die Grundlage der Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG die des Zusammenschlusses und der Zusammenarbeit auf dem FuÙe der Gleichberechtigung und der gegenseitigen Achtung der Selbständigkeit sein muß, wie auch die der gegenseitigen Hilfeleistung bei der Wahrnehmung und Förderung gemeinsamer Interessen.

Der KongreÙ begrüÙt daher die Initiative des IBFG zur Schaffung von Einrichtungen zur Zusammenarbeit mit den IBS und gibt seiner Befriedigung über das rasche und im Geiste der Freundschaft und des Aufbaues stehende Handeln des IBFG Ausdruck.

Er billigt die Beibehaltung des Koordinationsausschusses der IBS zum Zwecke ihrer gemeinsamen Vertretung in den leitenden Organen des IBFG;

billigt die Haltung der Vertreter der ITF in den Besprechungen unter den IBS und in den Verhandlungen mit dem IBFG . . .“

Zur Zeit des Stuttgarter Kongresses waren die Vorkehrungen, die im ersten aufgeführten Absatz der EntschlieÙung erwähnt sind, mit Ausnahme einer später geregelten kleineren Einzelfrage (die Zahl der Vertreter der einzelnen IBS auf Kongressen des IBFG) bereits vereinbart. Sie wurden dem KongreÙ zur Kenntnis gebracht, der sie im letzten Absatz der oben aufgeführten EntschlieÙung genehmigte. Sie haben immer noch Gültigkeit und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Die IBS haben das Recht der Einzelvertretung auf den zweijährlichen Kongressen des IBFG nach folgendem Schlüssel:

Weniger als 1 Million Mitglieder	1 Delegierter
1—3 Millionen Mitglieder	2 Delegierte
mehr als 3 Millionen Mitglieder	3 Delegierte

2. Weiter werden sie einzeln zu Generalratstagungen des IBFG eingeladen, auf denen Fragen zur Besprechung gelangen, die für sie von Interesse sind.

3. Sie haben das Recht der kollektiven Vertretung durch den KoordinationsausschuÙ der IBS auf Tagungen des Generalrates, des Exekutivsausschusses und des Kleinen Ausschusses des IBFG nach folgendem Schlüssel:

Generalratstagungen	5 Vertreter
Tagungen des Exekutivsausschusses	2 Vertreter
Tagungen des Kleinen Ausschusses	1 Vertreter

4. Dafür hat der IBFG Anspruch auf eine Einladung zu allen Kongressen der IBS sowie zu denjenigen anderen Tagungen, die Fragen behandeln, die für ihn von Interesse sind.

5. Jede Vertretung geschieht auf beratender Grundlage, d.h. mit Beteiligung an der Aussprache, aber nicht an Abstimmungen.

Diese Vorkehrungen wurden von den IBS auf einer gemeinsamen Konferenz am 27. und 28. April 1950 im Haag und von einer Tagung des Exekutivausschusses des IBFG am 26. und 27. Mai 1950 in Brüssel genehmigt und, wie oben erwähnt, von unserem Stuttgarter Kongreß am 26. Juli 1950 gutgeheißen.

Aus den vorstehenden Ausführungen ist zu entnehmen, daß die Vertretung der IBS im Exekutivausschuß und im Kleinen Ausschuß des IBFG kollektiv durch den Koordinationsausschuß geschieht, der aus verschiedenen gemeinsamen Besprechungen und Tätigkeiten hervorging, an denen sozusagen alle IBS im einen oder anderen Zeitpunkt beteiligt waren. Gegenwärtig gehören jedoch vier IBS — Bergarbeiter, Metallarbeiter, Bekleidungsarbeiter und Graphiker — nicht zum Koordinationsausschuß und sind folglich weder im Exekutivausschuß noch im Kleinen Ausschuß des IBFG vertreten. Es stellt sich damit die Frage, ob die bestehenden Vorkehrungen, die eine kollektive Vertretung durch den Koordinationsausschuß vorsehen, genügen können.

Ein zweiter Nachteil der gegenwärtigen Struktur liegt vom Standpunkt der IBS aus darin, daß ihre Vertreter nur mit beratender Stimme an den Tagungen der Organe des IBFG teilnehmen. Dieser Nachteil trat z. B. deutlich zutage, als der Exekutivausschuß des IBFG im November 1951 die Aufnahmegesuche mehrerer einzelner Gewerkschaften prüfte. Die anwesenden IBS-Vertreter bezweifelten, daß die direkte Aufnahme einzelner Gewerkschaften in den IBFG ein gutes Verfahren ist, weil solche Gewerkschaften dadurch veranlaßt werden könnten, aus finanziellen oder auch anderen Gründen ihrem IBS nicht beizutreten. Sie waren der Meinung, daß für Gewerkschaften, die nicht einem nationalen Gewerkschaftsbund angehören, der richtige Weg darin besteht, der internationalen Gewerkschaftsbewegung durch das entsprechende IBS beizutreten. Der Standpunkt der IBS-Vertreter wurde jedoch mißachtet und die fraglichen Gewerkschaften in den IBFG aufgenommen.

Es ist jedoch nur recht und billig, darauf hinzuweisen, daß die Satzung des IBFG bestimmt:

„Echte Einzelgewerkschaften, die die Ziele und die Satzung des Internationalen Bundes anerkennen, können nach Befragung und in Übereinstimmung mit der Landeszentrale oder den Landeszentralen des betreffenden Landes als Mitglieder aufgenommen werden, falls der Exekutivausschuß die Aufnahme für wünschenswert hält.“

Satzungsmäßig war demnach der Exekutivausschuß des IBFG vollkommen im Recht, obschon wir uns nicht des Gefühls erwehren können, daß eine häufige Anwendung dieses Verfahrens dazu angetan wäre, die Entwicklung der IBS in gewissen Regionen zu behindern und in der internationalen Gewerkschaftsbewegung Verwirrung zu stiften.

Die Beziehungen zwischen dem IBFG und den IBS wurden zuletzt von den IBS auf einer allgemeinen Konferenz am 25. und 26. Oktober 1951 in Rotterdam geprüft, unter Anwesenheit von Vertretern des IBFG. Diese Konferenz befaßte sich u. a. mit der Tatsache, daß vier IBS weder mit dem Koordinationsausschuß zusammenarbeiten noch an allgemeinen Tagungen des IBS teilnehmen, obschon sie eingeladen werden. Die Frage wurde deshalb aufgeworfen, ob der Koordinationsausschuß immer noch das geeignetste Instrument für eine gemeinsame Vertretung der IBS in deren

Beziehungen mit dem IBFG ist. Die Meinungen gingen auseinander, und ein Beschluß wurde nicht erzielt. Dagegen wurde beschlossen, den IBFG um Einberufung einer Konferenz mit sämtlichen IBS zum Zwecke einer erneuten Prüfung der ganzen Frage zu ersuchen, mit besonderer Bezugnahme auf die Beziehungen zwischen dem IBFG und dem Koordinationsausschuß.

Der IBFG war einverstanden. Eine Tagung seines Generalrates war auf den 1. bis 5. Juli 1952 in Berlin angesetzt, und er beschloß, aus diesem Anlaß eine gemeinsame Konferenz mit den IBS durchzuführen, und zwar am 28. Juni (eine weitere Konferenz mit den IBS findet am 30. Juni in der Frage der Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit des IBFG statt, zu welcher dem Kongreß ebenfalls ein Bericht vorliegt). Der Kongreß wird einen mündlichen Bericht über die gefaßten Beschlüsse hören. Im Augenblick der Abfassung dieses Berichtes (12. Juni) hatte uns der IBFG Tagesordnung und Dokumente für diese Konferenz noch nicht zugestellt, und etwaige Vorschläge des IBFG waren noch nicht bekannt.

Unser Exekutivkomitee befaßte sich am 17. und 18. April 1952 in Amsterdam mit der Frage und beschloß, die Ergebnisse der Berliner Tagung mit dem IBFG abzuwarten, bevor er beschließt, welche etwaigen Anträge an unseren Stockholmer Kongreß zu richten sind.

Zusammenfassung:

1. Die ITF und ihre leitenden Organe sind gegenwärtig durch den Beschluß unseres Stuttgarter Kongresses verpflichtet, mit dem IBFG „auf dem Fuße der Gleichberechtigung und der gegenseitigen Achtung der Selbständigkeit“ sowie durch den Koordinationsausschuß zusammenzuarbeiten.
2. Mit dem IBFG getroffene Vorkehrungen sehen eine kollektive Vertretung der IBS im Exekutivausschuß, Kleinen Ausschuß und Generalrat (in letzterem Falle können auch Einladungen an einzelne IBS ergehen) des IBFG vor.
3. Dreizehn der siebzehn IBS haben diese kollektive Vertretung einem Koordinationsausschuß der IBS anvertraut. Der IBFG hat den Koordinationsausschuß als geeignetes Organ für diesen Zweck anerkannt; der Zustand jedoch, daß vier der IBS an ihm nicht beteiligt sind, ist unbefriedigend, und es scheint, daß andere Vorkehrungen erforderlich sind.

Diese anderen Vorkehrungen werden zweifellos aus der kommenden Berliner Tagung zwischen dem IBFG und Vertretern (wie man hofft) aller IBS hervorgehen. Da der IBFG den versprochenen Bericht noch nicht vorgelegt hat, können wir nicht mit Bestimmtheit sagen, welches seine Auffassungen sind. Die letzte Äußerung, über die wir von jener Seite verfügen, war in einer Erklärung des Generalsekretärs des IBFG, J. H. Oldenbroek, auf der Konferenz der IBS am 25. und 26. Oktober 1951 in Rotterdam enthalten.

Wir führen aus dem Bericht über jene Tagung an:

„J. H. Oldenbroek (IBFG) anerkannte die Selbständigkeit der IBS, erklärte, daß er ihre Entscheidung nicht beeinflussen wollte und sagte seine volle Mitarbeit zu. Eine Eingliederung der IBS in den IBFG käme nicht in Frage. Die IBS hätten ihre eigene Arbeit zu leisten, und es müßte ein Organ errichtet werden, in dem alle IBS, einschließlich der vier, die derzeit ihre Zusammenarbeit versagten, vertreten wären.“

Regionale Organisierung

Seit seiner Gründung in London im Jahre 1949 ist der IBFG aktiv mit der Entwicklung regionaler Einrichtungen in verschiedenen Teilen der Welt beschäftigt, und auf einer am 10. Oktober 1950 in London durchgeführten gemeinsamen Konferenz mit den IBS machte sein Generalsekretär den Vorschlag, daß die IBS ein Drittel der Kosten dieser Arbeit beitragen sollten. Eine allgemeine Konferenz der IBS, die am 14. und 15. Dezember 1950 in Amsterdam stattfand, prüfte die Sache aufs neue und beschloß zu empfehlen, daß jedes einzelne IBS einen Beitrag von £ 1 pro 1000 Mitglieder und Jahr an den IBFG für diesen Zweck zahlen soll oder doch wenigstens einen seinen Verhältnissen und Hilfsquellen angepaßten Betrag.

Der Generalrat der ITF prüfte diesen Vorschlag auf seiner Tagung in Marseille vom 10. bis 12. Oktober 1951 und kam zu dem Schlusse, daß es der ITF nicht möglich ist, einen Beitrag aus ihren normalen Einnahmen zu leisten, daß die angeschlossenen Gewerkschaften jedoch angesichts der Bedeutung der regionalen Arbeit ersucht werden sollten, einen zusätzlichen Beitrag von £ 1 pro Jahr und 1000 Mitglieder zu zahlen, von dem die Hälfte dem IBFG zufließen würde als Beitrag der ITF an die Kosten der regionalen Arbeit des Bundes, die andere Hälfte jedoch zurückgehalten würde für die sehr bedeutende eigene Arbeit der ITF auf diesem Gebiet.

Die angeschlossenen Gewerkschaften wurden vom Beschluß des Generalrates durch Rundschreiben in Kenntnis gesetzt. Wir freuen uns, berichten zu können, daß die Reaktion der Gewerkschaften nicht unbefriedigend war, wie aus folgender Aufstellung über die eingegangenen Beträge ersichtlich ist:

		£	s	d
Österreich	Transportarbeiter	42.	0.	0
	Eisenbahner	70.	0.	0
Belgien	Eisenbahner	35.	0.	0
Kanada	Eisenbahner und Transportarbeiter . . .	32.	8.	1
Dänemark	Privatbahner	1.	2.	0
Finnland	Maschinisten	2.	0.	0
	Seeleute	6.	10.	0
Deutschland	Eisenbahner	426.	0.	0
	Transportarbeiter	183.	10.	0
Großbritannien	Seeleute	60.	0.	0
	Schiffsoffiziere	12.	0.	0
	Transportarbeiter	250.	0.	0
	Lieferpersonal	40.	0.	0
Griechenland	Hafenarbeiter	10.	0.	0
Niederlande	Eisenbahner	25.	9.	0
	Transportarbeiter	35.	0.	0
	Schiffsoffiziere	6.	0.	0
	Übertrag	1.236.	19.	1

		£ s d
	Übertrag	1.236.19. 1
Neuseeland	Stewards	0.17. 0
Norwegen	Seeleute	30. 0. 0
	Steuerleute	4. 0. 0
	Lokpersonal	2. 6. 6
Schweden	Eisenbahner	67. 0. 0
	Seeleute	16. 0. 0
	Estländische Seeleute	1. 0. 0
Schweiz	Eisenbahner	60.16. 0
	Transportarbeiter	13.12. 5
	Öffentl. Dienst (Luftfahrt)	1. 0. 0
Vereinigte Staaten	Seeleute (SIU)	51. 0. 0
	Eisenbahner	1 071. 8. 7
<u>Insgesamt</u>		<u>£ 2 555.19. 7</u>

Die Frage soll auf einer besonderen Konferenz des IBFG und der IBS in Berlin am 30. Juni 1952, unmittelbar vor der Tagung des Generalrates des IBFG, erneut zur Sprache gelangen: Teilnehmen werden die Mitglieder des IBFG-Ausschusses für regionale Tätigkeit, bis je drei Vertreter seiner asiatischen, europäischen und interamerikanischen Regionalorganisationen, ein Vertreter aus jedem Internationalen Berufssekretariat sowie je ein Beobachter aus Nordafrika, Westafrika und Ostafrika, und zwei Beobachter aus dem Nahen und Mittleren Osten.

Der Kleinere Ausschuss des IBFG war der Meinung, daß es unmöglich sein wird, im Laufe einer eintägigen Aussprache alle Aspekte der regionalen Arbeit eingehend zu behandeln, weshalb beschlossen wurde, daß die Hauptbetonung auf der Konferenz bei den organisatorischen und verfahrensmäßigen Aspekten der Beziehungen zwischen dem IBFG, dessen regionalen Organisationen und den IBS liegen soll. Weitere Einzelheiten über die Tagesordnung lagen bei Abfassung dieses Berichtes noch nicht vor.

Soviel wir wissen, ist die ITF das einzige IBS, das aktiv mit eigener regionaler Arbeit beschäftigt ist. Wir haben ein regionales Sekretariat in Havanna für das Gebiet Lateinamerikas sowie ein regionales Informationsbüro in Bombay für Asien und den Fernen Osten. Außerdem besitzen wir ein Büro in New York, das gegenwärtig auf gemeinsamer Grundlage mit dem New Yorker Büro des IBFG betrieben wird.

Es sind jedoch einige Vorbehalte anzubringen. Es trifft zu, daß unser New Yorker Büro nützliche Arbeit geleistet hat und immer noch in gewissem Maße leistet, es handelt sich jedoch mehr um die Aufrechterhaltung der Beziehungen mit unseren amerikanischen Gewerkschaften als darum, daß es als regionales Sekretariat im eigentlichen Sinne des Wortes funktioniert. Ähnlicherweise leistet unser regionales Informationsbüro in Bombay ausgezeichnete Arbeit, die Funktion ist jedoch auch hier, wie der Name besagt, eine sehr beschränkte. Und schließlich ist zu sagen, daß unser lateinamerikanisches Sekretariat erst gerade richtig zu funktionieren begann, als seine Stellung infolge des Staatsstreiches General Batistas eine Schwächung erfuhr und der lokale Ausschuss beschloß, den

Sekretär, Rafael Otero Borlaff, nebenamtlich weiterzubeschäftigen. Letzterer ist an seinen Arbeitsplatz bei der Eisenbahn zurückgekehrt und arbeitet für das Zweigsekretariat in seiner Freizeit, wobei ihm ein hauptamtlich beschäftigter Angestellter zur Seite steht.

Im großen und ganzen ist daher zu sagen, daß wir auf dem Gebiet der regionalen Tätigkeit immer noch weit von der Erreichung der in unseren Satzungen niedergelegten Ziele entfernt sind. Dafür gibt es eine vollkommen ausreichende Erklärung: Die verwendeten Mittel sind sehr klein im Vergleich zu den durchzuführenden Aufgaben.

Eine Frage, die sich jetzt, da die Frage der regionalen Tätigkeit von den IBS und dem IBFG einmal mehr gemeinsam geprüft werden soll, stellt, ist diejenige, in welchem Maße die ITF weiterfahren soll, die unabhängige Tätigkeit, die sie begonnen hat, durchzuführen und in welchem Maße es angezeigt ist, sie mit dem IBFG und den anderen IBS zu verbinden.

Was die Mehrzahl der IBS anbetrifft, kann man gewiß sagen, daß sie nie in der Lage sein werden, eigene regionale Einrichtungen in nennenswertem Maßstab zu entwickeln. Die regionalen Einrichtungen des IBFG könnten ihnen deshalb großen Beistand leisten, so daß es für diese IBS sehr von Vorteil wäre, die Entwicklung solcher Einrichtungen nach bestem Vermögen zu unterstützen. Soweit eine weitere Entwicklung in der Richtung auf regionale Einrichtungen des IBFG mit Unterstützung der IBS kommen soll, muß ganz klar gemacht werden, daß die entstehenden Lasten in einem gerechten Verhältnis unter alle IBS aufgeteilt werden müssen und nicht der ITF und vielleicht einem oder zwei weiterer IBS zur Teilung mit dem IBFG überlassen bleiben dürfen.

Selbst soweit ein Einverständnis über die Errichtung gemeinsamer regionaler Einrichtungen erzielt wird, müssen ein oder zwei Faktoren berücksichtigt werden. Die vom IBFG geschaffenen regionalen Einrichtungen wären kaum fähig, sich mit allen Tätigkeitsgebieten zu befassen und alle in den verschiedenen Wirtschaftszweigen entstehenden Probleme zu behandeln. Der IBFG würde deshalb den Beistand der IBS benötigen. Auch dieser Umstand weist auf die Notwendigkeit einer direkten Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit hin, je nach dem Ausmaß und der Natur ihrer Interessen.

Die ganze Frage befindet sich immer noch im Fluß, jedoch könnten — zunächst in beschränktem Rahmen — einige Bemühungen unternommen werden, gemeinsame regionale Einrichtungen zu schaffen, die den Zwecken der beteiligten IBS dienen. Eine der sich stellenden Fragen ist bei allen derartigen Bestrebungen diejenige der Form der Beziehungen zwischen den IBS und den einzelnen Gewerkschaften in den betreffenden Regionen. Verschiedene Möglichkeiten drängen sich auf: Direkte Beziehungen mit den regionalen Mitgliedsverbänden wie in der Vergangenheit, im wesentlichen direkte Beziehungen durch regionale, von den IBS ernannte Vertreter; Beziehungen indirekter Art durch den IBFG.

Die mit dieser Frage verbundenen Schwierigkeiten sind so zahlreich, wie sie groß sind. Früher oder später wird man ihnen jedoch gegenüber treten müssen, denn das Bedürfnis der Behandlung regionaler Probleme wird immer dringender. Sie werden auf der gemeinsamen Tagung des IBFG und IBS am 30. Juni zur Besprechung gelangen, und wir hoffen, auf dem 14 Tage später in Stockholm zusammentretenden Kongreß mündlich einen ergänzenden, positiveren Bericht abgeben zu können.

Unterstützung freier Gewerkschaften

Auf seiner Tagung in Marseille im Oktober 1951 prüfte das Exekutivkomitee Maßnahmen zur Unterstützung einiger verhältnismäßig schwacher Mitgliedsorganisationen der ITF, besonders solcher, die mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, die weitgehend ihrem Einfluß entzogen sind. Solche Gewerkschaften sind z. B. diejenigen der Eisenbahner in Frankreich und Italien, die in ihrer Tätigkeit durch das Bestehen von Konkurrenzorganisationen unter kommunistischer Leitung stark behindert werden. Das Exekutivkomitee beschloß, einen besonderen Appell an die stärkeren Eisenbahnergewerkschaften um Beiträge zur Unterstützung dieser Eisenbahnergewerkschaften zu richten. Bis zur Abfassung dieses Berichtes (Juni 1952) sind folgende Beträge eingegangen:

	£ s d
Belgische Eisenbahner	35. 0. 0
Dänische Eisenbahner	21.10. 0
Deutsche Eisenbahner	255. 2. 0
Britische ASLEF	50. 0. 0
Britische TSSA	50. 0. 0
Holländische Eisenbahner	28. 4. 0
Schwedische Eisenbahner	25. 0. 0
Schweizerische Eisenbahner	40.16. 4
Amerikanische Eisenbahner	2 678.11. 5
Kanadische Eisenbahner	355.11. 1
	£ 3 539.14.10

Seither hat auch der IBFG das Problem einer finanziellen Unterstützung der freien Gewerkschaftsbewegung in Frankreich und Italien besprochen, und zwar auf einer Tagung seines Exekutivausschusses, die im vergangenen November in Brüssel stattfand. Auch in diesem Kreis wurde die Notwendigkeit einer solchen Unterstützung anerkannt, und es wurde beschlossen, eine dringende und umfassende Untersuchung über die Möglichkeiten und den erforderlichen Betrag zu unternehmen.

Zunächst hat der IBFG seine Aufmerksamkeit vor allem der Lage in Frankreich zugewandt, und es sind unter seinen Auspizien eine Reihe von Tagungen in Paris durchgeführt worden. Neben dem IBFG und dem französischen Gewerkschaftsbund Force Ouvrière nahmen an diesen Tagungen Vertreter der Europäischen Regionalorganisationen des IBFG und eine Reihe Internationaler Berufssekretariate teil, darunter die ITF.

Man war allgemein der Ansicht, daß die Errichtung des französischen Gewerkschaftsbundes FO wesentlich zu der Erhaltung der demokratischen Institutionen Frankreichs beigetragen hat. Man war jedoch ebenfalls der Meinung, daß noch viel mehr getan werden kann, wenn für die Finanzen dieser Organisation eine solidere Grundlage geschaffen werden kann. Die kommunistische CGT hat selbstredend buchstäblich Millionen Mitglieder verloren, ist jedoch immer noch zahlenmäßig der stärkste Gewerkschaftsbund Frankreichs. Man glaubte jedoch, das Gleichgewicht wieder herstellen zu können durch eine Kampagne zur Organisierung der Unorganisierten und zur Gewinnung des Zusammenwirkens einiger der unabhängigen Organisationen und verstreuten freien Gewerkschaftsgruppen mit der Force Ouvrière. Infolgedessen wurde beschlossen, mit letzterer die Möglichkeit der Auslösung einer international unterstützten Kampagne in Frankreich zu besprechen.

Ein gemeinsamer Ausschuß aus 8 internationalen Vertretern (4 von den IBS — Angestellte, Metallarbeiter, Bergarbeiter, Transportarbeiter — und 4 vom IBFG bzw. dessen Europäischer Regionalorganisation) und einigen Mitgliedern des Vorstandes der CGT—FO wurde mit der Planung der Kampagne beauftragt. Er führte Besprechungen mit Vertretern von drei französischen Landesgewerkschaften (Metallarbeiter, Bergarbeiter und Eisenbahner) und arbeitete daraufhin einen Bericht aus, der besonders das Bedürfnis einer finanziellen Unterstützung betonte.

Der gemeinsame Ausschuß war der Auffassung, daß es besser ist, die Tätigkeit auf zwei oder drei Industrien zu konzentrieren, unterstützt durch etwaige Maßnahmen allgemeiner Art. Es wurde beschlossen, zunächst dem Bergbau, der metallverarbeitenden Industrie und dem Verkehr Aufmerksamkeit zu schenken. Die IBS dieser Wirtschaftszweige wurden um ihre Mitwirkung ersucht.

Der IBFG ist dabei, Vorkehrungen zu treffen, um die für allgemeine Zwecke erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, und die Internationalen der Bergarbeiter und der Metallarbeiter haben beachtliche Beträge zur Finanzierung der in ihren Industrien zu unternehmenden Aktionen versprochen. Außerdem hat die Internationale der Postangestellten beschlossen, jährlich einen bestimmten Betrag für ihre Mitgliedsorganisationen in Frankreich anzuwenden, und zweifellos werden andere IBS diesem Beispiel folgen.

Was den Verkehr betrifft (der sich auf 4 oder 5 einzelne, voneinander getrennte Wirtschaftszweige erstreckt), sind keine bestimmten Schätzungen erfolgt, jedoch ist versuchsweise eine Summe von £ 24 000 allein für Frankreich genannt worden. Der französische Eisenbahnverband brauchte jedoch £ 1 500 sofort für eine Kampagne im Zusammenhang mit den auf Juni festgesetzten Wahlen in den Landesausschuß der Sozialversicherung. Diese Wahlen waren von besonderer Bedeutung als Kraftprobe der verschiedenen Eisenbahnerorganisationen. Unser Geschäftsführender Ausschuß vertrat deshalb die Ansicht, daß die Angelegenheit dringend war und beschloß, den erforderlichen Betrag aus den Mitteln der ITF aufzubringen.

Die ist die Lage, soweit es die französische Gewerkschaftsbewegung betrifft. Im weiteren trafen A. Lyon und der Generalsekretär auf Grund eines in Marseille gefaßten Beschlusses unseres Exekutivkomitees mit den Leitern der beiden der ITF angeschlossenen italienischen Eisenbahngewerkschaften zusammen, um die Möglichkeiten der Stärkung dieser Organisationen in ihren Bestrebungen zur Bekämpfung der kommunistisch beherrschten Gewerkschaften, zur Organisation der Unorganisierten und nicht zuletzt zur Verbesserung der sozialen Verhältnisse der italienischen Eisenbahner zu prüfen. Sie hatten zwar weder die Zeit noch die Gelegenheit, die Frage von allen Seiten zu prüfen, kamen jedoch zu dem Schluß, daß vor der Gewährung finanzieller Hilfe ein bestimmtes Programm mit positiven Zielen auszuarbeiten ist. Im Augenblick der Abfassung dieses Berichtes befand sich Kollege E. Zeli, ein früherer Sekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, für diesen Zweck in Rom.

Die in Italien zu leistende Arbeit ist bestimmt nicht weniger wichtig als diejenige in Frankreich, und sie wird ernste Bemühungen verlangen, wenn eine starke und leistungsfähige italienische Gewerkschaftsbewegung einen Beitrag an unsere internationale Bewegung leisten soll.

Dieselbe Bemerkung gilt für zahlreiche andere unentwickelte und unterentwickelte Länder und Regionen, wie z. B. Naher und Mittlerer Osten, Ferner Osten und Südamerika. Es kommt oft vor, daß in höchst interessanten und verdienten Fällen Appelle an die ITF gerichtet werden. Die Unzulänglichkeit der zu diesem Zweck verfügbaren Mittel bedeutet jedoch nur allzuoft, daß nur ungenügende und manchmal überhaupt keine Hilfe gewährt werden kann.

Man darf nicht vergessen, daß, solange die Gewerkschaften in diesen Ländern und Regionen schwach bleiben, sie eine ständige Gefahrenquelle nicht nur für sich selbst, sondern auch für die Gesamtheit der größeren Gewerkschaftsbewegung sind. Dem Schwächeren zu helfen, starke freie und unabhängige Gewerkschaften in diesen Teilen der Welt aufzubauen zu versuchen, die Entwicklung diktatorischer Regierungsherrschaft über diese Gewerkschaften zu verhindern, sind einige der wichtigsten Aufgaben, denen diejenigen, die zur Hilfeleistung fähig sind, ihre Aufmerksamkeit schenken sollten.

Diese Aufgaben können nur dann mit einigermaßen großer Aussicht auf Erfolg in Angriff genommen werden, wenn die beiden Sektionen unserer internationalen Gewerkschaftsbewegung, der IBFG und die IBS, sich der Bedeutung dieser Aufgabe voll bewußt und außerdem bereit sind, sofortige und großzügige Hilfe zu gewähren, wo diese erforderlich ist. Es trifft zu, daß alle Beiträge der beiden Sektionen notwendigerweise aus denselben Taschen kommen. Jede von ihnen hat jedoch ihre eigene und bestimmte Aufgabe — der IBFG eine solcher horizontaler und die IBS eine solcher vertikaler Art. Wie in den Besprechungen über die Lage in Frankreich überall klar zum Vorschein kam, würde bei einzelner Vorgehen der beiden Sektionen viel Zeit und Geld verschwendet.

Wenn der vorstehend entwickelte Gedankengang stichhaltig ist, dann gibt es keinen Zweifel, daß, unserer Internationalen Föderation eine schwere Verantwortung auferlegt ist. Es steht jedoch auch über jeden Zweifel hinaus fest, daß die Bestrebungen, die wir unternehmen müssen, um diese Verantwortung auf uns zu nehmen, nicht aus den Mitteln finanziert werden können, die wir für diesen Zweck zur Verfügung haben. In runden Zahlen belaufen sich diese Mittel auf etwa £ 4 000.

Dieser Betrag ist alles andere als ausreichend für jede tatsächliche und wirkliche Hilfe. Man muß sich auch vor Augen halten, daß er bereits benützt wird zur Deckung der Auslagen unseres fernöstlichen regionalen Informationsbüros und durch die Fortführung der Tätigkeit dieses Büros bald erschöpft sein wird.

Wenn die ITF ihre Aufgabe erfüllen soll, ist es deshalb klar, daß wir einmal mehr an die Großzügigkeit der angeschlossenen Organisationen werden appellieren müssen. Wir haben es in der Vergangenheit schon oft getan (vor kurzem noch ersuchten wir um Sonderbeiträge zur Finanzierung der regionalen Tätigkeit und zur Unterstützung der schwächeren europäischen Eisenbahnergewerkschaften), und im allgemeinen war die Reaktion nicht unbefriedigend. In diesem Falle jedoch ist der erforderliche Betrag ziemlich groß. Er ist allerdings dringend erforderlich, und unser Vertrauen in unsere angeschlossenen Organisationen veranlaßt uns zu glauben, daß der Kongreß sich ernsthaft mit der Frage seiner Beschaffung befassen wird. Gewiß sind die zu erwartenden Vorteile und abzuwendenden Gefahren so groß, daß das Opfer sich lohnt.

Integrierung des europäischen Verkehrs und Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde

Je weniger man die Dinge vom Standpunkt der einzelnen Länder aus bespricht und je mehr man ihnen als Probleme gegenübertritt, die alle Länder berühren, um so wahrscheinlicher findet man die korrekte Lösung . . . Wenn es gelingt, die Furcht wegzuräumen, die durch nationale Schranken entsteht, und Vertrauen in die Welt der Industrie und Urproduktion zu schaffen, und wenn das Ziel, das man erreichen will, klar ist, nämlich die Hebung des Lebensstandards des Volkes, dann gewinnt jedermann durch die Lösung, und die menschlichen Beziehungen werden durch die Suche nach ihr gefördert.

Ernest Bevin

I. Grundsätze

Unter den Instrumenten, welche die Machthaber zur Erreichung wirtschaftlicher, sozialer und politischer Ziele benützen, nimmt der Verkehr eine hervorragende Stellung ein. Die Beherrschung des Verkehrs gehört deshalb immer zu den Hauptbestrebungen der Machthaber wie auch derjenigen, die versuchen, an die Macht zu gelangen oder die Machthaber zu beeinflussen.

Die ITF befürwortet die Schaffung einer neuen hohen Behörde im europäischen Verkehr, um die Erreichung von anderen Zielen als denen zu ermöglichen, die gegenwärtig von den nationalen Regierungen und Parlamenten verfolgt werden.

Das Ziel: Wirtschaftlicher Zusammenschluß Europas

Diese anderen Ziele sind in verschiedenen ITF-Dokumenten festgelegt, von denen das erste der „Bericht über die Organisierung des europäischen Verkehrs“ vom 19. September 1944 war, der vom europäischen Verkehrsausschuß der ITF ausgearbeitet wurde.*) Wir führen aus der Erklärung über die „Grundsätze einer friedenszeitlichen Europäischen Verkehrsbehörde“ an:

„Das Endziel der Europäischen Verkehrsbehörde sollte in einem Beitrag des Verkehrs an die Verwirklichung einer größeren Einheit des europäischen Lebens als in der Vergangenheit bestehen. Die Wegräumung der Handelsschranken und der Zusammenschluß wirtschaftlich zusammenhängender Regionen wären damit zu verbinden.“

Eine weitere Definition ist in der Entschließung über den wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas enthalten, die von der Marshallplan-Konferenz der ITF im April 1948 in Luxemburg angenommen wurde. Die wichtigsten Absätze lauten:

„Die Konferenz . . . erachtet, daß, vom letzten Kriege abgesehen, der wichtigste an die augenblicklichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten beitragende Faktor die Hartnäckigkeit ist, mit der die europäischen Regierungen und Völker sich an die traditionelle und überholte Vorstellung

*) Genehmigt durch das Exekutivkomitee am 26. November 1944 und dem Zürcher Kongreß im Mai 1946 unterbreitet.

klammern, daß das Wirtschaftsleben sich am besten auf rein nationaler Grundlage und unter weitgehender oder völliger Außerachtlassung der Interessen der Nachbarstaaten planen läßt;

glaubt, daß die wirtschaftliche Zukunft mehr und mehr in der Organisierung auf der Grundlage großer zusammenhängender Gebiete liegt, die fähig sind, von ihren eigenen Hilfsquellen rationell und wirksam Gebrauch zu machen und die sich zur Eingliederung in die Weltwirtschaft eignen;

glaubt ferner, daß der zweite Weltkrieg und seine Folgen für Europa den wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas zu einer Notwendigkeit machen, wenn dieser Kontinent auch in Zukunft einen Beitrag an das Wohlergehen der Menschheit leisten soll;

begrüßt die von den Vereinigten Staaten von Amerika im Rahmen des Europäischen Wiederaufbauprogramms angebotene Hilfe als Gelegenheit und Ausgangspunkt zum Wiederaufbau der zersplitterten europäischen Wirtschaft zu einem lebensfähigen wirtschaftlichen Ganzen, das den neuzeitlichen wissenschaftlichen Grundsätzen und der sich daraus ergebenden Forderung nach Planung im großen Maßstab entspricht; und

begrüßt ferner die Fassung des ursprünglichen Marshall-Angebots, die darauf hinweist, daß Amerika das schreiende Bedürfnis Europas nach wirtschaftlicher Zusammenfassung erkannt hat . . .“

Ein drittes Dokument, das anzuführen sich lohnt, ist eine EntschlieÙung über die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde, die im August 1949 durch die Innsbrucker Sektionskonferenz der Eisenbahner angenommen und am 26. Oktober 1949 durch das Exekutivkomitee genehmigt wurde. Der wichtigste Absatz lautete:

„Das Weiterbestehen absoluter nationaler Souveränität macht es den bestehenden internationalen Verkehrsorganen unmöglich, 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 überragende Bedeutung des Wissens der europäischen Länder um ihre Interessengemeinschaft wurde durch den Stuttgarter Kongreß der ITF im Jahre 1950 betont. In einer EntschlieÙung, die eine direkte Bezugnahme auf das Bedürfnis enthielt, „der ideologischen Durchdringung und einem möglichen Angriff der UdSSR zu widerstehen“, unterstrich der Kongreß die Notwendigkeit —

„die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Völkern Westeuropas zu erweitern und zu vertiefen, um sie zu befähigen, sich als freie und demokratische Gemeinwesen zu behaupten.“

Der Verkehr wirkt gemeinschaftsfördernd. Wer den europäischen Verkehr beherrscht, kann deshalb den Aufbau der europäischen Gemeinschaft begünstigen oder aufhalten. Zu diesem Thema hatte die Internationale Eisenbahnerkonferenz in Innsbruck folgendes zu sagen:

„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 Organi-

sationsform kann das Verkehrswesen die Zusammenfassung der Wirtschaft eines Kontinents fördern oder hindern. Folglich ist die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrswesens eine Bedingung der Zusammenfassung der europäischen Wirtschaft.“

Wirtschaftlicher Zusammenschluß vor dem zweiten Weltkrieg

Der Gedanke der Umgestaltung Europas zu einer wirtschaftlichen Einheit wurde lange vor dem Ende des zweiten Weltkrieges geboren. Als im Herbst 1929 die Weltwirtschaftskrise in Wall Street begann und ganz Europa in eine Depression stürzte, aus der es kein Entrinnen zu geben schien, unterbreitete Aristide Briand, der bekannte französische Staatsmann, dem Völkerbund ein Memorandum über die Organisierung der Vereinigten Staaten von Europa. Der Völkerbund setzte daraufhin einen Untersuchungsausschuß für eine europäische Union mit besonderen Ausschüssen und Unterausschüssen ein. Im September 1931 legte der Koordinierende Unterausschuß für wirtschaftliche Fragen einen Bericht vor, der den wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas in folgenden Worten befürwortete:

„Der Bericht des Unterausschusses der Wirtschaftssachverständigen unterscheidet sich durch einen besonderen Wesenszug von den zahlreichen anderen Berichten über ähnliche Fragen, welche der Völkerbund veröffentlicht hat, und insbesondere von den Schlußfolgerungen der Weltwirtschaftskonferenz des Jahres 1927. Dieser Wesenszug ist die Feststellung einer Gruppe von Menschen, die sich Tag für Tag mit den Schwierigkeiten des Wirtschaftslebens auseinandersetzen müssen, daß Europa, selbst wenn es einmal die gegenwärtige Krise überwunden haben wird, nur dann auf eine wirtschaftliche Wiederbelebung hoffen kann, wenn es bereit ist, den hergebrachten Begriff getrennter nationaler Wirtschaftseinheiten — mit der notwendigen Vorsicht und in wahrscheinlich noch unbekanntenen Formen — dem Begriff eines einzigen riesigen Marktes anzupassen und anzunähern, der allen oder doch den meisten europäischen Produzenten zu gleichen Bedingungen zugänglich ist. Das Endziel muß eine möglichst umfassende Zusammenarbeit der europäischen Nationen sein, damit Europa ein einziger Markt für die Produkte aller seiner Länder wird. Die Sachverständigen sind überzeugt, daß eine bloße Rückkehr zu den Vorkriegszuständen nicht genügen würde, um das doppelte Ziel zu erreichen, das zu verfolgen unsere Aufgabe ist: An die Schaffung eines dauernden Friedens beizutragen, und die Bedingungen für eine solche Entwicklung herzustellen, wie Europa sie erwarten darf, denn während Generationen hat Europa freizügig allen anderen Kontinenten Intellekt, Arbeitskräfte und Kapital gegeben und ist trotz seiner Mißgeschicke mit den mächtigsten und vielfältigsten Produktionsmitteln ausgestattet. Gerade diese Überlegung hat unsere Sachverständigen bewogen, die Möglichkeit einer Annäherung zwischen den europäischen Ländern in Erwägung zu ziehen, die später zu einer Wirtschafts- und Zollunion ganz Europas führen könnte.“

Zwischen 1931 und 1939 mißachteten die europäischen Regierungen den Rat der Sachverständigen des Völkerbundes. Stärker denn je klammerten sie sich an den „hergebrachten Begriff getrennter, nationaler Wirtschaftseinheiten“. Das Ergebnis war der zweite Weltkrieg.

Wirtschaftliche Integrierung nach dem zweiten Weltkrieg

Während des zweiten Weltkrieges erhielt der Gedanke eines wirtschaftlichen Zusammenschlusses Europas neuen Auftrieb. Diese Tatsache spiegelt sich in den Arbeitsaufträgen der neuen amtlichen internationalen Körperschaften, die nach Kriegsschluß gebildet wurden. Der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen z. B. schuf die Europäische Wirtschaftskommission (ECE, Genf) und beauftragte sie:

„Maßnahmen zu ergreifen zur Erleichterung einheitlicher Aktionen für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas, die Hebung des Niveaus der europäischen Wirtschaftstätigkeit und die Erhaltung und Stärkung der wirtschaftlichen Beziehungen der europäischen Länder unter sich und mit anderen Ländern der Welt.“

In der Präambel der Konvention (Vertrag), welche die Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC, Paris) schuf, kommen folgende Absätze vor:

„In der Erkenntnis, daß ihre Wirtschaftsapparate miteinander verknüpft sind und daß das Wohlergehen jedes einzelnen von dem Wohlergehen aller abhängig ist;

In dem Glauben, daß nur durch enge und dauernde Zusammenarbeit zwischen den vertragschließenden Parteien die Prosperität Europas wiederhergestellt und aufrechterhalten und die Kriegsschäden behoben werden können;

In der Entschlossenheit, die Bedingungen und Einrichtungen zu schaffen, die für die Erfolge der europäischen Zusammenarbeit und die nutzbringende Verwendung der amerikanischen Hilfe erforderlich sind . . .“

Das Statut des Europarates (Straßburg) schließlich enthält folgenden Satz:

„Der Europarat erstrebt einen stärkeren Zusammenschluß seiner Mitglieder zum Schutz und zur Förderung der Ideale und Prinzipien, die ihr gemeinsames Erbe sind und zum Besten ihres wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts.“

Wirtschaftliche Integrierung und Verkehr

Die europäischen Regierungen haben damit das Bedürfnis nach wirtschaftlichem Zusammenschluß bestätigt. Gleichzeitig haben sie den Verkehr für eine Sonderbehandlung herausgegriffen. Als der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen beschloß, die Europäische Wirtschaftskommission einzusetzen, empfahl er außerdem die Schaffung einer „Europäischen Verkehrsorganisation“. Auf Grund dieser Empfehlung setzte die Europäische Wirtschaftskommission den Binnenverkehrsausschuß ein und beauftragte ihn:

„Die internationale Zusammenarbeit im Binnenverkehr Europas zu fördern“ und

„eine Verständigung zwischen den Regierungen über eine langfristige Binnenverkehrspolitik in Europa herbeizuführen.“

Auch die OEEC setzte einen Binnenverkehrsausschuß ein.

Es dauerte nicht lange, bis der Europarat sich mit den Entschlüssen der ITF über die Organisation des europäischen Verkehrs befaßte. Schon im August 1950, nach erst einjährigem Bestehen des Europarates, beauftragte die Beratende Versammlung den Generalsekretär —

„die Möglichkeit der Errichtung einer europäischen hohen Behörde für das Verkehrswesen unter geeigneter demokratischer Aufsicht zu prüfen“.

Der Europarat befaßt sich z. Z. mit einem von einem besonderen Verkehrsausschuß ausgearbeiteten Vorschlag auf Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde (dem sog. Bonnefous-Plan) und einem von dem Ausschuß für Wirtschaftsfragen vorgelegten alternativen Vorschlag auf Errichtung eines Europäischen Verkehrsamtes. Beide Ausschüsse erklären:

„Der Verkehr ist eines der wichtigsten Mittel zur stufenweisen Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit und zur Erzielung der richtigen sozialen, politischen und kulturellen Entwicklung Europas.

Der auf dem Verkehrsgebiet erreichte Grad der Vereinheitlichung darf als vernachlässigter Maßstab des Fortschritts bei der Verwirklichung des erklärten Zieles des Europarats gelten, den Interessen der Länder Europas durch Förderung eines engeren Zusammenschlusses unter sich zu dienen.“

Die OEEC hat den Bericht einer Gruppe europäischer Eisenbahnsachverständiger veröffentlicht, die die Vereinigten Staaten von Amerika besuchte, um aus den dortigen Erfahrungen zu lernen. Diese Sachverständigen erklären:

„Zur Schaffung eines einzigen europäischen Marktes im Rahmen einer alle Verkehrsträger umfassenden Verkehrspolitik gibt es kein besseres Mittel als die Schaffung einer Tarifpolitik, die bewußt diesem Zweck dient . . . Großer Nutzen ergäbe sich in Europa aus der Bildung eines zwischenstaatlichen Organs zur Untersuchung und Koordinierung der allgemeinen Verkehrs-, Tarif- und Wirtschaftsprobleme in allen beteiligten Ländern, im Hinblick auf die Herausbildung einer Politik zur besten und wirtschaftlichsten Verwendung und Entwicklung aller Verkehrsmittel dieser Länder, einzeln wie auch gemeinsam.“

Die Erleichterung und Beschleunigung des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Europas wäre allein schon ein ausreichender Grund, eine neue Behörde für den Verkehr zu schaffen.

Es gibt aber weitere Vorteile, die sich durch den Zusammenschluß der europäischen Verkehrsapparate erzielen ließen. Die in Luxemburg angenommene Entschließung der ITF beschreibt diese Faktoren wie folgt:

„Nur die umfassende Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrs kann die bisher unlösbaren Probleme meistern: Die Koordinierung der Verkehrsträger; eine ausgeglichene Anlage des Verkehrsapparates in Übereinstimmung mit den wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen, einschließlich der Entwicklung rückständiger und vernachlässigter Gebiete; Produktion, Standardisierung und Reparatur der Verkehrsmittel und -anlagen; planmäßige Beschaffung und Verteilung der von der Verkehrswirtschaft benötigten Energie; freiwillige Verschiebung der Arbeitskräfte zur Überwindung zeitweiligen oder ständigen Arbeitermangels in gewissen Gebieten.“

Die Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel ist bekannterweise das wichtigste Problem der Verkehrswirtschaft, das einer Lösung harret. Wie die Arbeit der Europäischen Wirtschaftskommission zeigt, würde der Zusammenschluß der europäischen Verkehrsapparate eine Möglichkeit

zu einer Lösung bieten. Theoretisch kann dieses Organ nur Schritte hinsichtlich des internationalen Verkehrs unternehmen. Es hat festgestellt, daß ein dringendes Bedürfnis zur Koordinierung der internationalen Transporte auf Schiene, Binnenwasserweg und Straße besteht. Da der internationale Verkehr sich auf nationalen Verkehrsnetzen abspielt, scheint es unmöglich, den internationalen Verkehr zu koordinieren, ohne gleichzeitig, wenigstens teilweise, den nationalen Verkehr zu koordinieren. Andererseits löst die Koordinierung des nationalen Verkehrs das Problem für den internationalen Verkehr nur dann, wenn alle nationalen Verkehrsapparate des europäischen Kontinents auf ungefähr dieselbe Weise koordiniert werden, d. h. auf der Grundlage derselben Grundsätze und eines europäischen Verkehrsplanes. Die Koordinierung der verschiedenen europäischen Verkehrsmittel besteht deshalb nicht aus ebenso vielen Problemen als es Länder gibt, sondern aus einem einzigen europäischen Problem, das nur durch Schritte auf europäischer Ebene lösbar ist. Solche Schritte setzen die Existenz einer europäischen Behörde voraus. Ohne Integrierung der Verkehrsapparate bleibt dieses äußerst wichtige Problem der Verkehrswirtschaft in Europa unlösbar.

Der Zusammenschluß der europäischen Verkehrsapparate würde den technischen Fortschritt beschleunigen. Die Verfasser des Straßburger Planes erklären:

„Die gegenwärtige Lage im europäischen Verkehr verhindert die volle Anwendung neuzeitlicher technischer Kenntnisse sowie die Einführung einer rationellen Organisationsform, leistungsfähiger Betriebsmethoden und der erforderlichen Maßnahmen zur Erzielung eines freien Verkehrsablaufs und freier Beziehungen zwischen den Angehörigen der Nationen, welche die europäische Gemeinschaft bilden. Eine allgemeine Verbesserung des europäischen Verkehrs wesens würde die Hebung des Lebensstandards der Arbeiter im Verkehr erleichtern, und ein höheres Maß an Koordinierung würde zu einer Verbesserung ihrer beruflichen Tüchtigkeit sowohl auf leitender als auch auf ausführender Ebene führen und außerdem einen Beitrag an die Lösung des Problems der Vollbeschäftigung in Europa leisten.“

• Drei Generaldirektoren europäischer Eisenbahnen haben vor kurzem diese Erklärung in Wort und Schrift bestätigt. Herr de Hollander (holländische Eisenbahnen) weist darauf hin, daß die Produktion von Eisenbahngütern auf dieselbe Weise erfolgen sollte wie die Produktion von Straßenfahrzeugen und Flugzeugen, d. h. durch spezialisierte Industrieunternehmen. Herr Louis Armand (französische Eisenbahnen) weist darauf hin, daß die Produktionskosten in Frankreich zwischen 1914 und 1950 für Lokomotiven um 25 Prozent und für Kraftwagen um 95 Prozent gefallen sind. Herr Busch (Deutsche Bundesbahn) befürwortet den gemeinschaftlichen Kauf von Eisenbahnmaterial durch die europäischen Eisenbahnunternehmungen, um von der Industrie günstigste Bedingungen zugebilligt zu erhalten. Alle drei Direktoren betonen, daß eine Vorbedingung zur Herabsetzung der Preise und gleichzeitigen Verbesserung der Qualität die Massenproduktion ist und daß diese eine durchgehende Standardisierung des Eisenbahnmaterials in ganz Europa voraussetzt.

Herr Louis Armand weist auf einen weiteren Vorteil der Standardisierung hin, nämlich rasche Modernisierung. Er führt als Beispiel die Vereinigten Staaten an, wo der Übergang vom Dampfantrieb zum Dieselantrieb mit atemberaubender Geschwindigkeit vor sich geht. Die Massen-

produktion von Standard-Diesellokomotiven hat hohe Qualität und niedrige Kosten und außerdem günstige Kaufbedingungen zur Folge. Die europäischen Eisenbahnen könnten ebenso rasche Fortschritte bei der Modernisierung ihrer Ausrüstung und Betriebsmethoden erzielen, wenn Europa in einen einzigen Markt für standardisiertes Eisenbahnmaterial verwandelt würde.

Integrierung würde eine bessere Verwendung der Verkehrseinrichtungen gestatten. Zu diesem Punkt macht J. J. Oyevaar, bis vor kurzem Vertreter der holländischen Regierung im Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission, folgende Feststellung:

„Das Verkehrspotential muß zur Bewältigung von Verkehrsspitzen ausreichend sein, woraus hervorgeht, daß in verkehrsschwachen Zeiten eine Reserve vorhanden sein muß. Dies ist ein kräftiges Argument für den europäischen Zusammenschluß, weil diese unwirtschaftliche Reserve durch Bildung eines europäischen Pools bedeutend verkleinert werden kann.“

II. Die Aktion

Die Gleichsetzung aller Interessen und Tätigkeiten eines Landes mit seiner politischen Souveränität und der politischen Macht, die über seine Streitkräfte verfügt, ist die größte aller Gefahren.

Sir Arthur Salter

Die Tätigkeit der ITF

Der Schriftleiter der ITF-Zeitung brachte den Stein ins Rollen, indem er in einem im Januar 1943 veröffentlichten Artikel die Schaffung „während des Krieges, eines Verkehrsrates für Europa, eines Organs von Wirtschafts- und Verkehrssachverständigen (einschl. Vertreter der Arbeitnehmer) zur Ausarbeitung eines sich auf Europa als wirtschaftliche Einheit stützenden Planes zur Organisation des Verkehrs“ befürwortete.

Am 28. und 29. September 1943 führte die Eisenbahnersektion der ITF in London eine Konferenz durch und besprach eine von der Dokumentationsabteilung der ITF ausgearbeitete Denkschrift über die Nachkriegsorganisation des europäischen Binnenverkehrs, in der vorgeschlagen wurde, daß die ITF noch während des Krieges „die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrs zum Zwecke der Schaffung eines Ausgangspunktes für die Organisation des wirtschaftlichen Lebens Europas auf einer neuen und höheren Ebene“ anstreben sollte.

Auf Ersuchen der Eisenbahnersektion trat alsdann der „Europäische Verkehrsausschuß“ der ITF ins Leben. Er begann seine Tätigkeit am 30. November 1943 unter dem Vorsitz des inzwischen verstorbenen John Marchbank, der gleich zu Anfang vier Grundsätze aufstellte:

1. In mehrfacher Hinsicht und besonders in bezug auf den Verkehr muß Europa als Einheit behandelt werden.
2. Im europäischen Verkehrswesen muß eine vollständige Koordinierung des Land-, Küsten-, Binnenwasserstraßen- und Luftverkehrs Platz greifen.
3. Notaktionen müssen zum Ausgangspunkt einer neuen Verkehrspolitik gemacht werden.
4. Wir müssen uns des Verkehrs als Hebel zur Erzielung einer besseren europäischen Ordnung bedienen.

Der Ausschuß führte acht Sitzungen durch, wovon die letzte am 30. September 1944 stattfand, und prüfte einen ganzen Stoß von Dokumenten über

die Vorkriegsverhältnisse im Verkehr, ehe er einen Bericht annahm, der eine Erklärung über die „Grundsätze einer friedenszeitlichen Europäischen Verkehrsbehörde“ enthält. Dieser Bericht wurde im Dezember 1944 veröffentlicht.

Am 25. November 1947 beschloß der Generalrat der ITF die Einberufung einer Sonderkonferenz zur Besprechung des europäischen Wiederaufbauprogramms (oder Marshallplans) in seiner Auswirkung auf den europäischen Verkehr. Diese Konferenz fand vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg statt. Den Delegierten lag eine eindruckliche Reihe von Dokumenten über die Nachkriegsverhältnisse im europäischen Verkehr vor, die in dem Nachweis gipfelten, daß Europa einen Verkehrsplan braucht und das ERP zu seiner Verwirklichung benützen sollte. In einer Bezugnahme auf den Bericht des Jahres 1944 erklärte der Bericht des Sekretariats an die Konferenz:

„Die seit Kriegsschluß gewonnene Erfahrung hat gelehrt, daß dieser Bericht einen wahren Beitrag an die Lösung europäischer Verkehrsprobleme darstellte. Daß er bisher in den maßgebenden Kreisen noch nicht die erforderliche Unterstützung gefunden hat, ist zum Teil dem fehlenden Wunsch zuzuschreiben, eine Zusammenarbeit zwischen den europäischen Völkern herbeizuführen und zum Teil der mangelnden Erkenntnis, daß Europa als Einheit betrachtet werden muß.“

Der Vorschlag auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde wurde in einer gemeinsamen Sitzung der Sektionen der Eisenbahner und der Straßentransportarbeiter wie auch in der Vollversammlung diskutiert. Die Eisenbahner und die Straßentransportarbeiter befaßten sich mit den Aufgaben einer solchen Behörde und nannten im Lichte der damaligen Verhältnisse unverzüglich drei:

1. Koordinierung des Verkehrs auf Schiene, Straße und Wasserweg auf internationaler Ebene.
2. Verteilung des im Rahmen des ERP zur Verfügung gestellten Verkehrsmaterials nach festzulegenden Regeln und Grundsätzen.
3. Festsetzung der Tarife im internationalen Verkehr.

Der Berichterstatter an die Vollversammlung fügte jedoch hinzu: „Bisher haben wir auf drei Funktionen der internationalen Behörde hingewiesen, die sich aus den drei von uns geprüften Problemen ergeben. Es gibt aber noch weitere, und die ITF müßte zur Ausarbeitung einer vollständigen Aufzählung das gesamte Problem dieser Funktionen prüfen.“

Die Konferenz nahm zwei Entschlüsse an, von denen die eine den wirtschaftlichen Zusammenschluß befürwortete, die andere die Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde verlangte. (Beide sind im Kapitel I teilweise aufgeführt.)

Der Kongreß des Jahres 1948 in Oslo ersuchte die Eisenbahnersektion, die Frage der Funktionen einer Europäischen Verkehrsbehörde im Lichte der Erfahrungen bei den Eisenbahnen zu studieren. Dies geschah durch die Internationale Eisenbahnerkonferenz im August 1949 in Innsbruck. Der dieser Konferenz vorgelegte Bericht enthielt einen Überblick über Funktionen und Tätigkeit aller bestehenden internationalen Eisenbahnorganisationen, amtlicher wie auch nichtamtlicher Art, von denen keine dazu geschaffen ist, an den wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas beizutragen. Die Konferenz kam zu dem Schluß, daß der europäische Kontinent

eine Behörde mit einem ähnlichen Auftrag braucht, wie ihn 1947 die Britische Verkehrskommission erhielt, nämlich:

„ein leistungsfähiges, ausreichendes, billiges und ausgewogenes öffentliches Binnenverkehrs- und Hafengewesen für den Personen- und Güterverkehr zu schaffen und die Verkehrs- und Hafeneinrichtungen so auszubauen und zu verbessern, daß die Ansprüche der Öffentlichkeit, der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie auf beste und passendste Weise erfüllt werden.“

Etwas weniger allgemein ausgedrückt, bedeutet dieser Auftrag, daß die Behörde verantwortlich wäre für: Versorgung aller Teile Europas mit in Menge und Güte ausreichenden Verkehrsmitteln; Kontrolle über Ausbauinvestitionen; Kontrolle über Investitionen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit; Festlegung der Tarife; Streckenzuteilung im internationalen Verkehr; Vereinheitlichung und Rationalisierung der Betriebs- und Verwaltungsmethoden; Normung der Verkehrsmittel und -einrichtungen; Planung von Herstellung, Verteilung und Instandsetzung des Verkehrsmaterials und der Verkehrseinrichtungen; Planung der Versorgung mit Treibstoff und Energie. Nicht zuletzt wäre es die Pflicht der Behörde:

„In ganz Europa weitgehende Gleichwertigkeit der Arbeitsbedingungen und des Lebensstandards der Transportarbeiter herbeizuführen, die berufliche Tüchtigkeit aller Transportarbeiter, in Verwaltung und Betrieb, zu fördern und mit ihren nationalen und internationalen Gewerkschaftsorganisationen Beziehungen anzuknüpfen, welche das reibungslose Arbeiten der gesamten Verkehrswirtschaft gestatten.“

Schließlich prüften die Straßentransportarbeiter der ITF auf einer Konferenz in Zürich im April 1952 die Auswirkungen der Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde auf ihren Verkehrszweig. Der dieser Konferenz unterbreitete Bericht enthält einen Überblick über Gesetze und Einrichtungen im zwischenstaatlichen Straßenverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika und zeigt, welche Lehren aus der amerikanischen Erfahrung gezogen werden können. Die Entwicklung des internationalen Straßenverkehrs hat die europäischen Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter der Notwendigkeit bewußt werden lassen, europäische Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeiten und, soweit möglich, auch über andere Aspekte der Arbeitsbedingungen zu schaffen. Sie sind sich jedoch auch bewußt, daß die regellose Entwicklung des internationalen Straßenverkehrs unter dem Antrieb der blinden Kraft des Profitmotivs geeignet ist, eine Lage voll wirtschaftlicher Gefahren und sozialer Übel zu schaffen, deren Leidtragende die Straßentransportarbeiter sind. In ihrer Entschließung erklären sie, daß

„das Problem einer rationellen Organisierung des Straßenverkehrs nur im Rahmen einer Organisierung des europäischen Verkehrs in seiner Gesamtheit lösbar ist;“

und daß

„die Nachkriegsereignisse auf dem Gebiete des Verkehrs die Richtigkeit des Vorschlags der ITF auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde bestätigen.“

Die ITF in amtlichen internationalen Körperschaften

Die ITF hat das Recht einer Vertretung in verschiedenen amtlichen internationalen Körperschaften erwirkt, die sich mit dem europäischen Ver-

kehr befassen. Es folgt eine kurze Beschreibung der Bemühungen der ITF bei diesen Stellen.

Während des Krieges gab es in London einen von den alliierten Regierungen eingesetzten technischen beratenden Ausschuß für Binnenverkehr (TACIT), der mit der Vorbereitung des Wiederaufbaus des Verkehrswesens auf dem europäischen Kontinent unmittelbar nach der Befreiung beauftragt war. Dank der Vermittlung Ernest Bevins erhielt die ITF eine Vertretung in diesem Ausschuß. In bezug auf langfristige Verkehrspolitik taten wir in diesem Organ das einzige, das sich als möglich erwies: Wir befürworteten die Konstruktion eines europäischen Normaleisenbahnwagens, der so gebaut ist, daß er jederzeit mit der automatischen Kupplung versehen werden kann, und wir forderten die Aufnahme der Produktion dieses Normalwagens unmittelbar nach der Befreiung des Kontinents. Die Techniker waren mit uns einig, die maßgebenden Politiker jedoch mißachteten unseren Vorschlag und den Rat der Techniker.

Die TACIT wurde 1945 in die Europäische Zentrale Binnenverkehrsorganisation verwandelt. Auch in diesem Organ vertraten wir den Standpunkt, daß die vielen Tausende zerstörter Eisenbahnwagen durch Normalwagen zu ersetzen waren, die in der Zukunft jederzeit mit der automatischen Kupplung ausgestattet werden können. Wiederum mißachteten die maßgebenden Politiker unsere Forderung.

Auf die ECITO folgte 1947 der Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE). Dieses neue Organ brauchte ein Jahr, bis es eingespielt war. Alsdann warfen wir wiederum das Problem der Standardisierung der Eisenbahnwagen auf. Drei Jahre später hatten wir Erfolg. Seither wurde das Problem einer umfassenderen Standardisierung des Eisenbahnmaterials auf die Tagesordnung der ECE gesetzt. Besprechungen über die Wiedereinführung der in der Vorkriegszeit geltenden Reglemente für den Austausch von Rollmaterial zwischen den europäischen Eisenbahnbetrieben boten Gelegenheit, für eine Rationalisierung der Arbeit der allzu zahlreichen internationalen Eisenbahnkörperschaften einzutreten und die Integrierung des europäischen Verkehrs zu befürworten. Besprechungen über die Verkehrskoordinierung wurden benutzt, um die Notwendigkeit eines europäischen Verkehrsplanes zu betonen, ohne den eine Koordinierung nicht erzielt werden kann. Besprechungen über Vorschriften im internationalen europäischen Straßenverkehr wurden benutzt, um die Notwendigkeit eines europäischen Gegenstückes zum „Interstate Commerce Act“ der Vereinigten Staaten zu demonstrieren, das eine Handhabe zur Festlegung wirtschaftlicher, technischer und kommerzieller Normen, besonders aber einheitlicher Arbeitsbedingungen, schaffen würde, die für den gesamten internationalen Straßenverkehr auf dem europäischen Kontinent gültig wären.

Der Binnenverkehrsausschuß der Internationalen Arbeitsorganisation trat im Dezember 1945 in London zusammen. Im Unterausschuß für Eisenbahnwesen erzielten die Wortführer der ITF die Annahme einer Entschließung über den Wiederaufbau der Eisenbahnen in kriegsverwüsteten Ländern, die den Gedanken einer Europäischen Verkehrsbehörde enthielt.

Die Entschließung erklärte:

„Es ist äußerst wichtig, daß die Regierungen den mit der Organisation des Verkehrs in Europa beschäftigten internationalen Organisationen ausreichende Befugnisse erteilen, um ein Maximum an Koordinierung und ein Minimum an Aufschub zu erzielen. Nach

Meinung des Untersuchungsausschusses ist es höchst erwünscht, einen Gesamtplan für die Behebung der Schäden in Europa auszuarbeiten, der für die bestmögliche Verwendung von Material, Reparaturwerkstätten und Facharbeitern sorgt . . .“

Die Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Dezember 1951 bot Gelegenheit, sich für die Regelung der Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr Europas einzusetzen und nebenbei ein europäisches Gegenstück zur „Interstate Commerce Commission“ (bundesstaatliches Verkehrsamt) der Vereinigten Staaten zu befürworten.

Es gibt zwei weitere, sich mit europäischen Verkehrsfragen befassende amtliche internationale Körperschaften, in denen die ITF nicht vertreten ist, nämlich den Binnenverkehrsausschuß der OEEC und den Europarat. Zwar gestatten die Satzungen der OEEC die Beteiligung der ITF an ihrer Arbeit, und die ITF drückte den Wunsch aus, an dieser Arbeit beteiligt zu sein; es kam jedoch nicht dazu. Der Europarat kann, wenn er will, Sachverständige an der Arbeit seiner technischen Ausschüsse beteiligen, in diesem Fall des Ausschusses für Wirtschaftsfragen und des Sonderausschusses für Verkehr. Diese Ausschüsse haben jedoch Verkehrsfragen besprochen und Pläne für eine Europäische Verkehrsbehörde bzw. ein Europäisches Verkehrsamt ausgearbeitet, ohne die ITF ins Vertrauen zu ziehen.

Die europäischen Regierungen sind dagegen

Nie haben die europäischen Regierungen den Wunsch gezeigt, auf dem Gebiet des Verkehrs von dem „hergebrachten Begriff getrennter nationaler Wirtschaftseinheiten“ abzuweichen. Als sie im November 1942 die TACIT schufen, sorgten sie bald dafür, daß die in der Zeit der Befreiung auf dem Kontinent tätige Notorganisation für den Verkehr gewisse Grenzen nicht überschreiten sollte. Nach Abschluß der Vorberatung der Verkehrsprobleme gaben sie durch die TACIT bekannt, daß „die Verantwortung für den Betrieb der Verkehrseinrichtungen innerhalb jedes Landes bei den betreffenden nationalen Behörden liegt“.

Die „Relief and Rehabilitation Administration“ der Vereinten Nationen nahm auf ihrer Konferenz in Atlantic City eine Entschließung an, die ausdrücklich feststellt, daß „jede nationale Verwaltung ihre souveräne Macht in Verkehrsfragen in ihrem eigenen Land behalten“ soll.

Im Mai 1945 wurde die ECITO geschaffen. Ihr Ziel war, „die Beförderung des Nachschubs für Streitkräfte und Zivilbevölkerungen und die rasche Heimschaffung vertriebener Personen sicherzustellen sowie Bedingungen zu schaffen, unter welchen der normale Verkehrsablauf rascher wiederhergestellt werden kann“. Der Artikel über die ausführenden Befugnisse zeigte, daß die Hauptaufgabe der ECITO darin bestand, den einzelnen Regierungen bei der Wiederherstellung des Verkehrs auf ihren Gebieten und der möglichst raschen Wiedererlangung der vollen Herrschaft über ihn beizustehen. In weniger als zwei Jahren gelang ihr die Lösung dieser Aufgabe. Schon gegen Ende 1946 erfolgte der Beschluß, die ECITO in sehr naher Zukunft aufzulösen. Die ECITO tat aber noch mehr: Durch Wiederherstellung des Verkehrs und der Souveränität schuf sie die Vorbedingungen für das Wiederaufleben der zahlreichen internationalen Stellen, die in der Zwischenkriegszeit die komplizierten Vorkehrungen durchführten, die unter dem Regime der nationalen Souveränität im internationalen Verkehr erforderlich sind. Alle diese internationalen Stellen wurden ins Leben zurückgerufen und mit ihnen ihre „raison d'être“, näm-

lich alle die komplizierten technischen und verwaltungsmäßigen Vorkehrungen, die der Krieg hinweggefegt hatte.

Die ECITO wurde im Juni 1947 aufgelöst. An ihre Stelle trat ein völlig neues Organ, der Binnenverkehrsausschuß der ECE. Wie seine Vorläuferin kann der Binnenverkehrsausschuß nur in beratender Eigenschaft auftreten, und außerdem sieht sein Arbeitsauftrag ausdrücklich vor, daß er „keine Schritte in bezug auf irgendein Land ohne die Zustimmung der Regierung dieses Landes“ unternehmen kann. Innerhalb dieser Schranken besteht seine wichtigste Mission darin, „die Verständigung zwischen den Regierungen über langfristige Binnenverkehrspolitik in Europa zu fördern“.

Im Versuch, diese Verständigung herbeizuführen, ist der Ausschuß auf zwei Bewährungsproben gestoßen, die eine von kleinerer, die andere von größerer Bedeutung.

Die kleinere Bewährungsprobe ist die Regelung des internationalen Straßenverkehrs in Europa. Zur Zeit sind an diesem Verkehr rund einige hundert Betriebe und einige tausend Fahrzeuge beteiligt. Angesichts seines möglichen Wachstums glaubt man, daß Vorschriften erforderlich sind, schon bevor dieser Verkehrszweig einen beachtenswerten Umfang erreicht hat. Gegenwärtig besteht die Absicht, technische, rechtliche, kommerzielle und wirtschaftliche Normen und Regeln in Kraft zu setzen, die für alle im internationalen Straßenverkehr in Europa beteiligten Unternehmen Gültigkeit haben. Die Diskussionen über diesen Gegenstand lassen erkennen, daß es unmöglich ist, Vorschriften auszuarbeiten, die in keinem Punkt von der nationalen Gesetzgebung des einen oder anderen der beteiligten europäischen Länder abweichen. Die Lösung der Schwierigkeit besteht darin, entweder dafür zu sorgen, daß die europäischen Vorschriften den Vorrang vor der nationalen Gesetzgebung haben oder die nationale Gesetzgebung den vereinbarten europäischen Vorschriften anzupassen. Es ist noch nicht gewiß, ob man dem ersten Verfahren zustimmen wird. Wenn zum zweiten Verfahren gegriffen wird, werden wahrscheinlich viele Jahre vergehen, ehe irgendeine Regelung wirksam werden kann.

Die zweite Bewährungsprobe hat mit dem Problem der Verkehrs-koordinierung zu tun. Im Juli 1951 kam der Ausschuß zu dem Schluß, daß seine wichtigste Aufgabe augenblicklich die „Koordinierung der Kapitalanlagen in den verschiedenen Zweigen des internationalen Verkehrs“ ist. Im Januar 1952 wurde eine besondere Tagung veranstaltet, um einen Anfang zu machen. Auf dieser Tagung schien die Mehrheit des Ausschusses jedoch Angst vor dem Mut zu bekommen, den er sechs Monate früher gezeigt hatte. Anstatt den Versuch der Festlegung einiger Grundsätze für die Koordinierung der Investitionen im europäischen Verkehr zu unternehmen, beschloß er, die Sachverständigen um die Ausarbeitung weiterer Berichte zu ersuchen, und zwar über die sozialen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte und Auswirkungen:

- a) der Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels durch die Benutzer;
- b) der Freiheit des Werkverkehrs;
- c) der Beförderungspflicht;
- d) der sozialen und wirtschaftlichen Lasten der verschiedenen Verkehrsarten und die ihnen gewährten wirtschaftlichen Vorteile.

Diese Fragen werden schon seit einem Vierteljahrhundert diskutiert und studiert. Neue Untersuchungen anzuordnen, bedeutet ganz einfach, daß man sich vor der Aufgabe drückt. Der wahre Grund, weshalb man prak-

tische Schritte verschob, ist nicht der, daß weitere Kenntnisse erforderlich sind. Die Sachverständigen haben erkannt, daß sie nur auf der Grundlage eines europäischen Verkehrsplanes arbeiten können und deshalb mit der Aufstellung eines solchen Planes beginnen müssen. Bisher haben sie von ihren Regierungen weder die Erlaubnis noch den Auftrag erhalten, diese Aufgabe anzupacken. Jede Regierung ist eine Hüterin nationaler und privater Interessen, und jede Regierung weiß, daß es unmöglich ist, den europäischen Verkehr auf rationelle und verantwortliche Weise zu planen, ohne daß einige dieser Interessen in Mitleidenschaft gezogen werden. Dieser Interessenkonflikt lähmt z. Z. den Binnenverkehrsausschuß der ECE und wird ihn weiterhin lähmen, solange die Regierungen nicht beschließen, die europäischen Interessen über andere Interessen zu stellen.

In Straßburg gibt es zwei Organe, die aus Parlamentsvertretern zusammengesetzte Beratende Versammlung und den aus Regierungsvertretern bestehenden Ministerausschuß. Die Beratende Versammlung besprach den Bonnefous-Plan für eine Europäische Verkehrsbehörde — eine Parallele zum Schuman-Plan — unter Anwesenheit so weniger Mitglieder, daß der Vorsitzende sich weigerte, eine Abstimmung durchzuführen. Infolgedessen wurde der Plan dem Ministerausschuß nicht vorgelegt.

Ein zweiter Plan, der die Errichtung eines Europäischen Verkehrsamtes mit rein beratenden Aufgaben bezweckt, wurde vom Ausschuß für Wirtschaftsfragen ausgearbeitet, von der Beratenden Versammlung jedoch nicht besprochen.

Im April 1952 setzte der französische Verkehrsminister Parlament und Öffentlichkeit von der Absicht der französischen Regierung in Kenntnis, eine Europakonferenz zum Zwecke der Schaffung einer europäischen Verkehrsgemeinschaft einzuberufen, die zunächst ausschließlich die Eisenbahnen umfassen würde. Alle Versuche, Auskünfte über diesen neuen Plan zu beschaffen, sind ergebnislos verlaufen, und aus direkten Anfragen ist der Eindruck entstanden, daß ein konkreter Vorschlag noch nicht vorliegt.

III. Schlußfolgerungen

Könnte nicht eine europäische Föderation geschaffen werden, deren Aufgabe es wäre, die Interessen aller möglichst weitgehend aufeinander abzustimmen und die Zusammenarbeit zu fördern durch Ausarbeitung eines Ausbauplanes für alle Produktionszweige, der in einer gemeinsamen Anstrengung alle nebensächlichen Rivalitäten aus dem Weg räumen würde? Alle auf dieses Ziel gerichteten Bemühungen werden die Unterstützung der aktiven französischen Gewerkschaftler finden.

Charles Laurent,

Generalsekretär des französischen Beamtenbundes, Abgeordneter der Widerstandsbewegung im Parlament von Algier, Nationaler Befreiungsausschuß 1943.

Das Mögliche

Die Erfahrung zeigt, daß eine europäische Stelle für den Verkehr rasch und gut arbeiten kann, sofern die Regierungen ihr einen Auftrag und die erforderlichen Befugnisse erteilen. Die ECITO löste die große Aufgabe der Ermöglichung des internationalen Verkehrs in den Jahren 1945 und 1946, als große Mengen von dringend benötigten Gütern über den ganzen europäischen Kontinent transportiert und Millionen Menschen heimgeschafft werden mußten. Sie lenkte den Verkehr über ein Netz von Eisenbahnen, Wasserwegen und Straßen, von welchen größere Teile, wenigstens anfänglich, an zahlreichen wichtigen Stellen voneinander abgeschnitten waren.

Ein großer Teil des Verkehrs mußte über ungewöhnliche Strecken geleitet werden. Die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel am falschen Ort auf der falschen Strecke diktierte oft ungewöhnliche Lösungen für die Probleme des Verkehrsablaufs, und die ECITO wandte sie an. Sie konnte es tun, weil damals für kurze Zeit keine Regierung auf ihrer nationalen Souveränität beharrte.

Auch die ECE hat gute Arbeit geleistet. Sie hat die internationalen Eisenbahnkörperschaften erfolgreich zur Rationalisierung ihrer Arbeit und zum Anpacken des Problems der Standardisierung angehalten. Sie hat die Regierungen zum Abschluß einer Reihe von Abkommen über die Benützung der Straßen durch ausländische Fahrzeuge veranlaßt. Der Transport verderblicher Güter wurde beschleunigt durch Maßnahmen, die auf Anregung der ECE beschlossen wurden. Die Zollformalitäten wurden vereinfacht, und die nationalen Haftpflichtversicherungsausweise wurden im internationalen Straßenverkehr gültig erklärt. Viel gute Arbeit dieser Art wird immer noch geleistet. Alle diese Probleme waren ihrem Wesen und Umfang nach von kleiner Bedeutung, störten jedoch den internationalen Verkehr sehr. Die ECE hat durch die rasche Wegräumung bzw. Verkleinerung dieser Hindernisse eine große Leistung vollbracht. Andererseits ist zu sagen, daß die ECE auf diesem Gebiet nur deshalb Erfolg hatte, weil die Regierungen es so wollten, und die Regierungen wollten es, weil der Erfolg ihre Souveränität nicht schwächte, sondern stärkte.

Vorschriften für den europäischen Straßenverkehr würden die nationale Souveränität nicht merklich einschränken; es geht jedoch um den Grundsatz. Die Arbeit ist deshalb langsam und der Erfolg immer noch ungewiß.

Die Koordinierung der Investitionen im Verkehr fordert einen europäischen Verkehrsplan, der mit Gewißheit die Aufgabe einiger jetzt durch die nationale Souveränität geschützter Interessen verlangen würde. Die Regierungen zögern deshalb immer noch.

Die Ausarbeitung einer europäischen Tarifpolitik steht auf der Tagesordnung der ECE. Da sie jedoch einen wichtigen Aspekt der nationalen Souveränität berührt, haben selbst die Optimisten nur schwache Hoffnungen, daß dieses Problem in absehbarer Zukunft in Angriff genommen werden wird.

Selbstverständlich sind diese Probleme nicht einfach; wenn man aber allzusehr auf diejenigen hört, welche die Schwierigkeiten betonen, läuft man Gefahr, das grundlegende Problem aus den Augen zu verlieren, nämlich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Europas, die sich nur durch wirtschaftlichen Zusammenschluß erzielen läßt.

Die Kluft zwischen Wort und Tat

Es besteht deshalb eine tiefe Kluft zwischen den Worten, welche die europäischen Regierungen in die Satzungen der internationalen Organisationen hineingeschrieben haben, und ihren Taten. Um die Regierungen zur Einhaltung ihrer Versprechen zu veranlassen, müssen sie unter Druck gesetzt werden.

Die ECE ist eine zwischenstaatliche Organisation, bei der die ITF beratenden Status besitzt. Dieser Status genügt nicht, um Druck auf die Regierungen auszuüben.

Die Straßburger Versammlung, oder doch wenigstens eine größere Gruppe der Mitglieder dieser Versammlung, könnte Druck auf den Ministerausschuß ausüben. Wenn jedoch eine Gruppe von Mitgliedern der Versammlung die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde verlangt,

sollte sie besser über internationale Verkehrsfragen orientiert sein, als Politiker es gewöhnlich sind, und dazu wäre Zusammenarbeit zwischen ihr und der ITF erforderlich. Ohne die ITF als treibende Kraft besteht wenig Wahrscheinlichkeit, daß die Straßburger Versammlung auf diesem Gebiet tüchtige Arbeit leisten und letzten Endes den Ministerausschuß überzeugen kann.

Eine verpaßte Gelegenheit

Die dank ERP trotz mangelnden Zusammenschlusses erfolgte Erholung Europas und die verstrichene Zeit machen die Erreichung des Zieles der ITF nicht einfacher. Im Gegenteil! Der Krieg hat Bedingungen geschaffen, aus denen man für die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrs hätte Vorteil ziehen können. Der alte Apparat der zahllosen internationalen Stellen, die zur Durchführung des internationalen Verkehrs unter dem Regime der nationalen Souveränität erforderlich waren, lag damals in Trümmern und konnte nicht rechtzeitig wieder aufgebaut werden zur Organisation des kontinentalen Verkehrs in der Zeit der Befreiung und des Wiederaufbaues. Ein Ersatz war nötig, den die europäischen Regierungen durch den einfachen und einzigen Mechanismus der ECITO schufen. Dieser Mechanismus erwies sich als wirksam, obschon er schon von vornherein behindert wurde durch die Tatsache, daß es sich um einen bloßen Behelf handelte und obschon er durch eine eingehende und umständliche politische Kontrolle gehemmt wurde, die nach dem Beitritt der UdSSR im September 1945 der ECITO überhaupt jedes Arbeiten unmöglich machte. Anstatt sie zum Ausgangspunkt einer neuen, ständigen Einrichtung zu machen, wurde die ECITO aufgelöst, schon ehe der alte Apparat, den sie erfolgreich ersetzt hatte, wieder funktionierte. Eine Gelegenheit, wie sie nur das Unglück eines Krieges schafft, war verpaßt.

Das Bedürfnis einer Integrierung des europäischen Verkehrs bleibt

Das Bedürfnis einer Integrierung des europäischen Verkehrs hat allerdings nicht abgenommen. Der europäische Verkehr muß integriert werden, wenn die europäische Wirtschaft integriert werden soll.

Die ITF braucht nicht mehr zu beweisen, daß der Vorschlag durchführbar ist. Auch ist es nicht notwendig, den Entwurf einer Verfassung vorzulegen. Wer die europäischen Verkehrsprobleme kennt, der weiß, welche Aufgaben eine Europäische Verkehrsbehörde haben müßte. Wenn die europäischen Regierungen einmal entschlossen sind, diese Aufgaben einem europäischen Verkehrsorgan zu übertragen, wird ihnen die Ausarbeitung einer Verfassung keine Schwierigkeiten bereiten.

Die Aufgabe der ITF bleibt dieselbe: ihre Mitgliedsorganisationen durch ihre Veröffentlichungen aufzuklären; sie dazu anzuhalten, in ihren eigenen Ländern die Öffentlichkeit aufzuklären und Druck auf ihre Regierungen und Parlamente auszuüben; von ihrem Vertretungsrecht in amtlichen internationalen Körperschaften Gebrauch zu machen, um die im europäischen Verkehrsgeschäft herrschende Sinnlosigkeit hervorzuheben und bei jeder passenden Gelegenheit Lösungen zu befürworten, die geeignet sind, die Integrierung des europäischen Verkehrs zu fördern und schließlich zu der Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde zu führen, die beauftragt ist, den Interessen der europäischen Gemeinschaft zu dienen.

P. Tofahrn, Berichterstatter

London, 16. Juni 1952

Entwurf einer EntschlieÙung

1. Die Umgestaltung Europas zu einer wirtschaftlichen Einheit ist für die Nationen dieses Kontinents eine Bedingung ihres Weiterbestehens als sich selbst genügende, freie und demokratische Gemeinschaften;
2. ein einheitliches Verkehrswesen ist eines der wesentlichen Mittel zur Herbeiführung einer fortschreitenden Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit sowie zur Sicherung der richtigen wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Entwicklung Europas;
3. der Grad der im europäischen Verkehr erzielten Einheit darf als verlässlicher Maßstab des Fortschritts gelten, der bei der Ausführung der erklärten Absicht der europäischen Regierungen, die für den Erfolg der europäischen Zusammenarbeit notwendigen Einrichtungen zu schaffen, erzielt worden ist;
4. die internationale Zusammenarbeit in ihrer traditionellen und auch heutigen Form, d. h. rein für den Zweck der Ausarbeitung und Durchführung technischer, rechtlicher und verwaltungsmäßiger Vorschriften für den internationalen Verkehr, bietet nur Scheinlösungen, weil sie unmöglich zu dem erforderlichen Zusammenschluß der europäischen Verkehrsapparate führen kann.
5. Wirtschaftliche Maßnahmen im Verkehr auf dem europäischen Kontinent setzen das Vorhandensein einer Europäischen Verkehrsbehörde voraus.

Der unter den Auspizien der ITF vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. internationale Transportarbeiter-KongreÙ

6. stellt fest:
 - a) Die ITF hat Pionierarbeit geleistet, indem sie zur rechten Zeit und in geeigneter Weise die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrs gefordert hat;
 - b) die ITF hat diesen Gedanken selbst gegenüber Kräften vertreten, die vom veralteten Begriff getrennter nationaler Wirtschaftseinheiten völlig eingenommen sind;
 - c) die Politik der ITF findet ihre Rechtfertigung darin, daß amtliche nationale und internationale Organe sich gegenwärtig mit Plänen zur Schaffung einer neuen europäischen Verkehrsstelle befassen;
7. erklärt, daß es die Pflicht der ITF ist, den Bestrebungen, diesem Gedanken Achtung zu verschaffen und Mittel und Wege zu seiner Umsetzung in die Tat zu finden, ihre volle Unterstützung zu gewähren, sofern diese Bestrebungen geeignet sind, das von der ITF verfolgte Ziel zu fördern;
8. beschließt, das Sekretariat der ITF zu beauftragen, sich nach wie vor für eine rationelle wirtschaftliche Struktur des kontinentalen Verkehrs einzusetzen und dabei die Schwächen der gegenwärtigen, Europa arm machenden Ordnung bloßzustellen und auf die Mängel vorgeschlagener Lösungen hinzuweisen, die nicht berechnet sind, durch eine völlig neue Organisationsform zum wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas zu führen.

Bericht über die Abänderungsvorschläge zu den Satzungen

Vorgeschichte

Auf unserem Stuttgarter Kongreß im Juli 1950 wurde ein „Satzungs- und Wahlausschuß“ eingesetzt, der die doppelte Aufgabe hatte: a) Vorschläge für die übliche Einteilung der angeschlossenen Organisationen in nationale und regionale Gruppen zwecks ihrer Vertretung im Generalrat auszuarbeiten; b) die vom Exekutivkomitee unterbreiteten Abänderungsvorschläge zu den Satzungen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten. Der Grund, weshalb der Satzungs- und Wahlausschuß mit dieser doppelten Aufgabe beauftragt wurde, lag darin, daß einer der Abänderungsvorschläge — der später angenommen wurde — die Zusammensetzung des Generalrates berührte.

Der Satzungs- und Wahlausschuß schloß seinen Bericht an den Kongreß mit der Bemerkung: „Der Ausschuß erachtet, daß die gegenwärtigen Satzungen, insbesondere die Bestimmungen des Exekutivkomitee und den Generalrat betreffend einer gründlichen Revision bedürfen, und der Ausschuß empfiehlt dem Kongreß, ein Komitee einzusetzen und dieses mit der Prüfung der Statuten zu beauftragen zum Zwecke der Vorlage solcher Änderungsvorschläge, die als erwünscht erscheinen.“

Der Bericht wurde gutgeheißen daher die jetzt dem Kongreß vorliegenden Abänderungsanträge zu den Satzungen.

Die Bestellung des mit der Revision zu beauftragenden Satzungsausschusses wurde dem Exekutivkomitee überlassen, das auf seiner Londoner Tagung im Januar 1951 zu Mitgliedern des Ausschusses ernannte:

<i>R. Bratschi</i>	Präsident der ITF
<i>A. Deakin</i>	Mitglied des Exekutivkomitees
<i>T. Gomez</i>	Mitglied des Exekutivkomitees
<i>T. Yates</i>	Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses
<i>P. de Vries</i>	Mitglied des Stuttgarter Satzungs- und Wahlausschusses
<i>O. Becu</i>	Generalsekretär

Der Satzungsausschuß trat dreimal zusammen: am 3. und 4. Mai 1951 in London, am 22. und 23. September 1951 in Bern und am 9. Oktober 1951 in Marseille. Der vom Ausschuß ausgearbeitete Entwurf neuer Satzungen wurde vom Exekutivkomitee am 17. und 18. April 1952 in Amsterdam in Anwesenheit der Mitglieder des Satzungsausschusses geprüft. Auf zwei Tagungen des Satzungsausschusses war T. Yates durch D. S. Tennant vertreten.

Arbeitsauftrag

Wie aus dem Vorstehenden ersichtlich, war der Satzungsausschuß zu einer Totalrevision der Satzungen ermächtigt. Einige Punkte waren jedoch ausdrücklich erwähnt worden.

Bei der Unterbreitung des Berichtes des Satzungs- und Wahlausschusses an den Kongreß hatte der Berichterstatter P. de Vries bemerkt: „Zu einem gegebenen Zeitpunkt war die ITF überwiegend europäisch in ihrer Zusammensetzung. Heute jedoch hat sie über zwei Millionen Mitglieder in anderen Kontinenten und davon eine Anzahl in Weltteilen, die

von Europa sehr entfernt sind. Es ist durchaus zu wünschen, daß die Gewerkschaften in fern entlegenen Ländern direkten Kontakt mit denen Europas und anderer Weltteile bekommen. Aber wenn ihnen volles Vertretungsrecht auf Kosten der Föderation gewährt wird, so könnte dieses eine unerträgliche Bürde für die Finanzen der ITF darstellen. Besonders wenn man in Betracht zieht, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Beiträge vieler und sogar der meisten dieser Gewerkschaften nicht ausreichen, um die Reisekosten eines Generalratsmitgliedes einmal im Jahr aufzuwiegen; von einem Beitrag an die Kosten der Dienste, die die ITF ihnen anderweitig erweist, ganz zu schweigen. Mit der Zeit wird diese Lage sich zweifelsohne zum Besseren wenden, aber inzwischen machen praktische Gründe es notwendig, die Anzahl der Vertreter solcher Gewerkschaften im Generalrat einigermaßen zu beschränken. Es läßt sich sehr wohl begründen, ein Verhältnis herzustellen zwischen der **Vertretung im Generalrat und den Beiträgen an die ITF.**“

Der Stuttgarter Mandatprüfungsausschuß hatte in einem einstimmig angenommenen Bericht erklärt: „Die Kommission hält es für ihre Pflicht, darauf hinzuweisen, daß hinsichtlich der den Organisationen nach Artikel XIV, Ziff. 4 und 5 der ITF-Satzungen zustehenden Stimmen Schwierigkeiten aufgetaucht sind. Sie ist der Überzeugung, daß die Anwendung dieser Bestimmungen, wie sie augenblicklich in Kraft sind, Auswirkungen haben würde, deren Vermeidung sie für ratsam hält. Die Kommission empfiehlt daher den für Satzungsfragen zuständigen Organen, diese Frage nach allen Gesichtspunkten hin zu prüfen, um sicherzustellen, daß das **Stimmrecht auf die eine oder andere Art auf die an die ITF gezahlten Beiträge abgestimmt wird.**“

Auch das Exekutivkomitee machte einige Bemerkungen zu den Satzungen, als es sich auf der anlässlich des Stuttgarter Kongresses abgehaltenen Tagung mit der Frage der Zusammensetzung des Generalrates befaßte. Es wies darauf hin, **daß die strenge Anwendung der Satzungen in ihrer gegenwärtigen Form seltsame Folgen hätte, besonders was die Vertretung Deutschlands, Großbritanniens, Japans und Indiens betrifft.** Großbritannien, das mehrere angeschlossene Organisationen aufweist, hätte Anspruch auf vier Vertreter, Deutschland dagegen, das zwei angeschlossene Organisationen besitzt, nur auf zwei. Indien dagegen, das sozusagen keinen Beitrag an das Einkommen der ITF leistet, jedoch eine große Mitgliederzahl aufweist, hätte Anspruch auf drei Vertreter, Japan auf vier, obschon es viel weniger beiträgt als Deutschland.

Auch das Exekutivkomitee kam zum Schluß, daß die Satzungen einer gründlichen Revision bedürfen. Im Laufe der Diskussion brachten seine Mitglieder die Anregungen vor, die wir nachstehend aufführen. Der Sitzungsausschuß hielt nicht alle für durchführbar oder erwünscht; sie sind jedoch hier aufgeführt, damit die Kongreßdelegierten einen vollen Einblick in alle Vorschläge und Anregungen erhalten, die dem Ausschuß unterbreitet wurden. Sie lauteten:

Die Bestimmungen über die Vertretung wirken sich für die größeren Organisationen allzu nachteilig aus.

Der Generalrat ist abzuschaffen. Dafür ist ein größeres Exekutivkomitee zu bilden, in dem die verschiedenen Fachsektionen der ITF besser vertreten sind.

Da der Generalrat nichts anderes ist als ein etwas kleinerer Kongreß, sollten die an seinen Tagungen teilnehmenden Organisationen die Kosten ihrer Vertretung selbst tragen.

Ein besserer Vertretungsplan könnte sich auf den regionalen Aufbau stützen.

Eine Vertretung der entlegenen Länder auf dem Kongreß ist wichtiger als ihre Vertretung im Generalrat.

Organisationen, die weniger als die Hälfte des normalen Beitrags zahlen, sollten im Generalrat nicht auf Kosten der ITF vertreten sein.

Die neuen Satzungen sollten vorsehen, daß die Sitze im Exekutivkomitee z. T. ständig, z. T. durch Wahl zu besetzen sind.

Auf seiner Tagung in London im Januar 1951 beschloß das Exekutivkomitee, auch die Frage eines rascheren Verfahrens bei dringend erforderlichen Solidaritätsaktionen an den Sitzungsausschuß zu überweisen.

Zusammenfassung

Der Sitzungsausschuß wurde also mit einer Totalrevision der Satzungen beauftragt, unter besonderer Berücksichtigung folgender drei Punkte:

1. Die Vertretung im Generalrat ist irgendwie mit den Beiträgen an die ITF zu verknüpfen.
2. Die Stimmenzahl auf Kongressen ist irgendwie mit den Beiträgen an die ITF zu verknüpfen.
3. Für Solidaritätsaktionen ist ein rascheres Verfahren festzulegen.

Nach Abschluß seiner Arbeiten unterbreitete der Sitzungsausschuß dem Exekutivkomitee den Entwurf neuer Satzungen der ITF. Das Exekutivkomitee befaßte sich mit diesem Entwurf auf seiner Tagung vom 17. und 18. April 1952 in Amsterdam und genehmigte ihn mit wenigen Änderungen. Er wird hiermit dem Kongreß zur Beratung und Beschlussfassung unterbreitet.

Kommentar zu den Vorschlägen

Zur Erleichterung des Vergleichs sind die alten und neuen Satzungen einander gegenübergestellt. Auf jeden veränderten Artikel bzw. Absatz folgt eine kurze Erklärung der Gründe, so daß wenig weiterer Kommentar erforderlich ist. Allerdings glauben wir, daß eine etwas ausführlichere Behandlung derjenigen Punkte angezeigt ist, um deren Berücksichtigung der Sitzungsausschuß ausdrücklich ersucht wurde:

1. **Verknüpfung der Vertretung im Generalrat mit den Beiträgen**
2. **Verknüpfung der Stimmenzahl auf Kongressen mit den Beiträgen**

Nach gründlicher Prüfung fand der Ausschuß, daß beide Ziele sich erreichen lassen durch das einfache Verfahren der Verknüpfung der Vertretung im Generalrat bzw. der Stimmenzahl auf Kongressen mit der „zahlenden Mitgliedschaft“. Letzterer Ausdruck bedeutet die Mitgliederzahl, für welche die Beiträge zum „Normalsatz“ bis einschließlich des letzten Quartals vor dem Kongreß bezahlt worden sind. In anderen Worten: Die angeschlossenen Organisationen, die nicht den vollen Beitrag zahlen, hätten Anspruch auf diejenige Stimmenzahl bzw. Vertretung, die der Mitgliederzahl entspricht, die der von ihnen gezahlte Beitrag darstellen würde, wenn sie Beiträge zum vollen Satz leisten würden.

Eine Gewerkschaft mit 250 000 Mitgliedern würde z. B. zum vollen Satz folgende Beiträge zahlen:

50 000 Mitglieder zu £ 14 je	1 000 Mitglieder = £	700
50 000 " " " 13 "	1 000 " = "	650
50 000 " " " 12 "	1 000 " = "	600
50 000 " " " 11 "	1 000 " = "	550
50 000 " " " 10 "	1 000 " = "	500
<u>250 000</u>	<u>Insgesamt</u>	<u>£ 3 000</u>

Würde sie nur Beiträge zum halben Satz zahlen, so würde ihr Beitrag £ 1 500 ausmachen, der — zum vollen Satz berechnet — wie folgt zusammengesetzt wäre:

50 000 Mitglieder zu £ 14 je	1 000 Mitglieder = £	700
50 000 " " " 13 "	1 000 " = "	650
<u>12 500</u>	<u>" " " 12 "</u>	<u>1 000 " = "</u>
<u>112 500</u>	<u>Insgesamt</u>	<u>£ 1 500</u>

Bei Zahlung des vollen Beitrages hätte die Gewerkschaft auf Grund der Aufstellung in Artikel VI, Absatz 4, Anspruch auf 14 Kongreßdelegierte. Für den Zweck der Vertretung im Generalrat wäre ihre „zahlende Mitgliedschaft“ ihre volle Mitgliederzahl von 250 000. Bei Abstimmungen nach Mitgliederzahlen hätte sie Anrecht auf 750 Stimmen, was dem von ihr für das Quartal vor dem Kongreß gezahlten Beitrag von £ 750 entsprechen würde. Bei Abstimmungen durch Handaufheben hätte jeder ihrer 14 Delegierten selbstverständlich eine Stimme.

Bei Zahlung des halben Beitrags hätte sie Anspruch auf 9 Kongreßdelegierte, für den Zweck der Vertretung im Generalrat würden ihre 250 000 Mitglieder nur als 112 500 zählen, und bei einer Abstimmung nach Mitgliederzahlen würde ihr der für das Quartal vor dem Kongreß gezahlte Beitrag von 375 £ 375 Stimmen geben.

Im Falle einer kleineren Gewerkschaft mit z. B. nur 2 000 Mitgliedern wäre das Verhältnis ein anderes.

Zum vollen Satz macht ihr Beitrag £ 14 je 1 000 Mitglieder oder £ 28 aus; sie hat Anspruch auf einen Kongreßdelegierten; für den Zweck der Vertretung im Generalrat beträgt ihre „zahlende Mitgliedschaft“ 2 000; und im Falle einer Abstimmung nach Mitgliederzahlen berechtigen sie die £ 7, die sie in Mitgliedsbeiträgen gezahlt hat, zu 7 Stimmen. Bei halbem Beitrag ist sie immer noch zu der Entsendung eines Kongreßdelegierten berechtigt, ihre „zahlende Mitgliedschaft“ beträgt jedoch für Vertretungszwecke nur 1 000, und der Beitrag von £ 3.10.—, den sie für ein Quartal zahlt, berechtigt sie in einer Abstimmung nach Mitgliederzahlen zu 4 Stimmen.

Der Unterschied des Verhältnisses bei großen und kleinen Gewerkschaften ist auf den Umstand zurückzuführen, daß auf erstere sowohl hinsichtlich der Beiträge (auf Grund der jetzt in Kraft stehenden Liste) als auch hinsichtlich der Zahl der Delegierten, die sie zum Kongreß entsenden können (nach Artikel VI, Abs. 4), degressive Skalen angewandt werden.

3. Rascheres Verfahren bei Solidaritätsaktionen

Die geltenden Satzungen bestimmen, daß, wenn Solidaritätsaktionen zur Unterstützung einer in einen Arbeitskonflikt verwickelten angeschlossenen Organisationen erforderlich sind, der Geschäftsführende Ausschuß oder das Exekutivkomitee mit den in Betracht kommenden Organisationen in Verbindung tritt oder sie zu einer Zusammenkunft einlädt, um ihre Vorschläge einzuholen.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß dieses Verfahren Zeitverluste verursacht. Der Ausschuß schlägt deshalb die Streichung der Bestimmung im gegenwärtigen Artikel XIII, Abs. 3, vor, die es dem Geschäftsführenden Ausschuß bzw. dem Exekutivkomitee zur Pflicht macht, mit den in Betracht kommenden Organisationen in Verbindung zu treten. Das Sekretariat soll damit die Möglichkeit erhalten, selbst die Initiative zu ergreifen. Außerdem soll diesem Absatz folgende Bestimmung hinzugefügt werden: „Sind in dringenden Fällen Solidaritätsaktionen sofort notwendig, so hält der Generalsekretär Rücksprache mit dem Präsidenten der Föderation, dem Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses und den Mitgliedern des Exekutivkomitees, die in dem Land wohnen, in welchem die Föderation ihren Sitz hat.“

Die betreffenden Personen könnten telefonisch erreicht werden, was eine bedeutende Zeitersparnis bedeuten würde.

Geschäftsführender Ausschuß

Hier ist der Versuch unternommen worden, die Pflichten des Geschäftsführenden Ausschusses auf ein vernünftiges Maß zurückzuführen. In der Kriegszeit konnte das Exekutivkomitee nicht zusammentreten, weshalb viel Arbeit und Verantwortung auf den Geschäftsführenden Ausschuß entfiel, mit denen er unter normalen Umständen nicht belastet worden wäre. Der Satzungsausschuß war der Meinung, daß ein Teil dieser Last mit Vorteil von den Schultern des Geschäftsführenden Ausschusses genommen werden kann. Aus Absatz 4 des gegenwärtigen Artikels VII könnte man z. B. ableiten, daß der Geschäftsführende Ausschuß dem Exekutivkomitee Empfehlungen über alle Fragen vorlegen muß, die in dessen Bereich fallen, während Absatz 7 desselben Artikels von ihm verlangt, daß er alle Ausgaben genehmigt und sich mit einer Reihe weiterer finanzieller Angelegenheiten beschäftigt. Da der Geschäftsführende Ausschuß normalerweise nur etwa jeden zweiten Monat für ein paar Stunden zusammentritt, ist klar, daß diese Bestimmung sich nicht durchführen läßt. Es wird deshalb vorgeschlagen, den Absatz 4 teilweise, den Absatz 7 ganz zu streichen. Die Autorität des Geschäftsführenden Ausschusses würde damit in keiner Weise beeinträchtigt; denn Absatz 5 der neuen Satzungen sieht vor, daß er über die in den Bereich des Exekutivkomitees fallenden Angelegenheiten auf dem laufenden zu halten ist, und Absatz 8 ermächtigt ihn dazu, Einsicht in alle mit der Kassen- und Vermögensverwaltung zusammenhängenden Dokumente und Bücher zu nehmen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die Kassen- und Rechnungsführung von einem geprüften Bücherrevisor sowie von dem Kongreß gewählten Rechnungsprüfern geprüft wird.

Aus demselben Grund sind weitere Vereinfachungen in den jetzigen Artikeln VIII, Abs. 7, und XV, Abs. 2, vorgenommen worden.

Sekretariat

Eine Reihe weiterer Veränderungen im gegenwärtigen Artikel VIII (Abs. 5, 6 und 7) bezwecken die Festlegung der Autorität des General-

sekretärs und seiner Verantwortung für den Betrieb des Sekretariats. Die neue Fassung des Absatz 2 desselben Artikels sieht vor, daß der Stellv. Generalsekretär nicht mehr wie bisher vom Kongreß gewählt, sondern vom Generalrat ernannt wird.

Präambel, Ziele und Methoden

Unter diesen Punkten (alter Artikel I, neue Artikel I und II) sind beträchtliche Veränderungen zu finden. Wir glauben jedoch nicht, daß sie zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben werden; denn es wird nicht von den hergebrachten Zielen und Verfahren der ITF abgewichen. Es wurden einige Vereinfachungen angebracht und ein paar zu offensichtliche oder unwichtige Einzelheiten weggelassen.

Nichteingehaltene Bestimmungen

In zwei Fällen hat der Satzungsausschuß mit einigem Widerstreben beschlossen, die Weglassung von Bestimmungen vorzuschlagen, die er an sich für wünschenswert hält. Im gegenwärtigen Artikel III werden den angeschlossenen Organisationen u. a. folgende zwei Verpflichtungen auferlegt:

- a) Beiträge für alle Mitglieder im Verkehr zu zahlen;
- b) Alle Mitglieder einer anderen der Föderation angeschlossenen Organisation, die von einem Transportzweig zu einem andern oder von einem Land in ein anderes übertreten und deswegen ihre Gewerkschaft wechseln müssen, ohne Zahlung einer Aufnahmegebühr aufzunehmen.

Die Erfahrung zeigt, daß diese Verpflichtungen nicht immer eingehalten werden. Einige unserer angeschlossenen Organisationen sind dazu übergegangen, der ITF weniger Mitglieder im Verkehr anzuschließen, als sie besitzen. Die Gründe sind wahrscheinlich verschieden: In einem uns bekannten Fall hat die Organisation einen föderativen Charakter und einige ihrer eigenen Mitgliederorganisationen gehören ihr nicht mit allen ihren Mitgliedern an; in mindestens einem andern Fall gehört die Organisation für die Mitglieder im städtischen Personenverkehr der Internationale der öffentlichen Dienste an; wiederum in andern Fällen sind uns die Gründe zwar nicht bekannt, dürften jedoch in dem Wunsche liegen, die Kosten der Mitgliedschaft bei der ITF herabzusetzen.

Was die Verpflichtung betrifft, Mitglieder anderer Organisationen ohne Zahlung einer Beitrittsgebühr aufzunehmen, scheint es, daß einige unserer Gewerkschaften an Satzungen gebunden sind, die so stark in der Tradition verankert sind, daß man es für unmöglich hält, von ihnen abzuweichen oder sie zu verändern.

Der Satzungsausschuß war der Ansicht, daß die in diesen Bestimmungen verankerten Grundsätze zwar ihre Berechtigung haben, die Beibehaltung nichteingehaltener Bestimmungen in den Satzungen jedoch einen Präzedenzfall, wenn nicht sogar eine Einladung zur Brechung weiterer darstellen. Er schlägt deshalb vor, sie zu streichen.

Undurchführbare Bestimmungen

Es gibt eine Bestimmung, die man unverändert ließ, obschon man sich nicht vorstellen kann, wie ihre Einhaltung zu erzwingen ist. Es handelt sich um jenen Teil des jetzigen Artikels V, Abs. 4, der bestimmt, daß die nationalen und regionalen Gruppen bei der Auswahl ihrer Generalratsmitglieder bestrebt sein sollen, eine möglichst gute Vertretung der verschiedenen Verkehrszweige zu erzielen. Es ist zwar zuzu-

geben, daß in der Praxis die Mitglieder im Generalrat sich bisher im allgemeinen ziemlich regelmäßig auf diejenigen Gruppen von Transportarbeitern verteilen, die am zahlreichsten sind, jedoch scheint es kein Mittel zu geben, um z. B. den Luftverkehrsarbeitern einen Vertreter zu sichern. Diese Bestimmung scheint deshalb kaum mehr zu sein als der Ausdruck eines frommen Wunsches.

Autorisierung üblicher Gepflogenheiten

In einzelnen Fällen sind neue Bestimmungen aufgenommen worden, deren Zweck darin besteht, für längst übliche Gepflogenheiten eine Grundlage zu schaffen. So wurde z. B. dem neuen Artikel VI, Abs. 13, eine Bestimmungen hinzugefügt, welche die Unterbreitung dringlicher Entschlüssen auf dem Kongreß gestattet.

Im neuen Artikel VII wird bestimmt, „daß die Mitglieder des Generalrates aus der Mitte der Kongreßdelegierten zu wählen sind, sofern der Kongreß nichts anderes beschließt“. Diese Bestimmung ist erforderlich, weil es oft vorkommt, daß die Delegierten darum ersuchen, daß die Ernennung einer bestimmten Person nicht vorgenommen wird, bis sie die Möglichkeit gehabt haben, mit ihren Vorgesetzten oder aber mit nicht vertretenen Organisationen derselben Gruppe Rücksprache zu nehmen.

Der neue Artikel VII, Absatz 2, sieht vor, daß zum Exekutivkomitee „der Vorsitzende des Geschäftsführenden Ausschusses in beratender Eigenschaft“ gehören soll. Es ist schon seit langer Zeit Brauch, ein Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses zu den Tagungen des Exekutivkomitees einzuladen.

Schließlich ist die Wahl eines Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses vorgesehen, den es schon immer gegeben hat.

Vizepräsident

Der Satzungsausschuß war der Meinung, daß die ITF neben dem Präsidenten auch einen Vizepräsidenten haben sollte und hat deshalb in den neuen Artikel X eine entsprechende Bestimmung aufgenommen.

Sitz der ITF

Der gegenwärtige Artikel X bestimmt, daß der Kongreß über den Sitz der ITF entscheiden soll. Weiter heißt es: „Er darf weder in einem Lande errichtet werden, in dem keine Organisation der Föderation angeschlossen ist, noch in einem Land, dessen angeschlossene Organisationen gegen die Errichtung des Sitzes in ihrem Land stimmen.“ Der Zweck dieser Bestimmung ist schwer einzusehen: Es scheint sehr unwahrscheinlich, daß der Kongreß je wünschen könnte, sie zu verletzen, aber andererseits wäre es unangenehm, den Sitz verlegen zu müssen, wenn alle angeschlossenen Organisationen in dem betreffenden Land aus irgendeinem Grund den Austritt aus der ITF beschließen sollten. Man kann bestimmt darauf vertrauen, daß der Kongreß immer den Beschluß fassen wird, der den Interessen der ITF am besten dient.

Mitgliedsbeiträge

Der gegenwärtige Artikel XIV, Absatz 3, bestimmt, daß keine angeschlossene Organisation Beiträge für mehr als eine Million Mitglieder zahlen kann. Diese Bestimmung wurde zu einer Zeit in den Satzungen aufgenommen, als die Mitgliederzahl der ITF viel kleiner war als heute und als eine Organisation mit einer Million Mitglieder einen so großen

Teil der Einnahmen der ITF aufgebracht hätte, daß sie in der Lage gewesen wäre, ihr durch die Drohung, auszutreten, ihren Willen aufzuzwingen. Die Mitgliederzahl ist jetzt so groß, daß diese Gefahr nicht länger besteht. Würde diese Bestimmung jedoch beibehalten, dann könnte der Zusammenschluß von zwei oder drei Gewerkschaften in einem großen Land für uns einen beträchtlichen Einnahmenverlust bedeuten. Der Ausschuß hält es deshalb für angebracht, sie zu streichen.

Allgemeines

Schließlich hielt es der Ausschuß für angezeigt, von dieser Gelegenheit Gebrauch zu machen, um einige redaktionelle Änderungen vorzunehmen, wo es im Interesse der Klarheit erwünscht erschien, und mehrere überflüssige Stellen zu streichen. Kurze Erläuterungen dazu sind im Innern des Entwurfs eingefügt.

Entwurf revidierter Satzungen der ITF

Neue Satzungen

Präambel

Die 1896 gegründete Internationale Transportarbeiter - Föderation ist eine internationale Organisation, deren Ziel in der Zusammenfassung der Gewerkschaften der Transportarbeiter aller Länder ohne Unterschied der Hautfarbe, Nationalität, Rasse oder des Glaubens besteht.

Sie ist ein freigewerkschaftliches Organ zur Verteidigung und Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Transportarbeiter aller Berufe und ihrer Gewerkschaften auf internationaler Ebene. Sie steht ein für die Verteidigung der Demokratie und Freiheit und bekämpft den Totalitarismus und die Aggression in allen ihren Formen.

Für die Tätigkeit der Föderation sind folgende Satzungen maßgebend:

Artikel I: Ziele

Die Ziele der Föderation sind:

a) Die Unterstützung nationaler und internationaler Aktionen im Kampf gegen wirtschaftliche Ausbeutung und politische Unterdrückung und die Verwirklichung der internationalen Solidarität der Arbeiterklasse.

Gegenwärtige Satzungen

Präambel

Name, Zweck und Ziele

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), die im Jahre 1896 von Transportarbeitergewerkschaften aus mehreren Ländern gegründet wurde, erklärt durch ihren vom 6. bis 11. Mai 1946 in Zürich versammelten Kongreß, daß sie danach strebt, in allen Ländern Transportarbeitergewerkschaften zu errichten, zu fördern und zu erhalten und sie in einem starken und unzerstörbaren internationalen Bund zusammenzuschließen, um:

1. die wirtschaftlichen und sozialen Interessen aller Transportarbeiter zu schützen und zu fördern;

2. die nationalen und internationalen Aktionen zu unterstützen, die immer die Umstände im Kampfe gegen wirtschaftliche Ausbeutung und politische Unterdrückung der Arbeiter erfordern mögen und so die internationale Solidarität der Arbeiterklasse wirksam zu machen;

b) Die Mitwirkung bei der Errichtung einer Weltordnung, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres Wohls durch gemeinsame Nutzung der Hilfsquellen der Welt beruht.

c) Die universelle Anerkennung und Durchführung des Rechtes der gewerkschaftlichen Organisation.

d) Die Verteidigung und Förderung der wirtschaftlichen und beruflichen Interessen aller Transportarbeiter auf internationaler Ebene.

e) Die Vertretung der Transportarbeiter bei internationalen Körperschaften, die Funktionen ausüben, welche ihre sozialen, wirtschaftlichen und beruflichen Verhältnisse berühren.

f) Die Versorgung ihrer angeschlossenen Organisationen mit Auskünften über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in verschiedenen Teilen der Welt, die sie berührende Gesetzgebung, die Entwicklung und Tätigkeit ihrer Gewerkschaften und andere verwandte Fragen.

Hier ist keine Abweichung von den bisherigen Zielen und der bisherigen Praxis der ITF vorgeschlagen, jedoch wird ihr demokratischer und antitotalitärer Charakter und die Tatsache, daß sie keinen Unterschied nach Hautfarbe, Nationalität, Rasse oder Glaubensbekenntnis kennt, besonders betont. Die Ziele sind etwas erweitert worden, liegen aber alle im normalen Aufgabenkreis.

Artikel II: Methoden

Die Föderation verfolgt diese Ziele durch:

a) Herstellung und Pflege enger Beziehungen zwischen den gewerkschaftlichen Organisationen der Transportarbeiter aller Länder;

3. an der Errichtung einer Weltordnung mitzuarbeiten, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres gemeinsamen Wohls durch die gemeinschaftliche Nutzung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Folgende Bestimmungen sind für die Tätigkeit der Föderation maßgebend:

Artikel I

Die Föderation verfolgt ihre Ziele durch:

a) Herstellung und Pflege freundschaftlicher Beziehungen zwischen Transportarbeitergewerkschaften aller Länder;

b) Hilfeleistung bei der Organisation der Transportarbeiter in den Ländern, wo sie nicht oder nur teilweise organisiert sind, und Unterstützung schwacher Organisationen, die dessen würdig sind, insbesondere durch Gewinnung der Unterstützung der öffentlichen Meinung für die Verbesserung der sozialen Verhältnisse in den betreffenden Ländern;

c) Förderung, Errichtung und Betrieb von Einrichtungen zur gegenseitigen Hilfeleistung der Transportarbeitergewerkschaften verschiedener Länder und Unterstützung von Transportarbeitergewerkschaften, die in Kämpfe verwickelt sind;

d) Zusammenarbeit mit anderen internationalen Körperschaften;

e) Sammlung und Verbreitung von Auskünften über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Transportarbeiter und diese Bedingungen berührende Fragen, wie nationale und internationale Gesetzgebung, Arbeitsvorschriften im Verkehr, Leben und Arbeit der Transportarbeiter berührende technische Entwicklungen und Organisation, Eignerschaft und Verwaltung der Verkehrsträger;

b) Hilfeleistung bei der Organisation der Transportarbeiter in Ländern, in denen sie nicht oder nur teilweise organisiert sind, und Gewährung jeglichen Beistandes an schwache Gewerkschaften, die dessen würdig sind, insbesondere durch Werbung um die Unterstützung der öffentlichen Meinung der Welt mittels geeigneter Veröffentlichungen über die in den betreffenden Ländern herrschenden sozialen Verhältnisse;

c) Empfehlung, Förderung, Ergreifung und Durchführung von Maßnahmen zur gegenseitigen Hilfeleistung zwischen Transportarbeitergewerkschaften verschiedener Länder und insbesondere Unterstützung von Transportarbeitergewerkschaften, die in Kämpfe verwickelt sind. Dazu gehören:

1. Das Erwirken finanzieller Hilfe, wenn infolge längerer Dauer der Kämpfe die Geldmittel der betreffenden Gewerkschaften sich erschöpfen;

2. Einleitung von Solidaritäts- und anderen Aktionen, die zum erfolgreichen Abschluß derartiger Kämpfe beizutragen geeignet sind;

3. Gewinnung der Unterstützung der gesamten Arbeiterbewegung und der öffentlichen Meinung der Welt durch geeignete Unterrichtung über solche Kämpfe;

d) Abhaltung internationaler Kongresse und Konferenzen;

e) Sammlung und Verbreitung von Informationen über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern sowie über damit zusammenhängende Dinge, wie nationale und internationale Gesetze und Vorschriften bezüglich der Arbeit im Verkehrs- und Transportwesen, das Leben und die Arbeit der Transportarbeiter beeinflussende technische Entwicklungen,

wie auch über Organisationsformen, Eigentumsverhältnisse und Betriebsleitung auf dem Gebiete von Transport und Verkehr;

f) Herausgabe einer oder mehrerer Zeitungen in verschiedenen Sprachen;

g) Aufnahme und Unterhaltung regelmäßiger Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen und anderen Körperschaften.

Man war der Ansicht, daß der jetzige Text unnötig weitschweifig ist und vieles enthält, das so selbstverständlich ist, daß es nicht erwähnt zu werden braucht. Der einfachere Text des Entwurfs ist nach unserer Meinung genau so vollständig wie die gegenwärtigen Bestimmungen.

Artikel III: Mitgliedschaft

1. Alle Gewerkschaften und Vereinigungen von Gewerkschaften, welche die Interessen von Personen vertreten, die in irgendeiner Eigenschaft in irgendeinem Verkehrsbranche beschäftigt sind, ohne Rücksicht darauf, ob dieser sich in öffentlichem oder privatem Besitz oder Betrieb befindet, können der Föderation beitreten, sofern

a) sie den in diesen Satzungen festgelegten Zielen der Föderation beipflichten;

b) ihre Satzungen und ihr Verhalten für eine demokratische Führung ihrer Angelegenheiten Gewähr bieten;

c) sie versprechen, die mit der Mitgliedschaft verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen.

2. Die Gesuche um Aufnahme in die Föderation sind schriftlich dem Exekutivkomitee zu unterbreiten, das befugt ist, sie nach Rücksprache mit den bei der Föderation angeschlossenen Organisationen desselben Landes anzunehmen oder abzulehnen. Das Exekutivkomitee kann die Beschlußfassung dem Generalrat übertragen, vor wel-

Artikel II: Zusammensetzung

Alle Gewerkschaften und Gewerkschaftsvereinigungen, die die Interessen von Personen vertreten, die in irgendeiner Eigenschaft in irgendeinem Transportunternehmen beschäftigt sind, sei es in öffentlichem oder privatem Besitz oder Betrieb, können in die Föderation aufgenommen werden, vorausgesetzt, daß:

1. sie sich zu den Zielen der Föderation, wie sie in den vorliegenden Satzungen niedergelegt sind, bekennen;

2. ihre Satzungen und Methoden eine demokratische Verwaltung und Leitung der Organisation gewährleisten;

3. sie sich bereitfinden, die mit der Mitgliedschaft verbundenen Verpflichtungen zu übernehmen.

Artikel XVI: Aufnahme, Austritt, Erlöschen der Mitgliedschaft und Ausschluß

1. Anträge um Aufnahme in die Föderation sind schriftlich an das Exekutivkomitee zu richten. Dieses ist befugt, nach Befragung der angeschlossenen Organisationen des gleichen Landes dem Antrag zu entsprechen oder ihn zurückzu-

chem die befragten Organisationen bei Meinungsverschiedenheiten ihren Standpunkt darlegen können. Eine Organisation, deren Gesuch abgelehnt wurde, kann dieses dem Kongreß in schriftlicher Form erneut unterbreiten.

weisen. Das Exekutivkomitee kann nach eigenem Gutdünken die endgültige Entscheidung durch den Generalrat fällen lassen, vor dem die befragten Organisationen, falls sie nicht zustimmen, ihren Standpunkt vertreten können. Wird der Antrag abgelehnt, so kann die betreffende Organisationen ihren Aufnahmeantrag schriftlich dem Kongreß neu unterbreiten.

Hier wurden einige geringfügige Formänderungen vorgenommen, die Bedeutung bleibt jedoch unverändert.

Der zweite Absatz des Entwurfs wurde, leicht verändert in der Form, aber nicht in der Bedeutung, aus Artikel XVI, Absatz 1 der gegenwärtigen Satzungen übernommen. Man war der Ansicht, daß er in Artikel III besser am Platze ist.

Artikel IV: Verpflichtungen der angeschlossenen Organisationen

Mit der Mitgliedschaft in der Föderation ist kein Verlust der Selbständigkeit der Organisationen verbunden, jedoch entstehen für sie mit dem Beitritt folgende Verpflichtungen:

a) Mitgliedsbeiträge zu den von den zuständigen Organen der Föderation festgelegten Sätzen und Bedingungen zu zahlen;

b) dem Sekretariat regelmäßig die Auskünfte über ihre Tätigkeit und Entwicklung zuzustellen, die von Interesse sind oder verlangt werden;

Artikel III: Pflichten der angeschlossenen Organisationen

Die Mitgliedschaft in der Föderation hat keine Beeinträchtigung der Selbständigkeit der Organisationen zur Folge, jedoch erwachsen daraus folgende Verpflichtungen:

a) für alle Mitglieder, die in irgendeiner Eigenschaft im Transportgewerbe beschäftigt sind, sind Mitgliedsbeiträge zum allgemeinen Satz und unter den vom Kongreß bestimmten und in den Satzungen niedergelegten Bedingungen zu zahlen. Exekutivkomitee und Geschäftsführender Ausschuß können Sondersätze oder besondere Bedingungen beschließen (vergl. Art. XIV);

b) die angeschlossenen Organisationen haben das Sekretariat der Föderation von Ort und Zeitpunkt der Zusammenkünfte ihrer höchsten Instanzen, den von diesen gefaßten Beschlüssen, der Zusammensetzung der gewählten zentralen Vollzugsorgane und den Namen der leitenden Funktionäre zu unterrichten;

- c) die angeschlossenen Organisationen haben dem Sekretariat mindestens drei Exemplare der ihren höchsten Instanzen vorgelegten periodischen Berichte zur Verfügung zu stellen;
- d) das Sekretariat ist alle Jahre mit genauen Angaben über Mitgliederbestände zu versehen;
- e) die angeschlossenen Organisationen haben dem Sekretariat regelmäßig drei Exemplare aller ihrer Veröffentlichungen sowie andere Auskünfte zur Verfügung zu stellen, die für Zwecke der Berichterstattung oder Veröffentlichung erbeten werden;
- f) die angeschlossenen Organisationen haben bei der Durchführung der Beschlüsse der leitenden und vollziehenden Organe der Föderation mitzuwirken, sowie dem Sekretariat über die unternommenen Schritte und ihren Erfolg zu berichten oder die Gründe darzutun, warum solche Schritte unterblieben;
- g) die Mitglieder der Organisationen sind über die Grundsätze, die Politik und die Beschlüsse der Föderation zu unterrichten; den leitenden Organen ist über die Tätigkeit der Föderation Bericht zu erstatten;
- h) Mitglieder einer der Föderation angeschlossenen Organisation, die von einem Transportzweig zu einem andern oder von einem Land in ein anderes übertreten und deswegen ihre Gewerkschaft wechseln müssen, sind ohne Zahlung einer Eintrittsgebühr aufzunehmen.
- c) bei der Durchführung der Beschlüsse der leitenden und ausführenden Organe der Föderation mitzuwirken und dem Sekretariat über die unternommenen Schritte und ihr Ergebnis, oder aber über die Gründe, weshalb solche Schritte unterlassen wurden, Bericht zu erstatten;
- d) unter ihren Mitgliedern die Grundsätze, die Politik und die Beschlüsse der Föderation bekanntzumachen und an ihre leitenden Organe über die Tätigkeit der Föderation zu berichten.

Die Streichung des Wortes „alle“ in der ersten Zeile der gegenwärtigen Fassung des Absatzes a) soll die jetzt satzungswidrige, aber aus Zweckmäßigkeitsgründen geduldete Übung in den Satzungen verankern, wonach einige angeschlossene Organisationen der ITF nur für einen Teil ihrer Mitgliedschaft angehören. Es liegt eine Gefahr darin, an Satzungen festzuhalten, die nicht eingehalten werden, indem ein Vorwand für die Verletzung weiterer Bestimmungen geschaffen würde.

Im übrigen handelt es sich bei der vorgeschlagenen Neufassung dieses Absatzes bloß um eine Vereinfachung, die den Sinn nicht verändert.

Man hielt es auch für unerwünscht, die Satzungen mit zahlreichen verwaltungsmäßigen Einzelheiten zu überladen, weshalb die Absätze b), c), d) und e) zu einem neuen Absatz b) zusammengefaßt worden sind.

Was den Absatz h) betrifft, so gestatten die Satzungen einiger der angeschlossenen Organisationen die Einhaltung dieser Bedingung nicht, und man hielt es für besser, diesen Absatz wegzulassen, als eine Satzungsbestimmung zu haben, die nicht allgemein eingehalten wird. Es besteht jedoch immer noch die Meinung, daß die Übertragung von Mitgliedern von einer angeschlossenen Organisation auf die andere ohne Zahlung einer Beitrittsgebühr eine erwünschte Sache ist, wo die Möglichkeit dazu besteht.

Artikel V: Austritt, Erlöschen der Mitgliedschaft, Suspendierung und Ausschuß

1. Für den Austritt aus der Föderation gilt eine einjährige Kündigungsfrist. Die finanziellen Verpflichtungen laufen bis zum Ende der Kündigungsfrist weiter.

2. Erfüllt eine Organisation die durch den Beitritt übernommenen finanziellen Verpflichtungen trotz wiederholter Mahnungen nicht, so hat das Exekutivkomitee sie dem Generalrat zu melden, der ihre Mitgliedschaft für erloschen erklären kann. Der Bericht des Exekutivkomitees wird der betreffenden Organisation gleichzeitig wie den Mitgliedern des Generalrates abschriftlich zugestellt.

3. Das Exekutivkomitee ist befugt, die Beziehungen mit angeschlossenen Organisationen, die nach seiner Beurteilung gegen die Interessen der Föderation handeln oder nicht mehr die in Artikel III aufgeführten Beitrittsbedingungen erfüllen, abzubrechen. Die betreffenden Organisationen sind von dem Beschluß und seiner Begründung in Kenntnis zu setzen und haben das Recht, an die nächste Generalratstagung zu appellieren.

Artikel XVI: Aufnahme, Austritt, Erlöschen der Mitgliedschaft und Ausschuß

1. Nach Seite 4 übertragen.

2. Wünscht eine Organisation aus der Föderation auszutreten, so ist der Austritt ein Jahr im voraus zu erklären. Die finanziellen Verpflichtungen endigen nach Ablauf dieser Frist.

3. Eine Organisation, die trotz wiederholter Mahnungen ihre mit dem Beitritt übernommenen Verpflichtungen außer acht läßt, ist dem Generalrat zu melden. Der Bericht an den Generalrat soll eine Empfehlung des Exekutivkomitees enthalten, die Mitgliedschaft als erloschen zu betrachten und die betreffende Organisation aus der Liste der angeschlossenen Organisationen zu streichen. Gleichzeitig mit dem Versand des Berichtes an die Mitglieder des Generalrates ist auch der betreffenden Organisation ein Exemplar zuzustellen.

4. Das Exekutivkomitee ist befugt, die Beziehungen zu einer angeschlossenen Organisation abzubrechen, wenn nach seiner Ansicht die Organisation gegen die Interessen der Föderation handelt oder aufgehört, den in Artikel II angeführten Aufnahmebedingungen zu entsprechen. Die betreffende Organisation ist von einem solchen Beschluß und seinen Gründen in Kenntnis zu setzen. Sie kann dagegen bei der nächsten Tagung des

4. Der Generalrat ist befugt, angeschlossene Organisationen entweder auf Antrag des Exekutivkomitees oder aus eigener Initiative auszuschließen.

5. Gegen Beschlüsse des Generalrates auf Grund von Absatz 2 bzw. 4 dieses Artikels kann an den nächstfolgenden Kongreß appelliert werden.

Der gegenwärtige Artikel XVI wird Artikel V, weil dies der logischste Ort für ihn zu sein scheint. Aus demselben Grund wurde Absatz 1 des gegenwärtigen Artikels XVI in den Artikel III übernommen (siehe Seite 4).

Die im Absatz 3 enthaltene Bestimmung, wonach das Exekutivkomitee anscheinend das Erlöschen der Mitgliedschaft immer empfehlen muß, ist weggelassen worden. Sie scheint eine unnötige Einschränkung zu sein und keinem nützlichen Zweck zu dienen.

Im übrigen ist der Artikel bereinigt worden, ohne die Absicht der jetzt in Kraft stehenden Fassung zu ändern.

Artikel VI: Der Kongreß

1. Der Kongreß ist die oberste leitende Behörde der Föderation.

2. Der Kongreß tritt alle 2 Jahre zu einem vom Exekutivkomitee zu bestimmenden Zeitpunkt in ordentlicher Session zusammen.

3. Das Exekutivkomitee kann den Kongreß in außerordentlicher Session einberufen, wenn immer die Verhältnisse es nach seiner Beurteilung erfordern, oder aber auf Ersuchen angeschlossener Organisationen, die zu wenigstens drei Ländern gehören und mindestens ein Viertel der gesamten Mitgliedschaft der Föderation vertreten.

4. Die angeschlossenen Organisationen haben Anrecht auf Vertretung auf dem Kongreß nach ihrer zählenden Mitgliedschaft wie folgt:

Generalrates Berufung einlegen. Der Generalrat ist befugt, eine Organisation auf Vorschlag des Exekutivkomitees oder aus eigener Initiative auszuschließen. Gegen den Ausschluß kann auf der nächsten Kongreßtagung Berufung eingelegt werden.

Artikel IV: Der Kongreß

1. Der Internationale Transportarbeiter-Kongreß ist die höchste Instanz der Föderation.

2. Alle zwei Jahre findet eine ordentliche Kongreß-Tagung statt, deren genauer Zeitpunkt vom Exekutivkomitee bestimmt wird.

3. Das Exekutivkomitee kann außerordentliche Kongreß-Tagungen einberufen, wenn es solche umständehalber für erforderlich hält oder wenn angeschlossene Organisationen, die mindestens drei verschiedenen Ländern angehören und mindestens ein Viertel der Gesamtmitgliederzahl der Föderation vertreten, dies verlangen.

4. Die angeschlossenen Organisationen sind in folgendem Verhältnis zur Vertretung im Kongreß berechtigt:

Zahlende Mitgliedschaft	Delegierte	Mitglieder	Delegierte
bis 5 000	1	unter 5 000	1
5 001 bis 10 000	2	5 001 bis 10 000	2
10 001 bis 20 000	3	10 001 bis 20 000	3
20 001 bis 30 000	4	20 001 bis 30 000	4
30 001 bis 40 000	5	30 001 bis 40 000	5
40 001 bis 50 000	6	40 001 bis 50 000	6
50 001 bis 75 000	7	50 001 bis 75 000	7
75 001 bis 100 000	8	75 001 bis 100 000	8
100 001 bis 125 000	9	100 001 bis 125 000	9
125 001 bis 150 000	10	125 001 bis 150 000	10
150 001 bis 175 000	11	150 001 bis 175 000	11
175 001 bis 200 000	12	175 001 bis 200 000	12
200 001 bis 250 000	13	200 001 bis 250 000	13
250 001 bis 300 000	14	250 001 bis 300 000	14
300 001 bis 350 000	15	300 001 bis 350 000	15
350 001 bis 400 000	16	350 001 bis 400 000	16
400 001 bis 450 000	17	400 001 bis 450 000	17
450 001 bis 500 000	18	450 001 bis 500 000	18
500 001 bis 600 000	19	500 001 bis 600 000	19
600 001 bis 700 000	20	600 001 bis 700 000	20
700 001 bis 800 000	21	700 001 bis 800 000	21
800 001 bis 900 000	22	800 001 bis 900 000	22
900 001 und mehr	23	900 001 und mehr	23

5. Zahlende Mitgliedschaft bedeutet die Mitglieder, für welche die Beiträge zum normalen Satz bis und mit dem Quartal vor dem Kongreß gezahlt sind. Wurde nur ein Teil der normalen Beiträge gezahlt, so gilt diejenige Vertretung, die den tatsächlich gezahlten Mitgliedsbeiträgen entspricht.

5. Ausgenommen in Fällen, in denen Artikel XIV, Ziffer 5, zur Anwendung gelangt, ist es Voraussetzung für die Teilnahme am Kongreß mit Stimmberechtigung, daß die Mitgliedsbeiträge bis zum Ende des dem Kongreß vorangehenden Vierteljahres bezahlt sind.

Die Absätze 1, 2 und 3 dieses Artikels sind dem Sinne nach unverändert; die Absätze 4 und 5 sind abgeändert entsprechend dem Ersuchen des Stuttgarter Kongresses das „Stimmrecht auf die eine oder andere Art auf die an die ITF gezahlten Beiträge abzustimmen“.

Dieses Ersuchen bezog sich auf zwei verschiedene Arten von Fällen: erstens den Fall der Organisationen, die herabgesetzte Beiträge zahlen, und zweitens den Fall der Organisationen, die mit ihren Zahlungen im Rückstand sind. Die Organisationen der ersten Gruppe haben bisher das Recht auf Vertretung und Stimmenzahl im Verhältnis zu ihrer tatsächlichen Mitgliedschaft gehabt, diejenigen in der zweiten Gruppe haben zwar in der Theorie, ausgenommen bei vereinbarter Stundung, Herabsetzung oder zeitweiliger Befreiung nach Art. XIV, Abs. 5 keine Vertretung im Stimmrecht, sind jedoch in der Praxis im allgemeinen vom Mandatsprüfungsausschuß zur Teilnahme am Kongreß ermächtigt worden und haben an den Abstimmungen auf Grund ihrer tatsächlichen Mitgliedschaft teilgenommen.

Es wird nun vorgeschlagen, die Betonung auf das Erfordernis der „zahlenden Mitgliedschaft“ zu legen, das strikter angewandt werden sollte, um

dem Mandatsprüfungsausschuß eine sehr schwierige und unangenehme Aufgabe abzunehmen; während im Falle der Organisationen, die weniger als den normalen Beitragssatz zahlen, die Vertretung und die Stimmenzahl, obschon für die größeren Organisationen immer noch herabsetzt, genau mit den tatsächlich gezahlten Beiträgen in ein Verhältnis gebracht werden, so daß z. B. eine Organisation, die tatsächlich 100 000 Mitglieder hat, aber nur den normalerweise für 50 000 Mitglieder geschuldeten Betrag zahlt, Anrecht auf 6 anstatt 8 Delegierte hat. Bei Abstimmungen nach Mitgliedszahlen steht die Zahl ihrer Stimmen im Verhältnis zu den für das Quartal vor dem Kongreß gezahlten Beiträgen.

6. Die angeschlossenen Organisationen können neben ihren Delegierten eine mäßige Zahl von Beobachtern zum Kongreß entsenden.

7. Auf seiner ersten Sitzung wählt der Kongreß einen Mandatsprüfungsausschuß. Weitere Abstimmungen oder Wahlen dürfen erst stattfinden, wenn der Kongreß den Bericht und die Empfehlungen dieses Ausschusses behandelt hat.

6. Die angeschlossenen Organisationen sind befugt, außer den ordentlichen Delegierten eine angemessene Anzahl von Gastdelegierten zu entsenden.

7. Auf der ersten Sitzung des Kongresses ist ein Mandatsprüfungsausschuß zu wählen. Dieser ist auch befugt zu prüfen, ob eine angeschlossene Organisation die in Artikel II und III angeführten Bedingungen erfüllt hat. Sie kann von den Sekretären und von den Mitgliedern der leitenden und vollziehenden Organe der Föderation sowie von allen am Kongreß teilnehmenden Delegierten Aufklärung verlangen. Sie legt dem Kongreß einen Bericht mit etwai- gen zur Sache gehörigen Empfehlungen vor. Keine weitere Abstimmung oder Wahl darf stattfinden, solange der Kongreß nicht zu dem Bericht und den Empfehlungen des Mandatsprüfungsausschusses Stellung genommen hat.

Absatz 6 ist dem Sinne nach unverändert.

Die drei mittleren Sätze von Absatz 7 sind ausgelassen, da es überflüssig scheint, in den Satzungen die normalen Befugnisse und Pflichten eines Mandatsprüfungsausschusses einzeln aufzuführen.

8. Abstimmungen auf dem Kongreß erfolgen normalerweise durch Handaufheben; Beschlüsse werden durch einfache Mehrheit gefaßt. Wenn die Delegierten von mindestens drei Organisationen es vor der Abstimmung verlangen, wird nach Mitgliederzahlen abgestimmt, wobei die Stimmenzahl jeder Delegation in direktem Verhältnis steht zu den Mitgliedsbeiträgen, die ihre Organisation für das Quar-

8. Jeder Delegierte hat eine Stimme. Abstimmungen erfolgen durch Handaufheben. Einfache Stimmenmehrheit entscheidet. Falls die Delegierten von mindestens fünf Organisationen es verlangen, wird namentliche Abstimmung unter Berücksichtigung des angeschlossenen Mitgliederbestandes vorgenommen. Dabei wird die Stimmenzahl der einzelnen Organisationen im Verhältnis

tal unmittelbar vor dem Kongreß tatsächlich gezahlt hat.

Auch bei Abstimmungen nach Mitgliederzahlen werden Beschlüsse durch einfache Mehrheit gefaßt, ausgenommen bei Satzungsänderungen und Ausschlüssen angeschlossener Organisationen, bei welchen für einen Beschluß eine Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen erforderlich ist.

Die vorgeschlagenen Veränderungen bedeuten:

- a) Eine Abstimmung nach Mitgliederzahlen ist vorzunehmen, wenn drei (bisher fünf) Organisationen es verlangen.
- b) Das Verlangen ist vor der Abstimmung vorzubringen. Bisher handelte es sich um eine Berufung gegen das Ergebnis einer Abstimmung durch Handaufheben.
- c) Bei Abstimmungen nach Mitgliedszahlen ist für einen Beschluß die Zweidrittelmehrheit nicht mehr in allen Fällen, sondern nur noch bei Ausschlüssen und Satzungsänderungen erforderlich.
- d) Bei Abstimmungen nach Mitgliederzahlen steht die Stimmzahl nicht mehr im Verhältnis zu der Zahl der Mitglieder (ohne Rücksicht darauf, ob die Beiträge bezahlt sind oder nicht), sondern zu den für das Quartal vor dem Kongreß tatsächlich gezahlten Beiträgen.

9. Angeschlossene Organisationen, denen die Entsendung von Vertretern zum Kongreß nicht möglich ist, können die Delegation einer anderen Organisation mit ihrer Vertretung beauftragen. Keine Delegation darf mehr als eine Organisation neben ihrer eigenen vertreten.

10. Die Auslagen der Kongreßdelegation werden von den vertretenen Organisationen getragen.

zu den geltenden Mitgliedsbeiträgen herabgesetzt. Auf diese Weise zustande gekommene Beschlüsse erfordern eine Mehrheit von mindestens zwei Drittel der auf dem Kongreß vertretenen Gesamtmitgliedschaft, für die die Beitragsverpflichtungen erfüllt sind.

9. Angeschlossene Organisationen, denen die Teilnahme am Kongreß nicht möglich ist, können die Delegation einer anderen angeschlossenen Organisation mit ihrer Vertretung beauftragen. Keine Delegation kann mehr als eine Organisation neben ihrer eigenen vertreten.

10. Die Auslagen der Delegationen sind von den durch sie vertretenen Organisationen zu tragen.

Sinn nicht verändert.

11. Die Tagesordnung jeder ordentlichen Session des Kongresses enthält folgende Punkte:

- a) Tätigkeitsbericht;
- b) Finanzbericht, Bericht der Rechnungsprüfer und Festsetzung der Beiträge;
- c) Wahlen;
- d) Sitz der ITF;
- e) Anträge angeschlossener Organisationen;
- f) Andere Fragen nach Beschluß des Exekutivkomitees oder des Generalrates.

11. Die Tagesordnung einer jeden ordentlichen Kongreß-Tagung umfaßt folgende Punkte:

- a) Tätigkeitsbericht;
- b) Finanzbericht, Kassenbericht, Bericht der Bücherrevisoren, Bericht der Rechnungsprüfer und Festsetzung der Beiträge;
- c) Wahl des Generalrates, des Exekutivkomitees, des Generalsekretärs und des stellvertretenden Generalsekretärs;

- d) Bestimmung des Sitzes der ITF;
- e) von den angeschlossenen Organisationen unterbreitete Anträge;
- f) weitere Punkte nach Beschluß des Exekutivkomitees oder des Generalrates.

Der Ausschuß wollte zunächst diesen Absatz als unnötig weglassen, entschloß sich jedoch zu guter Letzt, ihn in einer etwas vereinfachten Form beizubehalten.

12. Die Tagesordnung außerordentlicher Sessionen des Kongresses wird vom Exekutivkomitee festgelegt. Erfolgt die Einberufung einer solchen Session auf Ersuchen angeschlossener Organisationen, so muß das Exekutivkomitee die von diesen Organisationen unterbreiteten Dokumente zur Verteilung bringen und beschließen, welche anderen Dokumente allenfalls dem Kongreß vorzulegen sind.

13. Alle Entschlieûungen, die auf der Tagesordnung des Kongresses erscheinen sollen, müssen dem Sekretariat spätestens vier Monate vor dem Kongreß zugehen. Die endgültige Tagesordnung wird spätestens zwei Monate vor dem Kongreß bekanntgegeben. Dringliche Entschlieûungen können während des Kongresses eingereicht werden; der Beschluß darüber, ob sie dem Kongreß vorzulegen sind, bleibt jedoch dem Exekutivkomitee vorbehalten.

Der letzte Absatz ist ein Zusatz, der das übliche Verfahren sanktionieren soll.

Artikel VII: Der Generalrat

1. Zwischen den Kongreßtagungen liegt die oberste Befugnis, im Rahmen der vom Kongreß festgelegten allgemeinen Politik, beim Generalrat.
2. Der Generalrat setzt sich zusammen aus Vertretern, die von den Kongreßdelegierten aus ihrer Mitte gewählt werden, sofern der Kongreß nichts anderes beschließt, und umfaßt ferner den General-

12. Die Tagesordnung außerordentlicher Kongreß-Tagungen wird vom Exekutivkomitee bestimmt. Erfolgt die Einberufung einer solchen Tagung auf Verlangen von angeschlossenen Organisationen, so veranlaßt das Exekutivkomitee die Verteilung der von diesen Organisationen unterbreiteten Dokumente. Das Exekutivkomitee bestimmt auch, welche weiteren Dokumente dem Kongreß vorzulegen sind.

13. Alle Anträge, deren Aufnahme in die Tagesordnung gewünscht wird, müssen dem Sekretariat mindestens vier Monate vor dem Beginn des Kongresses zugestellt werden. Die endgültige Tagesordnung ist nicht später als zwei Monate vor Beginn des Kongresses bekanntzugeben.

Artikel V: Der Generalrat

1. Zwischen den Kongreß-Tagungen ist der Generalrat die höchste Instanz der Föderation. Er ist an die vom Kongreß beschlossenen allgemeinen Richtlinien gebunden.
2. Die Mitglieder des Generalrates werden von den Delegierten auf dem Kongreß gewählt. Der Generalsekretär und der stellvertretende Generalsekretär der Föderation gehören ihm von Amts-

sekretär der Föderation kraft seines Amtes. Die Vorsitzenden der Fachsektionen können den Tagungen des Generalrates ebenfalls beiwohnen, aber nur in beratender Eigenschaft.

Der Ausschuß war der Ansicht, daß der Generalrat normalerweise von den Delegierten aus ihrer Mitte gewählt werden sollte, ließ jedoch die Möglichkeit offen, daß der Kongreß in gewissen Fällen beschließt, daß die Ernennung durch einzelne Gruppen später vorgenommen werden kann, wenn ausreichende Gründe dazu vorliegen.

Der Ausschuß war auch der Ansicht, daß ein Vertreter des Sekretariats im Generalrat ausreicht.

3. Die Zahl der gewählten Vertreter ist veränderlich je nach der Zahl der Mitglieder der Föderation, muß jedoch mindestens 20 betragen. Keine Organisation darf mehr als einen Vertreter haben, die Organisationen eines Landes zusammen nicht mehr als vier, jedoch kann durch besonderen Beschluß des Kongresses mehr als ein Mitglied des Generalrates aus derselben Organisation gewählt werden, wenn deren Größe und Zusammensetzung es wünschenswert machen, daß für eine bessere Vertretung der verschiedenen Verkehrszweige des betreffenden Landes gesorgt wird.

4. Für die Wahl des Generalrates werden die Organisationen so in nationale und regionale Gruppen eingeteilt, daß die Vertretung der angeschlossenen Länder auf die beste Weise gesichert ist. Bei der Wahl ihrer Vertreter sollen diese Gruppen bestrebt sein, eine möglichst gute Vertretung der verschiedenen Verkehrszweige zu erzielen.

5. Die Organisationen eines einzelnen Landes, deren zahlende Mitgliedschaft zusammen 100 000 oder mehr beträgt, bilden eine nationale Gruppe. Unter Vorbehalt der Bestimmungen von Absatz 3 dieses Artikels hat jede nationale Gruppe einen Vertreter für je 100 000 zahlende Mitglieder.

wegen an. Die Sektionsvorsitzenden können an den Tagungen des Generalrates in beratender Eigenschaft teilnehmen.

3. Die Anzahl der gewählten Vertreter kann sich je nach dem Mitgliederstand der Föderation ändern, beträgt aber mindestens 20. Keine Organisation kann mehr als einen Vertreter haben und die Organisationen eines Landes zusammen nicht mehr als vier, mit dem Vorbehalt jedoch, daß der Kongreß durch besonderen Beschluß einer Organisation mehr als einen Sitz zuweisen kann, wenn auf Grund ihres Mitgliederbestandes oder der Zusammensetzung ihrer Mitgliedschaft es erwünscht erscheint, eine angemessenere Vertretung der verschiedenen Verkehrszweige des betreffenden Landes sicherzustellen.

4. Zur Wahl des Generalrates sind die Organisationen so in nationale und regionale Gruppen einzuteilen, daß die wirksamste Vertretung der angeschlossenen Länder im Generalrat sichergestellt ist. Die Gruppen bemühen sich, die bestmögliche Vertretung der verschiedenen Berufsgruppen zu erzielen.

5. Die Organisationen eines einzelnen Landes, deren Gesamtmitgliederzahl 100 000 oder mehr beträgt, bilden eine nationale Gruppe. Unter Berücksichtigung der Bestimmung der Ziffer 3 stellt jede nationale Gruppe einen Vertreter für je 100 000 Mitglieder.

6. Länder, deren zahlende Mitgliedschaft weniger als 100 000 beträgt, werden in regionale Gruppen eingeteilt, deren Zusammensetzung vom Kongreß bestimmt wird. Kein Land in einer regionalen Gruppe hat mehr als einen Vertreter im Generalrat. Unter diesem Vorbehalt hat die Gruppe jedoch einen Vertreter je 50 000 zahlende Mitglieder. Jedes einzelne Land in der Region, deren Organisationen zusammen eine zahlende Mitgliedschaft von 40 000 oder mehr besitzen, hat Anspruch auf einen Sitz.

Regionale Gruppen, die weniger als 50 000 zahlende Mitglieder haben, jedoch das Recht besitzen, ein Generalratsmitglied zu wählen, können durch besonderen Beschluß gebildet werden, der auf jeder ordentlichen Session des Kongresses zu erneuern ist.

Diese Absätze bleiben im wesentlichen unverändert, ausgenommen, daß in Übereinstimmung mit den auf dem Stuttgarter Kongreß ausgedrückten Auffassungen überall vor den Worten „Mitglieder“ oder „Mitgliedschaft“ das Wort „zahlende“ eingefügt ist.

7. Für jedes so gewählte Mitglied des Generalrates wählen die Gruppen auch ein Ersatzmitglied, das einspringt, wenn der Inhaber des Sitzes an Tagungen nicht teilnehmen kann.

8. Der Generalrat tritt jährlich einmal zusammen. Der Zeitpunkt der Tagung ist womöglich zwei Monate im voraus bekanntzugeben.

9. Das Exekutivkomitee ist befugt, dringliche Tagungen des Generalrates einzuberufen, wenn es dies für wünschenswert hält.

10. Die Reise- und Aufenthaltskosten der an Generalrats-Tagungen teilnehmenden Mitglieder des Generalrates, der solche Mitglieder vertretenden Ersatzmitglieder und der Sektionsvorsitzenden werden von der Föderation getragen, es sei denn, das Exekutivkomitee fasse in besonderen Fällen einen ab-

6. Die Organisationen eines Landes, deren Mitgliederzahl 100 000 nicht erreicht, werden in regionale Gruppen eingeteilt, deren Zusammensetzung vom Kongreß bestimmt wird. Kein Land einer regionalen Gruppe kann mehr als einen Vertreter im Generalrat haben. Abgesehen von dieser Beschränkung stellt jede Gruppe auf je 50 000 Mitglieder einen Vertreter. Jedes Land einer Gruppe, dessen Organisationen eine Gesamtmitgliederzahl von 40 000 oder mehr aufweisen, hat Anspruch auf einen Sitz.

Regionale Gruppen mit weniger als 50 000 Mitgliedern, die ermächtigt sind, einen Vertreter in den Generalrat zu wählen, können auf Grund eines besonderen Beschlusses gebildet werden, der auf jeder Kongreß-Tagung erneut gefaßt werden muß.

7. Für jedes Generalratsmitglied wählen die Gruppen einen Stellvertreter, der im Verhinderungsfalle an die Stelle des ordentlichen Mitgliedes tritt.

8. Der Generalrat tritt einmal im Jahr zusammen. Der Zeitpunkt des Zusammentritts ist, wenn immer möglich, zwei Monate im voraus bekanntzugeben.

9. Das Exekutivkomitee ist ermächtigt, außerordentliche Tagungen des Generalrats einzuberufen, wenn es dies für notwendig hält.

10 Die Reisekosten der Mitglieder des Generalrates, der Stellvertreter, die ein abwesendes reguläres Mitglied ersetzen, und der an Tagungen teilnehmenden Sektionsvorsitzenden werden von der Föderation getragen, es sei denn, daß das Exekutivkomitee in besonderen Fällen anders entschei-

weichenden Beschluß. Andere Ersatzmitglieder können den Generalrats-Tagungen in beratender Eigenschaft beiwohnen, ihre Reisekosten werden jedoch nicht von der Föderation getragen.

Keine Veränderung in der Absicht.

Artikel VIII: Das Exekutivkomitee

1. Das Exekutivkomitee ist verantwortlich für die allgemeine Verwaltung und Leitung der Föderation, die Durchführung der Beschlüsse des Kongresses und des Generalrates und die Beaufsichtigung des Sekretariats.

2. Das Exekutivkomitee besteht aus Mitgliedern, die vom Kongreß unter den Mitgliedern des Generalrates ausgewählt werden, und umfaßt außerdem den Generalsekretär kraft seines Amtes sowie den Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses in beratender Eigenschaft.

Die Anwesenheit eines Vertreters des Geschäftsführenden Ausschusses auf Tagungen des Exekutivkomitees ist schon seit langer Zeit üblich; man hat die Gelegenheit der Satzungsrevision lediglich benützt, um ihm offiziellen Status zu geben.

3. Die gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees müssen ein Viertel der gewählten Mitglieder des Generalrates ausmachen (Bruchzahlen bleiben unberücksichtigt), dürfen jedoch nicht weniger als sieben sein. Ihre Wahl erfolgt in geheimer Abstimmung, wobei die Stimmzahl der Delegation in direktem Verhältnis steht zu den Mitgliedsbeiträgen, die ihre Organisation für das Quartal unmittelbar vor dem Kongreß tatsächlich gezahlt hat.

Man war der Ansicht, daß auch die Wahl des Exekutivkomitees mit den Beiträgen verknüpft sein sollte.

4. Sind zwei oder mehr Kandidaten aus den angeschlossenen Organisationen eines einzelnen Landes für die Wahl in das Exekutivkomitee vorgeschlagen, so gilt derjenige als gewählt, der die größte Stimmzahl auf sich vereinigt.

Andere Stellvertreter können an den Sitzungen des Generalrates in beratender Eigenschaft teilnehmen, ihre Reisekosten werden jedoch nicht von der Föderation getragen.

Artikel VI: Das Exekutivkomitee

1. Das Exekutivkomitee ist verantwortlich für die allgemeine Führung und Überwachung der Geschäfte der Föderation, für die Durchführung der Beschlüsse des Kongresses und des Generalrates sowie für die Aufsicht über das Sekretariat.

2. Die Mitglieder des Exekutivkomitees werden vom Kongreß aus der Mitte der gewählten Mitglieder des Generalrates gewählt. Der Generalsekretär ist Mitglied von Amts wegen.

3. Die Zahl der gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees beträgt ein Viertel der gewählten Mitglieder des Generalrates (Bruchzahlen bleiben unberücksichtigt), jedoch nicht weniger als sieben. Sie werden in geheimer Abstimmung gewählt, wobei jeder Kongreßdelegierte eine Stimme hat.

4. Wenn zwei oder mehr Kandidaten aus ein und demselben Land vorhanden sind, gilt nur der als gewählt, der die meisten Stimmen auf sich vereinigt.

5. Wird zwischen zwei Sessionen des Kongresses im Exekutivkomitee ein Sitz frei, so ist der Generalrat befugt, ihn zu besetzen. Ist die gewählte Person nicht schon ein Mitglied des Generalrates, so gehört sie diesem kraft ihres Amtes an.

6. Das Exekutivkomitee wird vom Sekretariat wenigstens einmal zwischen zwei aufeinanderfolgenden ordentlichen Tagungen des Generalrates bzw. des Generalrates und des Kongresses einberufen. Weitere Tagungen finden je nach Bedürfnis statt.

7. Das Sekretariat veranstaltet dringliche Tagungen des Exekutivkomitees auf Beschluß des Geschäftsführenden Ausschusses oder auf Verlangen von drei Mitgliedern des Exekutivkomitees.

8. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Mitglieder des Exekutivkomitees werden bei Teilnahme an Tagungen dieses Organs von der Föderation getragen.

Die Veränderungen in den letzten fünf Absätzen sind rein redaktioneller Art. Die Bedeutung ist nicht verändert.

Artikel IX: Der Geschäftsführende Ausschuß

1. Der Geschäftsführende Ausschuß besteht aus vier Vertretern der angeschlossenen Organisationen des Landes, in dem die Föderation ihren Sitz hat. Sie werden, soweit möglich, durch die am Kongreß teilnehmenden Delegierten solcher Organisationen aus verschiedenen Organisationen ausgewählt. Werden mehr als vier Kandidaten aufgestellt, so werden die vier Vertreter von den erwähnten Delegationen gewählt, wobei jede Delegation so viele Stimmen hat, als die von ihr vertretene Organisation Delegierte zum Kongreß entsenden kann.

5. Werden im Exekutivkomitee zwischen zwei Kongreßtagungen Sitze frei, so ist der Generalrat befugt, die Sitze mittels Nachwahl neu zu besetzen. So gewählte Personen werden von Amts wegen Mitglied des Generalrates, wenn sie es nicht schon sind.

6. Das Exekutivkomitee wird vom Sekretariat mindestens einmal zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagungen des Generalrates oder des Generalrates und des Kongresses einberufen. Weitere Sitzungen werden nach Bedarf abgehalten.

7. Das Sekretariat hat außerordentliche Sitzungen des Exekutivkomitees einzuberufen, wenn dies von drei Mitgliedern des Exekutivkomitees verlangt wird oder wenn der Geschäftsführende Ausschuß dies beschließt.

8. Die Reisekosten der Mitglieder des Exekutivkomitees werden von der Föderation getragen.

Artikel VII: Der Geschäftsführende Ausschuß

1. Der Geschäftsführende Ausschuß besteht aus vier Vertretern der angeschlossenen Organisationen des Landes, in dem die Föderation ihren Sitz hat. Die Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses sollen, soweit möglich, verschiedenen Organisationen angehören. Sie werden von den auf dem Kongreß anwesenden Delegierten dieser Organisationen bezeichnet. Werden von den betreffenden Organisationen mehr als vier Kandidaten aufgestellt, dann werden die vier Ausschußmitglieder von ihren Delegationen durch Wahl bestellt. Dabei hat jede Delegation so viele Stimmen, wie ihr nach Artikel IV, Ziffer 4, Delegierte auf dem Kongreß zustehen.

Die Namen der so gewählten Personen werden dem Kongreß zur Genehmigung unterbreitet.

2. Sollte im Geschäftsführenden Ausschuß zwischen zwei ordentlichen Sessionen des Kongresses ein Sitz freiwerden, so wird er durch dasselbe Verfahren von den angeschlossenen Organisationen in dem Land ersetzt, in dem die Föderation ihren Sitz hat.

Der Name der gewählten Person ist dem Exekutivkomitee oder dem Generalrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

3. Auf seiner ersten Sitzung nach jedem Kongreß wählt der Geschäftsführende Ausschuß aus seiner Mitte einen Vorsitzenden.

Die Bedeutung der ersten zwei Absätze ist unverändert. Der vorgeschlagene dritte Absatz bezweckt die Verankerung eines seit langer Zeit bestehenden Brauchs in den Satzungen.

4. Der Geschäftsführende Ausschuß tritt alle zwei Monate zusammen, oder aber in kürzeren Zwischenräumen, wenn der Generalsekretär es für nötig hält.

5. Der Geschäftsführende Ausschuß ist über die in den Bereich des Exekutivkomitees fallenden Angelegenheiten auf dem laufenden zu halten.

Der Ausschuß war der Meinung, daß die Erwähnung von Empfehlungen im letzten Absatz eine Verpflichtung darstellt, zu allen vom Exekutivkomitee behandelten Fragen Empfehlungen zu unterbreiten, was ein Ausschuß, dessen Aufgaben, wie definiert, rein verwaltungsmäßiger und aufsichtsführender Art sind, unpassend finden könnte.

6. Der Geschäftsführende Ausschuß beaufsichtigt die Tätigkeit des Sekretariats in Verwaltungs-, Finanz- und Personalfragen.

7. Der Geschäftsführende Ausschuß hat dafür zu sorgen, daß die Beschlüsse des Kongresses, des Generalrates und des Exekutivkomitees vom Sekretariat durchgeführt werden.

Die Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses bedürfen der Bestätigung durch den Kongreß.

2. Wird im Geschäftsführenden Ausschuß zwischen zwei Kongressen ein Sitz frei, so wird er von den betreffenden Organisationen neu besetzt. Wird mehr als ein Kandidat für den freien Sitz aufgestellt, so findet eine Wahl statt. Dabei hat jede Organisation so viele Stimmen wie unter Ziffer 1. Die Wahl bedarf der Bestätigung durch das Exekutivkomitee oder den Generalrat.

3. Der Geschäftsführende Ausschuß tritt alle zwei Monate oder, wenn der Generalsekretär es für notwendig hält, auch in kürzeren Zeiträumen zusammen.

4. Der Geschäftsführende Ausschuß ist von allen Angelegenheiten, die in den Wirkungsbereich des Exekutivkomitees fallen, zu unterrichten. Er legt dem Exekutivkomitee seine etwaigen Empfehlungen vor.

5. Der Geschäftsführende Ausschuß überwacht die tägliche Arbeit des Sekretariats, soweit Verwaltungs-, Finanz- und Personalangelegenheiten in Betracht kommen.

6. Zum Aufgabenbereich des Geschäftsführenden Ausschusses gehört es, darauf zu achten, daß vom Sekretariat in angemessener Zeit alle Schritte unternommen werden, die zur Durchführung der Be-

schlüsse des Kongresses, des Generalrates und des Exekutivkomitees, zur Vorbereitung der Zusammenkünfte dieser Organe und zur Herausgabe der regelmäßigen Veröffentlichungen der Föderation erforderlich sind, sowie sicherzustellen, daß die Büros der Föderation reibungslos arbeiten.

7. Alle Ausgaben unterliegen der Genehmigung des Geschäftsführenden Ausschusses. Auf jeder Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses hat der Generalsekretär Auskunft zu geben über alle Einnahmen und Ausgaben, Bank-einzahlungen und Bankabhebungen seit der letzten Sitzung, den Saldo bei der Bank und in der Kasse sowie über die noch unbezahlten Rechnungen. Die anwesenden Ausschußmitglieder prüfen diese Auskunft und genehmigen die Ausgaben.

Der Ausschuß war der Meinung, daß die Pflichten des Geschäftsführenden Ausschusses passender in allgemeineren Begriffen als in den Absätzen 6 und 7 der gegenwärtigen Satzungen umschrieben werden können. Es ist klar, daß ein Organ, das nur jeden zweiten Monat für zwei oder drei Stunden zusammentritt, unmöglich sich in allen Einzelheiten mit den in diesen beiden Absätzen aufgeführten Fragen befassen kann. Die Abänderungsvorschläge vermindern seine Autorität in keiner Weise.

8. Der Geschäftsführende Ausschuß kann die Vorlage aller mit der Kassen- und Vermögensverwaltung der Föderation zusammenhängenden Bücher und Dokumente verlangen.

8. Der Geschäftsführende Ausschuß hat das Recht, in alle Bücher und Belege, die sich auf die Verwaltung der Gelder der Föderation beziehen, Einsicht zu nehmen.

9. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses werden für die Dauer ihrer Arbeit für die Föderation von dieser getragen.

9. Die Reisekosten und persönlichen Auslagen der Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses werden von der Föderation getragen.

Keine Veränderung in der Bedeutung.

Artikel X: Präsident und Vizepräsident

1. Der Präsident und der Vizepräsident der Föderation werden vom Generalrat unter den Mitgliedern des Exekutivkomitees für eine Amtszeit gewählt, die mit dem Abschluß der nächstfolgenden ordentlichen Session des Kongresses zu Ende geht. Wiederwahl ist möglich.

Artikel VII A

1. Der Generalrat wählt eines der Mitglieder des Exekutivausschusses zum Präsidenten der Föderation, der bis zum Abschluß des nächstfolgenden ordentlichen Kongresses im Amte bleibt. Wiederwahl ist möglich.

2. Der Präsident, in seiner Abwesenheit der Vizepräsident, führt den Vorsitz auf den ordentlichen und außerordentlichen Sessionen des Kongresses sowie auf den Tagungen des Generalrates und des Exekutivkomitees.

3. Der Präsident hat das Recht, an allen unter den Auspizien der ITF stattfindenden Tagungen teilzunehmen.

4. Die Reise- und Aufenthaltskosten des Präsidenten und des Vizepräsidenten werden für die Zeit der Inanspruchnahme durch die Föderation von dieser getragen.

Man war der Ansicht, daß ein Vizepräsident vorgesehen sein soll, der den Präsidenten vertreten kann, wenn es diesem aus irgendeinem Grunde nicht möglich ist, an einer Tagung teilzunehmen.

Artikel XI: Das Sekretariat

1. Das Sekretariat der Föderation besteht aus einem Generalsekretär, einem stellvertretenden Generalsekretär und Sekretären, denen die Leitung einer Fach- oder anderen Sektion oder Abteilung obliegt.

Der Abänderungsvorschlag soll die spätere Ernennung von Sekretären ermöglichen, die nicht eine Fachsektion leiten. Noch sind keine solche Sekretäre in Aussicht genommen.

2. Der Generalsekretär wird vom Kongreß gewählt. Der stellvertretende Generalsekretär wird vom Generalrat auf Vorschlag des Exekutivkomitees ernannt. Die Sektionssekretäre werden vom Exekutivkomitee auf Vorschlag der Konferenzen der betreffenden Sektionen ernannt.

3. Die Gehälter aller Sekretäre werden vom Exekutivkomitee festgelegt.

Der Ausschuß war der Ansicht, daß das Amt des Generalsekretärs das einzige durch Wahl zu besetzende Amt ist, sowie daß zur verwaltungsmäßigen Vereinfachung die Ernennung von Sektionssekretären und die Festlegung der Gehälter aller Sekretäre Sache des Exekutivkomitees sein sollte, das öfter zusammentritt als der Generalrat.

2. Der Präsident führt den Vorsitz auf allen ordentlichen und außerordentlichen Kongreßtagungen und auf allen Tagungen des Exekutivkomitees.

3. Der Präsident hat das Recht, an allen von der ITF veranstalteten Tagungen teilzunehmen. Seine diesbezüglichen Reisespesen werden von der Föderation getragen.

Artikel VIII: Das Sekretariat

1. Das Sekretariat der Föderation besteht aus dem Generalsekretär, dem stellvertretenden Generalsekretär und den Sekretären der Sektionen.

2. Der Generalsekretär und der stellvertretende Generalsekretär werden vom Kongreß gewählt. Die Sektionssekretäre werden vom Generalrat auf Vorschlag der betreffenden Sektionskonferenz oder auf Vorschlag des Exekutivkomitees ernannt.

3. Die Gehälter aller Sekretäre werden vom Generalrat bestimmt.

4. Der Generalsekretär nimmt an den Kongressen der Föderation und an den Tagungen des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses teil und handelt im allgemeinen nach den Anweisungen des Exekutivkomitees. Auf Tagungen des Generalrates und des Exekutivkomitees hat er Stimmrecht. Er ist verantwortlich für die allgemeine Verwaltung der Geschäfte und des Eigentums der Föderation sowie für alle Dokumente und Veröffentlichungen, die von der Föderation herausgegeben werden.

5. Der stellvertretende Generalsekretär nimmt an den Kongressen der Föderation und den Tagungen des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses teil und handelt nach den Anweisungen des Generalsekretärs.

6. Die Sektionssekretäre nehmen an allen Tagungen ihrer Sektionen teil. Sie sind unter der Leitung des Generalsekretärs mit der Vorberei-

4 Der Generalsekretär nimmt an allen Kongressen und an allen Zusammenkünften des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses teil und handelt im allgemeinen nach den Weisungen des Exekutivkomitees. Er hat das Recht, über jede Angelegenheit auf den Zusammenkünften der Sektionen zu sprechen. Er hat ferner Stimmrecht auf Sitzungen des Generalrates und des Exekutivkomitees. Schließlich ist er verantwortlich für die Herausgabe aller Dokumente und Veröffentlichungen, die von der Föderation herausgegeben werden.

5. Der stellvertretende Generalsekretär nimmt an allen Kongressen und an allen Zusammenkünften des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses teil und handelt im allgemeinen nach den Weisungen des Generalsekretärs. Er unterstützt, soweit erforderlich, den Generalsekretär. Er hat das Recht, über jede Angelegenheit der Föderation auf den Zusammenkünften des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses zu sprechen.

Er hat ferner das Recht, auf dem Kongreß zu sprechen, wenn er dazu vom Generalsekretär oder dem Exekutivkomitee ermächtigt oder angewiesen wird oder wenn ihn der Vorsitzende dazu auffordert. Er hat Stimmrecht auf Sitzungen des Generalrates und, bei Abwesenheit des Generalsekretärs, auf Sitzungen des Exekutivkomitees. Während der Abwesenheit des Generalsekretärs vom Sitz der Föderation ist er mit der Führung der Geschäfte der Föderation beauftragt.

6 Die Sektionssekretäre nehmen an allen Zusammenkünften der Sektionen, deren Betreuung ihnen obliegt, teil und sind berechtigt,

tung und Verteilung der in ihren Sektionen erforderlichen Dokumente und ganz allgemein mit der Planung und Durchführung der Arbeit der Sektionen beauftragt.

dort zu sprechen. Sie sind verantwortlich für die Ausarbeitung und Verteilung aller Dokumente, die für die ordnungsgemäße Durchführung der Sektionsarbeit erforderlich sind. Sie nehmen an allen Kongrestagungen teil und haben das Recht, dort über Angelegenheiten, die ihre Sektionen betreffen, sowie mit Erlaubnis oder auf Aufforderung des Generalsekretärs auch über andere Angelegenheiten zu sprechen. Sie nehmen an Versammlungen des Generalrates und des Exekutivkomitees teil, wenn ihre Anwesenheit zur Behandlung von Angelegenheiten, die ihre Sektionen betreffen, erforderlich ist.

Der Ausschuß war der Ansicht, daß die Aufzählung der Befugnisse der Sekretäre allzuvielen Einzelheiten enthält. Es scheint z. B. kaum nötig, in den Satzungen die selbstverständliche Tatsache festzulegen, daß der Generalsekretär das Recht hat, auf Tagungen der leitenden Organe der ITF sowie auf Tagungen der Fachsektionen, für die er die letzte Verantwortung trägt, das Wort zu ergreifen. Er war ferner der Ansicht, daß die Rechte und Pflichten der anderen Sekretäre, die dem Generalsekretär gegenüber verantwortlich sind, besser der Festlegung durch den Generalsekretär überlassen bleiben. Die entsprechenden Absätze sind deshalb stark vereinfacht worden.

7. Der Generalsekretär ernennt nach Befragung und mit der Zustimmung des Geschäftsführenden Ausschusses die Angestellten, die er für erforderlich hält. Die Löhne und Arbeitsbedingungen dieser Angestellten werden im Einverständnis mit den Gewerkschaften des Personals der Föderation festgelegt.

7. Zur Unterstützung des Generalsekretärs und der andern Sekretäre stellt der Geschäftsführende Ausschuß das Personal ein, das er für erforderlich hält. Er bestimmt dessen Lohn- und Arbeitsbedingungen im Einverständnis mit der Gewerkschaft, der das Personal angehört. Er ist befugt, Mitglieder des Personals zu suspendieren und dem Exekutivkomitee ihre Entlassung vorzuschlagen. Mitglieder des Personals können beim Exekutivkomitee gegen Beschlüsse des Geschäftsführenden Ausschusses Berufung einlegen. Entscheidungen des Exekutivkomitees in Personalangelegenheiten sind endgültig.

Der Ausschuß war der Auffassung, daß die Auswahl und Ernennung von Angestellten eigentlich zu den Aufgaben des Generalsekretärs gehört, unter Vorbehalt der Zustimmung des Geschäftsführenden Ausschusses. Da der Geschäftsführende Ausschuß nur einmal in zwei Monaten zusammentritt, ist es ihm praktisch unmöglich, die Ernennung selbst vorzunehmen.

Was die Suspendierung und Entlassung von Angestellten betrifft, war der Ausschuß der Meinung, daß es sich um eine normale Aufgabe desjenigen handelt, der dem Büro vorsteht, d. h. des Generalsekretärs, und daß diese Befugnis nicht eingeschränkt werden sollte, wenn gute Disziplin herrschen soll. Ein etwaiger Appell sollte an die Gewerkschaft des Personals gerichtet werden, die selbstverständlich die Angelegenheit bei den leitenden Organen der ITF zur Sprache bringen kann. Die gegenwärtige Bestimmung ist auf jeden Fall undurchführbar, weil sie dem Geschäftsführenden Ausschuß nur die Befugnis gibt, die Entlassung eines Angestellten „dem Exekutivkomitee vorzuschlagen“, wobei der Beschluß dem Exekutivkomitee überlassen bleibt, das gleichzeitig das Organ ist, an welches Appelle gegen seinen eigenen Beschluß gerichtet werden müssen.

Auf der andern Seite war der Ausschuß der Meinung, daß angesichts des Umstandes, daß der Generalsekretär ein gewählter Funktionär ist und das ihn wählende Organ nur alle zwei Jahre einmal zusammentritt, es erwünscht ist, dem Exekutivkomitee die Befugnis zu geben, ihn notfalls seines Amtes zu entheben.

Artikel XII: Veröffentlichungen

1. Das Sekretariat veröffentlicht eine Zeitung:

- a) zur Verbreitung der Grundsätze und der Politik der Föderation;
- b) zur Besprechung wichtiger Fragen, Ereignisse und Meldungen, welche die Interessen der Transportarbeiter und der Arbeiterklasse im allgemeinen berühren.

2. Die Veröffentlichung der Zeitung erfolgt in jeder Sprache, die von mindestens einem Fünftel der zahlenden Mitgliedschaft gesprochen wird. Sie kann auch in anderen Sprachen erscheinen, sofern die um eine solche Ausgabe ersuchenden Organisationen sich verpflichten, einen Teil der Übersetzungs-, Druck- und Versandkosten, der in Übereinstimmung mit dem Geschäftsführenden Ausschuß festzulegen ist, zu übernehmen.

3. Das Sekretariat kann weitere periodische und einmalige Veröffentlichungen (Berichte, Rundschreiben, Broschüren usw.) herausgeben, für die ein Bedürfnis besteht.

Artikel IX: Veröffentlichungen

1. Das Sekretariat gibt eine Zeitung heraus, die folgenden Zwecken gewidmet ist:

- a) der Verbreitung der Grundsätze und der Politik der Föderation;
- b) der Erörterung wichtiger Fragen, Ereignisse und Berichte, die die Interessen der Transportarbeiter und der Arbeiterklasse überhaupt berühren.

2. Die Zeitung erscheint in den Sprachen, die von einem Fünftel oder mehr der Mitglieder gesprochen werden. Sie kann auch in anderen Sprachen erscheinen, wenn die daran interessierten Organisationen einen Teil der Kosten der Übersetzung, des Drucks und des Versandes übernehmen, der durch Vereinbarung mit dem Geschäftsführenden Ausschuß festgesetzt wird. Der Geschäftsführende Ausschuß bestimmt von Zeit zu Zeit die Zahl der Exemplare, die den angeschlossenen Organisationen zugestellt werden.

3. Das Sekretariat gibt nach Bedürfnis weitere regelmäßige und gelegentliche Veröffentlichungen heraus (Berichte, Rundschreiben, Broschüren usw.); die Lieferungsbedingungen werden vom Ge-

schäftsführenden Ausschuß festgesetzt.

4. Zur Verbreitung ihrer Grundsätze und zur Bekanntmachung von Informationen über ihre Politik und Tätigkeit kann sich die Föderation jedes geeigneten Mittels bedienen, wie Plakate, Rundfunk, Kino usw.

In Absatz 2 wurde das Wort „zahlende“ eingefügt, weil es unter Umständen nicht angehen würde, die Zeitung in einer Sprache (z. B. chinesisch) zu veröffentlichen, die von einer großen Mitgliederzahl gesprochen wird, von der sehr wenig an Mitgliedsbeiträgen eingeht. Die Mengenfrage ist eine rein verwaltungsmäßige Angelegenheit, die kaum in den Satzungen geregelt zu sein braucht, obschon der Geschäftsführende Ausschuß normalerweise befragt würde, besonders wenn es sich um eine sehr große Zahl von Exemplaren handelt. Dieselbe Bemerkung gilt für den letzten Teil des gegenwärtigen Absatzes 3 sowie für den ganzen Absatz 4.

Artikel XIII: Sitz

Der Kongreß bestimmt den Ort, an dem der Sitz der Föderation zu errichten ist.

Artikel X: Sitz

Der Sitz der Föderation wird vom Kongreß bestimmt. Er darf weder in einem Lande errichtet werden, in dem keine Organisation der Föderation angeschlossen ist, noch in einem Lande, dessen angeschlossene Organisationen gegen die Errichtung des Sitzes in ihrem Lande stimmen.

Der Ausschuß konnte keinen Grund dafür sehen, den letzten Absatz der gegenwärtigen Bestimmung in den Satzungen zu belassen. Er könnte sich sehr unangenehm auswirken, sollten die angeschlossenen Organisationen in dem Land, in welchem die ITF ihren Sitz hat, den Austritt aus der ITF beschließen, während andererseits der Kongreß kaum auf seinem Standpunkt beharren würde, sollte eine angeschlossene Organisation gegen die Errichtung des Sitzes in ihrem Land stimmen. Es scheint sich um eine Angelegenheit zu handeln, die man gut dem Kongreß überlassen kann.

Artikel XIV: Regionaler Aufbau

1. Die angeschlossenen Organisationen mehrerer Länder, die passend gelegen sind, um auf der Grundlage gemeinsamer Bande oder Interessen wie Sprache, Kultur, Verkehr oder wirtschaftliche und soziale Verhältnisse oder Verwandtschaft zusammengefaßt zu werden, können den Beistand eines regionalen Zweigsekretariats erhalten, das Funktionen ausübt, welche diejenigen des Generalsekretariats ergänzen.

Artikel XI: Regionale Gruppen

1. Die angeschlossenen Organisationen in Ländern, die so zueinander gelegen sind, daß sie sich auf Grund gemeinsamer Interessen oder Bande, wie Sprache, Kultur, Verkehr, wirtschaftliche und soziale Verhältnisse und gegenseitige Abhängigkeit leicht zusammenfassen lassen (Afrika, Amerika oder Lateinamerika, Europa oder Teile Europas usw.) können in ihrer Arbeit durch ein regionales Zweigsekretariat unterstützt werden, das ähnliche Funktionen ausübt wie das Hauptsekretariat und dieses ergänzt.

2. Alle Funktionäre eines Zweigsekretariats werden nach Rücksprache mit den betreffenden Organisationen vom Exekutivkomitee der Föderation ernannt.

3. Die Zweigsekretariate handeln allgemein nach den Anweisungen und durch Befugnisübertragung des Generalsekretariats und müssen die Grundsätze und die Politik der Föderation einhalten. Sie legen die Beschlüsse und Handlungen der Föderation für die angeschlossenen Organisationen in ihrem Gebiet aus, beraten sie über die Schritte, die zur Durchführung solcher Beschlüsse zu unternehmen sind und bestreben sich, ihre Handlungen, die auf solche Angelegenheiten Bezug haben, zu koordinieren.

2. Sämtliche Funktionäre eines Zweigsekretariats werden vom Exekutivkomitee der Föderation nach Rücksprache mit den beteiligten Organisationen ernannt.

3. Die Zweigsekretariate handeln im allgemeinen im Auftrag und mit der Bevollmächtigung des Hauptsekretariats. Sie sind für die Verbreitung der Grundsätze und Politik der Föderation verantwortlich. Sie unterrichten die Organisationen ihres Bereiches über die Beschlüsse und Aktionen der Föderation, beraten sie über Schritte, die zur Durchführung solcher Beschlüsse zu unternehmen sind und bestreben sich, die diesbezüglichen von den Organisationen unternommenen Aktionen zu koordinieren.

4. Die Zweigsekretariate unterrichten das Hauptsekretariat und die leitenden und vollziehenden Organe der Föderation über die in den betreffenden Regionen herrschenden Verhältnisse, über die ihnen eigenen Probleme und Bedürfnisse und über die von den angeschlossenen Organisationen gewünschten Aktionen.

Da nach Absatz 3 die Zweigsekretariate nach den Anweisungen des Generalsekretariats handeln, scheint es unnötig, eine Aufzählung von Funktionen in die Satzungen aufzunehmen, die im wesentlichen verwaltungsmäßiger Natur sind. Diese Funktionen werden sich wahrscheinlich im Laufe der Zeit entwickeln, und es sollte die Pflicht des Generalsekretariats oder des Exekutivkomitees sein, sie von Zeit zu Zeit zu bestimmen. Es ist deshalb vorgeschlagen, Absatz 4 der gegenwärtigen Satzungen wegzulassen.

Artikel XV: Fachsektionen

1. Zur ersten Behandlung von Angelegenheiten, welche die Arbeitnehmer in besonderen Verkehrszweigen berühren, errichtet der Generalrat, soweit es die Umstände erfordern und gestatten, Fachsektionen innerhalb der Föderation.

Artikel XII: Fachsektionen

1. Angelegenheiten, die die Arbeiter einzelner Transportzweige angehen, werden in erster Linie von den Fachsektionen behandelt. Sektionen gibt es für folgende Gruppen: 1. Seeleute; 2. Hochseefischer; 3. Arbeiter der Binnenschifffahrt; 4. Hafenarbeiter (in See- und Binnenhäfen); 5. Eisenbahner; 6. Arbeiter im Straßenverkehr (einschl. Straßenbahner); 7. Personal der zivilen Luftfahrt. Der Generalrat kann Anzahl und Bereich der Sektionen ändern.

Die Liste der Sektionen wurde als überflüssig weggelassen.

2. Konferenzen solcher Sektionen können vom Generalsekretär nach Rücksprache mit dem Präsidenten der ITF und dem Geschäftsführenden Ausschuß einberufen werden, stehen jedoch unter der Aufsicht des Exekutivkomitees. Der Geschäftsführende Ausschuß setzt ihre Tagesordnung sowie Ort und Zeitpunkt fest.

2. Sektionskonferenzen werden vom Exekutivkomitee einberufen und finden unter dessen Aufsicht statt. Das Exekutivkomitee bestimmt auch Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort der Tagungen. Angeschlossene Organisationen können die Einberufung von Sektionskonferenzen beantragen, jedoch bleibt die Entscheidung hierüber dem Exekutivkomitee vorbehalten.

Die vorgeschlagene neue Regelung ist verwaltungsmäßig die praktischere. Die angeschlossenen Organisationen bedürfen keiner Ermächtigung, wenn sie um irgend etwas ersuchen wollen, so daß der letzte Satz der gegenwärtigen Bestimmung weggelassen worden ist.

3. Anlässlich jedes ordentlichen Kongresses der Föderation findet eine Konferenz jeder Fachsektion statt, auf der die anwesenden Sektionsvertreter einen Sektionsvorsitzenden wählen können, der bis zum Beginn des nächstfolgenden ordentlichen Kongresses alle Sektionsstagungen leitet. Macht eine Fachsektion von ihrem Recht zur Wahl eines Sektionsvorsitzenden nicht Gebrauch, so wählt jede Sektionsstagung einen Vorsitzenden für die Dauer der Tagung.

3. Jede Fach-Sektion hält anlässlich des ordentlichen Kongresses der Föderation eine Konferenz ab, bei welcher die anwesenden Sektionsvertreter einen Sektionsvorsitzenden wählen können. Die Amtsdauer dieses Vorsitzenden läuft am Vorabend des folgenden ordentlichen Kongresses ab. Sollte eine Sektion von ihrem Recht zur Wahl eines Sektionsvorsitzenden keinen Gebrauch machen, so wird bei jeder Tagung ein Vorsitzender für die Dauer der Tagung gewählt.

4. Jede angeschlossene Organisation, die Mitglieder in dem betreffenden Verkehrszweig hat, wird eingeladen, zu den Sektionskonferenzen Vertreter zu entsenden. Die Zahl der zu solchen Konferenzen entsandten Delegierten ist dem Ermessen jeder Organisation anheimgestellt. Etwaige Abstimmungen erfolgen durch Namensaufruf. Ihr Ergebnis wird festgehalten und dem Exekutivkomitee zur Kenntnis gebracht.

4. Zu einer Sektionskonferenz werden alle angeschlossenen Organisationen eingeladen, die Mitglieder im betreffenden Verkehrszweig besitzen. Die Zahl der Delegierten bleibt dem Ermessen jeder Organisation anheimgestellt. Falls Abstimmungen erforderlich sind, wird unter Namensaufruf abgestimmt. Abstimmungsergebnisse werden dem Exekutivkomitee mitgeteilt.

5. Die Auslagen der an Sektionskonferenzen teilnehmenden Delegierten werden von den vertretenen Organisationen getragen.

5. Die Reisekosten und persönlichen Auslagen der zu den Sektionskonferenzen entsandten Delegierten werden von den Organisationen getragen, die sie vertreten. Alle anderen mit solchen Konferenzen verbundenen Kosten trägt die Föderation.

Keine inhaltlichen Veränderungen, außer daß der letzte Satz als unnötig weggelassen wurde.

Artikel XVI: Beistand in größeren Konflikten

1. Die angeschlossenen Organisationen sollen nur bei Kämpfen von größerer Bedeutung und Ausdehnung die Föderation um Hilfe ersuchen. Wenn möglich, sollen sie vor dem Ausbruch von Konflikten, in denen voraussichtlich Hilfe erforderlich ist, mit der Föderation Rücksprache nehmen.

2. Organisationen, die vor oder nach dem Ausbruch größerer Konflikte um Hilfe ersuchen, müssen volle Auskunft über den Ursprung, den Inhalt und die unmittelbare Veranlassung des Konfliktes, die Forderungen der Arbeiter, die Zahl der beteiligten organisierten und unorganisierten Arbeiter und im allgemeinen vollständige Informationen über die Auseinandersetzung erteilen.

3. Enthält ein Gesuch um Rücksprache vor, bzw. Hilfe nach dem Ausbruch eines Konfliktes ein Ersuchen um Solidaritätsaktionen einer oder mehrerer angeschlossener Organisationen, so werden die wahrscheinlich zu beteiligenden Organisationen davon in Kenntnis gesetzt oder zu einer Tagung eingeladen und um Rat und Anregung gebeten. Sind in dringenden Fällen Solidaritätsaktionen sofort notwendig, so hält der Generalsekretär Rücksprache mit dem Präsidenten der Föderation, dem Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses und den Mitgliedern des Exekutivkomitees, die in dem Land wohnen, in welchem die Föderation ihren Sitz hat.

4. Enthält das Gesuch ein Ersuchen um finanzielle Hilfe, so entscheidet das Exekutivkomitee, in dringenden Fällen der Geschäftsführende

Artikel XIII: Kämpfe von größerer Bedeutung

1. Angeschlossene Organisationen sollen die Föderation nur bei Auseinandersetzungen von erheblicher Bedeutung und Ausdehnung um Hilfe ersuchen. Falls möglich, sind vor dem Ausbruch von Konflikten, die wahrscheinlich das Eingreifen der Föderation erforderlich machen, mit der Föderation Besprechungen zu führen.

2. Organisationen, die vor oder nach dem Ausbruch größerer Konflikte die Hilfe der Föderation beanspruchen wollen, haben erschöpfende Auskunft über Ursprung, Wesen und unmittelbare Ursache des Konfliktes, über die Forderungen der Arbeiter, über die Zahl der beteiligten organisierten und unorganisierten Arbeiter und im allgemeinen erschöpfende Auskunft über alle Zusammenhänge zu geben.

3. Wenn ein Gesuch um Beratung vor oder um Hilfe nach dem Ausbruch eines Konfliktes das Ersuchen um Unterstützung durch Solidaritätsaktionen seitens der Mitglieder einer oder mehrerer angeschlossener Organisationen einschließt, dann tritt der Geschäftsführende Ausschuss oder das Exekutivkomitee mit den in Betracht kommenden Organisationen in Verbindung oder lädt sie zu einer Zusammenkunft ein, um ihren Rat und ihre Vorschläge einzuholen.

4. Schließt ein solches Gesuch ein Ersuchen um finanziellen Beistand ein, dann hat der Geschäftsführende Ausschuss oder das Exekutiv-

Ausschuß, ob die Umstände eine solche Hilfe wünschenswert machen und richtet passende Empfehlungen an die angeschlossenen Organisationen.

5. Dem Kongreß ist eine volle Darstellung der Umstände zu unterbreiten, unter denen Organisationen, die in größere Konflikte verwickelt waren, Hilfe gewährt worden ist.

In Absatz 3 ist ein Verfahren vorgeschlagen, das, wie man hofft, es möglich machen wird, daß Solidaritätsaktionen ohne übermäßige Verzögerung, jedoch mit der nötigen Sicherung, unternommen werden können.

In Absatz 4 ist ein Versuch unternommen worden, das Verfahren abzuklären, das in den gegenwärtigen Satzungen etwas unbestimmt ist.

Artikel XVII: Mitgliedsbeiträge

1. Der Kongreß setzt den Normalsatz der von den angeschlossenen Organisationen zu zahlenden Mitgliedsbeiträge fest.

2. Die Mitgliedsbeiträge sind vierteljährlich im voraus für alle am 31. Dezember des Vorjahres angeschlossenen Mitglieder zu zahlen.

Absatz 3 der gegenwärtigen Satzungen wurde zu einer Zeit aufgenommen, als die Mitgliedschaft der ITF viel kleiner war als heute, und als eine Organisation mit mehr als einer Million die Möglichkeit gehabt hätte, sie zu dominieren. Der Ausschuß glaubte, daß dieser Absatz jetzt weggelassen werden kann, besonders da die Verschmelzung von zwei oder drei bereits bestehenden Gewerkschaften einen Einkommensverlust für die ITF nach sich ziehen könnte.

3. Das Exekutivkomitee ist befugt, die angeschlossenen Organisationen um einen zusätzlichen Beitrag zur Deckung eines etwaigen Defizits in der Verwaltung zu ersuchen. Es ist auch befugt, für einzelne Organisationen, die sich in besonderen Verhältnissen befinden, nach Untersuchung der finanziellen Leistungsfähigkeit der betreffenden Organisationen einen Mitgliedsbeitrag festzusetzen, der unter dem Normalsatz liegt.

komitee zu entscheiden, ob die Umstände eine solche Unterstützung wünschenswert erscheinen lassen und bejahendenfalls entsprechende Empfehlungen an die angeschlossenen Organisationen zu richten.

5. Über alle Angelegenheiten und Aktionen zur Unterstützung von Organisationen, die in größere Kämpfe verwickelt worden sind, ist dem Kongreß umfassend Bericht zu erstatten.

Artikel XIV: Mitgliedsbeiträge

1. Der Kongreß setzt den Normalsatz der von den angeschlossenen Organisationen zu entrichtenden Mitgliedsbeiträge fest.

2. Die Mitgliedsbeiträge sind vierteljährlich im voraus für alle am 31. Dezember des Vorjahres angeschlossenen Mitglieder zu zahlen.

3. Keine angeschlossene Organisation hat Beiträge für mehr als eine Million Mitglieder zu zahlen.

4. Mit Organisationen in Ländern, die sich in ihrer Entwicklung im Rückstand befinden, kann der Geschäftsführende Ausschuß niedrigere Mitgliedsbeiträge vereinbaren, die dem Lebensstandard dieser Länder und den dort üblichen Arbeitslöhnen angepaßt sind. Solche Vereinbarungen sollen getroffen werden, bevor über die Aufnahme solcher Organisationen endgültig entschieden wird.

5. Organisationen, die auf Grund außergewöhnlicher Umstände wie

Erschöpfung ihrer finanziellen Mittel infolge größerer Arbeitskämpfe oder verwirrter wirtschaftlicher Verhältnisse in ihren Ländern nicht in der Lage sind, ihren finanziellen Verpflichtungen voll nachzukommen, haben den Geschäftsführenden Ausschuß davon zu verständigen. Dieser ist befugt, Untersuchungen über die finanzielle Leistungsfähigkeit solcher Organisationen anzustellen und Zahlungsaufschub, zeitweilige Beitragsermäßigung oder, bei äußerst schwierigen Verhältnissen, zeitweilige Befreiung von der Beitragspflicht zu bewilligen.

6. Der Generalrat ist befugt, Zusatzbeiträge zu erheben, um etwaige Unzulänglichkeiten administrativer Art zu beheben.

Abs. 4, 5 und 6 der gegenwärtigen Satzungen sind zu einem neuen und vereinfachten Absatz 3 zusammengezogen worden. Man war der Ansicht, daß alle diese Einzelheiten unnötig sind. Auch glaubte man, daß das Exekutivkomitee im großen und ganzen das geeignetere Organ zur Behandlung dieser Fragen ist, für die der Generalrat und der Geschäftsführende Ausschuß bisher verantwortlich waren.

Artikel XVIII: Finanzen und Rechnungsprüfung

1. Der Generalsekretär erhält alle an die Föderation gezahlten Gelder und ist dieser dafür rechtlich verantwortlich.

2. Der Generalsekretär stellt jährlich ein Budget auf, das er dem Exekutivkomitee zur Genehmigung unterbreitet.

3. Der Generalsekretär ist für die Buchführung der Föderation verantwortlich und muß die vom Geschäftsführenden Ausschuß verlangten Bücher und Dokumente vorlegen. Er unterbreitet den leitenden und ausführenden Organen der Föderation auf allen ihren

Artikel XV: Finanzen und Rechnungsprüfung

1. Der Generalsekretär vereinbart alle für die Föderation bestimmten Gelder. Er ist der Föderation rechtlich verantwortlich für alle Beträge, die durch seine Hände gehen.

2. Die Ausgaben der Föderation werden in einem jährlichen Voranschlag geschätzt, der vom Geschäftsführenden Ausschuß nach Vorschlägen des Generalsekretärs aufgestellt wird und vom Exekutivkomitee genehmigt werden muß.

3. Der Generalsekretär ist verantwortlich für die Rechnungsführung der Föderation. Er nimmt Zahlungen vor laut Anweisung oder Ermächtigung des Geschäftsführenden Ausschusses. Er führt ferner Bücher und Belege gemäß den Anweisungen des Geschäftsführenden

ordentlichen Tagungen eine Abrechnung über Einnahmen und Ausgaben, die er mit den Berichten und Kommentaren ergänzt, die er für notwendig hält oder die verlangt werden.

4. Die Bücher der Föderation werden von einem tüchtigen Bücherrevisor geprüft, der vom Exekutivkomitee auf Vorschlag des Geschäftsführenden Ausschusses ernannt wird. Der Bücherrevisor legt am Ende jedes Finanzjahres einen ordentlichen Bericht, auf Ersuchen, des Geschäftsführenden Ausschusses, des Exekutivkomitees, des Generalrates oder des Kongresses auch außerordentliche Berichte vor. Alle seine Berichte werden dem Geschäftsführenden Ausschuss und dem Exekutivkomitee zugestellt.

5. Die Finanzgeschäfte der Föderation werden von drei Rechnungsprüfern beaufsichtigt und geprüft, die vom Kongreß unter den verantwortlichen Funktionären angeschlossener Organisationen ausgewählt werden, die in der Nähe des Sitzes der Föderation wohnen. Die Rechnungsprüfer können jederzeit die Bücher und Konten der Föderation einsehen.

6. Die Rechnungsprüfer erstatten alljährlich Bericht über ihre Feststellungen. Das Sekretariat muß ihre Berichte den Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses und des Exekutivkomitees zustellen und sie in den Bericht an den Kongreß aufnehmen.

Ausschusses. Auf jeder ordentlichen Tagung der leitenden und vollziehenden Organe der Föderation hat er diesen ordnungsgemäße Rechnung über Einnahmen und Ausgaben zu legen unter Beifügung erläuternder Berichte, wenn er solche für notwendig hält oder wenn sie verlangt werden.

4. Die Rechnungsführung der Finanzabteilung der Föderation wird von einem vereidigten Bücherrevisor kontrolliert, der vom Exekutivkomitee auf Vorschlag des Geschäftsführenden Ausschusses ernannt wird. Der Bücherrevisor erstattet regelmäßig Bericht am Schlusse des Finanzjahres. Er erstattet außerordentlichen Bericht, wenn es vom Geschäftsführenden Ausschuss, Exekutivkomitee, Generalrat oder Kongreß verlangt wird. Alle seine Berichte sind dem Geschäftsführenden Ausschuss und dem Exekutivkomitee zuzuleiten und wörtlich in den dem Kongreß vorgelegten Bericht aufzunehmen.

5. Die Finanzgebarung der Föderation wird von drei Revisoren überwacht und überprüft, die vom Kongreß aus den Reihen der verantwortlichen Funktionäre der angeschlossenen Organisationen gewählt werden können. Zu Revisoren sollen zweckmäßigerweise Funktionäre gewählt werden, die in der Nähe des Sitzes der Föderation wohnen.

6. Die Revisoren haben einzeln und gemeinsam jederzeit Zugang zu den Büchern und Rechnungen der Föderation sowie zu allen Urkunden, Wertpapieren und Pfandbriefen. Sie haben zu bestätigen, daß alle Einnahmen ordnungsgemäß verbucht, alle Zahlungsansprüche geltend gemacht und alle Ausgaben normal sind, den in den Satzungen niedergelegten Zwecken dienen und in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Geschäftsführenden Ausschusses

oder unter seiner Verantwortung und auf Grund seiner Ermächtigung erfolgten.

7. Die Revisoren haben jährlich über ihre Tätigkeit zu berichten. Das Sekretariat stellt die Berichte den Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses und des Exekutivkomitees zu und übernimmt sie wörtlich in den dem Kongreß vorgelegten Bericht.

Dieser Artikel wurde etwas überarbeitet, aber nicht wesentlich verändert. Es ist praktisch unmöglich, für alle Zahlungen die Ermächtigung des Geschäftsführenden Ausschusses einzuholen, der nur alle zwei Monate einmal zusammentritt, jedoch hat der Geschäftsführende Ausschuß allgemeine Aufsichtsbefugnisse und wird durch Absatz 3 ausdrücklich ermächtigt, die Vorlegung von Büchern und Dokumenten zu verlangen.

Die Vorschrift, daß der Bericht des Bücherrevisors im Kongreßbericht im vollen Wortlaut wiederzugeben ist, wurde fallengelassen, weil dies unter Umständen zu kostspielig sein könnte. Es ist bereits vorgesehen, daß die Berichte der Rechnungsprüfer im Kongreßbericht abgedruckt sein müssen; die Rechnungsprüfer nehmen normalerweise an den Kongressen teil, um Fragen zu beantworten. Die im gegenwärtigen Absatz 6 aufgeführten Einzelheiten über ihre Pflichten wurden weggelassen, da es sich um die selbstverständlichen Pflichten eines Rechnungsprüfers handelt.

Artikel XVI: Aufnahme, Austritt, Erlöschen der Mitgliedschaft und Ausschluß

Die Bestimmungen dieses Artikels sind mit kleineren Abänderungen in die Artikel III und V des neuen Entwurfs übernommen worden, Absatz 1 in den ersteren, die Absätze 2, 3 und 4 in den letzteren. Der gegenwärtige Text dieser Absätze befindet sich auf den Seiten 4 und 6 unmittelbar nach Artikel II bzw. Artikel III.

Artikel XIX: Auflösung der Föderation

1. Die Auflösung der Föderation kann nur vom Kongreß beschlossen werden, nachdem ein diesbezüglicher Antrag in Übereinstimmung mit Artikel VI, Absatz 13, auf die Tagesordnung gesetzt wurde.

2. Ein Beschluß, die Föderation aufzulösen, wird erst wirksam, wenn er von drei Vierteln der auf dem Kongreß vertretenen Mitgliedschaft unterstützt wird. Er muß vorschreiben, was mit dem Vermögen der Föderation geschehen soll und wie die Verpflichtungen der Föderation ihrem Perso-

Artikel XVII: Schlußbestimmungen

1. Die Auflösung der Föderation kann nur vom Kongreß beschlossen werden, nachdem ein diesbezüglicher Antrag nach Maßgabe von Artikel IV Ziffer 13 auf die Tagesordnung gesetzt worden ist.

2. Der Beschluß auf Auflösung der Föderation bedarf zu seiner Wirksamkeit einer Mehrheit von drei Vierteln der angeschlossenen Mitgliedschaft. Er muß eine Bestimmung darüber enthalten, wie den Verpflichtungen der Föderation gegenüber ihrem Personal und ihren verantwortlichen Funktionären zu entsprechen ist.

nal und ihren verantwortlichen Funktionären gegenüber zu erfüllen sind.

Artikel XX: Gültigkeit und Revision der Satzungen

Diese revidierten Satzungen treten am 1952 in Kraft. Sie können nur vom Kongreß der Föderation abgeändert werden.

3. Diese Satzungen treten am 1. Juni 1946 in Kraft. Sie können nur vom Kongreß der Föderation geändert werden.

Mitgliedsbeiträge

Die Beitragsskala ist kein Bestandteil der Satzungen, wird jedoch von Zeit zu Zeit vom Kongreß in Übereinstimmung mit dem gegenwärtigen Artikel XVI festgelegt. Der Kongreß 1948 in Oslo beschloß eine immer noch in Kraft stehende Skala, die nach der Zahl der Einheiten von 50 000 Mitgliedern abgestuft ist.

Es gelten folgende Jahresbeiträge:

£ 14 oder \$ 56 für die ersten	50 000 Mitglieder
£ 13 oder \$ 52 für die zweiten	50 000 Mitglieder
£ 12 oder \$ 48 für die dritten	50 000 Mitglieder
£ 11 oder \$ 44 für die vierten	50 000 Mitglieder
£ 10 oder \$ 40 für die fünften	50 000 Mitglieder
£ 9 oder \$ 36 für die sechsten	50 000 Mitglieder
£ 8 oder \$ 32 für die siebenten.	50 000 Mitglieder
£ 7 oder \$ 28 für die achten	50 000 Mitglieder
£ 6 oder \$ 24 für die neunten	50 000 Mitglieder
£ 5 oder \$ 20 für die zehnten	50 000 Mitglieder
£ 4 oder \$ 16 für die elften	50 000 Mitglieder
\$ 3 oder \$ 12 für die zwölften und weiteren	50 000 Mitglieder

Weitere dem Kongreß vorgelegte Abänderungsanträge zu den Satzungen

Der französische Eisenbahnverband Force Ouvrière hat folgende Abänderungsanträge zu den Artikeln IV und XII der gegenwärtigen Satzungen der ITF eingereicht.

1. Absatz 2 des gegenwärtigen Artikels IV soll vorsehen, daß der Kongreß der ITF nicht alle zwei, sondern alle drei Jahre zusammentritt.

Anmerkung des Sekretariats

Dieser Antrag wurde vom Sitzungsausschuß geprüft und abgelehnt. Seiner weiteren Behandlung auf dem Kongreß steht jedoch selbstverständlich nichts im Wege.

Zur Begründung seines Antrags erklärt der Verband, daß die Vorbereitung eines ITF-Kongresses das Sekretariat während längerer Zeit vorher, und die Durchführung der Beschlüsse während längerer Zeit nachher beschäftigt, so daß für die normale Sektions- und übrige Tätigkeit der ITF nur wenig Zeit bleibt. Die Häufigkeit der Kongresse belastet außerdem sehr die Finanzen der Internationale sowie der angeschlossenen Organisationen, die Delegierte zum Kongreß entsenden.

2. Der gegenwärtige Artikel XII (Absätze 2, 3 und 5) ist wie folgt abzuändern:

Absatz 2. Sektionskonferenzen werden vom Exekutivkomitee einberufen (und finden unter dessen Aufsicht statt). Das Exekutivkomitee bestimmt auch Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort der Tagungen mit dem Beistand eines Sektionsausschusses. Angeschlossene Organisationen können die Einberufung von Sektionskonferenzen beantragen, jedoch bleibt die Entscheidung hierüber dem Exekutivkomitee vorbehalten.

Der Sektionsausschuß besteht aus sieben Mitgliedern einschließlich des Vorsitzenden.

Der von der Sektionskonferenz zu wählende Sektionsausschuß tritt normalerweise mindestens jährlich zweimal zusammen.

Anmerkung des Sekretariats

Die im Druck hervorgehobenen Worte sind Zusätze zum gegenwärtigen Text, diejenigen in Klammern sollen gestrichen werden. Im übrigen bleibt der Absatz unverändert.

Absatz 3. Sektionskonferenzen finden unter den Auspizien des Exekutivkomitees statt. Auf ihren Konferenzen wählen die Fachsektionen einen Vorsitzenden, der kraft seines Amtes Mitglied des Generalrates wird, sofern er es nicht schon ist.

Anmerkung des Sekretariats

Dieser Text ist vollständig neu. Der gegenwärtige Absatz 3 lautet: „Jede Fachsektion hält anlässlich des ordentlichen Kongresses der Föderation eine Konferenz ab, bei welcher die anwesenden Sektionsvertreter einen Sektionsvorsitzenden wählen können. Die Amtsdauer dieses Vorsitzenden läuft am Vorabend des folgenden ordentlichen Kongresses ab. Sollte eine Sektion von ihrem Recht zur Wahl eines Sektionsvorsitzenden keinen Gebrauch machen, so wird bei jeder Tagung ein Vorsitzender für die Dauer der Tagung gewählt.“

Absatz 5. Die Reisekosten und persönlichen Auslagen der zu den Sektionskonferenzen entsandten Delegierten werden von den Organisationen getragen, die sie vertreten. (Alle ändern mit solchen Konferenzen verbundenen Kosten trägt die Föderation.)

Die durch Tagungen der Sektionsausschüsse und die Vorbereitung und das Zusammentreten der Sektionskonferenzen entstehenden Auslagen werden von der Föderation getragen. Die Reise- und Hotelkosten der Mitglieder von Sektionsausschüssen und der Berichterstatter auf Konferenzen werden von der Föderation getragen.

Anmerkung des Sekretariats

Auch hier sind die hervorgehobenen Worte eine Ergänzung des gegenwärtigen Textes, während diejenigen in Klammern gestrichen werden sollen. Der übrige Text bleibt gleich.

Antrag 2 hätte folgende Wirkung:

- a) Die Ernennung eines Siebener-Ausschusses für jede Sektion wäre obligatorisch. Gegenwärtig sind solche Ausschüsse in den Satzungen nicht vorgesehen, den Sektionen steht es jedoch frei, einen Ausschuß einzusetzen, was die meisten unter ihnen auch getan haben. Die Zahl der Ausschußmitglieder wurde bisher immer den Sektionskonferenzen zur Bestimmung überlassen.

- b) Die Sektionsausschüsse müßten jedes Jahr zweimal zusammentreten. Jetzt treten sie je nach Bedarf zusammen.
 - c) Das Exekutivkomitee müßte (anscheinend) mit dem Sektionsausschuß zusammentreten, um die Tagesordnung, den Zeitpunkt und den Ort der Sektionskonferenzen festzulegen. Jetzt erfolgt der Beschluß durch das Exekutivkomitee, das allerdings die Wünsche der Sektionsausschüsse und Sektionskonferenzen berücksichtigt.
 - d) Sie Sektionskonferenzen müßten einen ständigen Sektionsvorsitzenden wählen, der dem Generalrat angehören würde. Gegenwärtig haben sie die Wahl zwischen diesem Verfahren und der Wahl eines neuen Vorsitzenden auf jeder Konferenz. Die Satzungen sehen bereits vor, daß die Sektionsvorsitzenden an den Tagungen des Generalrates in beratender Eigenschaft teilnehmen.
 - e) Die ITF müßte für die Reise- und Hotelkosten der Mitglieder von Sektionsausschüssen und der Berichterstatter aufkommen. Gegenwärtig herrscht der Brauch, daß jede Organisation, die in einem Sektionsausschuß vertreten sein möchte, ein Mitglied ernennen kann, dessen Auslagen sie allerdings selbst bestreiten muß. Die Berichterstatter werden unter den Delegierten ausgewählt, die den Konferenzen ohnehin beiwohnen, und die angeschlossenen Organisationen müssen für die Auslagen der Konferenzdelegierten selbst aufkommen.
- Zur Unterstützung des Antrags erklärt der französische Eisenbahnverband, sein Zweck liege darin, ein regelmäßigeres Arbeiten der Fachsektionen der ITF zu ermöglichen. Die ITF habe eine doppelte Grundlage: Das Gewerkschaftswesen als eine Bewegung mit gewissen Endzielen einerseits und die beruflichen Interessen der Transportarbeiter andererseits. Erstere sei zwar wichtiger, die gegenwärtige Lage der Transportarbeiter verlange jedoch, daß den beruflichen Forderungen viel Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Sektionskonferenzen seien deshalb von großer Bedeutung, und wenn sie Wirkung haben sollen, müsse ihre wie auch die Organisation der Sektionsausschüsse in den Satzungen verankert sein.

Weiterer Antrag des Exekutivkomitees

Der vorgeschlagene neue Text des Artikels VIII Absatz 3 lautet wie folgt:

„Die gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees müssen **mindestens** ein Viertel der gewählten Mitglieder des Generalrates ausmachen (Bruchzahlen bleiben unberücksichtigt), dürfen jedoch nicht weniger als 7 sein. **Ihre Wahl erfolgt in geheimer Abstimmung, wobei die Stimmenzahl jeder Delegation in direktem Verhältnis steht zu den Mitgliedsbeiträgen, die ihre Organisation für das Quartal unmittelbar vor dem Kongreß tatsächlich gezahlt hat. Bei der Wahl der Mitglieder des Exekutivkomitees soll der Kongreß bestrebt sein, eine möglichst gute Vertretung der verschiedenen Verkehrsträger zu erzielen. Auf keinen Fall dürfen mehr als die Hälfte der Mitglieder des Exekutivkomitees demselben Verkehrsträger angehören.**

Der hervorgehobene Text stellt neue, vom Exekutivkomitee unterbreitete Anträge dar.

Auf dem Kongreß eingereichte Anträge

Anträge der österreichischen und schweizerischen Delegationen

An Stelle des Artikels XI „Das Sekretariat“, Absatz 2, des Vorschlages zur Abänderung der Satzungen ist der Wortlaut des Art. VIII, Absatz 2, der bisherigen Satzungen zu setzen.

Eventualantrag

Falls der obige Antrag nicht die Mehrheit des Kongresses findet, wird beantragt, über Artikel XI, Absatz 2, des Vorschlages über die Abänderung der Satzungen, gesondert abstimmen zu lassen.

Die österreichische Delegation
und die
Delegation der schweizerischen
Transportarbeiter
gez.: vier Unterschriften

Folgende Änderungen zu Artikel VIII, Absatz 3, werden beantragt:
Streiche im vorletzten Absatz, lautend:

„Bei der Wahl der Mitglieder des Exekutivkomitees soll der Kongreß bestrebt sein, eine möglichst gute Vertretung der verschiedenen Verkehrsträger zu erzielen“,
das Wort „möglichst“;

Ersetze im folgenden Satz die Wörter „Auf keinen Fall dürfen“ durch
„Nach Möglichkeit sollen nicht...“

Delegationen
der schweizerischen und österreichischen
Transportarbeiter und Eisenbahner
gez.: vierzehn Unterschriften

Antrag der Eisenbahnersektion der belgischen Gewerkschaft öffentliche Dienste und des französischen Eisenbahnverbandes FO

Neuer Artikel XI

- a) Der Text von dem Artikel VIII/2 der alten Satzungen ist beizubehalten.
- b) Der Text des Artikels VIII/5 der alten Satzungen ist beizubehalten.

Für die Eisenbahnersektion der
belgischen Gewerkschaft
öffentliche Dienste
G. Devaux

Für den französischen
Eisenbahnverband FO
F. Laurent

Antrag des schwedischen Transportarbeiterverbandes

Artikel XI Abs. 1 erhält folgenden Wortlaut:

Zur Behandlung...

Fachsektionen innerhalb der Föderation (Vorschlag des Sitzungsausschusses). Auf Antrag der Sektionskonferenz wählt der ordentliche Kongreß für jede Sektion einen Sektionsausschuß. Jeder Ausschuß besteht aus höchstens 10 Mitgliedern, die von den betreffen-

den Gewerkschaften vorzuschlagen sind. Zwischen den Kongressen berät sich das Exekutivkomitee durch Vermittlung der Sektionssekretäre mit den Sektionsausschüssen in allen Fragen, die für die Sektion von besonderer Bedeutung sind.

Abs. 2

erhält den Wortlaut:

„Sektionskonferenzen werden vom Exekutivkomitee einberufen und finden unter dessen Aufsicht statt.“ (Alte Fassung)

Auf Antrag und im Benehmen mit dem Sektionsausschuß setzt das Exekutivkomitee die Tagungsordnung sowie Ort und Zeitpunkt der Konferenzen fest.

Abs. 5

Die Auslagen der Sektionskonferenz-Delegierten und der Sektionsausschußmitglieder werden von den betreffenden angeschlossenen Organisationen bestritten.

Schwedischer Transportarbeiterverband
Hj. Svensson

Antrag des schwedischen Eisenbahnerverbandes

Artikel VI Abs. 2

„Alle zwei Jahre“ ist zu ersetzen durch „Alle drei Jahre“.

Artikel VII Abs. 2

Der Vorschlag ist dahingehend **abzuändern**, daß auch der **Stellvertretende Generalsekretär** dem Generalrat angehört.

Artikel XI Abs. 2

Vorgeschlagene Änderung:

„Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär werden vom Kongreß gewählt.“

Artikel XI Abs. 5

Der alte Text ist beizubehalten.

Artikel XI Abs. 8

Der Vorschlag erhält folgenden Wortlaut:

„Der Generalrat ist befugt, den Generalsekretär und den Stellvertretenden Generalsekretär zu suspendieren. Diese haben das Recht der Beschwerde an den Kongreß.“

Artikel XV Abs. 2

Der derzeitige Wortlaut ist beizubehalten.

Artikel XVII Abs. 3

Das Wort „Exekutivkomitee“ ist durch das Wort „Generalrat“ zu ersetzen.

Schwedischer Eisenbahnerverband
H. Blomgren

Anträge der luxemburgischen Delegation

Werter Präsident und Kollege!

Ich habe die Ehre, Ihnen einige Bemerkungen hinsichtlich der vorgesehenen Abänderung der Satzungen zu unterbreiten.

Bei Berücksichtigung dieser Anregungen wird es möglich sein, die Verantwortung der Organe unserer Föderation ganz klar festzulegen und zu begrenzen, und die Disziplin in der Hierarchie wird gewahrt bleiben.

Mit herzlichen Grüßen!

Leurs

Unsere Delegation ist der Ansicht, daß die Abstimmung über den Antrag Blomgrens ungültig ist, weil der Bericht des Mandatprüfungsausschusses dem Kongreß noch nicht vorgelegt wurde. Sind alle zum Antrag abgegebenen Stimmen gültig? (Siehe Artikel VII unserer immer noch gültigen Satzungen.)

Artikel VII Abs. 2

Der alte Text ist beizubehalten mit folgender Ergänzung: Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär haben als Beamte der Föderation kein Stimmrecht.

Begründung

1. Die Kandidaten für den Generalrat **müssen nicht unbedingt Kongreßdelegierte sein.**
2. Der Stellvertretende Generalsekretär, der den Generalsekretär während dessen Abwesenheit vertritt, muß über die Vorgänge in der Föderation auf dem laufenden sein. Es geht deshalb nicht an, daß der Stellvertretende Generalsekretär von den Beratungen, die sich in den leitenden Organen unserer ITF abspielen, ferngehalten wird. **Die Kontinuität in der Führung der Föderation muß in jedem Augenblick gesichert sein. Daran muß uns besonders gelegen sein.**
3. Die Erteilung des Stimmrechts an einen Funktionär einer solchen Organisation ist nicht ratsam. Wenn der Funktionär an den Abstimmungen im Organ teilnimmt, kann er sich einem Teil der Generalratsmitglieder gegenüber, deren Organisationen zu den Mitteln beitragen, aus denen er entlohnt wird, in einer ziemlich heiklen Lage befinden.

Artikel VIII Abs. 2

Die Worte „und umfaßt außerdem den Generalsekretär kraft seines Amtes“ sind zu **streichen.**

Nach den Worten „unter Mitgliedern des Generalrates ausgewählt werden“ ist **hinzuzufügen:** „Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär sowie der Vorsitzende des Aufsichtsausschusses oder sein Stellvertreter nehmen an den Sitzungen des Exekutivkomitees in beratender Eigenschaft teil.“

Artikel IX

Der Aufsichtsausschuß beaufsichtigt die Tätigkeit des Sekretariats . . .

In Artikel VIII Absatz 1 heißt es:

„daß das Exekutivkomitee verantwortlich ist für die Beaufsichtigung des Sekretariats.“

Die Aufsicht wäre auf diejenige Kontrolle zu beschränken, welche der Aufsichtsausschuß ausübt. Das Exekutivkomitee ist ein ausführendes Organ, das selbst die Initiative ergreifen kann und muß als solches Beschlüsse fassen, die, wir wollen es offen sagen, zu Kritik Anlaß geben können. Es sollte deshalb, wie sein Titel besagt, ausführende Funktionen ausüben und unter der Aufsicht eines andern Organs stehen, im vorliegenden Fall des Geschäftsführenden Ausschusses, der Aufsichtsausschuß zu nennen wäre.

Das Exekutivkomitee, das vom Kongreß gewählt wird und auf Grund der Satzungen sehr weitgehende Befugnisse besitzt, ist dem Kongreß gegenüber für die Leitung der Föderation verantwortlich. Das Exekutivkomitee überträgt seine Befugnisse dem vom Kongreß ernannten Generalsekretär.

Die ausführenden Organe, an erster Stelle das Exekutivkomitee und an zweiter Stelle der Generalsekretär, müssen durch ein Aufsichtsorgan kontrolliert werden, das in unserm Fall der Verwaltungs- und Aufsichtsausschuß wäre, dessen Ernennung ebenfalls durch den Kongreß erfolgt.

Artikel X Abs. 3

Der Präsident und der Vizepräsident haben das Recht, an allen unter den Auspizien der ITF stattfindenden Tagungen teilzunehmen.

Artikel XI Abs. 2

Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär werden vom Kongreß auf Antrag des Exekutivkomitees gewählt. Der Stellvertretende Generalsekretär und die Sektionssekretäre sowie das übrige Personal arbeiten unter der direkten Autorität des Generalsekretärs, dessen Anweisungen sie befolgen müssen.

Abs. 3

„Die Löhne und Gehälter des gesamten Personals einschließlich des Generalsekretärs sind vom Exekutivkomitee vorzuschlagen und vom Generalrat zu genehmigen.“

Abs. 4

Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär nehmen . . .

Der Satz „Auf Tagungen des Generalrates und des Exekutivkomitees hat er Stimmrecht“ ist zu streichen und durch nachstehenden Text zu ersetzen:

„Der Generalsekretär und der Stellvertretende Generalsekretär haben beratende Stimme.“

Der letzte Satz ist wie folgt abzuändern:

„Der Generalsekretär ist im Rahmen der ihm durch das Exekutivkomitee übertragenen Befugnisse verantwortlich für . . .“

Abs. 5

Dieser ist zu streichen (siehe Vorschlag zu Absatz 2).

Absatz 6 wird Absatz 5.

Absatz 7 wird Absatz 6 und ist wie folgt **abzuändern**: „Der Generalsekretär ernannt mit der Zustimmung des Exekutivkomitees die erforderlichen Angestellten.“

Der zweite Satz ist zu streichen,

siehe Antrag Artikel XI Abs. 3.

Absatz 8 wird Absatz 7. Aus Absatz 8 ist zu entnehmen, daß das Exekutivkomitee den Generalsekretär suspendieren kann. Der Generalsekretär kann also effektiv nicht Mitglied des Exekutivkomitees sein, um sich selbst zu suspendieren.

Aus denselben Erwägungen müßten Disziplinarmaßnahmen festgelegt werden, die vom Exekutivkomitee gegenüber jedem einzelnen Mitglied des Personals des Sekretariats ausgesprochen werden können. Der gemäßregelte Angestellte muß das Recht der Berufung an das oberste Organ der Föderation haben, d. h. an den Kongreß.

Stockholm, den 17. Juli 1952

Der Delegierte
Leurs

Der Delegierte
Schilling

Der Kongreß der ITF

Generalrat

(gewählt vom Kongreß)

Exekutivkomitee

(gewählt vom Kongreß)

Aufsichtsausschuß

(Vorgeschlagen nach den Satzungen, ernannt durch den Kongreß. Er übt Aufsichtsbefugnisse aus und erstattet Bericht an den Generalrat)

Generalsekretär

(gewählt vom Kongreß)

Stellv. Generalsekretär

(gewählt vom Kongreß)

Personal des Sekretariates

(Vorgeschlagen vom Generalsekretär im Einverständnis mit dem Exekutivkomitee und genehmigt durch den Generalrat)

Anlage

überträgt seine Befugnisse im Rahmen der Satzungen an das Exekutivkomitee für zwei Jahre. Kann sich gewisse Befugnisse vorbehalten (z. B. Budget)

überträgt im Rahmen der ihm übertragenen Befugnisse dem Generalsekretär Befugnisse für zwei Jahre. Kann sich gewisse Befugnisse vorbehalten (insbesondere hinsichtlich gewisser, festzulegender Ausgaben)

verantwortlich für die tägliche Leitung der Föderation. Kann seine Befugnisse dem Stellvertretenden Generalsekretär und andern Mitgliedern des Personals in Sonderfragen übertragen. Alles Personal untersteht seinem Befehl

Eingereichte Entschlüsse und Anträge

1. Ständiger Ausschuß der Arbeitnehmer der zivilen Luftfahrt

Der Kongreß ersucht das Exekutivkomitee um:

- a) Dokumentierung über Gesetze, welche sich auf die Beschäftigung in der zivilen Luftfahrt beziehen;
- b) eine Untersuchung der gewerkschaftlichen Organisation des zivilen Flug- und Bodenpersonals in den verschiedenen Ländern;
- c) eine Untersuchung über Mittel und Wege zur Erhöhung der Zahl der Mitglieder unter dem Personal der zivilen Luftfahrt angesichts der besonderen Natur dieses Wirtschaftszweiges;
- d) die Errichtung eines ständigen beratenden Ausschusses, bestehend aus Vertretern des Personals der sechs größten Luftverkehrsbetriebe Westeuropas zum Zwecke des Austauschs von Informationen und der Verteidigung der Interessen der Mitglieder auf nationaler und regionaler Ebene in einer Weise, die dem Bedürfnis nach Zusammenarbeit zwischen den westeuropäischen Staaten entspricht, einschließlich Zusammenarbeit beim Schutz der Interessen derjenigen Arbeitnehmer, die von Bestrebungen der Verkehrskoordinierung und -integration u. ä. berührt werden.

Unterbreitet

*von der holländischen Gewerkschaft
des Luftfahrtpersonals*

2. Kollektivverhandlungs- und Streikrecht

Im Hinblick auf die Sicherung dieser beiden fundamentalen Rechte der Transportarbeiter soll der Kongreß passende Schritte unternehmen, um die Regierungen dazu zu bewegen, alle rechtlichen Einschränkungen mit denen sie die Ausübung dieser Rechte umgeben haben, aufzuheben.

Unterbreitet

vom japanischen Eisenbahnerverband

3. Arbeitsgesetzgebung in Japan

Der Kongreß soll Schritte unternehmen, um die Pläne der japanischen Regierung zur Revidierung der Arbeitsgesetzgebung zu bekämpfen und die Bestrebungen des japanischen Eisenbahnerverbandes um Widerrufung des Gesetzes über die Arbeitsbeziehungen in öffentlichen Korporationen zu unterstützen.

Anmerkung:

Die japanische Regierung schickt sich an, nicht nur das Gewerkschaftsgesetz und das Gesetz über Arbeitsbeziehungen in einer für die Gewerkschaften nachteiligen Weise abzuändern, sondern auch ein Gesetz über das Verbot von Zusammenkünften und Demonstrationen, ein Sondergesetz zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung und ein Gesetz für das Verbot von Generalstreiks einzuführen, deren Zweck in der Unterdrückung von Massenbewegungen der Arbeiter besteht. Alle japanischen Arbeiter, einschließlich der japanische Eisenbahnerverband, sind gegen diese reaktionären Pläne eingestellt und bekämpfen sie mit Nachdruck. Die Gewerkschaft versucht außerdem, die Widerrufung des Gesetzes über

Arbeitsbeziehungen in öffentlichen Korporationen, dem sie unterworfen ist, zu erzielen.

*Unterbreitet
vom japanischen Eisenbahnerverband*

4. Vorschriften über Verkehrsunfälle

Infolge der besonderen Natur der Arbeit im Verkehr ist es schwierig, das gewöhnliche Rechtssystem gerecht auf Verkehrsunfälle anzuwenden; es ist ein System erforderlich, in welchem die Auffassungen von Verkehrssachverständigen voll zum Ausdruck kommen können. Der japanische Verband der Gewerkschaften im Transport und Verkehr versucht seit vielen Jahren, die Einführung eines solchen Systems zu erzielen. Die ITF wird ersucht, die Verhältnisse in allen Teilen der Welt zu untersuchen und die sich aufdrängenden Schritte zu unternehmen.

*Unterbreitet
vom japanischen Eisenbahnerverband*

5. Regionales Büro der ITF für Asien

Die ITF soll in Japan ein regionales Büro für Asien errichten, um die Solidarität der asiatischen Transportarbeiter zu stärken und ihre Lebens- und Arbeitsverhältnisse, die äußerst schlecht sind, zu verbessern.

*Unterbreitet
vom japanischen Eisenbahnerverband*

6. Der Verkehr als Instrument des Friedens

Das Verkehrswesen ist seiner Natur nach im wesentlichen friedlich und sollte keine militärischen Charakterzüge aufweisen. Wir ersuchen den Kongreß und alle angeschlossenen Gewerkschaften, ihr Bestes zu tun, um dafür zu sorgen, daß der Verkehr zur Entwicklung der unterentwickelten Gebiete und zur Abwendung der Gefahr eines neuen Weltkrieges beiträgt.

*Unterbreitet
vom japanischen Eisenbahnerverband*

7. Richtige Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen für Hafentarbeiter

Schon 1932 wurde ein Internationales Abkommen abgeschlossen, das Regeln und Vorschriften zur Verhütung von Unfällen beim Laden und Entladen von Schiffen enthält. Dieses Abkommen wurde von verschiedenen Ländern ratifiziert, von Finnland im Jahre 1948.

Trotz des Vorhandenseins anerkannter Vorschriften sind die Verhältnisse in den Häfen immer noch ziemlich schlecht. In unserem Land beziehen sich die wichtigsten Beschwerden auf schlechte Beleuchtung und Unordnung am Arbeitsplatz. Reeder und Kapitäne unterlassen es manchmal, die Vorschriften einzuhalten. Wir haben festgestellt, daß auf zahlreichen alten Schiffen an Stelle elektrischer Beleuchtung lichtschwache Petroleumlampen verwendet werden. Die Inspektionsbücher der Schiffe sind oft unvollständig. Die Inspektoren sorgen nicht immer dafür, daß die festgestellten Defekte und Mängel im Kontrollbuch vermerkt werden. Oft werden ungenügende Eintragungen vorgenommen, obschon die

Inspektion ordnungsgemäß durchgeführt wurde. An Bord der Schiffe sind die Hebegeräte, Luken, Eingänge und Treppen in schlechtem Zustand, und die Beleuchtung der Arbeitsplätze ist ungenügend.

Wir besitzen keine genauen Informationen darüber, wie in anderen Ländern für die Einhaltung der Vorschriften gesorgt wird. In Finnland wird die Kontrolle über Sicherheitsmaßnahmen in Häfen usw. von Aufsichtsbeamten des Ministeriums für soziale Fragen durchgeführt. Ihre Zahl ist jedoch viel zu klein, und in einigen Fällen wohnen sie in einer Entfernung bis zu 100 Kilometer vom Hafen.

In der Annahme, daß solche Verhältnisse auch in anderen Ländern vorliegen und um sie zu beheben, schlagen wir vor, daß der Kongreß die Angelegenheit diskutiert und Schritte unternimmt, um dafür zu sorgen, daß die Hafenspektion von der gewöhnlichen Fabrikinspektion getrennt durchgeführt wird.

Wir machen diesen Vorschlag, weil wir der Meinung sind, daß in den Hafenbetrieben Arbeit und Arbeitsstätten von denjenigen in Fabriken vollständig verschieden sind. In industriellen Betrieben wird die Aufsicht in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt, auf Ersuchen der gewerkschaftlichen Vertrauensleute auch zu anderen Zeiten, obschon letzteres Verfahren in den meisten Betrieben nicht sehr gebräuchlich ist. In den Häfen dagegen kann die Notwendigkeit der Inspektion verschiedener Einrichtungen in einem einzigen Tag oder über längere Zeiträume entstehen.

Wir halten es deshalb für notwendig, daß die Hafenspektion von derjenigen in anderen Betrieben getrennt und daß die Aufgabe der Inspektion einer ausreichenden Zahl besonderer Hafenspektoren anvertraut wird.

Unterbreitet

von der finnischen allgemeinen Arbeitergewerkschaft

8. Hafenarbeiter

Arbeitsvorschriften in Häfen und organisatorische Beziehungen auf internationalem Gebiet.

Unterbreitet

vom italienischen Hafenarbeiterverband

9. Höchstgewicht der Traglast des einzelnen Hafenarbeiters

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1925, beschließt, die Internationale Arbeitsorganisation um die Annahme eines Internationalen Übereinkommens zu ersuchen, das vorsieht:

- a) das Höchstgewicht der von dem einzelnen Hafenarbeiter auf seinen Schultern zu tragende Last ist auf 60 Kilogramm festgesetzt;
- b) die höchste Entfernung, über welche der einzelne Hafenarbeiter diese Last auf seinen Schultern tragen darf, ist auf 25 Meter festgesetzt.

Unterbreitet

vom griechischen Hafenarbeiterverband

10. Achtstundentag auf den griechischen Eisenbahnen

Trotz zahlreicher Vorstellungen unseres Verbandes und der ITF weigert sich die griechische Regierung immer noch, das Übereinkommen von Washington über den Achtstundentag auf alle Zweige des Eisenbahndienstes anzuwenden, obwohl Griechenland dieses Übereinkommen schon im November 1920 ratifizierte.

*Unterbreitet
vom griechischen Eisenbahnerverband*

11. Das Streikrecht

Das Recht der Arbeitnehmer auf gerechte Arbeitsbedingungen wird jetzt allgemein anerkannt. Es wurde von den Autoren des Friedensvertrages von 1919 betont und von den führenden Staatsmännern der freien Welt während und seit dem zweiten Weltkrieg erneut feierlich erklärt.

Der Entzug ihrer Arbeitskraft ist das letzte gesetzliche Mittel der Arbeitnehmer im Versuch, gerechte Arbeitsbedingungen zu erzielen. Die neue griechische Verfassung beraubt die Eisenbahner durch Abschaffung ihres Streikrechts dieses äußerst wichtigen Mittels, Gerechtigkeit zu erlangen.

*Unterbreitet
vom griechischen Eisenbahnerverband*

12. Eisenbahnerwohnungen

Die griechischen Eisenbahner, die im letzten Krieg den Alliierten bedeutende Dienste leisteten, fordern, daß ein Teil der „Marshall-Hilfe“ für Eisenbahnerwohnungen verwendet wird. Sie weisen darauf hin, daß die Hauptlast bei der Rehabilitierung des Landes von der Arbeiterklasse, einschließlich der Eisenbahner, getragen wurde und wird.

*Unterbreitet
vom griechischen Eisenbahnerverband*

Mitgliedsbeiträge

Empfehlung des Exekutivkomitees

Auf den Tagungen in Marseille im Oktober 1951 und in Amsterdam im April 1952 prüfte das Exekutivkomitee die Abrechnung für 1950, die vorläufige Abrechnung für 1951 und den Voranschlag für 1952.

Das Exekutivkomitee nahm mit einiger Beunruhigung die auch in der Einführung zum Finanzbericht erwähnte Tatsache zur Kenntnis, daß die Erhöhung der Einnahmen der ITF, obschon sie angesichts der herrschenden Umstände an sich nicht unbefriedigend ist, mit der Erhöhung der Auslagen, die in den letzten Jahren in alarmierendem Maße zugenommen haben, nicht Schritt hält.

Bei der Besprechung dieser Lage erwog das Exekutivkomitee Schritte, um die Finanzen der ITF auf eine solidere Grundlage zu stellen, die einige Gewähr für finanzielles Gleichgewicht in kommenden Jahren bieten würde.

Dieses Gleichgewicht läßt sich erreichen entweder durch eine Erhöhung der Einnahmen oder durch eine Kürzung der Ausgaben.

Durch Prüfung der verschiedenen Einnahme- und Ausgabeposten kam das Exekutivkomitee zu dem Schluß, daß unter den gegenwärtigen Umständen eine bedeutende Erhöhung der Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen unwahrscheinlich ist, es sei denn, es könnten neue Mitgliedsorganisationen in den finanziell stärkeren Ländern der westlichen Hemisphäre gewonnen werden, daß es jedoch nicht erwünscht ist, bei den wichtigsten Ausgabeposten (Gehälter, Reiseauslagen, Tagungen, Konferenzen und Veröffentlichungen) Kürzungen vorzunehmen, weil solche Kürzungen unbedingt eine Einschränkung der Tätigkeit der ITF bedeuten würden. Das Exekutivkomitee war im Gegenteil der Meinung, daß die Tätigkeit nicht etwa einer Einschränkung, sondern einer Vergrößerung bedarf, damit die ITF in die Lage versetzt wird, ihre vielfältigen Aufgaben auf gewerkschaftlichem und beruflichem Gebiet durchzuführen.

Das Exekutivkomitee, das sich daran erinnerte, daß eine diesbezügliche Anregung schon an den Stuttgarter Kongreß gerichtet wurde, hielt es deshalb für seine Pflicht, dem Kongreß eine Erhöhung der z. Z. gültigen Beitragssätze um 10% zu empfehlen.

Zu dieser Empfehlung kam das Exekutivkomitee nicht ohne Zögern, denn es ist bekannt, daß viele angeschlossene Organisationen mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wie die ITF. Das Exekutivkomitee sieht jedoch keinen anderen Ausweg und vertraut darauf, daß die angeschlossenen Organisationen, die in der Vergangenheit so manchen Beweis ihrer Verbundenheit mit der ITF geliefert haben, wiederum bereit sein werden, eine besondere Anstrengung zu machen, um der ITF die Möglichkeit zu geben, ihre Aufgabe der Förderung und Verteidigung der Belange aller freien Transportarbeiter mit unverminderter Kraft weiterzuführen.