PROTOKOLL

ITF-KONGRESS IN LONDON 1954 MIT BERICHTEN FÜR DIE JAHRE 1952 UND 1953

LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-ARBEITER-FÖDERATION

ITF

Union-Druckerei und Verlagsanstalt, Frankfurt a. M., Bockenheimer Ldstr. 134-138

X 2267

Inhalt

	Seite
Einleitung	5
I. Verwaltung und interne Organisation	10
Der Kongreß	10
Der Generalrat	14
Das Exekutivkomitee	16
Der Geschäftsführende Ausschuß	16
Rechnungsprüfer	17
Rechnungsrevisoren	17
Veröffentlichungen	17
Amsterdamer Büro	17
Prozeß gegen Twentsche Bank, Amsterdam	18
Internationale Solidaritätsmarken	18
Das Sekretariat	19
Vertretungen	20
II. Mitgliederstand	23
Neubeitritte	23
Austritte	24
Verzeichnis der angeschlossenen Organisationen	26
III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen	34
Französischer Hafenarbeiterverband	34
Beziehungen zwischen der französischen Force Ouvrière und den tunesischen Verbänden der Eisenbahner	34
Gewerkschaftliche Erfassung von schweizerischen Seeleuten	35
Fusion von indischen Organisationen der Eisenbahner	35
Rhodesia Railways African Workers' Union (Southern Rhodesia)	35
Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	36
Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr — Internationale Ferienlehrgänge und Jugendsommerlager	36
Seafarers' International Union of North America — Ausländische Konkurrenz	37
Kubanischer Seeleuteverband	37
Sanatorium des belgischen Transportarbeiterverbandes	38
Belgische Eisenbahner helfen spanischen Gewerkschaften	38
Unterstützung italienischer Eisenbahnergewerkschaften	38
Trinidad and Tobago Seamen and Waterfront Workers Trade Union	39
Finnischer Kraftwagenfahrerverband	40
Argentinische Gewerkschaftler im Exil	40
Unterstützung französischer Gewerkschaften	41
Französische Rheinschiffer	42
Triester Eisenbahner	42
Indischer Seeleuteverband	42
IV. Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen	44
Irische Eisenbahner	45
Brasilien	45
Neuer italienischer Lokführerverband	46
Transportarbeitergewerkschaft, British-Guayana	47
Türkei	47
Neuseeland	47
Nigerische Eisenbahner	47
Nigerian Marine African Workers' Union	48
Amalgamated Dock Workers' Union of Nigeria and the Cameroons	48
Indonesische Seemannsgewerkschaft	48
Indonesische Eisenbahner	48
Dänische Gewerkschaft der Navigationsoffiziere	48
Schwedische Vereinigung der Verkehrspiloten	48
All-Ceylon Railway Running Shed Workers' Union (Personal der Eisenbahn-Reparaturwerkstätten von Ceylon)	48
Singapore Harbour Board Labour Union	49
Pakistan Ships' Officers' Organization	49
V. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten	50
Hilfe für Opfer der Überschwemmungen:	
Holland und Großbritannien	50
Süditalien	50
Chilian Maritime Workers' Confederation	50
Chinesische Seeleute auf amerikanischen Schiffen	51
Kolumbische Eisenbahner	51
Lohnforderungen des Verbandes der Schiffsoffiziere, Norwegen	51
Lohnkonflikt der isländischen Fischer	51
Konflikt über die isländischen Hoheitsgewässer	52
Beschränkungen der gewerkschaftlichen Rechte in Japan	52
Entlassung japanischer Eisenbahn-Gewerkschaftsfunktionäre	53
Die Frage der Entgleisung von Matsukawa	53
Japanische Seefischer und die Rhee-Linie	53
Tunesischer Eisenbahnerverband	54
Ostafrikanische Eisenbahner	57
Hafenarbeiter Ostafrikas	58
Verband der Eisenbahner von Uruguay	58
Uruguayische Transportarbeiter	58
Streiks in Frankreich	59
Hafenarbeiter in Zypern	59
Seafarers' International Union of North America — Canadian District	60
Indische Schiffsoffiziere	60
Eisenbahner von Trinidad und Tobago	61
Verband des Personals der zivilen Luftfahrt von Kuba	61
Der 8-Stunden-Tag bei den griechischen Eisenbahnen	62
Afrikanische Eisenbahner Rhodesiens	62
Verband der mexikanischen Verkehrspiloten	63
VI. Regionale Organisierung	64
New-Yorker Büro	64
Zweigsekretariat Havanna	64

Seite

Regionales Informationsbüro in Bombay 65
Indische Seeleute 66
Pakistanische Seeleute 67
Asiatische Eisenbahner 68
Afrika 69

VII. Internationale Gewerkschaftsfragen 70
Beziehungen zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten 70
Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit des IBFG 71

VIII. Beziehungen zu verschiedenen internationalen Organisationen 72
Internationale Arbeitsorganisation 72
Internationale Vereinigung für den Güterumschlag 76
IAO-Ausschuß für Emigrantenbeförderung 77
Inter-governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) . 77
Collective Economy Congress (Kongreß für Gemeinwirtschaft) . . . 78
Nominierung für Mitgliedschaft der JMC 78
Gemeinsamer Ausschuß der IAO/WGO über Hygiene der Seeleute 79
NATO 79
Konferenz der Verkehrsminister der Wirtschaftskommission für Europa 80

IX. Sektionsberichte 83
Seeleutesektion 83
Schiffe unter Panama- und ähnlichen Flaggen 92
Sektion der Hafenarbeiter 97
Eisenbahnersektion 102
Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr 110
Sektion der Hochseefischer 118
Sektion für Zivilluftfahrt 121
Sektion der Binnenschiffer 124

X. Verschiedenes 127
Fehlschlag des Perónistischen Transportarbeiter-Kongresses 127
Neue Internationale des Personals der Zivilluftfahrt 127
Propaganda der ITF in Spanien . . 128
Nachrufe 128
Personelle Angelegenheiten 128
Die Beziehungen zum IBFG und den übrigen internationalen Berufssekretariaten (Anhang I) . . 129
Die freien Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern (Anhang II) 134

Seite

Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden (Anhang III) . . 137
Koordinierung des europäischen Verkehrswesens (Anhang IV) . . 142
Finanzbericht für 1952 und 1953 . . 169
Tagesordnung 195
Eingereichte Entschließungen und Anträge 196
Eröffnungsfeierlichkeiten und Ansprachen 207
Ansprache des Präsidenten 213
Wahl der Mandatsprüfungs- und Resolutionsausschüsse 221
Tätigkeitsbericht 222
Finanzbericht 254
Mitgliedsbeiträge 254
Bericht des Mandatsprüfungsausschusses 260
Beziehungen zum IBFG und anderen internationalen Körperschaften 264
Die freien Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern . . . 271
Wahl des Generalrats 280
Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden 283
Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion 301
Bericht über die Konferenz der Hafenarbeitersektion 303
Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion 306
Konferenz der Sektion des Personals der Zivilluftfahrt 311
Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion 317
Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses 320
Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer 321
Wahl des Exekutivkomitees 328
Bericht über die Konferenz der Straßenverkehrsarbeiter 333
Gemeinsame Konferenz der Sektion der Hafenarbeiter und Seeleute 335
Bericht über die Konferenz der Binnenschiffersektion 337
Koordination des europäischen Verkehrswesens 342
Wahl der Sekretäre 342
Wahl der Rechnungsprüfer 343
Sitz der ITF 343
Termin und Ort des nächsten Kongresses 343
Erster Bericht des Resolutionsausschusses 343
Zweiter Bericht des Resolutionsausschusses 359
Teilnehmerverzeichnis 361
Rednerliste 371

Einleitung

Wieder einmal erstatten wir unsern zweijährigen Bericht über die Tätigkeit der ITF. Gemäß dem bei uns üblichen Brauch bringen wir als Einleitung einen ganz kurzen Überblick über die internationale Lage, soweit sie die ITF betrifft.

Am Anfang der Berichtszeit, im Januar 1952, zählte die ITF 4 594 896 und am Ende der Berichtszeit, im Dezember 1953, 4 715 315 Mitglieder. In dieser Zeit stieg die Zahl der Mitgliedsverbände von 145 auf 151, während die Anzahl der in der ITF vertretenen Länder unverändert 49 blieb.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß es der ITF in den beiden letzten Jahren, die durchaus nicht frei von Schwierigkeiten gewesen sind, gelungen ist, sich — was die Mitgliederzahl betrifft — fest auf ihrem Posten zu behaupten. Wir glauben auch sagen zu dürfen, daß dieser Bericht, den wir dem Kongreß in London vorlegen, Zeugnis dafür ablegen wird, daß die Bemühungen der ITF während dieser Zeit, ihren angeschlossenen Verbänden und deren Mitgliedern weiterhin wertvolle Dienste zu erweisen, von Erfolg begleitet waren.

Gewiß gibt es noch Millionen von Transportarbeitern, sowohl organisierte als auch unorganisierte, die der ITF noch nicht angehören. Sie befinden sich jedoch zum großen Teil in Gebieten, die der ITF zur Zeit entweder aus politischen Gründen nicht zugänglich oder wirtschaftlich und sozial unterentwickelt sind, so daß dort mit einer Ausweitung des Mitgliedsbereiches mit Hilfe der normalen Methoden nicht zu rechnen ist.

In den übrigen Ländern der Welt mit gut entwickelten Gewerkschaftsbewegungen und fest verankerten demokratischen Regierungsformen hat die ITF sehr festen Fuß gefaßt. Nichtsdestoweniger kommen auch in diesen Gebieten noch Gewerkschaften und Länder für Mitgliedschaft in Betracht, in erster Linie auf dem amerikanischen Kontinent und in Australasien, wo noch viel Arbeit zu leisten ist. Wie aus den einschlägigen Abschnitten des vorliegenden Berichtes hervorgeht, haben wir dieser Angelegenheit unsere Aufmerksamkeit zugewandt. Wir hoffen, daß es uns anläßlich des nächsten zweijährlichen Berichtes möglich sein wird, über einen Mitgliederzuwachs in jenen Ländern berichten zu können.

In der Tatsache, daß es der ITF gelungen ist, ihren Schwung nach vorwärts beizubehalten, spiegeln sich die außerordentlich gesunden Verhältnisse der Mitgliedsverbände wider, die sozusagen das Rückgrat der ITF bilden. Diese sind die Verbände der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter, Binnenschiffer, Hafenarbeiter, Seeleute, Hochseefischer und des Personals der Zivilluftfahrt, in den Ländern, in denen sich die freie Gewerkschaftsbewegung zu einem integralen Teil der Gesellschaftsordnung entwickelt hat. Aus den im vorliegenden Bericht enthaltenen Statistiken läßt sich ersehen, daß diese Verbände ihren Mitgliederstand entweder im großen und ganzen beibehalten oder erhöht haben. Infolge des hohen Grades der gewerkschaftlichen Erfassung, der in vielen Fällen bereits erreicht worden ist, stellt dies eine Leistung dar, für die wir ihnen unseren herzlichen Glückwunsch aussprechen müssen. Dieser Erfolg wäre ihnen versagt geblieben, wenn es ihnen nicht gelungen wäre,

3 4
DEUTSCH | SVENSKA
2 1
FRANÇAIS | ENGLISH

A. Deakin (Präsident)
Sir V. Tewson (Britischer Gewerkschaftsbund)

Charles Lindley
H. Jahn (Vizepräsident)

O. Becu (Generalsekretär)

T. Nishimaki (Japanische Seeleute)

A. E. Lyon
(Amerikanische Eisenbahner)

G. W. Widing
(Finnisches Lokpersonal)

C. B. Thorneycroft
(Britische Verkehrsbeamte)

ihren Mitgliedern einen fairen und zufriedenstellenden Lebensstandard zuzusichern und ganz allgemein die Funktionen zu erfüllen, die ihnen obliegen.

Ein interessantes Merkmal der jüngsten Vergangenheit ist die Tatsache, daß der wirtschaftliche Erholungsprozeß, der dem letzten Weltkrieg gefolgt ist, bisher nicht ernsthaft unterbrochen worden ist. Diese Entwicklung steht in auffallendem Gegensatz zu den Ereignissen nach dem Ende des ersten Weltkrieges, als einem wirtschaftlichen Ausweitungsprozeß eine Reihe scharfer Rückschläge folgte, die alle die Störungen und Schwierigkeiten zum Gefolge hatten, die zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges führten.

Die drohenden Symptome einer rückläufigen wirtschaftlichen Tendenz sind in den letzten neun Jahren nicht ausgeblieben. Bisher konnte das Gleichgewicht jedoch gewahrt bleiben, und aus den letzten Berichten von der Wirtschaftsfront spricht wieder ein gedämpfter Optimismus. Es besteht daher Grund zu der Annahme, daß man aus den Erfahrungen der Vergangenheit zumindest gelernt hat, die Kräfte der Wirtschaft zu beherrschen. Wir sind überzeugt, daß die Gewerkschaften bei dieser Regelung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eine maßgebende Rolle gespielt haben und sie auch weiterhin spielen müssen.

Um auf die ITF selbst zurückzukommen, wird über den wichtigsten Teil ihrer Tätigkeit in den Abschnitten berichtet, die sich auf die verschiedenen Sektionen beziehen, aus denen sie besteht. Jede dieser Sektionen führt im allgemeinen Rahmen der ITF und der von ihren leitenden Körperschaften — dem Kongreß, dem Generalrat und dem Exekutivkomitee — festgelegten allgemeinen Politik ihr eigenes unabhängiges Dasein, wählt ihre eigenen Funktionäre und Ausschüsse und formuliert ihre eigene Politik und Arbeitsprogramme.

Wie aktiv sich dieses Leben gestaltet, läßt sich aus den Berichten der verschiedenen Sektionen ersehen. Sie liefern den Beweis dafür, daß innerhalb der ITF für jede bona-fide-Gewerkschaft, die mit der Transportindustrie im Zusammenhang steht, ein Platz und eine Aufgabe vorhanden ist, ungeachtet des geographischen Standorts und des Zweiges des Verkehrs, einerlei ob es sich um Land-, See- oder Luftverkehr handelt, was immer auch die Verwendungsgruppe des betr. Personals sein mag, und ungeachtet der von ihm ausgeübten Funktion in manueller, Verwaltungs-, Büro- oder leitender Tätigkeit, dessen Belange diese Gewerkschaft vertreten möge.

Wir haben bereits jene wirtschaftlich und sozial weniger fortgeschrittenen Gebiete erwähnt, in denen ein ganz beträchtlicher Mitgliederzuwachs der ITF möglich erscheint, und die Tatsache, daß mit ihrer Einbeziehung in den Rahmen der ITF ohne besondere Anstrengungen nicht gerechnet werden kann. Im Weltgeschehen ist ein Stadium erreicht worden, in dem es derartigen Gebieten nicht mehr überlassen werden kann, das Tempo ihrer Entwicklung nach eigenem Ermessen festzulegen. Sie werden von Kräften von außen her durchdrungen und in den Machtbereich jener fallen, die auf sie die stärkste Anziehungskraft ausüben.

In Anerkennung dieser Tatsache hat die ITF eine Regionalpolitik formuliert, die in den letzten zwei Jahren aktiv verfolgt worden ist. Die Gestaltung dieser Politik ändert sich je nach dem betr. Gebiete. In gewissen Fällen haben wir Regionalbüros der ITF eingerichtet mit der Aufgabe, Informationen zu verbreiten und Ratschläge zu erteilen, anders-

wo haben wir moralische und finanzielle Unterstützung gewährt oder Missionen ausgesandt, um bei der Schaffung neuer Gewerkschaften von Transportarbeitern mitzuhelfen oder bereits bestehende zu stärken und zu entwickeln.

Im allgemeinen besteht das Ziel darin, in verschiedenen Teilen der Welt, wie z. B. Lateinamerika, Asien, Afrika oder sogar in Teilen dieser Gebiete Zweigsekretariate der ITF zu errichten. Diese würden einerseits als Zentren für Tätigkeiten regionaler Natur dienen, andererseits würden sie die Integration der Tätigkeiten der ITF im internationalen Maßstab ermöglichen.

Aus unserm Bericht geht hervor, daß bei der Durchführung dieses Programmes gewisse Fortschritte zu verzeichnen gewesen sind. Es handelt sich hier jedoch um Tätigkeiten, die die ITF nicht allein unternehmen kann. Damit soll gesagt sein, daß wir zwar die Meinung vertreten, daß zur Wahrung der Interessen der Transportarbeiter in jedem Gebiete besondere Aufgaben zu erfüllen sind, daß wir uns jedoch der Tatsache bewußt sein müssen, daß sich nicht alles auf einmal tun läßt und daß viele Berührungspunkte mit anderen Industrien und anderen Organisationen bestehen, die die Interessen dieser Industrien wahrnehmen.

Aus diesem Grunde verfolgt die ITF eine Politik der möglichst engen Zusammenarbeit mit diesen anderen Organisationen. An erster Stelle ist hier der IBFG zu erwähnen, der auf diesem Gebiet ebenfalls eine überaus rege Tätigkeit entfaltet hat. Außerdem gibt es die verschiedenen Internationalen Berufssekretariate, die in anderen Industrien die gleichen Funktionen erfüllen wie die ITF auf dem Gebiete des Verkehrs. Die Hilfsquellen einiger dieser Internationalen Berufssekretariate reichen nicht aus, um unabhängig regionale Arbeit durchführen zu können. Kollektiv können sie jedoch einen sehr wertvollen Beitrag leisten. Wie wir uns diese Verbindung und Koordinierung der Bestrebungen vorstellen, wird zukünftigen Diskussionen vorbehalten bleiben.

Als weiterer besonders wichtiger Aspekt der Tätigkeit der ITF müssen unsere Beziehungen zur Internationalen Arbeitsorganisation bezeichnet werden. Aus verschiedenen Abschnitten unseres Berichtes läßt sich ersehen, wie weitgehend die Verwirklichung der Ziele der ITF von dieser großen Organisation abhängt. Es freut uns, berichten zu können, daß in den letzten Jahren bei der Behandlung der Angelegenheiten, die der IAO von den verschiedenen Sektionen der ITF vorgelegt worden sind, beträchtliche Fortschritte erzielt werden konnten. Die Seeleute und Hafenarbeiter, aber auch die Hochseefischer und das Personal der Zivilluftfahrt, haben besonderen Grund zur Zufriedenheit mit der Aufmerksamkeit, die der Wahrung ihrer Interessen zuteil geworden ist, während die IAO in bezug auf die Belange der übrigen Sektionen der Transportarbeiter alles unternimmt, was man von ihr unter den gegebenen Umständen vernünftigerweise erwarten kann.

Daß es der IAO nicht möglich ist, mehr zu leisten, ist darauf zurückzuführen, daß Kräfte am Werk sind, die unablässig bemüht sind, ihre Funktionen einzuschränken. Leider ist vorläufig noch eine Zunahme dieser Kräfte zu verzeichnen, so daß wir uns damit zufrieden geben müssen, den Status quo zu wahren. Wir glauben jedoch, daß die gegenwärtige Tendenz zur Schwächung der IAO eher auf Kurzsichtigkeit als auf Böswilligkeit zurückzuführen ist. Wir können nur hoffen, daß sich ein besseres Verständnis für den Wert der IAO als Instrument zur Ver-

wirklichung der sozialen Gerechtigkeit und des Weltfriedens durchsetzen wird, und daß es in den kommenden Jahren möglich sein wird, den Tätigkeitsbereich der IAO zu erweitern und sie mit jener neuen Art der spezialisierten Maschinerie auszurüsten, deren sie bedarf, um die stetig anwachsende Zahl dringender Probleme, die ihr überwiesen werden, behandeln zu können.

In einem Bericht über eine industrielle Organisation wie die ITF sollten wir eigentlich nicht über politische Angelegenheiten sprechen müssen. Heutzutage gibt es jedoch politische Ideologien, deren unverhüllt zugegebenes Ziel darin besteht, freie Gewerkschaftsbewegungen entweder zu vernichten oder sie ihren eigenen Zwecken dienstbar zu machen. Aus diesem Grunde sieht sich die ITF selbst in den Kampf gegen derartige Ideologien verwickelt, sowohl dort, wo sie in kleinem Maßstabe darauf abzielen, freie Gewerkschaften von innen her zu unterminieren, als auch dort, wo sie in größerem Maßstabe versuchen, die demokratischen Regierungen ganzer Länder zu stürzen.

Eine der von der ITF in diesem Zusammenhang ergriffenen Gegenmaßnahmen war die Schaffung eines Internationalen Aktionsausschusses mit einem Netz von regionalen Aktionsausschüssen in Schlüsselpunkten. Bei den letztgenannten Ausschüssen handelt es sich um gemeinsame Gewerkschaftsausschüsse, denen je nach den unmittelbaren Erfordernissen der jeweiligen Situation Vertreter der Seeleute, Hafenarbeiter und anderer Zweige der Transportindustrie angehören; sie sind der Leitung des Internationalen Ausschusses unterstellt. Es liegt in der Natur der Sache, daß ihre Tätigkeiten nicht den Gegenstand öffentlicher Diskussionen bilden können, es kann daher nur gesagt werden, daß sie einsatzbereit sind, sobald sich irgendwelche Zeichen bevorstehenden Unheils zeigen.

Insbesondere vergißt die ITF nie die tapferen Männer und Frauen, die inmitten schwerer Gefahren und Entbehrungen in Ländern mit totalitären Regierungen den Kampf um die Freiheit weiterführen. Wir gedenken mit Bewunderung und Dankbarkeit jener, die am Aufstand in Ostberlin teilnahmen, und all jener, die den Geist des Widerstandes und der freien Gewerkschaftsbewegung unter weniger ins Auge fallenden, aber ebenso gefährlichen Verhältnissen nicht erlöschen lassen. Nur diejenigen, die diesen Gefahren ausgesetzt sind, können entscheiden, welche Aktionen zu unternehmen und wo und wann sie durchzuführen sind. Ihre Kollegen in glücklicheren Ländern stehen ihnen im Geiste zur Seite und sind jederzeit bereit, ihren Beitrag zu leisten und ihnen nach besten Kräften beizustehen.

Die durch Kriege und Kriegsdrohungen verursachte Angststimmung, die heute in der Welt herrscht, hat unvermeidlich ihre Schatten auch auf die ITF und ihre Mitgliedsverbände geworfen. Die neuesten von Wissenschaftlern erfundenen Waffen besitzen derartige Zerstörungskraft — und wer weiß, welch schlimmere Schrecken uns noch erwarten? —, daß ein mit solchen Mitteln geführter Krieg zu fürchterlich wäre, um überhaupt erwogen zu werden. Trotzdem scheint die Welt einen Kurs eingeschlagen zu haben, der fast unvermeidlich zur Katastrophe führen muß. Aus einer solchen Situation können wir uns nur einen Ausweg vorstellen: Eine universelle Billigung des Prinzips der fortschreitenden Abrüstung und des Rückzuges von militärischen und politischen Streitkräften aus den Interventionsgebieten, verbunden mit einem System der internationalen Kontrolle der Herstellung von Kriegsmaterial.

Leider kann keineswegs die Versicherung abgegeben werden, daß eine derartige Politik mit Gewißheit einen Krieg verhindern würde, aber sie würde zumindest das Moment des Zusammenstoßes verringern, wenn es dazu kommen muß. Außerdem würde sie eine Herabsetzung der mit der Aufrüstung verbundenen Ausgaben und eine Erhöhung des Lebensstandards zulassen und somit eine Verringerung der Beitragsfaktoren zum Kriege. Daß es für eine Politik dieser Art nicht zu spät sein möge, ist die Hoffnung, die wir am Ende dieser Einleitung zum zweijährlichen Bericht über die Tätigkeit der ITF zum Ausdruck bringen wollen.

London, Mai 1954 O. Becu

I. Verwaltung und interne Organisation

Der Kongreß

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm durchgeführte erfolgreiche Kongreß war von der Rekordzahl von 195 Delegierten und 54 Gastdelegierten besucht, die 3 145 116 Mitglieder aus 73 angeschlossenen Organisationen in 22 Ländern vertraten. Gastdelegierte waren anwesend vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, von der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände und der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Beobachter von der amerikanischen Gesandtschaft in London, dem Amt für gegenseitige Sicherheit, dem Internationalen Arbeitsamt, der Internationalen Eisenbahnkongreß-Vereinigung und der britischen Gesandtschaft in Stockholm. Nach altem Brauch war eine Reihe von Veteranen unserer Bewegung — F. P. A. Landskroon (Holland), K. Maxamin (Polen) und A. Borgsted, S. Christansson, A. Forslund, F. W. Franzén, Charles Lindley, A. Löfgren und D. Sandberg aus Schweden — als Gäste der ITF anwesend. Abschied wurde auf dem Kongreß von unsern alten Freunden G. Joustra (Holland) und K. Weigl (Österreich), Mitglieder des Generalrates — ersterer auch ein Mitglied des Exekutivkomitees — und von G. B. Thorneycroft vom Geschäftsführenden Ausschuß genommen.

Eine der Hauptaufgaben des Kongresses war die Prüfung revidierter Satzungen, die das Exekutivkomitee im Auftrag des Stuttgarter Kongresses vorgelegt hatte. Vorbehaltlich einiger im Laufe einer längeren Diskussion vorgelegten Änderungsanträge wurden sie schließlich mit 121 gegen 1 Stimme angenommen. Der Kongreß beschloß außerdem, zur Deckung der ständig wachsenden Kosten die Beiträge um 10 Prozent zu erhöhen.

Ein weiterer Beschluß, der die Beitragsleistung der angeschlossenen Organisationen berührt, betraf die unbeschränkte Fortsetzung des Sonderbeitrags von 1 £ je Jahr und 1000 Mitglieder (die Hälfte für den IBFG) zum Ausbau der regionalen Arbeit in verschiedenen Teilen der Welt, den der Generalrat anläßlich seiner Tagung in Marseille im Jahre 1951 beschlossen hatte. Ferner wurde beschlossen, den Appell um Beiträge der Eisenbahnergewerkschaften zur Unterstützung der in Schwierigkeiten befindlichen freien Gewerkschaften (ebenfalls ein Beschluß der Marseiller Generalratstagung) auf die angeschlossenen Gewerkschaften in andern Verkehrszweigen auszudehnen.

Der Kongreß nahm folgende Entschließungen an:

Entschließung über die Länder hinter dem Eisernen Vorhang

Versprechung der vollsten moralischen und materiellen Unterstützung derer, die in den betreffenden Ländern für die Freiheit kämpfen.

Entschließung über den Verkehr in Krieg und Frieden

Betonung der Pflicht jeder Gemeinschaft, sich um jeden Preis gegen die Gefahr der Versklavung zu verteidigen; Anerkennung der Tatsache, daß, solange die Diktaturregime den Weltfrieden gefährden, die Verkehrsträger für die Aufgabe eines Beitrags zur Verteidigung der Freiheit ausgerüstet sein müssen; Aufforderung aller zur internationalen Gewerkschaftsbewegung gehörenden Organe, die Freiheitskämpfer überall zu unterstützen und sich durch die geeigneten Institutionen der Vereinten Nationen weiterhin für die soziale Gerechtigkeit einzusetzen.

Entschließung über den europäischen Verkehr

Hinweis darauf, daß die von den amtlichen nationalen und internationalen Organen erwogenen Pläne zur Errichtung eines neuen europäischen Verkehrsorgans eine Rechtfertigung der Politik der ITF darstellen; Erklärung, daß es die Pflicht der ITF und ihrer angeschlossenen Organisationen ist, nach wie vor allen Bestrebungen zur Förderung dieser Idee und zur Abklärung von Mitteln und Wegen zu ihrer Umsetzung in die Tat volle Unterstützung zu gewähren.

Entschließung
über die Aktion zugunsten einer europäischen Verkehrspolitik

Aufforderung an das Exekutivkomitee, die Ernennung eines europäischen Verkehrsausschusses der ITF zur Ausarbeitung eines Programms zu erwägen, das dem ITF-Sekretariat und den angeschlossenen Organisationen in Fragen der europäischen Verkehrspolitik als Leitfaden dienen kann.

Entschließung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien

Bestätigung der vom Stuttgarter Kongreß ausgesprochenen Verurteilung der Diktaturen; Aufforderung der argentinischen Arbeiter, den Kampf um die Wiederherstellung der demokratischen Grundsätze und die Unabhängigkeit ihrer Gewerkschaften fortzusetzen; Zusage der Hilfe der ITF bei der Verwirklichung dieser Ziele.

Entschließung über Sozialgesetzgebung in Japan

Kritik an den Plänen der japanischen Regierung zur Einschränkung der gewerkschaftlichen Rechte; Aufforderung an diese Regierung, die Übereinkommen und Empfehlungen der Internationalen Arbeitsorganisation bezüglich der Vereinigungsfreiheit und des Rechtes auf Kollektivverhandlungen durchzuführen und die Rechte der friedlichen Demonstration und des Streiks zu erhalten und zu schützen; Zusage der Unterstützung der ITF für die angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften in deren Bestrebungen zur Entwicklung und Erhaltung einer Sozialgesetzgebung, die eines Staates, in dem Demokratie und soziale Gerechtigkeit herrschen, würdig ist.

Entschließung über die Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb

Bestätigung der Gleichwertigkeit der vom Lokpersonal im Dampf- und elektrischen Betrieb geforderten Qualifikationen und Anstrengungen, weshalb kein Unterschied zwischen den beiden Betriebsarten gemacht werden darf, was Lohn- und Arbeitsbedingungen betrifft.

Entschließung über das Streikrecht der griechischen Eisenbahner

Protest gegen die Aufnahme einer Bestimmung in die neue griechische Verfassung, die die Eisenbahner des Streikrechts beraubt.

Entschließung über den Achtstundentag auf den griechischen Bahnen

Protest gegen die Verzögerung der Ausführung eines den Achtstundentag auf den Eisenbahnen zur Anwendung bringenden Dekrets durch die griechische Regierung. Beauftragung des Sekretariats der ITF, weitere Vorstellungen zu unternehmen, bis diese Angelegenheit eine befriedigende Regelung findet.

Entschließung über die Durchführung des Internationalen Übereinkommens Nr. 98 in der Saar

Hinweis darauf, daß die Regierung des Saarlandes den Eisenbahnern das im Übereinkommen Nr. 98 der IAO festgelegte Recht auf Kollektivverhandlungen vorenthält und diesbezügliche Mitteilungen der ITF nicht beantwortet hat! Aufforderung an diese Regierung, das Übereinkommen anzuwenden.

Entschließung über die Hafeninspektion

Aufforderung an die Regierungen, im Interesse der Sicherheit in den größeren Häfen einen besonderen Arbeitsinspektionsdienst, in den kleineren Häfen dagegen ein mit der allgemeinen Fabrikinspektion verbundenes System zu schaffen; Einladung an die angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften, Verbesserungen der Sicherheitsvorschriften und Inspektionsdienste anzustreben; Auftrag an das Sekretariat der ITF, Auskünfte über Hafeninspektionsverfahren in verschiedenen Ländern zu sammeln und den angeschlossenen Gewerkschaften zur Verfügung zu stellen.

Entschließung über die internationale Schiffahrtspolitik

Kritik an der Verzögerung der Unterzeichnung und Durchführung des Übereinkommens der VN bezüglich der Errichtung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtsorganisation als internationale regelnde Körperschaft für die Schiffahrt.

Entschließung über die Organisierung der Besatzungen schweizerischer Schiffe

Aufforderung an den schweizerischen Transportarbeiterverband, Schritte zur Bildung einer Gewerkschaft der Seeleute auf Schiffen unter schweizerischer Flagge zu unternehmen.

Entschließung über eine internationale Regelung der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer

Aufforderung an die IAO, den internationalen Ausschuß von Fischereisachverständigen unverzüglich zu bilden. Appell an die Regierungen, die von der IAO an sie gerichteten Umfragen prompt zu beantworten, damit die Frage eines Internationalen Übereinkommens über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer bald von einer Internationalen Arbeitskonferenz besprochen werden kann.

Entschließung über die Grenzen der Territorialgewässer

Beauftragung des Sekretariats der ITF, bei einer geeigneten internationalen Stelle die Einführung eines Internationalen Übereinkommens bezüglich der Begrenzung der Territorialgewässer zur Sprache zu bringen. Aufforderung, bis dahin die durch Tradition und Brauch geschaffenen Grenzen weiterhin zu respektieren.

Entschließung über die illegale Beschlagnahme von Fischereifahrzeugen

Appell an die Organisation der Vereinten Nationen, Regierungen usw., sofortige und nachdrückliche Schritte zur Verhinderung kommunistischer Angriffe auf Fischereifahrzeuge zu unternehmen. Ermächtigung des Exekutivkomitees der ITF, alle im Bereich der Möglichkeit liegenden Maß-

nahmen zu ergreifen, um dafür zu sorgen, daß die Hochseefischer ihren Beruf in Sicherheit ausüben können.

Entschließung über die Anerkennung des Verbandes der mexikanischen Flugzeugführer

Gutheißung der vom Generalsekretär der ITF an den Obersten Gerichtshof Mexikos gerichteten Aufforderung, dem Verband der mexikanischen Flugzeugpiloten die ihm zukommende Rechtsstellung zu gewähren; Appell an den Obersten Gerichtshof und die Regierung Mexikos, die mexikanische Flugzeuggesellschaft zur Anerkennung des Verbandes zu bewegen; Versprechen jeder möglichen Unterstützung dieses Verbandes; Beauftragung des Sekretariats der ITF, diese Entschließung der Regierung und dem Obersten Gerichtshof Mexikos zu übermitteln.

Entschließung über den Abschuß von Zivilflugzeugen

Protest gegen Luftangriffe auf Verkehrsflugzeuge. Aufforderung an die Regierungen, Schritte zur Verhinderung solcher Zwischenfälle zu unternehmen.

Neben den oben angeführten Entschließungen, die aus den Konferenzen der verschiedenen Sektionen hervorgegangen sind, sind folgende Beschlüsse zu erwähnen:

Untersuchung der Möglichkeit einer Gegenseitigkeitsvereinbarung zwischen Gewerkschaften bezüglich des Übertritts der Seeleute, die für kürzere oder längere Zeit unter ausländischer Flagge fahren (Seeleutesektion).

Gemeinsame Führung des Feldzugs gegen unternormale Schiffe durch die Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute.

Verlassen der Politik der Anwendung britischer Heuern und eines Zuschlags auf Panama- und ähnlichen Schiffen zugunsten eines Internationalen Wohlfahrtsfonds für Seeleute, an den die Reeder als Ersatz für das Fehlen einer Sozialversicherung beitragen sollen (Seeleutesektion).

Aufforderung an das EK, die Frage der Verkehrskoordinierung auf die Tagesordnung des Kongresses 1954 der ITF zu setzen (Eisenbahnersektion).

Durchführung, auf Antrag des japanischen Eisenbahnerverbandes, einer Untersuchung über die in Industrieländern bei Verkehrsunfällen angewandten Straf- und Disziplinarverfahren.

Die von unsern schwedischen Freunden getroffenen Kongreßvorkehrungen waren in jeder Hinsicht vorzüglich. Ihrem Organisationskomitee gebührt herzlicher Dank. Der Ausflug nach Drottningholm, das Bankett im prächtigen Stockholmer Rathaus und die berühmte schwedische Gastfreundschaft gehören zu den angenehmen Erinnerungen, die die Delegierten mit nach Hause genommen haben.

Der Generalrat

Anfangs 1952 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen:

(Anmerkung: Die Namen der Mitglieder sind kursiv. Wo kein Mitglied oder Stellvertreter angegeben ist, haben die betreffenden Gruppen von ihrem Recht auf Ernennung eines solchen keinen Gebrauch gemacht. Die eingeklammerten Buchstaben beziehen sich auf die Arbeitnehmergruppen, die von der Gewerkschaft des Generalratsmitglieds organisiert werden bzw. die von letzteren vertretene Gruppe: TA = Transportarbeiter, E = Eisenbahner, S = Seeleute, H = Hafenarbeiter, Z = Zivilluftfahrtpersonal, ST = Straßentransportarbeiter.)

Land oder Ländergruppen	**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. Übeleis (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. Ramagnoli* (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* (R); A. Perez (E).
Japan	*T. Nischimaki* (S); E. Kato (E).
Pakistan, Ceylon, Hongkong und Singapur	*Faiz Ahmed* (T).
Vereinigte Staaten	*A. E. Lyon* (E); *H. Lundeberg* (S); *J. P. Ryan* (H); *D. L. Behncke* (Z).
Naher und Mittlerer Osten	*M. I. Zein el Din* (ST).

Land oder Ländergruppen	Mitglieder und Ersatzmitglieder
Kanada, Lateinamerika, Indien, Australien und Neuseeland	Keine ernannt
ITF-Sekretariat	*O. Becu* und *P. Tofahrn*

Es folgen die vom **Stockholmer Kongreß** gewählten bzw. seither ernannten Mitglieder des Generalrates (Erklärungen siehe Anmerkung Seite 14 unten):

Land oder Ländergruppen	Mitglieder oder Ersatzmitglieder
Österreich, Schweiz und Saar	*A. Thaler* (E), Österreich; L. Brosch (T), Österreich; *R. Bratschi* (E), Schweiz; W. Brunner (T), Schweiz; *E. Welter* (E), Saar; R. Freund (E), Eisenbahner.
Belgien, Holland und Luxemburg	*H. J. Kanne* (E), Holland; *J. Leurs* (E), Luxemburg; *R. Dekeyzer* (T), Belgien.
Frankreich	*P. Ferri-Pisani* (S); F. Laurent (E).
Italien, Triest	*P. Fiorini* (E); E. Pellegrino (E).
Griechenland, Israel und Libanon	*M. Petroulis* (S), Griechenland; A. Thiopoulos (H), Griechenland.
Großbritannien	*A. Deakin* (T); *T. Yates* (S); *J. Baty* (E); *F. Knowles* (T).
Deutschland	*H. Jahn* (E); C. Kamp (E); *K. Klus* (E); F. Schreiber (E); *A. Kummernuß* (T); G. Huber (T); *H. Hildebrand* (S); J. Steldinger (ST).
Schweden	*H. Blomgren* (E); R. Helgesson (T).
Dänemark, Irland, Finnland, Island, Norwegen und Estland	*I. Haugen* (S), Norwegen; T. Laursen (S), Dänemark; *E. Borg* (T), Dänemark; L. S. Olsen (T), Norwegen; *G. Widing* (E), Finnland; J. K. F. Jensen (E), Dänemark.
Spanien	*T. Gómez* (E); A. Perez (E).
Japan	*T. Nischimaki* (S); A. Iwai (E).
Pakistan; Indien - Ceylon - Kenya; Lateinamerika; Australien - Neuseeland	Keine ernannt
Vereinigte Staaten	*A. E. Lyon* (E); *H. Lundeberg* (S); *J. P. Ryan* (H); C. Sayen (Z).
Kanada	*J. H. Hall* (E).
ITF-Sekretariat	*O. Becu* und *P. Tofahrn*

Während der Berichtszeit trat der Generalrat zweimal zusammen. Seine erste Sitzung folgte unmittelbar auf den Kongreß und diente ausschließlich dem Zweck, einen Präsidenten und Vizepräsidenten zu wählen. Zum Präsidenten wurde Kollege Robert Bratschi und zum Vizepräsidenten Kollege Arthur Deakin gewählt. Die zweite Sitzung fand am 1. und 2. Juli 1953 in Kopenhagen statt.

Das Exekutivkomitee

Anfang 1952 bestand das Exekutivkomitee aus:

R. Bratschi (Schweizerische Eisenbahner), Präsident
G. Joustra (Holländische Eisenbahner)
P. Ferri-Pisani (Französische Seeleute)
A. Deakin (Britische Transportarbeiter)
H. Jahn (Deutsche Eisenbahner)
I. Haugen (Norwegische Seeleute)
T. Gómez (Spanische Eisenbahner)
A. E. Lyon (Eisenbahner, Vereinigte Staaten)
O. Becu (Belgische Transportarbeiter), Generalsekretär.

Folgende Kollegen wurden vom Kongreß in das Exekutivkomitee gewählt und befanden sich **Ende 1952** im Amt:

R. Bratschi (Schweizerische Eisenbahner), Präsident
A. Deakin (Britische Transportarbeiter), Vizepräsident
R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter)
P. Ferri-Pisani (Französische Seeleute)
T. Gómez (Spanische Eisenbahner)
I. Haugen (Norwegische Seeleute)
H. Jahn (Deutsche Eisenbahner)
H. J. Kanne (Holländische Eisenbahner)
A. E. Lyon (Eisenbahner, Vereinigte Staaten)
O. Becu (Belgische Transportarbeiter), Generalsekretär.

Während der Berichtszeit trat das Exekutivkomitee viermal zusammen, und zwar am 17. und 18. April 1952 in Amsterdam, am 14., 15., 17. und 22. Juli 1952 in Stockholm, vom 19. bis 21. Februar 1953 in London und am 29. und 30. Juni 1953 in Kopenhagen.

Der Präsident. Auf der Sitzung des Exekutivkomitees am 29. und 30. Juni 1953 in Kopenhagen gab unser Präsident, Kollege Robert Bratschi, bekannt, daß er ab Ende 1953 vom Vorsitz seines eigenen Verbandes zurücktreten würde und aus diesem Grunde gezwungen wäre, auch vom Vorsitz der ITF zurückzutreten. Das Exekutivkomitee brachte sein aufrichtiges Bedauern über diesen Beschluß zum Ausdruck und ersuchte Kollege Bratschi, bis Ende 1953 im Amte zu verbleiben, wonach der Vizepräsident, Kollege Arthur Deakin, die Geschäfte weiterführen werde.

Der Geschäftsführende Ausschuß

Der vom Stuttgarter Kongreß gewählte und **anfangs 1952** im Amt befindliche Geschäftsführende Ausschuß setzt sich zusammen aus:

J. G. Baty (Britische Gewerkschaft der Lokführer und -heizer)
D. S. Tennant (Britische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere)

G. B. Thorneycroft (Britische Vereinigung der Eisenbahnbeamten)
T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute), Vorsitzender.

Wegen des bevorstehenden Rücktritts des Kollegen Thorneycroft als Generalsekretär seiner Gewerkschaft wurde sein voraussichtlicher Nachfolger in diesem Amt, W. J. P. Webber, vom Stockholmer Kongreß an seiner Stelle in den GA gewählt. T. Yates wurde wiederum zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt, der sich jetzt wie folgt zusammensetzt:

J. G. Baty (Britische Gewerkschaft der Lokführer und -heizer)
D. S. Tennant (Britische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere)
W. J. P. Webber (Britische Vereinigung der Eisenbahnbeamten)
T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute), Vorsitzender.

Während der Berichtszeit trat der GA zehnmal zusammen, und zwar am 21. Januar, 21. März, 4. Juni und 15. Oktober 1952; 19. Januar, 20. März, 22. Mai, 31. Juli, 18. September und 20. November 1953.

Rechnungsprüfer

Auf dem Kongreß in Stockholm wurden die Kollegen H. W. Franklin und H. Haworth einstimmig in den Rechnungsprüfungsausschuß gewählt.

Rechnungsrevisoren

Während der beiden Berichtsjahre hat die Firma Hesketh, Hardy and Hirshfield, gegrüfte Rechnungsrevisoren, London, weiterhin die Prüfung der Bücher und Belege der ITF durchgeführt.

Veröffentlichungen

Während der ganzen Berichtszeit erschien die **ITF-Zeitung** einmal monatlich (früher jeden zweiten Monat) in englischer Sprache. Jeden zweiten Monat erschien eine Doppelnummer in deutscher Sprache. Die Veröffentlichung der schwedischen Ausgabe der ITF-Zeitung wurde nach Erscheinen der Ausgabe vom August 1952 eingestellt, da sich die skandinavischen Mitgliedsorganisationen nicht bereit erklären wollten, ihren Anteil an den Kosten der Veröffentlichung zu übernehmen, wie in unsern Statuten hinsichtlich jener Sprachen vorgeschrieben ist, die nicht von mindestens einem Fünftel der Mitglieder der ITF gesprochen werden.

Der **Pressebericht** erscheint nach wie vor zweimal im Monat in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und spanischer Sprache. Der Inhalt der französischen, schwedischen und spanischen Ausgaben ist mit dem der englischen und deutschen nicht identisch, da in ihnen manchmal ein Teil des Inhalts der ITF-Zeitung enthalten ist.

Während der Berichtszeit erschien ferner im Druck die Neuausgabe der **Satzungen der ITF** und **ein kurzer Überblick über Geschichte und Tätigkeit der ITF** in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und spanischer Sprache und **ein Manifest an die Rheinschiffer** zur Verteilung unter dem in der Rheinschiffahrt beschäftigten Personal, das in deutscher, französischer und holländischer Sprache herausgegeben wurde.

Amsterdamer Büro

Die Übertragung unserer ehemaligen Büroliegenschaften in Amsterdam an den holländischen Verband der Eisen- und Straßenbahner wurde wäh-

rend der Berichtszeit beendet und die „Stiftung", die nach dem Kriege zu Verwaltungszwecken eingerichtet werden mußte, wurde aufgelassen.

Prozeß gegen Twentsche Bank, Amsterdam

Nach der Besetzung der Niederlande durch die deutschen Armeen im Mai 1940 beschlagnahmten die deutschen Besatzungsbehörden zunächst unser Amsterdamer Büro und befahlen danach unsern Bankiers, Twentsche Bank, den zu unsern Gunsten einbezahlten Betrag von 13 552,72 Gulden (zum gegenwärtigen Kurs ungefähr 1275 £) auszuhändigen.

Als wir nach dem Kriege auf diesen Betrag Anspruch erhoben, bestritt die Bank jegliche Verantwortlichkeit, worauf wir gegen sie die Klage einreichten. Der Fall wurde zu unsern Gunsten entschieden, aber die Bank erhob Einspruch und der Appellationsgerichtshof machte den ursprünglichen Entscheid rückgängig. Daraufhin legten wir den Fall dem Obersten Gerichtshof vor, der den Entscheid des Appellationsgerichtshofes im Mai 1953 aus formalrechtlichen Gründen für nichtig erklärte und den Fall an ihn zurück überwies, um ein Urteil über die Substanz unserer Forderung zu fällen.

Es folgte eine Reihe von Verhandlungen und am 5. November 1953 teilte uns unser Rechtsanwalt in Amsterdam mit, daß sich die Bank bereit erklärt hatte, die Hälfte des im Mai 1940 auf unserem Konto befindlichen Betrages zurückzubezahlen, wobei jede Partei für ihre eigenen Gerichtskosten aufzukommen hätte. Es wurde uns angeraten, dieses Angebot anzunehmen, und am 20. November 1953 faßte unser Geschäftsführender Ausschuß einen dementsprechenden Beschluß.

Internationale Solidaritätsmarken

Auf seiner Sitzung im Juli 1953 beschloß unser Generalrat, internationale Solidaritätsmarken einzuführen, die von Mitgliedsverbänden verkauft werden sollten, um einen Fonds zur Unterstützung schwächerer Gewerkschaften und Gründung neuer Verbände in unterentwickelten Ländern usw. zu schaffen. Am 7. August versandten an unsere angeschlossenen Organisationen ein Rundschreiben über diesen Gegenstand. Sie wurden um einen Mindestbeitrag von 1 £ je 1000 Mitglieder je Jahr ersucht und gebeten, die nötigen Vorkehrungen zum Verkauf dieser Marken an ihre Mitglieder zu treffen oder, falls dies nicht möglich wäre, einen zusätzlichen Beitrag von 1 £ je 1000 Mitglieder je Jahr zu leisten.

Nachstehend bringen wir eine Liste der Organisationen, die sich bis Ende 1952 bereit erklärt haben, den Verkauf dieser Marken zu übernehmen:

Organisation	Anzahl der Marken
Finnischer Hafenarbeiterverband	1 000
Finnischer Seeleuteverband	3 000
Finnischer Kraftwagenfahrerverband	1 000
Holländischer Verband der zivilen Luftfahrt, Bodenpersonal	3 000
Japanischer Seeleuteverband	80 000
Französischer Eisenbahnerverband	30 000

Die meisten Organisationen, von denen Antworten eingelangt sind, haben es vorgezogen, einen zusätzlichen Beitrag in bar zu leisten. Eine Liste dieser Organisationen ist im Finanzbericht enthalten.

Das Sekretariat

Es dürfte allgemein bekannt sein, daß unser Generalsekretär, Kollege Omer Becu, auf dem Kongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften Anfang Juli 1953 einstimmig zum Präsidenten dieser Organisation gewählt wurde. Er gab seiner Nominierung nur auf dringenden Wunsch der Delegation des britischen TUC, der amerikanischen Federation of Labor, des CIO, der United Mine Workers of America und der beiden kanadischen Landeszentralen seine Zustimmung und nach Beratungen mit vier Mitgliedern des Exekutivkomitees der ITF und Vertretern der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, des schweizerischen Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter und der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, die ebenfalls dem Kongreß beiwohnten.

Er hat es vermieden, im Zusammenhang mit seinem neuen Amt mehr zusätzliche Arbeit anzunehmen als unumgänglich notwendig ist und hat viele Einladungen zu Sitzungen abgelehnt. Auf seiner Sitzung am 18. September ermächtigte ihn jedoch der Geschäftsführende Ausschuß, die Anstellung eines Privatsekretärs in Erwägung zu ziehen.

In den Jahren 1952 und 1953 ereignete sich eine ungewöhnlich große Anzahl von Änderungen des Personalstandes des Sekretariats. Dazugekommen sind: Herr Lawrence White, der im Oktober 1952 als Leiter der Sondersektion der Seeleute für Mannschaften auf Schiffen, die unter falschen Flaggen eingesetzt sind, in unsere Dienste trat; Frau D. Gibson, eine ehemalige Angestellte der ITF, die einen Monat später als Stenotypistin in der gleichen Sektion zur ITF zurückkehrte; Herr C. Godfrey, der im Februar 1953 zur ITF kam, mit besonderer Verantwortlichkeit für die Arbeit der Sektion für Zivilluftfahrt; Herr E. Downing trat im August 1952 in die Dokumentationsabteilung ein; Frau E. Pemberton kam im Mai 1953 als Buchhalterin zur ITF. Zu berichten ist ferner, daß Herr L. Vincent, der schwedische Übersetzer, im März 1952 die ITF verließ und durch Herrn I. Dahlbom ersetzt wurde; im September 1953 trat Herr. A. Spirig, der deutsche Übersetzer, aus dem Dienst der ITF aus und wurde im Dezember durch Herrn G. Berger ersetzt; Frl. A. Nebout, französische Stenotypistin, trat im Dezember 1952 aus und wurde im Jahre 1953 durch Frl. R. Sohler ersetzt; den Posten des Büroangestellten übernahm im April 1953 Herr E. Thomas an Stelle von Frl. J. Bates, die kurz nach ihrer Heirat Anfang 1952 von diesem Posten zurückgetreten war. Herr Alan Cairns, Bürohilfskraft, kehrte nach Ableistung seiner Wehrdienstzeit nicht zur ITF zurück. Ende 1953 bestand das Personal des Sekretariats daher aus den folgenden:

Generalsekretär
O. L. Becu

Stellvertretender Generalsekretär
P. Tofahrn

Sonderbeauftragter der Seeleutesektion
L. White

Abteilung Dokumentation und Veröffentlichungen
M. Zwalf (Leiter)
Frl. *M. Anderson*
E. Downing
K. A. Golding

Übersetzer, Dolmetscher usw.

Frl. *Th. Asser*	(Französisch und Buchführung)
G. Berger	(Deutsch)
G. R. Clutterbuck	(Englisch)
I. Dahlbom	(Schwedisch)
C. Godfrey	(Englisch)
L. Martinez	(Spanisch)
J. L. Merle	(Französisch)
R. Santley	(Englisch)

Allgemeine Büroverwaltung

V. Klatil	(Bürochef)
Frau *G. Eady*	
Frau *E. Pemberton*	
Frau *E. Seurre*	
E. Thomas	

Stenotypistinnen

Frl. *I. Elmberg*
Frl. *A. Fank*
Frau *D. Gibson*
Frau *L. Kant*
Frl. *T. Osborne*
Frl. *R. Sohler*
A. Soto

Gehälter. Ab 1. Januar 1953 wurden die Gehälter des gesamten Personals, einschließlich der Sekretäre, um 5 Prozent plus einer einheitlichen Teuerungszulage von 11 sh. je Woche erhöht.

Vertretungen

Während der Berichtszeit wurde die ITF auf den nachstehend angeführten Kongressen, Konferenzen usw. wie folgt vertreten:

1952

29. Januar bis 8. Februar	*Konferenz der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien, Rangoon, J. Soares*
18.—22. Februar	*Kongreß der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Hamburg, O. Becu*
15.—19. März	*Kongreß der Internationalen Vereinigung der Flugzeugführerverbände, Sydney, L. T. McGowan*
1.—5. April	*Konferenz der Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für die Entwicklung des Straßenverkehrs, Genf, P. Tofahrn*
22.—26. April	*Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für Verkehrskoordinierung, Genf, M. Zwalf*
28. April bis 1. Mai	*Kongreß der indischen Föderation der Gewerkschaften (Hind Mazdoor Sabha), Bombay, J. Soares*
2.—5. Mai	*Kongreß der luxemburgischen Eisenbahnergewerkschaft, Luxemburg, P. Tofahrn*
14.—16. Mai	*Tagung der Joint Maritime Commission der IAO, Genf, O. Becu*

15.—19. Mai	*Kongreß der belgischen Eisenbahnergewerkschaft, Brüssel, P. Tofahrn*
23.—25. Mai	*Kongreß der belgischen Transportarbeitergewerkschaft, Antwerpen, O. Becu*
26.—31. Mai	*Konferenz der Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für die Entwicklung des Straßenverkehrs, Genf, P. Tofahrn*
27.—29. Mai	*Kongreß des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Basel, P. Tofahrn*
19.—21. Juni	*Kongreß des holländischen Transportarbeiterverbandes, Utrecht, O. Becu*
23.—28. Juni	*Konferenz der Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für Verkehrskoordinierung, Genf, M. Zwalf*
26.—27. Juni	*Tagung des Exekutivrates des IBFG, Berlin, O. Becu*
28. Juni	*Tagung der Internationalen Berufssekretariate, Berlin, O. Becu*
1.—5. Juli	*Tagung des Generalrates des IBFG, Berlin, Hans Jahn und O. Becu*
11.—16. August	*Kongreß des norwegischen Verbandes der Schiffsmaschinisten, Oslo, I. Haugen*
12. August	*IBFG-Konferenz über gewerkschaftliche Schulung und Bildung in Frankreich, Paris, T. Gomez und O. Becu*
7.—9. September	*Kongreß der belgischen Föderation der Angestellten im öffentlichen Dienst, Gent, R. Dekeyzer*
6. Oktober	*Tagung des Verbindungsausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
16.—17. Oktober	*Konferenz der Gewerkschaft der Schiffsoffiziere, London, O. Becu*
21. Oktober bis 14. November	*Besuch Ägyptens, Indiens und Pakistans, O. Becu*
20. November	*Jubiläumskongreß der norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, Oslo, P. Tofahrn*
12.—17. Dezember	*Lateinamerikanische Regionalkonferenz des IBFG, Rio de Janeiro, T. Gomez und O. Becu*

1953

3.—4. Februar	*Tagung des Verbindungsausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
2.—4. März	*Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für Verkehrskoordinierung, Genf, M. Zwalf*
9.—12. März	*Tagung des Kleinen Ausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
26. März	*OEEC-Konferenz über europäischen Verkehr, Paris, P. Tofahrn*
25. April	*Tagung der holländischen Gewerkschaft der Schiffsoffiziere, Amsterdam, O. Becu*

5.—6. Mai	*Tagung des IBFG über Industrieausschüsse der IAO, Brüssel, P. Tofahrn*
11. Mai	*Konferenz der Gewerkschaft der Angestellten der Verkehrsbetriebe, Folkestone, P. Tofahrn*
14.—17. Mai	*Kongreß des finnischen Eisenbahnerverbandes, Helsinki, P. Tofahrn*
19.—21. Mai	*Kongreß der dänischen Gewerkschaft des Lokomotivpersonals, Kopenhagen, P. Tofahrn*
25. Mai	*Jubiläumsfeier des holländischen Transportarbeiterverbandes, Zeist, O. Becu*
13. Juni	*Konferenz der Föderation der holländischen Transportarbeiterverbände, Amsterdam, M. Zwalf*
3. Juli	*Tagung der Internationalen Berufssekretariate, Stockholm, I. Haugen, A. E. Lyon und O. Becu*
4.—11. Juli	*Kongreß des IBFG, Stockholm, I. Haugen, A. E. Lyon und O. Becu*
12.—13. Juli	*Jahrestagung des britischen Landesverbandes der Eisenbahner, Paignton, O. Becu*
1.—7. August	*Kongreß der schwedischen Eisenbahnergewerkschaft, Stockholm, W. J. P. Webber*
6.—11. August	*Referat Jugendlager und Ferienlehrgang der ÖTV, Gauting und Mosbach, P. Tofahrn*
14. August	*Besuch beim französischen Eisenbahnerverband im Zusammenhang mit dem Streik, O. Becu*
13.—25. September	*Kongreß des dänischen allgemeinen Arbeiterverbandes, Kopenhagen, I. Haugen*
20.—25. September	*Gewerkschaftstag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Hamburg, P. Tofahrn*
20.—25. September	*Kongreß des norwegischen Transportarbeiterverbandes, Oslo, I. Haugen*
27.—28. September	*Gründungskongreß des pakistanischen Seeleuteverbandes, Karachi, O. Becu*
27.—29. September	*Asiatische Regionalkonferenz des IBFG, Tokio, D. S. Tennant*
1.—3. Oktober	*Gewerkschaftstag der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien, P. Tofahrn*
5.—15.Oktober	*Asiatische Seefahrtskonferenz der IAO, Ceylon, A. Tudehope und O. Becu*
21.—22. Oktober	*Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für Verkehrskoordinierung, Paris, P. Tofahrn*
23. Oktober	*Jubiläumstagung des norwegischen Lokführerverbandes, Oslo, I. Haugen*
8.—15. Dezember	*Wirtschaftskommission für Europa, Unterausschuß für Straßenverkehr, Genf, P. Tofahrn*

II. Mitgliederstand

Der Mitgliederstand der ITF weist am Ende der Berichtszeit 1952/53 gegenüber dem am Ende der Berichtszeit 1951/52 kaum nennenswerte Änderungen auf. Soweit sich zur Zeit der Ausarbeitung des vorliegenden Berichtes feststellen läßt, beträgt die Anzahl der eingetragenen Mitglieder 4 715 315, die 151 Organisationen in 49 Ländern angehören.

Bei 22 der auf der untenstehenden Liste genannten Organisationen sind keine Mitgliederzahlen angeführt, entweder, weil der Kontakt mit ihnen vorübergehend — wie wir hoffen und glauben — verlorengegangen ist oder, weil sie durch politische oder sonstige Erwägungen abgehalten werden, offiziell der ITF anzugehören. Ihre Mitgliederzahlen sind in der oben angeführten Gesamtzahl nicht enthalten.

Während der Berichtszeit sind uns laut unterstehender Liste 137 720 neue Mitglieder beigetreten, andererseits aber ist auch, was bei der ITF eine sehr ungewöhnliche Erscheinung ist, der freiwillige Austritt von 5 Organisationen mit insgesamt 114 769 Mitgliedern zu verzeichnen. Nachstehend führen wir Einzelheiten der Umstände an, die zu diesen Austritten führten, und glauben, wie erwähnt, zu der Hoffnung berechtigt zu sein, daß es sich nur um vorübergehende Austritte handelt. Die Mitgliederzahlen dieser Organisationen sind von der Gesamtmitgliederzahl der ITF noch nicht abgezogen worden, da laut Statuten eine einjährige Kündigungsfrist vorgeschrieben ist.

An dieser Stelle wäre in Erinnerung zu bringen, daß einige Organisationen aus dem einen oder anderen Grunde nicht die Gesamtzahl der bei ihnen organisierten Transportarbeiter bei der ITF melden, obwohl sie naturgemäß alle auf internationaler Ebene durch die ITF vertreten werden. Einige dieser Organisationen sind solche mit größeren Mitgliederzahlen, und da selbst eine vorsichtige Schätzung der Zahl der offiziell nicht angeschlossenen Mitglieder beträchtlich über eine Million ergibt, können wir mit einiger Berechtigung behaupten, daß wir die Interessen von nahezu 6 Millionen Transportarbeitern vertreten.

Neubeitritte

In den Jahren 1952/53 wurden die folgenden Organisationen in die ITF aufgenommen:

Februar 1952

Trade Union of Port and Shipping Workers of East Africa, Kenya (Hafenarbeiter)
Nyasaland Railway Asian Union (Eisenbahner)

März 1952

Sindicato Profesional de Empleados de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, Chile (Transportarbeiter)

April 1952

Sindicato de Trabajadores Avianca, Colombia (Luftfahrt)
African Railway Worker's Trade Union, Northern Rhodesia (Eisenbahner)

Juli 1952

Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner)
Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter)

Februar 1953

Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aeronautique Civile, France (Luftfahrt)

Juni 1953

Eastern Pakistan Railway Employees' League (Eisenbahner)
Indian Seafarer's Federation (Seeleute)

Dezember 1953

Transport Worker's Union of America (Transportarbeiter)

Austritte

Es ereignet sich verhältnismäßig selten, daß wir über Austritt aus der ITF berichten müssen und es erfüllt uns mit großem Bedauern mitteilen zu müssen, daß während der Berichtszeit nicht weniger als fünf Organisationen den Beschluß faßten, aus der ITF auszutreten. Unsere Beziehungen zu allen von ihnen sind jedoch nach wie vor freundschaftlich, und wir haben allen Grund zu hoffen, daß sie eines Tages unter geänderten Verhältnissen wieder den Weg zur ITF zurückfinden werden. Wir würden den Verlust keiner dieser Organisationen leicht verschmerzen.

Ägyptische Kraftfahrergewerkschaft

Mit Telegramm vom 8. Dezember 1951 setzte uns Zein el Din davon in Kenntnis, daß seine Gewerkschaft beschlossen habe, sich aus der ITF zurückzuziehen. Wir gaben schriftlich unserer Überraschung Ausdruck und ersuchten um eine Erklärung. Eine Antwort ging nicht ein, doch vernahmen wir später auf indirektem Wege, daß er öffentlich erklärt habe, die Gewerkschaft sei aus der ITF ausgetreten, weil diese in der Auseinandersetzung mit Großbritannien bezüglich der Anwesenheit britischer Truppen in der Kanalzone nicht für die arabischen Länder Partei ergriffen habe. Der Generalsekretär benützte seine Reise nach Indien im Oktober 1952 (in Begleitung des Generalsekretärs des IBFG, J. H. Oldenbroek), um sich fünf Tage, vom 22. bis 27. Oktober, in Kairo aufzuhalten. Er traf den Kollegen Zein el Din mehrmals. Es zeigte sich, daß dessen Interesse an der internationalen Gewerkschaftsbewegung unvermindert war, er aber vor dem Vollzug des Wiederanschlusses abwarten wollte, welche Richtung die ägyptische Gewerkschaftsbewegung unter der neuen Regierung einschlagen würde.

Der Generalsekretär und Kollege Oldenbroek hatten eine Unterredung mit dem ägyptischen Arbeitsminister und einem dessen Abteilung beigegebenen hohen Offizier, und man versicherte ihnen, daß die Regierung die Entwicklung einer freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung nicht zu hindern beabsichtige. Die Gewerkschaftsbewegung stecke jedoch noch immer in ihren Anfängen. Ihre Führung dürfe nicht in die falschen Hände geraten, weshalb die Bildung eines Gewerkschaftsbundes nicht in Frage komme, solange kein ausreichender Kern nationaler Gewerkschaften vorhanden sei.

Der Minister begrüßte die Anregung, ihm die Dienstes eines erfahrenen Gewerkschaftsfunktionärs zur Verfügung zu stellen, der der ägyptischen Arbeiterschaft beim Aufbau ihrer Bewegung beistehen würde. Inzwischen hat der IBFG, der sich dieser Sache annahm, den Kollegen Evert Kupers vom holländischen Gewerkschaftsbund mit dieser Aufgabe betraut.

Kollege Kupers reiste zweimal nach Ägypten. Bis Ende 1953 konnte jedoch über keinerlei konkrete Resultate berichtet werden.

Japanische Föderation der Gewerkschaften des Personals der Privatbahnen

In einem Schreiben vom 3. Juli 1953 teilte uns Totaro Fujita, Präsident der obigen Föderation, mit, daß auf ihrem 13. Jahreskongreß, der Anfang Juli stattgefunden hatte, der Beschluß gefaßt worden war, aus der ITF auszutreten. Soweit uns bekannt ist, war der Antrag, in dem auch der Austritt aus dem IBFG gefordert wurde, von der Oppositionsgruppe eingebracht worden und stieß auf die Ablehnung der Exekutive. Sein Hintergrund war ohne Zweifel politischer Natur. Gegen den IBFG und (jedoch nur indirekt) die ITF wurde der Vorwurf erhoben, die Wiederaufrüstung Japans zu fördern, hauptsächlich den westlichen Block zu vertreten und nicht genügend Interesse an der asiatischen Gewerkschaftsbewegung zu zeigen.

Als Antwort auf unser Schreiben erhielten wir einen weiteren Brief von Kollegen Fujita, in dem er sein Bedauern zum Ausdruck bringt, sowie den Wunsch nach weiterem Austausch von Informationen.

Unter Umständen handelt es sich hier um einen vorübergehenden Austritt, aber ein evtl. Neubeitritt wird selbstverständlich weitgehend von der politischen Entwicklung abhängen.

Allgemeine Föderation der Verbände des Personals der Taxibetriebe von Japan

In einem Schreiben vom 30. Juli 1953 berichtet Toshio Kume, Präsident dieser Föderation, daß auf der 7. Jahresversammlung nach einer stürmischen Debatte über Beitritte im allgemeinen der Beschluß gefaßt worden war, aus der ITF auszutreten. Die im vorhergehenden Absatz enthaltenen Bemerkungen treffen auch hier zu. Als weiterer Grund werden jedoch finanzielle Schwierigkeiten angeführt. Kollege Kume dankte uns für unsere bisherigen Bemühungen und brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß wir ihm weiterhin unsere Freundschaft bewahren werden. Die zukünftigen Aussichten dürften also günstig sein.

New Zealand Locomotive Engineers, Firemen and Cleaners' Association

Dieser Verband teilte uns mit Schreiben vom 11. Juni 1953 mit, daß auf der Jahrestagung seines „Grand Council" nach einer Diskussion über die Zugehörigkeit zu verschiedenen Organisationen der Beschluß gefaßt worden war, aus der ITF auszutreten. In unserm Antwortschreiben brachten wir unsere Bestürzung über diesen Entschluß zum Ausdruck und fragten, ob die ITF den an sie gestellten Anforderungen irgendwie nicht entsprochen hätte und führten gleichzeitig, dem Wunsch des Verbandes gemäß, Einzelheiten seiner rückständigen Mitgliedsbeiträge an. Aus seiner vom 27. August datierten Antwort ging klar hervor, daß der Beschluß im Zuge von Einsparungsmaßnahmen gefaßt worden war und daß „an der Tätigkeit oder den Zielen Eurer Föderation keine wie immer geartete Kritik geübt worden war". Dem Schreiben des Verbandes lag ein Scheck über einen Betrag bei, der den gesamten rückständigen Mitgliedsbeiträgen, einschließlich der Mitgliedsbeiträge für das Jahr, auf das gemäß unsern Satzungen gekündigt werden muß, entspricht.

Unser Geschäftsführender Ausschuß beschäftigte sich mit diesem Fall auf seiner Sitzung im September 1953, und als Ergebnis dieser Besprechungen

wiesen wir in einem Schreiben vom 21. September an den Verband darauf hin, daß das Exekutivkomitee laut unsern Statuten ermächtigt ist, in gewissen offiziell gebilligten Fällen einen niedrigeren Mitgliedsbeitrag festzusetzen und schlugen vor, daß der Verband diese Bestimmung sinngemäß auf sich anwenden möge. Bis zum Jahresende war keine Antwort eingetroffen.

In Anbetracht der Bezahlung der Mitgliedsbeiträge für das der Kündigungsfrist entsprechende Jahr erlischt die Mitgliedschaft des Verbandes offiziell erst im Juni 1954.

Vereinigte Staaten — National Organization of Masters, Mates and Pilots

Der obige Verband setzte uns mit Schreiben vom 5. Mai 1953 von seiner Absicht in Kenntnis, mit Wirkung vom 1. Mai aus der ITF auszutreten. In diesem Schreiben werden keine Gründe angeführt. Es wurde uns jedoch zu verstehen gegeben, daß rein wirtschaftliche Gründe vorlagen. Demzufolge brachten wir in unserer Antwort unser Bedauern über den Austritt zum Ausdruck sowie die Hoffnung, daß der Verband, falls es sich um finanzielle Gründe handle, diese Angelegenheit neuerdings erwägen würde, da wir überzeugt wären, daß im Einvernehmen mit unserm Exekutivkomitee eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden könnte. Bisher haben wir noch keine Antwort erhalten. Auf seiner Sitzung im September 1953 billigte der Geschäftsführende Ausschuß jedoch einen Vorschlag, einen Besuch der USA dazu zu benutzen, persönlich mit den Führern dieser Organisation Fühlung zu nehmen und zu versuchen, sie zu einer Rückgängigmachung ihres Beschlusses zu bewegen.

Verzeichnis der angeschlossenen Organisationen

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
Argentinien				
	Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Seeleute)	+)	+)	+)
	La Fraternidad (Lokomotivpersonal)	+)	+)	+)
	Unión Ferroviaria (Eisenbahner)	+)	+)	+)
	Unión Tranviarios (Straßenbahner)	+)	+)	+)
Australien				
	Maritime Transport Council (Seeleute)	15 000	15 000	15 000 *)
Österreich				
	Gewerkschaft der Eisenbahner	70 000	70 000	70 000
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	20 291	20 541	20 500
Belgien				
	Belgische Transportarbeidersbond (Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter)	27 075	24 900	24 150
	Secteur Cheminots 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

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
	Secteur Aviation Civile de la Centrale Generale des Services Publics (Personal in der Luftfahrt)	500	420	500
Britisch Guayana				
	BG & WI Federated Seamen' Union (Seeleute)	I)	I)	I)
Kanada				
	Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und sonstige Transportarbeiter	23 000	30 000	32 512
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	95 000	95 000	95 000
	Canadian Airline Dispatchers' Association (Flugdienstleiter)	47	67	59
Ceylon				
	All-Ceylon Seamen's Union (Seeleute)	I)	—	—
Chile				
	Confederación Marítima de Chile (Seeleute und Hafenarbeiter)	13 500	13 500 *)	10 887
	Federación Industrial Ferroviaria (Eisenbahner)	I)	I)	30 000
	Sindicato Profesional de Empleados de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos (Transportarbeiter)	—	1 500	1 500 *)
China				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute)	+)	+)	+)
Kolumbien				
	Sindicato de Trabajadores Avianca (Personal in der Luftfahrt)	—	1 107	1 200
Kuba				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	17 000	17 000	17 000
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	25 000	25 000	25 000
	Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner)	18 000	18 000	18 000
	Federación Aérea Nacional (Personal in der Luftfahrt)	2 000	1 100	1 200
Dänemark				
	Sømændenes Forbund in Danmark (Seeleute)	4 723	4 772	4 918
	Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	1 720	1 718	1 726
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Bedienungspersonal)	975	975 *)	950
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Hafenarbeiter, Straßentransportarbeiter)	35 000	35 000	40 000

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	10 760	10 790	10 715
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivpersonal)	2 000	2 100	2 100
	Privatbanefunktioærernes Forbund (Personal der Privatbahnen)	1 100	1 100	1 000
	Dansk Lokomotivmands-Forbund (Lokomotivpersonal der Privatbahnen)	350	325	318
Ecuador				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter)	I)	I)	150
Ägypten				
	Cairo General Union of Motor Drivers (Chauffeure)	3 500	3 500 d)	—
	Heliopolis Metro Workers' Union (U-Bahnarbeiter)	I)	I)	I)
	Misr Airworks Workers' Union (Arbeiter in Flugwerkstätten)	I)	I)	I)
	Alexandria Autobus Drivers' and Workers' 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)
	Zagazig Motor Drivers' Union (Chauffeure)	I)	I)	I)
	Port Said Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	I)	I)	I)
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syndicate (Seeleute)	575 *)	575 *)	I)
Irland				
	Irish Seamen and Port Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	1 000 *)	1 000	2 530
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5 000	5 000	5 000 *)
Estland				
	Eesti Meremeeste Union (Seeleute)	910	1 000	1 100
Finnland				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute)	6 516	6 528	6 601
	Finlands Maskinmästareförbund (Schiffsmaschinisten)	1 890	2 000	2 000
	Finska Järvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	15 500	15 300	15 000
	Finlands Lokomotivmannaförening (Lokomotivpersonal)	3 912	3 937	3 987
	Finlands Bilbranscharbetareförbund (Chauffeure)	5 147	5 108	5 100

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
	Finlands Arbetareförbund (Hafenarbeiter)	2 311	2 184	2 329
Frankreich				
	Fédération Nationale de la Marine Marchande (Seeleute)	7 000	7 650	7 650
	Fédération des Officiers de la Marine Marchande (Schiffsoffiziere)	2 500	2 500	2 500
	Fédération Nationale des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	5 000	5 600	6 000
	Fédération Syndicaliste Confédérée des Travailleurs des Chemins de Fer de France et d'Union Française (Eisenbahner)	31 500	33 000	33 000
	Fédération Nationale „FO" des Transports (Straßenverkehrsarbeiter)	8 800	8 800 *)	7 000
	Fédération des Travaux Publics et des Transports (Beamte des Verkehrsministeriums und Luftfahrtpersonal)	3 500	3 500	5 200
	Syndicat National du Personal Navigant de l'Aéronautique Civile (Personal in der Luftfahrt)	—	—	700
Deutschland				
	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	103 878	105 710	106 572
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	428 951	425 500	423 840
Großbritannien				
	National Union of Seamen (Seeleute)	60 000	60 000	60 000
	Navigators and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	12 000	12 000	12 500
	Radio Officers' Union (Bordfunker)	3 619	3 619	3 701
	Transport and General Workers' Union (Transport- und Hafenarbeiter)	250 000	250 000	250 000
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	425 863	364 531	364 809
	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal)	68 768	68 788	67 808
	Transport Salaried Staffs Association (Eisenbahnangestellte)	85 216	91 514	91 514
	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter)	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Association (Fuhrleute und Chauffeure)	20 000	19 000	18 000
Griechenland				
	Fédération Panhellénique des Gens de Mer (Seeleute)	25 000	22 000	22 000
	Dockers' and Porters' Federation of Greece (Hafenarbeiter)	12 000	12 000	11 000
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	10 800	10 800	10 500

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
Hongkong				
	Hong Kong Seamen's Union (Seeleute)	I)	—	—
Island				
	Sailors' and Fishermens' Union (Seeleute und Fischer)	1 500 *)	1 500 *)	1 679
Indien				
	Indian Seafarers' Federation (Seeleute)	—	—	20 000
	Maritime Union of India (Schiffsoffiziere)	880	901	920
	Bombay Coastal Seamen's Union (Seeleute in der Küstenfahrt)	I)	I)	I)
	All-India Port and Dock Workers Federation (Hafenarbeiter)	I)	—	—
	All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahner)	300 000 *)	285 662	280 000 *)
	National Union of Railwaymen of India and Burma (Eisenbahner)	I)	I)	1 950
Israel				
	National Association of Seamen (Seeleute)	820 *)	1 690	1 690
	International Union of Railway, Post and Telegraph Employees in Palestine (Eisenbahner)	I)	I)	I)
Italien				
	Federazione Gente del Mare (Seeleute)	10 000 *)	10 000	11 758
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	6 250	5 750	5 968
	Sindacato Nazionale Ferrovieri (Eisenbahner)	15 768	16 135	16 400
	Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer)	13 000	13 000	20 000
	Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter)	15 173	18 600	18 658
	Libero Sindacato Nazionale Gente dell' Aria (Personal in der Luftfahrt)	600	600	750
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	30 043	30 247	23 172
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)	100 000	80 000	80 928

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
	National Railway Workers' Union (Eisenbahner)	386 967	386 000 *)	380 000 *)
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Städt. Verkehrspersonal)	30 000	30 000 *)	30 000 *)
	General Federation of Taxi Workers' Unions (Taxichauffeure)	3 700	3 700 *)	3 700 *)d)
	Travel Bureau Trade Union (Personal der Reiseagenturen)	1 900	1 900 *)	1 900 *)
	General Federation of Private Railway Workers (Privatbahner)	100 000	100 000 *)	100 000 *)d)
Kenya				
	East African Railway Asian Union (Eisenbahner)	1 600 *)	1 873	2 000
	Trade Union of Port and Shipping Workers of East Africa (Hafenarbeiter)	—	42	42 *)
Libanon				
	Syndicat des Chauffeurs des voitures privées (Privatchauffeure)	2 500 *)	2 500 *)	2 500 *)
Luxemburg				
	Landesverband Luxemburger Eisenbahner	5 400	5 700	5 850
Mexiko				
	Alianza de Tranviarios de Mexico (Straßenbahner)	4 100	4 100 *)	4 100 *)
Niederlande				
	Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (Seeleute, Binnenschiffer, Hafenarbeiter, Straßenverkehrsarbeiter)	35 222	35 600	35 761
	Centrale van Kapiteins en Offizieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)	6 778	7 401	7 703
	Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel (Eisen- und Straßenbahner)	25 444	25 337	25 460
	Federatie van Verenigingen van Vliegend Personeel (Personal in der Luftfahrt)	754	754 *)	754 *)
	Algemene Bond von Luchtvaartpersoneel (Bodenpersonal)	1 035	1 180	1 166
Niederländisch-Westindien				
	Surinaamse Haven- en Transportarbeiders Bond (Hafenarbeiter)	400 *)	400 *)	400 *)
Neuseeland				
	Federated Seamen's Union of New Zealand (Seeleute)	2 500	2 500	2 500 *)
	New Zealand Locomotive Engineers', Firemen and Cleaners' Association (Lokomotivpersonal)	2 127	2 044	2 069 d)
	Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand (Köche und Bedienungspersonal)	850	850	850

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
Norwegen				
	Norsk Sjømannsforbund (Seeleute)	30 000	32 000	34 000
	Norsk Maskinistforbund (Schiffsmaschinisten)	4 900	4 000	4 000
	Norsk Strymandsforening (Schiffsoffiz.)	3 400	3 722	4 019
	Norsk Transportarbeiderforbund (Hafenarbeiter und Straßenverkehrsarbeiter)	24 233	24 384	24 508
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	21 237	21 425	22 000
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)	2 237	2 340	2 366
Nyasaland				
	Nyasaland Railway Asian Union (Eisenbahner)	—	150	120
Pakistan				
	Pakistan Transport Workers' Federation (Transportarbeiter)	60 000 *)	60 000 *)	60 000 *)
	Eastern Pakistan Railway Employees' League (Eisenbahner)	—	—	45 000
Rhodesien				
	Rhodesia Railway Workers' Union (Eisenbahner)	4 800	4 528	4 848
	African Railway Workers' Trade Union (Eisenbahner)	—	4 000	4 000 *)
Saar				
	Einheitsgewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn	8 000	8 000	8 000
St. Lucia				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	400 *)	400 *)	400 *)
Südafrikanische Union				
	South African Council of Transport Workers (Transportarbeiter)	4 000	5 500	4 300
Spanien				
	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	12 000	10 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter)	10 000	8 000	10 000
Schweden				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	12 736	15 053	16 192
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsmaschinisten)	3 817	3 500	4 002
	Svenska Transportarbetareförbundet (Hafenarbeiter und Straßenverkehrsarb.)	41 000	43 216	44 088
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	67 913	69 153	69 000
	Handelstjänstemannaförbundet (Angestellte im Verkehr und in der Luftfahrt)	3 000	3 000	3 000

Land	Organisation	31. Dezember 1951	1952	1953
Schweiz				
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	9 579	10 091	10 100
	Schweizerischer Eisenbahner-Verband	43 506	43 869	44 005
	Verband des Personals öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt	634	609	630
Syrien				
	Syndicat des Chauffeurs (Chauffeure)	I)	I)	I)
Triest				
	Sindacato Triestino dei Portuali Democratici (Hafenarbeiter)	200	200 *)	200 *)
	Sindacato della Gente del Mare de Trieste (Seeleute)	376	376 *)	376 *)
Trinidad				
	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	3 700	3 700 *)	3 700
Tunesien				
	Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	—	750	1 200
	Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner)	—	2 012	2 000
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 *)d)
	International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter)	75 000	75 000 *)	75 000 *)
	Radio Officiers' Union (Bordfunker)	1 300	1 300 *)	1 300 *)
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	833 777	833 777	833 777
	Air Line Pilots' Association (Flugzeugführer)	6 300	6 300 *)	8 850
	International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Fuhrleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter)	50 000	50 000 *)	50 000 *)
	International Association of Machinists (Personal in der Luftfahrt)	25 000	25 000	25 000
	Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter)	—	—	60 000
Uruguay				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	7 500	7 500	7 500 *)

*) schätzungsweise
+) Beziehungen unterbrochen, im Gesamtbestand nicht eingerechnet
I) Mitgliedschaft unwirksam, im Gesamtbestand nicht eingerechnet
d) ausgetreten

III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen

Französischer Hafenarbeiterverband

Nach dem Tode des Generalsekretärs des französischen Hafenarbeiterverbandes, Gaussère Duval, im Jahre 1951 entstand in dieser Gewerkschaft eine interne Auseinandersetzung. Zwei Funktionäre dieses Verbandes, Boucher und Piquemal, erhoben Anspruch, amtierender Generalsekretär zu sein.

Anläßlich eines am 10. und 11. Mai 1952 abgehaltenen Kongresses wurden beide zu Funktionären des Verbandes gewählt, ersterer als Generalsekretär, letzterer als Stellvertretender Generalsekretär. Gleichzeitig nahm der Kongreß eine Entschließung an, die seine Entschlossenheit erklärte, den kommunistischen Einfluß in den Häfen zu bekämpfen, gleichzeitig aber eine kritische Bezugnahme auf den Aktionsausschuß für das Mittelmeer enthielt, in welchem Kollege Piquemal mitgewirkt hatte.

Auf einem Kongreß in Bordeaux im Juli 1952 wurde ein neuer französischer Hafenarbeiterverband mit Piquemal als Generalsekretär geschaffen. Dieser behauptete, sowohl der ITF als auch dem Gewerkschaftsbund FO anzugehören.

Der Ausschuß des Gewerkschaftsbundes FO für zwischengewerkschaftliche Streitfälle befaßte sich mit der Sache und veranstaltete am 17. November 1952 in Paris einen neuen Kongreß, auf dem die Auseinandersetzung durch die Wahl des Kollegen Piquemal zum Generalsekretär des wiedervereinigten französischen Hafenarbeiterverbandes ein Ende nahm.

Beziehungen zwischen der französischen Force Ouvrière und den tunesischen Verbänden der Eisenbahner

Auf der Sitzung des Exekutivkomitees im Juni in Kopenhagen berichteten wir, daß der FO-Gewerkschaftsbund beabsichtigte, in Tunesien einen Eisenbahnerverband der FO ins Leben zu rufen angesichts der Tatsache, daß die dortigen nichtkommunistischen Eisenbahner entweder unorganisiert waren oder der unter der Führung der Kommunisten stehenden Organisation angehörten. Das Exekutivkomitee gelangte zu der Auffassung, daß ein solcher Schritt nicht angezeigt wäre, da eine neue Organisation dem bereits bestehenden tunesischen Eisenbahnerverband Konkurrenz machen würde. Aus diesem Grunde beantragte das Exekutivkomitee, daß die französischen und tunesischen Verbände den Versuch unternehmen sollten, die tunesischen Eisenbahner, und zwar sowohl eingeborenes als auch europäisches Personal, in einer einzigen Gewerkschaft zusammenzufassen.

Unser französischer Eisenbahnerverband schloß sich dieser Auffassung an und erklärte sich bereit, mit dem tunesischen Eisenbahnerverband zusammenzutreffen, um über eine gemeinsame Politik in dieser Hinsicht ins Einvernehmen zu kommen.

Die beiden Parteien trafen anläßlich unserer Eisenbahnerkonferenz in Rom zusammen und besprachen die Angelegenheit gemeinsam mit dem Generalsekretär und stellvertretenden Generalsekretär der ITF. Es wurde beschlossen, Anfang Dezember in Paris eine weitere Sitzung ab-

zuhalten, um Einzelheiten zu besprechen und diese Angelegenheit weiter zu verfolgen. Dieser Termin mußte jedoch infolge der Erkrankung des stellvertretenden Generalsekretärs hinausgeschoben werden. Zur Zeit der Abfassung des vorliegenden Berichtes konnte mit größter Wahrscheinlichkeit angenommen werden, daß diese Zusammenkunft im Laufe des Januar 1954 stattfinden würde.

Gewerkschaftliche Erfassung von schweizerischen Seeleuten

Ende 1952 verfügte die Schweiz über eine aus 36 Schiffen mit insgesamt 209 559 d.w.t. bestehende Handelsflotte. Auf unserm Kongreß in Stockholm wurde unser angeschlossener Schweizer Transportarbeiterverband ersucht, die gewerkschaftliche Erfassung aller auf diesen Schiffen angeheuerten Seeleute, einerlei welcher Staatszugehörigkeit, zu unternehmen. Demzufolge hat der Verband am 1. Oktober 1953 eine Sektion der Seeleute errichtet.

Fusion von indischen Organisationen der Eisenbahner

Auf einem Kongreß in Bangalore am 26. Juni 1953 wurde die Fusion der All-India Railwaymens' Federation (Mitgliedsverband der ITF) und der Indian National Railway Workers' Federation ratifiziert. Die neue Organisation führt den Namen „National Federation of Indian Railwaymen" (Landesverband der indischen Eisenbahner) und ist Mitglied der ITF.

Der Hauptsitz des Verbandes wird sich in Delhi befinden. Zum Präsidenten des Verbandes wurde Hariharnath Shastari von der Indian National Railway Workers' Federation gewählt und zum Generalsekretär S. Guruswami von der All-India Railwaymen's Federation.

Die neue Exekutive, bei der es sich eigentlich um einen vorläufigen Arbeitsausschuß handelt, wird ein Jahr im Amte verbleiben, vorbehaltlich der Annahme der neuen Statuten.

Rhodesia Railways African Workers' Union (Southern Rhodesia)

Am 19. Juni 1953 ersuchte der Verband der afrikanischen Eisenbahner von Rhodesien den britischen Landesverband der Eisenbahner um die Dienste eines gewerkschaftlichen Fachberaters auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, der nach Rhodesien reisen und dem Verband bei der Formulierung von Lohnforderungen behilflich sein sollte. Der afrikanische Verband erklärte, er wäre bereit, für alle mit einem solchen Besuch, der ungefähr drei Monate dauern sollte, verbundenen Spesen aufzukommen.

Die NUR bot die Dienste des Kollegen Martin Pounder, ehemaliger Generalsekretär der NUR, an.

Der Verband wandte sich in dieser Angelegenheit an die ITF, und später stattete uns sein Generalsekretär, Kollege Joshua Knomo, einen Besuch ab. Aus unsern Unterredungen mit ihm wurde ersichtlich, daß die Mittel des Verbandes durch die Finanzierung des Besuchs des Kollegen Pounder so gut wie erschöpft sein würden. Wir wandten uns daraufhin an die NUR, die sich freundlicherweise bereit erklärte, 400 £ zur Deckung der Reisekosten nach Afrika des Kollegen Pounder und seiner Hotelspesen beizutragen, vorausgesetzt, daß die ITF für den Rest der Spesen aufkommen würde. Dabei wurde angenommen, daß der afrikanische Ver-

band alle Reisespesen des Kollegen Pounder in Afrika selbst bestreiten würde.

Anfang September flog Kollege Pounder nach Afrika ab und, soweit sich aus seinem ersten Bericht ersehen läßt, scheint er nützliche Arbeit geleistet zu haben. Ausführliche Informationen werden erst nach seiner Rückkehr zur Verfügung stehen, die sich durch einen Autounfall verzögert hat, den er in Afrika erlitt. Dieser Unfall bedingte einen dreiwöchigen Aufenthalt im Krankenhaus. Ende 1953 rechneten wir mit der Rückkehr des Kollegen Pounder Anfang Januar 1954.

Er benützte die Gelegenheit, um auf seiner Reise auch mit andern Gewerkschaften in Kenya und anderswo Fühlung zu nehmen.

Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr

Bis Ende 1951 war die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr der ITF mit 183 000 Mitgliedern angeschlossen, die sich wie folgt zusammensetzten:

Arbeiter im städtischen Personenverkehr	94 602
Arbeiter im Straßenverkehr	51 592
Seeleute, Hafenarbeiter, Binnenschiffer usw.	37 229

Für 1952 gab die ÖTV eine Mitgliederzahl von 103 878 an, darunter 8500 Arbeiter im Personenverkehr. In Deutschland stehen letztere Arbeitnehmer fast ausschließlich im Dienste städtischer Betriebe, weshalb die Gewerkschaft sie der Internationalen Föderation der Gewerkschaften des Personals Öffentlicher Dienste angeschlossen hat.

Auf Ersuchen des Exekutivkomitees hatten der Präsident und der Generalsekretär der ITF eine Unterredung mit dem Kollegen Kummernuß, die ohne greifbare Ergebnisse verlief. Letzterer äußerte gewisse Klagen seiner Organisation bezüglich der Übervertretung der Eisenbahner im Exekutivkomitee der ITF. Mittlerweile haben die auf dem Stockholmer Kongreß angenommenen, revidierten Satzungen der ITF diesen Klagen zum Teil die Grundlage entzogen, indem sie vorschreiben, daß höchstens die Hälfte der Mitglieder des EK ein und demselben Verkehrsträger angehören dürfen.

Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr — Internationale Ferienlehrgänge und Jugendsommerlager

Im Rahmen ihrer Bildungs- und Schulungsarbeit hat die deutsche Gewerkschaft ÖTV den lobenswerten Brauch eingeführt, jedes Jahr in ihrer Gewerkschaftsschule Mosbach einen internationalen Ferienlehrgang und in einem der Gewerkschaftslager ein internationales Sommerlager für junge Gewerkschaftler zu veranstalten.

Einladungen wurden über die ITF an Gewerkschaftler in anderen Ländern ausgesandt. Ferienlehrgänge und Sommerlager dauern 14 Tage, und die Gewerkschaft ÖTV übernimmt alle Kosten für Unterkunft, Verpflegung und Schulung einschließlich der Reisekosten bis und ab deutscher Grenze. Für Teilnehmer, die die deutsche Sprache nicht beherrschen, werden Dolmetscher zur Verfügung gestellt.

Im Jahre 1952 gelang es uns, 15 Teilnehmer am Ferienlehrgang aus Österreich, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen, Schweden, Belgien, Italien und Luxemburg zu nominieren und acht

junge Gewerkschaftler als Teilnehmer am Sommerlager, und zwar aus Frankreich, Italien, Irland, Österreich und Schweden. Im Jahre 1953 stellten unsere Mitgliedsverbände 15 Teilnehmer am Ferienlehrgang aus Frankreich, Italien, Großbritannien, Dänemark, Österreich, dem Saarland, Holland und Schweden und drei Teilnehmer am Jugendsommerlager aus dem Saargebiet, Österreich und Luxemburg.

Wie sich aus allen Berichten ersehen läßt, stellen diese Sommerschulen und -lager eine sehr lehrreiche und erfreuliche Bereicherung des Erfahrungsschatzes der Teilnehmer dar und tragen natürlich in beträchtlichem Maße zur Förderung der internationalen Verständigung bei. In diesem Zusammenhang war es auch dem stellvertretenden Generalsekretär möglich, durch Referate über internationale Gewerkschaftsfragen einen nützlichen Beitrag zu leisten.

Seafarers' International Union of North America — Ausländische Konkurrenz

Auf einer Sitzung des Ausschusses der Seeleutesektion der ITF am 19. und 20. Januar 1953 in London wurde berichtet, daß die SIU über unfaire Konkurrenz durch ausländische Schiffe auf den großen Seen von Nordamerika Bedenken erhoben hatte. Der Ausschuß erklärte sich bereit, der SIU Beistand zu leisten, vertrat jedoch die Ansicht, daß weitere Informationen erforderlich wären, um die entsprechenden Schritte unternehmen zu können, worauf sich die SIU später bereit erklärte, mit Vertretern der europäischen Verbände der Seeleute zusammenzutreffen.

Mit seinem Schreiben vom 28. November übermittelte uns Kollege Harry Lundeberg Durchschrift einer an die norwegischen und schwedischen Verbände der Seeleute gerichteten Beschwerde über unfaire Konkurrenz norwegischer und schwedischer Schiffe auf dem Seefahrtswege, den er als „caostwise run" zwischen Britisch - Kolumbien und amerikanischen Häfen bezeichnet. Er erklärte, daß während des Krieges, als alle amerikanischen Schiffe zum Kriegsdienst eingezogen waren, ausländische Schiffe sich in dieser Zone festsetzten und daß amerikanische Importfirmen nun versuchten, ausschließlich ausländische Schiffe zu benutzen. Dadurch würden amerikanische Seeleute arbeitslos.

Es wurde beschlossen, diese Angelegenheit auf einer Sitzung am 28. und 29. Januar 1954 in Washington zu besprechen.

Kubanischer Seeleuteverband

In seinem Schreiben vom 25. März 1953 brachte der kubanische Seeleuteverband die Frage der Verschiffung von Zucker als Massenladung zur Sprache, wodurch unter den Hafenarbeitern Arbeitslosigkeit hervorgerufen würde.

Der Verband schlug die Einberufung einer internationalen Konferenz vor, um über diese Frage zu beraten und auch über das Problem der Beschränkung der Traglasten. In unserm Antwortschreiben schlugen wir vor, daß es besser wäre, eine einleitende Diskussion in Amerika zu veranstalten, wo dieses Problem aktueller war.

In einem weiteren Schreiben vom 11. Juli 1953 ersuchte uns der Verband um Unterstützung eines Protestes gegen die Einrichtung von Eisenbahnfähren zwischen den Vereinigten Staaten und Kuba, die ebenfalls geeignet waren, eine Verminderung der Arbeitsgelegenheiten für die Hafen-

arbeiter herbeizuführen. In unserer Antwort wiesen wir auf die Schwierigkeit hin, der Rationalisierung des Verkehrswesens Hindernisse in den Weg zu legen und schlugen vor, an Stelle solcher Maßnahmen zu versuchen, auf die Regierung einzuwirken, um sie dazu zu bewegen, die schädlichen Auswirkungen der Einführung solcher Neuerungen auf die Hafenarbeiter möglichst zu beschränken.

Seither haben wir von dem kubanischen Verband keine weitere Nachricht erhalten.

Sanatorium des belgischen Transportarbeiterverbandes

Auf seiner Sitzung im September 1953 erteilte der Geschäftsführende Ausschuß seine Ermächtigung zu einer Spende in Höhe von 100 £ an den belgischen Transportarbeiterverband im Zusammenhang mit der Eröffnung seines neuen Sanatoriums.

Belgische Eisenbahner helfen spanischen Gewerkschaften

Die belgische Gewerkschaft des Personals öffentlicher Dienste, deren Sektionen der Eisenbahner und der Zivilluftfahrt der ITF angeschlossen sind, stellte für die Hilfeleistung an die spanischen Gewerkschaften im Oktober 1952 einen Betrag von 80 000 Fr. (572 £) zur Verfügung. Ein Viertel dieses Betrages wurde in den spanischen Gewerkschaftsfonds der ITF eingezahlt.

Unterstützung italienischer Eisenbahnergewerkschaften

Die letzte Generalratstagung der ITF, die im Oktober 1951 in Marseille stattfand, faßte den Beschluß, einen Sonderfonds zur Unterstützung der Eisenbahnerorganisationen in Frankreich und Italien und für die Bekämpfung des Kommunismus in Westdeutschland zu bilden. Ein Appell an die angeschlossenen Eisenbahnerorganisation ergab einen ziemlich großen Betrag, und Kollege Zeli, ein pensionierter, italienischsprechender Sekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, wurde ersucht, als ITF-Vertreter nach Rom zu gehen, um unsern dortigen zwei angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften beizustehen und insbesondere gute Beziehungen zwischen ihnen zu fördern und ein gemeinsames Forderungs- und Arbeitsprogramm auszuarbeiten.

Kollege Zeli begab sich im März 1952 nach Rom. Nach langen und schwierigen Verhandlungen, an denen zum Schluß auch der Generalsekretär der ITF teilnahm, wurde ein Aktionsprogramm ausgearbeitet und beschlossen, einen gemeinsamen Ausschuß zu bilden, der als Bindeglied zwischen den beiden Gewerkschaften wirken und ihre gemeinsamen Aktionen leiten würde.

Es war geplant, diese Einigung am 18. September auf einer Pressekonferenz öffentlich anzukündigen, und es wurden 50 000 Exemplare eines Manifestes an die italienischen Eisenbahner zur Verteilung im ganzen Land gedruckt.

Man hatte uns versichert, daß die Gewerkschaftsbünde, denen die beiden Gewerkschaften angehören, keine Einwände erheben würden und daß die beiden Gewerkschaften auf jeden Fall genügend selbständig seien, um den geplanten Schritt zu unternehmen. Am 17. September setzte einer der beiden Gewerkschaftsbünde, die CISL, den Kollegen Zeli jedoch davon in Kenntnis, daß er der Bildung des vorgeschlagenen Kartells nicht beipflichten könne, weil sein Generalrat im Juli 1952 eine Reso-

lution gefaßt habe, die den angeschlossenen Organisationen die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften anderer Gewerkschaftsbünde solange verbat, als zwischen den beiden betreffenden Gewerkschaftsbünden keine Abmachung vorliegt. Trotz aller Bemühungen weigerte sich die CISL, nachzugeben, so daß der Plan bis auf weiteres aufgegeben werden mußte. Anläßlich der Tagung des Exekutiv-Ausschusses der IBFG im Dezember 1952 in New York traf der Generalsekretär der ITF den Kollegen Pastore, Generalsekretär der CISL und überzeugte ihn, daß die Haltung seiner Organisation dazu angetan sei, die demokratische und unabhängige Gewerkschaftsbewegung in Italien in ihrem Kampf gegen die kommunistisch beherrschten Gewerkschaften zu behindern. Pastore erklärte, es sei im Augenblick unmöglich, irgend etwas zu unternehmen, weil er durch einen Beschluß seines Generalrates gebunden sei, doch versprach er, die Sache auf der nächsten Tagung seines Generalrates zur Sprache zu bringen und dem Generalsekretär der ITF Gelegenheit zu geben, zu der Versammlung zu sprechen.

Im Januar verschärfte ein neues Ereignis die Spannung zwischen den beiden Eisenbahnergewerkschaften. Am 13. Januar 1953 fand ein Eisenbahnerstreik statt, bei dessen Anlaß die beiden angeschlossenen Gewerkschaften auseinanderlaufende Haltungen einnahmen. Das führte zu einem tiefen Zerwürfnis und gegenseitigen Beschuldigungen, an denen sich die beiden Gewerkschaftsbünde beteiligten.

Vom 5. bis 8. Februar führten Sir Vincent Tewson und J. H. Oldenbroek im Namen des IBFG Gespräche mit den beiden Gewerkschaftsbünden und erzielten eine Vereinbarung über Zusammenarbeit. Die Generalräte der Gewerkschaftsbünde ratifizierten die Vereinbarung in der zweiten Februarhälfte.

Der Generalsekretär der ITF nahm an der Tagung des Generalrates der CISL (25. Februar) teil, die beschloß, ihrer Eisenbahnergewerkschaft freie Hand zum Abschluß einer Arbeitsvereinbarung mit der Eisenbahnergewerkschaft der UIL zu lassen. Er hatte auch eine Unterredung mit den Vorständen der beiden angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften und erreichte einen Beschluß, wonach die Bestrebungen zur Zusammenarbeit wieder aufgenommen werden. Diese Schritte werden selbstverständlich Zeit erfordern, doch wird gehofft, daß die Eisenbahner und die Öffentlichkeit Italiens anläßlich der Internationalen Eisenbahnerkonferenz im kommenden Herbst in Rom von dem Abschluß einer Arbeitsvereinbarung zwischen den beiden Gewerkschaften in Kenntnis gesetzt werden können. Wir hatten gehofft, daß es zwischen den beiden Verbänden noch vor der Internationalen Eisenbahnerkonferenz der ITF im Oktober 1953 in Rom zu einer Einigung kommen würde, aber leider befand sich diese Angelegenheit am Ende des Jahres noch immer in Schwebe.

Auf seiner Sitzung am 20. November 1953 beschloß der Geschäftsführende Ausschuß, dem italienischen Eisenbahnerverband (SNF) eine Subvention von 300 £ zur Unterstützung seiner Werbetätigkeit und als Beihilfe zur Einberufung eines Kongresses zu gewähren.

Trinidad and Tobago Seamen and Waterfront Workers Trade Union

Der Präsident des Verbandes, Kollege C. P. Alexander, verbrachte im Juli 1953 auf der Rückreise vom Kongreß des IBFG in Stockholm 14 Tage in England. Er hielt sich einige Zeit im Büro der ITF auf und wir waren in

der Lage, ihm eine Reihe von Informationen zu erteilen, an denen er interessiert war, einschließlich von Anregungen für einen vom Arbeitgeber finanzierten Pensionsplan für Hafenarbeiter, für dessen Verwirklichung sich der Verband einzusetzen beabsichtigt. Wir versicherten uns auch der Mitarbeit des britischen Transportarbeiterverbandes, um den Aufenthalt des Kollegen Alexander so interessant wie möglich zu gestalten. Dank den Bemühungen des Transportarbeiterverbandes war es ihm möglich, Studienfahrten durch die Häfen von London und Liverpool zu unternehmen und mit einer Anzahl von Funktionären des Hauptsitzes und von Zweigstellen des Verbandes zusammenzutreffen.

Er erwähnte, daß die Verbände von Trinidad eine 16-mm-Filmkamera und eine Lautsprechereinrichtung für Schulungs- und Werbezwecke benötigen. Unser Geschäftsführender Ausschuß erwog diese Angelegenheit und bewilligte auf seiner Sitzung im September 1953 einen Kostenbeitrag von 216 £.

Im Jahre 1952 sandte dieser Verband zwei seiner Mitglieder, die Kollegen Lloyd Ifill und Hubert James, nach England, um den Betrieb von Hafenanlagen und Speichern zu studieren. Sie trafen am 13. Juni ein und kehrten drei Monate später zurück. Es gelang uns, Vorkehrungen zu treffen, die es ihnen ermöglichten, einen praktischen Einblick in die Hafenarbeit in England zu gewinnen und auch einige Zeit in der ausgezeichneten Ausbildungsschule für Hafenarbeiter in Rotterdam, Holland, zu verbringen. Während ihres dortigen Aufenthaltes kam der niederländische Zentrale Transportarbeiterverband in großzügiger Weise für die Kosten der Unterkunft der beiden Delegierten auf.

Der Verband hat seine hohe Wertschätzung der Unterstützung, die seinen Mitgliedern zuteil wurde, zum Ausdruck gebracht. Anläßlich eines Besuches des Büros der ITF überreichten sie uns eine Malerei, als Geschenk ihres Verbandes und als Zeichen der Solidarität.

Finnischer Kraftwagenfahrerverband

Dieser Verband ersuchte uns mit Schreiben vom 25. Juli 1953 um finanzielle Unterstützung, um ihm aus seinen Schwierigkeiten herauszuhelfen. Er wurde 1948 von einer Gruppe von Fahrern gegründet, die aus dem finnischen Transportarbeiterverband ausgetreten waren, als er sich dem Weltgewerkschaftsbund anschloß und aus der ITF ausgeschlossen wurde. Der Verband scheint eine vorsichtige Finanzpolitik zu verfolgen und hat seine Mitgliedsbeiträge zweimal erhöht. Sein Mitgliederstand von rund 5000 zahlenden Mitgliedern ist ziemlich unverändert geblieben. Es ist jedoch ein beträchtlicher Mitgliederwechsel festzustellen, was z. T. der Tatsache zuzuschreiben ist, daß der kommunistische finnische Transportarbeiterverband von seinen Mitgliedern einen niedrigeren Mitgliedsbeitrag einhebt. Er wollte durch Schulungsarbeit zu einer Stärkung seiner Lage beitragen und erkundigte sich, ob die ITF einen Zuschuß gewähren könnte. Der Geschäftsführende Ausschuß beschäftigte sich mit dieser Angelegenheit im September 1953 und beschloß die sofortige Bereitstellung von 500 £ vorbehaltlich einer neuerlichen Prüfung der Sachlage innerhalb von zwölf Monaten.

Argentinische Gewerkschaftler im Exil

Nach den Arbeitsniederlegungen der argentinischen Eisenbahner im Jahre 1951 wurden viele von ihnen entlassen oder inhaftiert, während

andere ins Exil flüchteten. Unter letzteren befanden sich zahlreiche Angehörige anderer Berufsgruppen — Drucker, Textilarbeiter, Bankangestellte, Straßenbahner, Omnibuspersonal usw.

Der argentinische Gewerkschaftsausschuß im Exil hat sich der Interessen dieser Opfer des Peron-Regimes angenommen. Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF beschloß in Beantwortung eines Appells im November 1951 eine Schenkung von 1000 $, gefolgt von weiteren 1000 $ im März 1952. Letzterer Betrag war dazu bestimmt, den exilierten Gewerkschaftlern bei der Einrichtung einer Wäscherei in Montevideo zu helfen.

Unterstützung französischer Gewerkschaften

Der IBFG hat die Initiative zu einer gründlichen Untersuchung der Mittel und Wege zur Stärkung der Force Ouvrière-Bewegung in Frankreich ergriffen, und die IBS sind aufgefordert worden, sich diesen Bestrebungen anzuschließen.

Die Konferenzen, die am 4. und 5. Januar, 4. und 5. Februar und 7. März 1952 in Paris stattfanden, waren besucht von Vertretern des IBFG, dessen europäischer Regionalorganisation und der französischen Gewerkschaftsbewegung FO sowie von den europäischen Vertretern der American Federation of Labor und des Congress of Industrial Organisations. Die ITF war auf allen diesen Tagungen durch den Generalsekretär vertreten. Auf den abschließenden Sitzungen wurde ein Bericht angenommen, der insbesondere die Notwendigkeit finanzieller Hilfeleistung unterstrich. Im Verlauf dieser Tagung wurde Kenntnis genommen von einem besonderen und dringenden Bedürfnis des französischen Eisenbahnerverbandes, das die Finanzierung des Wahlkampfes bezüglich des Sozialversicherungsausschusses der französischen Bahnen im Juni 1952 betraf. Solche Wahlen sind immer eine Kraftprobe zwischen den rivalisierenden Organisationen, und der Geschäftsführende Ausschuß der ITF beschloß anläßlich seiner Tagung im März 1952, für diesen Zweck einen Betrag von 1500 £ zur Verfügung zu stellen.

Auf der Sitzung des Exekutivkomitees der ITF vom 19. bis 21. Februar 1953 in London wurden die Bedürfnisse der französischen Mitgliedsorganisationen in Erwägung gezogen sowie die Notwendigkeit, sie zu stärken und in die Lage zu versetzen, ihren Gegnern Widerstand zu leisten. Als Ergebnis dieser Beratungen wurde das Sekretariat beauftragt, genauere Informationen über ihre Bedürfnisse einzuholen. Nach einem Briefwechsel über diese Angelegenheit begab sich der Generalsekretär am 13. März nach Paris und hatte am folgenden Tage eine Reihe von Unterredungen mit den Führern der Organisationen der Seeleute, Schiffsoffiziere und Hafenarbeiter, denen eine Diskussion mit Vertretern aller französischen Mitgliedsverbände der ITF folgte. Es wurde beschlossen, daß jede dieser Organisationen ihre eigene Lage eingehend prüfen und dem Exekutivkomitee der ITF einen Bericht über die Bedürfnisse unterbreiten solle sowie über die Resultate, die sich erwarten ließen, falls Subventionen gewährt würden. Mit diesen Berichten beschäftigte sich das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung am 29. und 30. Juni in Kopenhagen. Es stellte sich heraus, daß der erforderliche Betrag unter gleichzeitiger Berücksichtigung ähnlicher Ansprüche in bezug auf Italien und andere Länder höher war, als der, der aus den zur Verfügung stehenden Mitteln gewährt werden könnte. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, die angeschlossenen Organisationen um einen Sonderbeitrag von mindestens 2 £ je 1000 Mitglieder zu ersuchen. Als

Mittel zur Flüssigmachung der erforderlichen Beträge wurde vorgeschlagen, daß die Mitgliedsorganisationen ihren Mitgliedern von der ITF gelieferte Solidaritätsmarken verkaufen sollten. Dieser Vorschlag wurde auf der unmittelbar auf die Sitzung des Exekutivkomitees folgenden Zusammenkunft des Generalrates der ITF gebilligt.

Im April 1952 organisierte der IBFG im Rahmen seines Planes der finanziellen und technischen Hilfeleistung an die französische Gewerkschaftsbewegung einen vierzehntägigen Schulungskursus für Transportarbeiter im Chateau de la Brevière, einem dem schwedischen Gewerkschaftsbund gehörenden Herrensitz in der Nähe von Paris. Die ITF wurde eingeladen, zwei Referenten zu entsenden, jeden für zwei Tage. Das Sekretariat beauftragte den Kollegen Geldof, Sekretär der belgischen Straßenbahnergewerkschaft, mit einem Referat über Methoden des Kollektivverhandelns. Kollege Tofahrn referierte über britische Erfahrungen auf dem Gebiet der Gewerkschaftsorganisation und -verwaltung.

Französische Rheinschiffer

Auf seiner Sitzung am 21. März 1952 erteilte der Geschäftsführende Ausschuß seine Bewilligung zur Bereitstellung von 160 £ zur Errichtung einer Gewerkschaft der französischen Rheinschiffer und zu Ausgaben in Höhe von 200 £ für die Herausgabe eines Manifestes zur Verteilung unter den Rheinschiffern aller Nationalitäten. Als Ergebnis dieses Beschlusses wurde ein Organisator, Kollege Charles Greth, ernannt, der seinen Posten am 15. Juni 1952 antrat. Im folgenden April berichtete er über einen Beitritt von 156 Mitgliedern zur Gewerkschaft während der ersten neun Monate ihres Bestandes. Es wurden Maßnahmen zur Unterstützung dieses Verbandes durch die Sektion der Rheinschiffer der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr ergriffen.

Ab 1. November 1953 wurde Kollege Greth durch Kollege Jacques Kobler ersetzt.

Triester Eisenbahner

Im April 1953 stattete Kollege Zeli der Triester Zweigstelle des italienischen Eisenbahnerverbandes einen Besuch ab. Die Lage dieser Ortsgruppe ist von der aller andern Ortsgruppen derselben Gewerkschaft verschieden, weshalb besondere Gründe vorlagen, ihr zu helfen, als in ihr Büro eingebrochen und wertvolle Büromaschinen gestohlen wurden. Mit dem Einverständnis des Kollegen Zeli wurde für den Ankauf einer neuen Vervielfältigungsmaschine und einer Schreibmaschine ein Betrag von 300 000 Lire zur Verfügung gestellt.

Indischer Seeleuteverband

In Übereinstimmung mit einem Beschluß des EK begab sich W. Dorchain Mitte März 1953 nach Indien und half den indischen Gewerkschaften bei der Organisierung des Gründungskongresses eines indischen Seeleuteverbandes. Kollege Becu reiste im Zusammenhang damit am 28. April 1953 ebenfalls nach Indien und kam am 17. Mai wieder zurück.

Der Kongreß war von Vertretern der Seeleute aller größeren indischen Häfen besucht und nahm die Satzung der neuen Organisation an. Der Verband besteht aus zwei Gewerkschaften, von denen die eine sich mit den Mannschaftsangehörigen, die andere mit den Offizieren befaßt. Die Mit-

gliedschaft ist allen indischen und den regelmäßig an Bord indischer Schiffe arbeitenden Seeleuten offen. Einstimmig beschloß der Kongreß den Beitritt des neuen Verbandes zur ITF.

Folgende Funktionäre wurden gewählt: Dinkar Desai (Präsident); Jehangir Kabir und Abdul Gani (Vizepräsidenten); A. K. Mohammed Serang (Generalsekretär-Kassierer); J. Soares (stellvertretender Generalsekretär-Kassierer); Kali Mukherjee und Bikas Mazumdar (Mitglieder).

IV. Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen

Abgesehen von den üblichen Bestrebungen, auf schriftlichem Wege Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen aufzunehmen, wurde in den beiden Berichtsjahren besonderer Wert auf direkte persönliche Kontakte gelegt, insbesondere in Gebieten, die bisher außerhalb des allgemeinen Tätigkeitsbereiches der internationalen Gewerkschaftsbewegung gelegen waren. Diese wichtige Aufgabe wurde unternommen, um die uns statutenmäßig auferlegte Pflicht zu erfüllen, „dazu beizutragen, die Transportarbeiter in jenen Ländern, in denen sie unorganisiert oder nur teilweise organisiert sind, gewerkschaftlich zu erfassen und schwache Organisationen zu unterstützen, die des Beistandes würdig sind".

Kollege Trifon Gómez und der Generalsekretär vertraten die ITF auf dem zweiten Kongreß der ORIT, der südamerikanischen regionalen Organisation des IBFG, der vom 12. bis 17. Dezember 1952 in Rio de Janeiro stattfand. Dort bot sich ihnen Gelegenheit, nicht nur engere Beziehungen zu den 5 brasilianischen Organisationen der Transportarbeiter herzustellen, sondern auch zur Fühlungnahme mit Vertretern der Transportarbeiter aus Argentinien (Exil), Chile, Kuba, Paraguay und Peru. Kollege Trifon Gómez traf auf dem Kongreß unmittelbar nach Beendigung einer Rundreise durch Lateinamerika ein, die er im Mai und Juni 1952 in Vertretung des IBFG unternommen hatte. Er hielt sich auch vom Juli bis Ende Oktober 1953 in Brasilien auf, wo er die Einrichtung des neuen Hauptsitzes der ORIT organisiert hatte.

Während der Berichtszeit hielt sich der Generalsekretär dreimal in Asien auf, und zwar besuchte er Indien, Pakistan, Ceylon und (auf der Rückreise) Ägypten. Der erste Besuch, in dessen Verlauf er sich vorübergehend in Ägypten aufhielt, fand im Oktober und November 1952 statt; der zweite im April und Mai 1953 und der dritte, in dessen Verlauf er der Asiatischen Seefahrtskonferenz der IAO beiwohnte, im September und Oktober 1953. Seine Reisen dienten in erster Linie der Koordinierung der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute in Indien und Pakistan und den Bestrebungen zur Errichtung von allumfassenden Föderationen der Seeleute dieser beiden Länder. Es boten sich jedoch auch Gelegenheiten zu anderweitigen wertvollen Kontakten.

Im Zusammenhang mit Projekten, im Herbst 1953 eine Asiatische Eisenbahnerkonferenz zu veranstalten, die umständehalber seither vorläufig fallengelassen werden mußten, wurde Kollege S. Guruswami, Generalsekretär der allindischen Eisenbahner-Föderation, ersucht, zum Zwecke der Vorbereitung dieser Tagung Organisationen von Eisenbahnern in Südost-Asien zu besuchen. Er unternahm diese Reise zwischen Februar und Juni 1953, wobei er Hongkong, die Philippinen, Thailand und Burma besuchte. Es gelang ihm, eine Reihe wertvoller Kontakte herzustellen, die bis zum Ende des Jahres zum Beitritt eines Verbandes, der Kowloon-Canton Railway Workers' Union, Honkong, führten. Im Mai unterbrach er, nebenbei bemerkt, die Reise, um sich einer Delegation der allindischen Eisenbahner-Föderation anzuschließen, die sich 37 Tage in China als Gäste des chinesischen Gewerkschaftsbundes und der Landesexekutive der chinesischen Eisenbahnerverbände aufhielt.

Schließlich ist in diesem Zusammenhang die Reise des Kollegen Martin Pounder, des ehemaligen stellvertretenden Generalsekretärs des britischen

Eisenbahnerverbandes zu erwähnen, der sich zwischen September und Dezember 1953 in Kenia und Rhodesien aufhielt; ferner die Reise des Kollegen Tofahrn, stellvertretender Generalsekretär der ITF, nach Tunesien im Februar 1952 und in Begleitung des Kollegen Ferri-Pisani im März 1953. Bei allen diesen Besuchen handelte es sich um Missionen, die besonderen Zwecken dienten und über die in dem vorliegenden Bericht an anderer Stelle Näheres ausgeführt wird, die jedoch selbstverständlich auch *Gelegenheit zur Herstellung wertvoller Kontakte boten.*

Irische Eisenbahner

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Großbritanniens und Irlands hat auf ihre Mitglieder der Republik Irland verzichtet und ihnen geholfen, eine eigene Gewerkschaft zu gründen. So entstand am 1. Januar 1953 die nationale Vereinigung des Verkehrspersonals Irlands mit rund 10 000 Mitgliedern. Aus einem spät im Jahre 1952 mit der NUR geführten Briefwechsel war zu entnehmen, daß die Frage des Beitritts der neuen Gewerkschaft zur ITF in den Verhandlungen zwischen der NUR und deren irländischen Mitgliedern nicht erwogen worden war.

Auf Anraten der NUR traten wir mit der irländischen Organisation in schriftliche Verbindung und forderten sie auf, die Mitgliedschaft bei der ITF aufrechtzuerhalten. Der Generalsekretär antwortete, daß er diese Angelegenheit seinem Vorstand am 29. Januar 1953 vorgelegt habe, die Frage jedoch auf eine spätere Sitzung vertagt werden mußte. Soweit uns bekannt ist, haben weitere Beratungen hierüber stattgefunden, bis Ende 1953 ist jedoch kein Beschluß gefaßt worden.

Brasilien

Bei unseren Bemühungen, den Beitritt der Organisationen der Transportarbeiter in Brasilien herbeizuführen, stießen wir auf Schwierigkeiten besonderer Art. Zu fünf dieser Organisationen stehen wir in ausgezeichneten Beziehungen — jenen der Eisenbahner, der Arbeiter im städtischen Personenverkehr, Arbeiter im Straßenverkehr, Personal der Hafenbetriebe und Hafenarbeiter sowie zu der 400 000 Mitglieder zählenden Nationalen Föderation des Personals im Binnenverkehr. Sie sind tatsächlich zum Beitritt bereit und haben einen dementsprechenden Beschluß gefaßt, dessen Ausführung ihnen jedoch die Gesetzgebung des Landes verbietet. Die gegenwärtige Gewerkschaftsgesetzgebung gestattet nämlich nicht die Gründung einer Landesföderation von Gewerkschaften mit allgemeinem Kompetenzbereich, sondern nur von industriellen Föderationen, denen es gestattet ist, dem IBFG beizutreten. Genau genommen kommt also ein Beitritt zu internationalen Berufssekretariaten nicht in Frage. Die Transportarbeiterverbände hatten jedoch gehofft, daß das Gesetz entsprechend elastisch ausgelegt werden und auf diese Weise den Beitritt zur ITF gestatten würde. Die Transportarbeiter-Föderation wurde im Februar 1953 offiziell als „erste Kategorie-Organisation von Arbeitnehmern" anerkannt, die für den Beitritt zu internationalen Organisationen in Betracht kommt, jedoch laut den Bestimmungen des Gesetzes nur für den Beitritt zum IBFG. Besonders eigenartig ist die Tatsache, daß die wichtigste und in den meisten Fällen die einzige Einkommensquelle der Gewerkschaften (gewisse Verbände heben auch direkt einen sehr niedrigen Beitrag ein) eine jährliche Gewerkschaftssteuer in Höhe von einem Tageslohn ist, die von allen Arbeitnehmern entrichtet werden muß. 2 Prozent Steuer werden für Bank-

zinsen zurückbehalten; 20 Prozent werden in einen „Sozialfonds der Gewerkschaften" einbezahlt; 20 Prozent dienen der Finanzierung der industriellen Gewerkschafts-Föderationen und der Rest wird den einzelnen Gewerkschaften ausbezahlt, die jedoch auf Grund des Gesetzes gezwungen sind, diese Mittel zur Finanzierung einer Reihe von sozialen Diensten zu verwenden, z. B. von im Auftrag des Arbeitsministers eingerichteten Arbeitsvermittlungsstellen, Geburts- oder Familienzulagen, ärztliche und zahnärztliche Betreuung, Rechtsberatung und -hilfe, Schulen, Kredit- und Konsumgenossenschaften, Ferienlager, Bibliotheken und Sportvereine.

Der Arbeitsminister setzt auch den Betrag fest, der für Mitgliedsbeiträge verwendet werden darf, und dieser Betrag ist so niedrig bemessen, daß er nur etwa 10 Prozent des normalen Mitgliedsbeitrages des IBFG allein entspricht.

Die Organisationen der Transportarbeiter sind durchaus antikommunistisch eingestellt, und aus dieser Tatsache erwuchs dem Verband der Seeleute im Juni 1953 sonderbarerweise eine Schwierigkeit ganz besonderer Art. Der Arbeitsminister unterstützte nämlich damals einen inoffiziellen Streik eines „Streikkommandos", das kommunistischen Charakter aufwies. Nach dem Streik entließ der Minister in Ausübung seiner Befugnisse im Rahmen der Gewerkschaftsgesetzgebung das Exekutivkomitee der Föderation unter der Anklage verwaltungstechnischer Unregelmäßigkeiten und ersetzte es durch Leute, die enge Beziehungen zu den Urhebern des Streiks unterhielten. Das seines Amtes enthobene Exekutivkomitee legte diese Angelegenheit dem Bundesappellationsgerichtshof vor, der ein Urteil zu seinen Gunsten fällte. Der Minister gestattete jedoch dem neuen „Verwaltungsrat", nichtsdestoweniger im Amte zu verbleiben, obwohl sich später herausstellte, daß es sich bei dem „Streikkommando" um eine subversive Organisation handelte und die Polizei mit der Verhaftung der Mitglieder dieser Körperschaft beauftragt worden war.

Aus den jüngsten Informationen, die wir erhalten haben, geht hervor, daß der Minister die Amtsdauer des „Verwaltungsrates" um weitere 30 Tage verlängert hatte, während er die Untersuchung der von dem alten Exekutivkomitee angeblich begangenen Unregelmäßigkeiten fortsetzte.

Wir erwähnen diesen Fall als Beispiel für die ungewöhnlichen Schwierigkeiten, die sich manchmal im Rahmen der internationalen gewerkschaftlichen Tätigkeit ergeben.

Neuer italienischer Lokführerverband

Im Juli 1952 wurde Kollege Zeli, der sich im Auftrag der ITF in Italien mit der Aufgabe beschäftigte, bei der Organisierung der italienischen Eisenbahner mitzuhelfen und bessere Beziehungen zwischen den beiden der ITF angehörenden italienischen Eisenbahnergewerkschaften herbeizuführen, von drei Lokomotivführern ersucht, ihnen bei der Gründung einer neuen Lokpersonalgewerkschaft beizustehen, weil sie mit der kommunistischen Organisation unzufrieden seien. Er half ihnen bei der Ausarbeitung der Satzungen, und Anfang Oktober wurde auf einem Gründungskongreß das SMA (Sindicato Macchinisti, Aiuti Macchinisti e Capi Deposito) ins Leben gerufen. Bis Ende 1953 war etwa ein Drittel des gesamten italienischen Lokpersonals dieser Gewerkschaft bereits beigetreten. Es wurde angenommen, daß auf einem Kongreß des neuen Verbandes, der auf den Mai 1953 anberaumt worden war, der Beschluß gefaßt werden würde, der ITF beizutreten. Später wurde der Termin des Kongresses auf

Dezember 1953 verschoben und Kollege Becu zur Teilnahme eingeladen. Zwei Tage vor dem Datum des Kongresses traf ein Telegramm ein, in dem uns mitgeteilt wurde, daß der Kongreß neuerlich auf einen späteren Zeitpunkt verlegt worden war.

Auf Grund unserer Beziehungen zu dem Verbande kann mit seinem Beitritt im Laufe des Jahres 1954 gerechnet werden.

Transportarbeitergewerkschaft, British Guayana

Die Transportarbeitergewerkschaft von British Guayana teilte uns im Juni 1952 mit, daß die Frage des Beitritts zur ITF erwogen werde. Weitere Mitteilungen haben wir nicht erhalten.

Türkei

Auf Ersuchen des IAO-Korrespondenten in der Türkei schrieben wir am 22. April 1953 an den türkischen Seeleuteverband und boten fachliche Hilfe an. Eine Antwort ging nicht ein.

Auf sein eigenes Ersuchen haben wir einen türkischen Regierungsbeamten mit Auskünften über die ITF versorgt, um Kontakt mit der türkischen Eisenbahnerorganisation aufzunehmen.

Neuseeland

Die Vereinigung der Straßentransportarbeiter Neuseelands wurde vom britischen Transportarbeiterverband mit Informationen über die britische Verkehrsgesetzgebung versorgt. Auf ihr Ersuchen wurde sie auf die Versandliste der ITF-Veröffentlichungen gesetzt.

Nigerische Eisenbahner

Die 27 000 Eisenbahner von Nigeria gehören sechs verschiedenen Verbänden an: die Railway Workers' Union, bei der das Personal der Schiffe und Reperaturwerkstätten organisiert ist, der afrikanische Lokführerverband, der Verband des Stationspersonals der Eisenbahner, die Association of Nigerian Railway Civil Servants, die die Eisenbahnbamten organisiert, der Verband des Zugbegleitpersonals und die Railway Engineering Staff Union, der die Streckenarbeiter angehören. Diese sechs Verbände sind in einer Föderation der Eisenbahnergewerkschaften (Nigeria Union of Railwaymen) zusammengeschlossen.

Im April 1952 leitete ein Mitglied des britischen Parlaments ein vom Verband des Stationspersonals unterbreitetes Ansuchen um Hilfe bei der Erledigung von Beschwerden an uns weiter. Diese Beschwerden, die sich auf Lohn- und Gehaltssätze bezogen, waren ihrer Natur nach nicht zur Erledigung mittels internationaler Aktionen geeignet, wir waren jedoch in der Lage, dem Verband gewisse Ratschläge und Informationen zu erteilen. Im September 1952 besuchte uns Mr. T. O. Songanuga, ehemaliger Präsident der Nigeria Union of Railwaymen, der uns nicht nur zahlreiche Informationen über die gewerkschaftliche Lage in Nigeria zur Verfügung stellte, sondern auch versprach, zu versuchen, die Föderation zum Beitritt zur ITF zu bewegen. Er hielt sein Versprechen, aber in einem Schreiben vom 27. Januar 1953 teilte uns der Generalsekretär der Föderation mit, ihr Generalrat habe beschlossen, „zum mindesten vorläufig nicht der ITF beizutreten".

Der nachfolgende Schriftwechsel gestattet uns jedoch, mit dem Beitritt dieser Organisation zu rechnen.

Nigerian Marine African Workers' Union

Im Juni 1952 setzte uns der IBFG freundlicherweise mit dieser Organisation in Verbindung, mit der wir seither einen Schriftwechsel unterhalten haben. Ferner sind wir (ebenso wie der britische Landesverband der Seeleute und der Allgemeine Transportarbeiterverband) in der Lage gewesen, dem nigerischen Verband einige von ihm benötigte Informationen zu erteilen. Wir hoffen, daß die Frage des Beitritts zur ITF auf der Jahreskonferenz des Verbandes zur Sprache gelangen wird, die in der letzten Januar-Woche 1954 stattfinden sollte.

Amalgamated Dock Workers' Union of Nigeria and the Cameroons

Hier handelt es sich um eine weitere nigerische Organisation, mit der wir dank der Bemühungen des Kollegen David Newman, dem Leiter des Westafrikanischen gewerkschaftlichen Informations- und Beratungsbüros des IBFG in Accra, in Verbindung treten konnten. Seit März 1953 hat ein Schriftwechsel stattgefunden, und es ist uns möglich gewesen, dem Verband eine Reihe von Informationen zur Verfügung zu stellen.

Indonesische Seemannsgewerkschaft

Gegen Ende 1952 pflegten wir weiteren Briefwechsel mit der indonesischen Seemannsgewerkschaft, aus dem ersichtlich war, daß sie den Beitritt zur ITF erwog. Den Kontakt mit dieser Organisation verdanken wir dem Entgegenkommen des Vertreters der holländischen Schiffsoffiziersgewerkschaft in Indonesien.

Indonesische Eisenbahner

Im Oktober und November 1952 reiste Dr. Kusna Puradiredja, Präsident der größten Eisenbahnergewerkschaft Indonesiens, unter den Auspizien des Amtes für gegenseitige Sicherheit nach Europa. Bei seinem Besuch in Holland veranlaßte ihn der holländische Eisenbahnerverband dazu, unserm Londoner Büro einen Besuch abzustatten und wir bemühten uns, sein Interesse an internationalen Gewerkschaftsangelegenheiten zu wecken.

Dänische Gewerkschaft der Navigationsoffiziere

Persönliche Kontakte zwischen dem Präsidenten der dänischen Gewerkschaft der Navigationsoffiziere, Kollege Larsen, und dem Generalsekretär der ITF haben die Möglichkeit des Beitritts dieser Organisation zur ITF ergeben. Ende November 1952 stellten wir Kollegen Larsen auf dessen Ersuchen dokumentarische Auskünfte zu, erhielten aber keine Antwort.

Schwedische Vereinigung der Verkehrspiloten

Auf Anregung des schwedischen Transportarbeiterverbandes wurde die schwedische Vereinigung der Verkehrspiloten eingeladen, sich der ITF anzuschließen. Mit Datum vom 16. Dezember wurde uns mitgeteilt, daß diese Frage infolge interner Reorganisierungsmaßnahmen vorläufig nicht geprüft werden könne.

All-Ceylon Railway Running Shed Workers' Union
(Personal der Eisenbahn-Reparaturwerkstätten von Ceylon)

Im Juli 1953 setzte uns der britische Landesverband der Eisenbahner mit dieser Organisation in Verbindung, der wir Informationen über die ITF

erteilt haben und mit der auch ein Schriftwechsel über die Arbeitsbedingungen in Ceylon stattgefunden hat.

Singapore Harbour Board Labour Union

Im Mai 1953 setzte uns unser Kollege D. Mungat, der Direktor des asiatischen Regionalbüros des IBFG und ehemaliger ehrenamtlicher Sekretär unseres eigenen regionalen Informationsbüros in Bombay mit dem obigen Verband in Verbindung, der einige Informationen über Garantielohnordnungen für Hafenarbeiter benötigte. Wir erteilten diese und später auch weitere Informationen, und es wurde uns mitgeteilt, daß der Verband den Beitritt zur ITF ernsthaft in Erwägung zieht.

Pakistan Ships' Officers' Organization

Im März 1953 setzte uns Kollege D. S. Tennant vom britischen Verband der Schiffsoffiziere freundlicherweise mit einer Gruppe von pakistanischen Schiffsoffizieren in Verbindung, die sich bemühten, eine Gewerkschaft zu gründen. Über die Frage des Beitritts zur ITF hat seither ein Schriftwechsel stattgefunden.

V. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten

Hilfe für Opfer der Überschwemmungen

Holland und Großbritannien

Die Überschwemmungen, die in Holland und Großbritannien — und in geringerem Maße in Belgien — während des Wochenendes vom 31. Januar bis 1. Februar 1953 so großen Schaden verursachten und Verluste von Menschenleben zur Folge hatten, riefen in ganz Europa viel Sympathie hervor und einige unserer Mitgliedsverbände steuerten zur Unterstützung der Opfer beträchtliche Beträge bei. Der belgische Eisenbahnerverband sandte uns 100 £ für die britischen Eisenbahnerverbände und den gleichen Betrag für den holländischen Eisenbahnerverband. Auf Wunsch der britischen Gewerkschaften wurden die 100 £ an den Hilfsfonds des Oberbürgermeisters von London überwiesen. Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr übersandte 5000 DM (425 £) und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands einen Betrag in gleicher Höhe, der für den holländischen Eisenbahnerverband bestimmt war. Ihre Stuttgarter Zweigstelle sandte separat einen Betrag von 262 DM (22 £). In vielen Ländern errichteten die Landeszentralen Hilfsfonds zum gleichen Zwecke, zu dem Mitgliedsorganisationen der ITF Beiträge leisteten.

Süditalien

Ende Oktober 1953, kurz vor der Internationalen Eisenbahnerkonferenz in Rom, wurde Süditalien ebenfalls von schweren Überschwemmungen heimgesucht. Auf der Konferenz wurde der Antrag gestellt, daß die Teilnehmer Beiträge zur Unterstützung der Opfer leisten und nach ihrer Rückkehr in ihre Heimatländer ihre Exekutivkomitees um weitere Beitragsleistungen ersuchen sollten. Als Antwort auf diesen Appell liefen die folgenden Beiträge ein: Schweizerischer Eisenbahnerverband 1200 Frs., Skandinavischer Eisenbahnerverband 125 000 Lire, Saarländischer Eisenbahnerverband 25 000 f. Frs., Britischer Verband der Angestellten der Verkehrsunternehmungen 50 £ und Britische Vereinigung der Lokführer und Heizer 50 £.

Persönliche Beitragsleistungen der Konferenzteilnehmer ergaben die Summe von 77 540 Lire.

Chilian Maritime Workers' Confederation

Als Folgeerscheinung eines Konflikts zwischen der chilenischen Firma Grace & Co. und ihrem Personal in Antofagasta im Juli 1953 drohte der chilenische Seeleuteverband mit einem Boykott der Schiffe dieser Gesellschaft in allen chilenischen Häfen.

Wir schrieben dem Verband und fragten, ob wir irgendwie behilflich sein könnten und erhielten die Antwort, daß Beratungen über diese Angelegenheit mit der ORIT und dem lateinamerikanischen Ausschuß der CIO aufgenommen worden waren, da sich der Hauptsitz der Gesellschaft in New York befindet und daß diese Beratungen dazu geführt hätten, daß die Gesellschaft einen Inspektor nach Chile entsandte, um zu versuchen, den Konflikt beizulegen. Inzwischen war es dem Verband gelungen, die Behörden zur Intervention zu bewegen und die darauffolgenden Verhaltungen hatten zu einer zufriedenstellenden Beilegung des Konflikts geführt.

Chinesische Seeleute auf amerikanischen Schiffen

Im März 1952 ersuchte uns der IBFG, uns mit der Angelegenheit der Entlassung chinesischer Seeleute durch die amerikanische „Coltex Oil Company" zu befassen. Nach einer Schlägerei, in der ein vermutlicher kommunistischer Spion getötet wurde, begann die rund 2000 chinesische Seeleute beschäftigende Gesellschaft, diese durch Seeleute anderer Nationalitäten zu ersetzen (wahrscheinlich, um nicht in politische Auseinandersetzungen hineingezogen zu werden) und sie gewaltsam nach Rot-China heimzuschaffen. Diese Angelegenheit war von dem sich auf Formosa stützenden chinesischen Gewerkschaftsbund zur Sprache gebracht worden.

Wir brachten diesen Fall zur Kenntnis der „Seafarers' International of North America", die die American Federation of Labour darauf aufmerksam machte.

Kolumbische Eisenbahner

Am 2. Oktober 1952 sandte uns der IBFG einen vom 24. August datierten Bericht der Gewerkschaft des Personals der Pazifik-Bahn von Kolumbien, der erklärte, daß die kolumbische Regierung unter dem Vorwand der Bekämpfung des Kommunismus mit einer Verfolgung der Gewerkschaftler begonnen habe. Rund 4000 Eisenbahner, darunter mehrere Vorstandsmitglieder, seien entlassen worden.

Nach einem Telegramm des Büros des IBFG in Havanna wurde die Verfolgung im September intensiviert.

Auf Ersuchen des IBFG protestierten wir am 3. Oktober in einem Telegramm an den Präsidenten der Republik Kolumbien gegen die Massenentlassung von Eisenbahnern und die Verletzung der gewerkschaftlichen Rechte.

Lohnforderungen des Verbandes der Schiffsoffiziere, Norwegen

Nach dem Abbruch der Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag erließ der norwegische Verband der Schiffsoffiziere einen Aufruf zum Streik, der am 4. Dezember 1953 in Kraft treten sollte. Etwa 3000 Schiffsoffiziere auf Hochseeschiffen hatten Forderungen nach einer allgemeinen Erhöhung der Heuern erhoben, um eine Angleichung an die der Ingenieure herbeizuführen.

Wir ersuchten unsere angeschlossenen Verbände der Seeleute mittels Rundschreiben, die Bereitstellung von Ersatzpersonal für die vom Streik berührten Schiffe zu verweigern.

Am 8. Dezember erhielten wir die Mitteilung, daß der Streik abgeblasen worden war, da sich die norwegische Regierung bereit erklärt hatte, den Lohnkonflikt einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

Lohnkonflikt der isländischen Fischer

Am 20. Februar 1952 legte der größere Teil der Bemannung der isländischen Fischereiflotte die Arbeit nieder, um den Forderungen nach besseren Arbeitsbedingungen Nachdruck zu verleihen und der Seeleuteverband von Reykjavik ersuchte uns telegrafisch um unseren Beistand. Insbesondere appellierte er an uns, die von dem Streitfall berührten Trawler, deren Namen auf einer uns zugesandten Liste angeführt waren, zu verhindern, sich in europäischen Häfen mit Salz und Eis zu versorgen. Dementspre-

chend verständigten wir unsere angeschlossenen Organisationen der Hafenarbeiter, Seeleute und Fischer in Großbritannien, Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Holland und Belgien, und es freut uns, berichten zu können, daß unser Appell in allen Fällen günstigen Widerhall fand. Dies trifft auch auf den britischen Verband der Kommunalarbeiter (General and Municipal Workers' Union) zu, der die Hochseefischer in Hull organisiert, jedoch nicht der ITF angehört.

Am 5. März teilte uns der isländische Verband mit, daß ein provisorisches Übereinkommen erzielt worden war und ersuchte uns, die Sperre bis auf weiteres rückgängig zu machen. Wir verständigten alle in Frage kommenden Verbände am gleichen Tage mittels Telegramm und Telefon. Am 9. März benachrichtigte uns der isländische Fischerverband vom günstigen Ergebnis der Verhandlungen und brachte seinen warmen Dank für die ihm gewährte Hilfeleistung zum Ausdruck, die zu einer raschen und erfolgreichen Beilegung des Streitfalles beigetragen hatte.

Konflikt über die isländischen Hoheitsgewässer

Die Regierungen Großbritanniens und Islands liegen im Streit über die Ausdehnung der isländischen Territorialgewässer, innerhalb welcher den ausländischen (und vorläufig auch den isländischen) Fischdampfern der Fischfang verboten ist, von drei auf vier Meilen. Diese Auseinandersetzung hat zu dem Boykott isländischer Fischanlandungen durch kommerzielle Interessen in Großbritannien geführt.

Da Großbritannien der Markt für ein Viertel des gesamten isländischen Weißfischfangs ist, ist der Bann eine ernste Sache für einen großen Teil der isländischen Arbeiterschaft und die gesamte Volkswirtschaft. Der 23. Kongreß des isländischen Gewerkschaftsbundes, der Mitte Januar 1953 zusammentrat, nahm eine Entschließung an, in der die ITF aufgefordert wurde, sich der Unterstützung der britischen Verbände zu versichern, um „sich der Forderung der isländischen Bevölkerung anzuschließen, daß die gegenwärtige Sperre aufgehoben werde".

Wir setzten uns mit dem britischen Transportarbeiterverband ins Einvernehmen, der antwortete, es liege ihm ebenfalls daran, den Streit beendigt zu sehen, und er würde in dieser Hinsicht alles in seinen Kräften stehende unternehmen.

Das Problem weitergehender Territorialansprüche über Seefahrtsgebiete kann natürlich kaum durch gewerkschaftliche Aktionen gelöst werden. Island ist nicht das einzige Land, das sich diesem Problem gegenübersieht, und seine allgemeinen Aspekte werden derzeit im Namen der Generalversammlung der Vereinten Nationen von einer internationalen Rechtskommission untersucht.

Beschränkungen der gewerkschaftlichen Rechte in Japan

In seinem Schreiben vom 8. Januar 1952 beschwerte sich der japanische Seeleuteverband über die Gesetzgebung, die die japanische Regierung dem Parlament vorzulegen beabsichtigte und die weitere Beschränkungen der Versammlungsfreiheit der Gewerkschaften und ihres Rechtes auf öffentliche Demonstrationen beinhalten würde. Auf Ansuchen des Verbandes sandten wir ein Protestschreiben an den japanischen Ministerpräsidenten. Auf unserem Kongreß im Juli 1952 in Stockholm brachte Kollege Nishimaki diese Frage neuerdings zur Sprache. Der Kongreß billigte daraufhin eine

Resolution, in der die Aufmerksamkeit der japanischen Regierung auf die Konventionen und Empfehlungen der IAO gelenkt wurde, die sich auf die Versammlungsfreiheit, Koalitionsfreiheit, das Recht auf kollektive Verhandlungen, innerbetriebliche Beziehungen usw. beziehen.

Entlassung japanischer Eisenbahn-Gewerkschaftsfunktionäre

In Japan ist es Brauch, daß die leitenden Funktionäre der Eisenbahnergewerkschaft ohne Bezahlung vom Eisenbahndienst beurlaubt werden. Nach einer von der Gewerkschaft im Dezember 1952 durchgeführten Aktion des passiven Widerstandes entließ die Eisenbahnverwaltung die drei Hauptfunktionäre des japanischen Landesverbandes der Eisenbahner. Die Gewerkschaft wandte sich an uns um Hilfe und Rat. Wir regten die Verklagung der Eisenbahngesellschaft wegen unrechtmäßiger Entlassung an, eine Anregung, die von der Gewerkschaft sofort befolgt wurde. Wir benützten ferner ein Angebot des IBFG, dessen Vertreter in Asien, Mungat, Japan im März besuchen sollte. Mungat unternahm Vorstellungen beim Stellvertreter des Arbeitsministers und beim amtierenden Vorsitzenden der Eisenbahngesellschaft. Beide Beamte wiesen darauf hin, daß die Gewerkschaft die Anweisungen der Regierung mißachtet und gesetzwidrig gehandelt habe. Sie betonten den Umstand, daß der Parlamentsausschuß für Arbeitsfragen die Gewerkschaft verurteilt und die Regierung ersucht habe, mäßige Schritte gegen sie einzuleiten. Sie vertraten die Auffassung, daß die Entlassung der drei Gewerkschaftsfunktionäre das wenigste sei, was die Regierung zur Ausführung des Ersuchens des Parlamentsausschusses tun konnte. Sie weigerten sich, im Augenblick irgendwelche Schritte zu unternehmen, weil die Angelegenheit vor Gericht behandelt wird. Über weitere Entwicklung ist keine Nachricht eingegangen.

Die Frage der Entgleisung von Matsukawa

Auf Ansuchen der Kollegen Hideyoshi Nukaga, Generalsekretär des japanischen Rates der Gewerkschaften des Personals der Verkehrsbetriebe, und Kanama Shibaya, Präsident des japanischen Eisenbahnerverbandes, sandten wir am 5. November 1953 ein Telegramm an die japanischen Behörden, in dem wir sie dringend ersuchten, den japanischen Eisenbahnern, die der Verantwortlichkeit für den als Entgleisung bei Matsukawa bekannten Fall beschuldigt sind, ein faires Gerichtsverfahren zuzubilligen.

Es handelt sich hier um eine alte Geschichte. Wie uns mitgeteilt wird, wurden im August 1949 20 Eisenbahner und anderes Personal auf Grund einer Anklage verhaftet, für die Entgleisung eines Zuges in der Nähe der Station Matsukawa verantwortlich gewesen zu sein. Obwohl erklärt wurde, daß keine konkreten Beweisgründe gegen sie vorlägen, wurden fünf von ihnen zum Tode verurteilt, fünf zu lebenslänglichem Gefängnis und zehn weitere zu Gefängnisstrafen zwischen 3½ und 15 Jahren. Dies ereignete sich zu einer Zeit, als in der reaktionären Presse und im Radio gegen die Gewerkschaften Stimmung gemacht wurde, und die Umstände, unter denen die Urteilsverkündung stattfand, ließen jeden Verdacht eines gerichtlichen Fehlentscheids zu. Dieser Fall hatte beträchtliche Erregung hervorgerufen. Die Beklagten appellierten an eine höhere Instanz und zur Zeit der Ausarbeitung des vorliegenden Berichts beschäftigt sich ein Appellationsgerichtshof noch immer mit der Prüfung dieser Berufung.

Japanische Seefischer und die Rhee-Linie

Der japanische Seeleuteverband ersuchte uns am 9. September 1953, telegrafisch bei der südkoreanischen Regierung wegen der Verweigerung von

Fischereirechten an japanische Fischereifahrzeuge an der südkoreanischen Küste vorstellig zu werden. Am gleichen Tage noch sandten wir ein dementsprechendes Telegramm an Präsident Syngman Rhee.

Der Sachverhalt ist ziemlich gut bekannt. Im Januar 1952 verkündete Präsident Syngman Rhee die Oberhoheit Südkoreas über 35 000 Quadratmeilen internationaler Gewässer bis zu 130 Meilen von der koreanischen Küste und bis zu 60 Meilen vom japanischen Hoheitsgebiet. Die Linie, die dieses Gebiet umschreibt, ist international als Rhee-Linie bekannt.

Seitdem haben Schiffe der südkoreanischen Marine fortwährend japanische Fischereifahrzeuge, die innerhalb der Rhee-Linie dem Fischfang nachgingen, belästigt. In einer neuen Erklärung vom 7. September 1953 gab die südkoreanische Regierung ihre Absicht bekannt, mit Wirkung vom folgenden Tage ihre Kontrolle zu verschärfen. Dieser Anlaß lag dem Telegramm des japanischen Seeleuteverbandes zugrunde.

Aus einem Bericht neueren Datums des Verbandes geht hervor, daß am 19. November 1953 allein nicht weniger als 451 japanische Fischer von südkoreanischen Gerichtshöfen schuldig befunden und zu Gefängnisstrafen verurteilt worden waren. Diese Angelegenheit hat bei dem Verband ernsthafte Befürchtungen hervorgerufen, da Japan mit einer hohen Bevölkerungszahl und verhältnismäßig wenig bebaubarem Land im Hinblick auf die Lebensmittelversorgung seiner Bevölkerung zum großen Teil vom Ertrag seiner Fischerei abhängig ist. In einem Schreiben vom 15. Dezember ersuchte der Verband die ITF, bei den Vereinten Nationen in dieser Angelegenheit zu intervenieren.

Tunesischer Eisenbahnerverband

Der stellvertretende Generalsekretär besuchte Tunesien nach den politischen Störungen, die dieses Land Anfang Februar 1952 erschütterten. Er benützte diese Gelegenheit, mit einer Reihe von Gewerkschaften Kontakt aufzunehmen. Darunter befand sich der tunesische Eisenbahnerverband, der den Wunsch zum Ausdruck brachte, Beziehungen mit der ITF anzuknüpfen.

Mit Rücksicht auf die politischen Umstände mußten wir vorsichtig vorgehen, weshalb wir den französischen Eisenbahnerverband ersuchten, Erkundigungen einzuziehen. Auf Grund der Ergebnisse wurde der tunesische Eisenbahnerverband anläßlich der im Zusammenhang mit unserm Stockholmer Kongreß (im Juli 1952) durchgeführten Tagung des Exekutivkomitees in die ITF aufgenommen.

Am 1. April 1952 veranstaltete der tunesische Gewerkschaftsbund einen Streik als Protest gegen die Absetzung der tunesischen Regierung durch den französischen Gouverneur. Der tunesische Eisenbahnerverband rief seine Mitglieder infolgedessen zu einem 24stündigen Streik auf. Daraufhin entließen die beiden Eisenbahnunternehmen 380 Mitglieder der Gewerkschaft und verfügten Strafen (Versetzungen in niedrigere Dienstgruppen und andere Dienststellen, Lohnkürzungen usw.) für viele andere. Am 17. April erließ die tunesische Regierung eine Amnestie für alle Arbeiter, die am Streik teilgenommen hatten. Etwas später stellten die beiden Eisenbahnunternehmen eine Anzahl der Gemaßregelten wieder ein, aber immer noch gab es 87 Opfer und alle Strafen gegen andere Eisenbahner wurde aufrechterhalten.

Auf Ersuchen der tunesischen Gewerkschaft unternahmen wir Vorstellungen bei der französischen Regierung und am 26. November hatte der stellvertretende Generalsekretär eine Unterredung mit Maurice Schuman, dem französischen Außenminister, der eine wohlwollende Haltung einnahm und später den französischen Generalgouverneur in Tunesien ersuchte, bei den Eisenbahngesellschaften dringende Vorstellungen in bezug auf eine Rückgängigmachung der Maßregelungen zu erheben, obwohl er darauf hinwies, daß die französischen Behörden in Tunesien lediglich befugt wären, den Gesellschaften gegenüber Empfehlungen zu machen. Ende Dezember teilte uns das Ministerium mit, daß die „Compagnie Fermière des Chemins de fer Tunesiens" (eine private Pachtgesellschaft der Staatsbahnen) sich bereit erklärt hatte, die stufenweise Wiedereinstellung von 60 Arbeitnehmern vorzunehmen, falls sie darum ansuchten. Die in Privatbesitz befindliche Sfax-Gafsa Gesellschaft war zu keinerlei Zugeständnissen bereit.
Auf seiner Sitzung am 20. Februar 1953 in London billigte das Exekutivkomitee der ITF eine Resolution, in der die vom Sekretariat im Zusammenhang mit der tunesischen Frage unternommenen Schritte gutgeheißen wurden und erklärt wurde, daß „die von den Mitgliedern der ITF in Tunesien erhobenen Forderungen einen wesentlichen Aspekt der allgemeinen Zielsetzung dieser tunesischen Arbeiter und Staatsbürger darstellen, die bestrebt sind, ein weitergehendes Mitbestimmungsrecht in allen Angelegenheiten durchzusetzen, die den wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und gesellschaftlichen Fortschritt ihres Landes betreffen" und die Befürwortung dieser Zielsetzung zum Ausdruck gebracht wurde. Ferner wurde in der gleichen Resolution die Mißbilligung der Vorgangsweise der Gesellschaften und „der von ihnen veranlaßten und aufrechterhaltenen Maßregelungen" ausgesprochen, wobei auf die „versöhnliche Haltung und Absichten hingewiesen wurde, die die französische Regierung kundgegeben hatte" und „die französischen Behörden dringend ersucht wurden, ihre Machtbefugnisse und ihren Einfluß mit größerer Entschlossenheit und Nachdruck anzuwenden und die in Frage kommenden Eisenbahngesellschaften zu veranlassen, das von der ITF geforderte und auch von den französischen und tunesischen Regierungen erwünschte Entgegenkommen zu zeigen".
Der französische Außenminister wurde von diesen Resolutionen in Kenntnis gesetzt und empfing den Kollegen Ferri-Pisani und den stellvertretenden Generalsekretär am 6. März zu einer Unterredung. Er schien enttäuscht, daß seine früheren Empfehlungen an die Behörden in Tunesien wenig oder gar keine Wirkung gehabt hatten und stimmte vorbehaltlos der Anregung zu, daß die ITF-Delegation eine Untersuchung an Ort und Stelle durchführen und mit den Behörden und Eisenbahnergesellschaften verhandeln sollte.
Die Kollegen Ferri-Pisani und Tofahrn reisten nach Tunesien, wo sie am 16. März eintrafen und bis zum 21. März blieben. Sie hatten Unterredungen mit dem französischen Generalresidenten, dem Direktor für öffentliche Arbeiten (dem für die Eisenbahnen verantwortlichen Minister der tunesischen Regierung) und den Direktoren der beiden Eisenbahngesellschaften. Der Generalgouverneur und der Direktor für öffentliche Arbeiten legten eine wohlwollende Haltung an den Tag, die andern Direktoren erklärten sich jedoch lediglich bereit, zu versprechen, ihren Zentralstellen Bericht zu erstatten. Demzufolge ersuchten wir die französische Regierung, bei den Eisenbahnverwaltungen zu intervenieren. Mit Schreiben vom 5. Mai 1953 wurde uns mitgeteilt, daß sich die Vorsitzenden der Betriebsleitungen der

beiden Gesellschaften im Laufe von Unterredungen zu gewissen Zugeständnissen bereit erklärt hatten. Am Ende des Monats erfuhren wir jedoch, daß diese Versprechen nicht eingelöst worden waren.

Mit den in dieser Angelegenheit erzielten Fortschritten beschäftigte sich das Exekutivkomitee der ITF auf seiner Sitzung vom 29. und 30. Juni 1953 in Kopenhagen. Es billigte eine Resolution, die von der unmittelbar darauf folgenden Sitzung des Generalrats am 1. und 2. Juli gutgeheißen wurde, in der dem französischen Außenminister und Generalgouverneur in Tunesien der Dank für die Unterstützung ausgesprochen wurde, die sie der ITF bei ihren Bestrebungen zugunsten der tunesischen Eisenbahner gewährt hatten, gleichzeitig jedoch die Enttäuschung über die Ergebnisse zum Ausdruck gebracht und um weitere Unterstützung ersucht wurde, „selbst wenn es darauf ankäme, die Konzession rückgängig zu machen, auf Grund der die Sfax-Gafsa Eisenbahngesellschaft einen Teil der tunesischen Eisenbahnsystems betreibt".

Die Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom beschäftigte sich neuerdings mit dieser Angelegenheit und billigte die folgende Resolution:

„Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF hat folgende Erklärung der tunesischen Delegation entgegengenommen:

1. *Die dem Staat gehörenden Eisenbahnen werden von Privatgesellschaften betrieben, denen die Interessen ihrer außerhalb des Landes wohnenden Aktionäre mehr bedeuten als die Interessen der Allgemeinheit.*
2. *Es bestehen ernstliche Einschränkungen der Gewerkschaftsfreiheit parallel zur Unterdrückung der politischen Tätigkeit der tunesischen Staatsbürger, die verlangen, daß ihr Land eine Regierung erhält, die einer Versammlung von Abgeordneten des tunesischen Volkes gegenüber verantwortlich ist.*
3. *Die Beziehungen zwischen dem tunesischen Eisenbahnerverband und den Eisenbahngesellschaften werden durch eine böswillige Maßregelungspolitik vergiftet, die Hunderte von Mitgliedern des Verbandes trifft.*
4. *Die Personalpolitik der Eisenbahngesellschaften versperrt den Tunesiern den Zugang zu vielen Stellen und benachteiligt die tunesischen Eisenbahner auf dem Gebiete der Sozialfürsorge und der Wohnbaupolitik der Eisenbahngesellschaften.*

Die Konferenz hat außerdem den Bericht des Sekretariats der ITF zur Kenntnis genommen, aus dem hervorgeht, daß die französische Regierung entweder nicht gewillt oder nicht in der Lage ist, den tunesischen Eisenbahngesellschaften ihren Willen aufzuzwingen.

Infolgedessen fordert die Konferenz die Wiederherstellung der Gewerkschaftsfreiheit und der Arbeitsbeziehungen in Übereinstimmung mit den Spielregeln der Demokratie und ersucht das Exekutivkomitee der ITF, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Aufhebung der den Eisenbahnern wegen Beteiligung am Streik vom 1. April 1952 auferlegten Maßregelungen herbeizuführen und den legitimen Forderungen der tunesischen Eisenbahner und insbesondere dem Verlangen nach Ausschaltung aller mit Rassendis-

kriminierung gleichbedeutenden Gepflogenheiten Geltung zu verschaffen."

Von dieser Resolution wurde der französische Außenminister in Kenntnis gesetzt und um eine Zusammenkunft mit einem Vertreter der tunesischen Föderation und dem stellvertretenden Generalsekretär der ITF gebeten. Bis Ende 1953 war keine Antwort eingelangt.

Die Schwierigkeiten, denen sich die Föderation der tunesischen Eisenbahner gegenübersieht, haben natürlich einen politischen Hintergrund. Wie bei den meisten Völkern Afrikas zeigen sich auch unter der tunesischen Bevölkerung Bestrebungen nach Selbstbestimmung. Sie möchte in ihrem eigenen Hause Herr sein und sich allmählich von der französischen Vormundschaft befreien. Dieser Forderung schließt sich die Föderation an, während die unter französischer Leitung stehenden Eisenbahngesellschaften, wie alle übrigen französischen Arbeitgeber, sie ablehnen. Die aus den Bestrebungen nach nationaler Autonomie entstehenden Spannungen und Konflikte beschränken sich daher nicht nur auf das Gebiet, auf dem Berührungspunkte zwischen den politischen Kräften Tunesiens und Frankreichs bestehen, sondern zeitigen auch Auswirkungen auf die Beziehungen zwischen tunesischen Gewerkschaften und französischen Arbeitgebern.

Ferner besteht in Tunesien ein bisher ungelöstes organisationstechnisches Problem. Die nichtkommunistischen europäischen Eisenbahner des Landes sind entweder Mitglieder der tunesischen Gewerkschaft oder unorganisiert. Es bestehen Projekte, eine weitere freie Gewerkschaft der Eisenbahner ins Leben zu rufen. Das Exekutivkomitee der ITF unterstützt diese Projekte nicht, sondern vertritt die Ansicht, daß tunesische und europäische Eisenbahner gemeinsam in einer einzigen freien Gewerkschaft organisiert sein sollten.

Ostafrikanische Eisenbahner

Im Januar 1953 bat die ostafrikanische Gewerkschaft asiatischer Eisenbahner das Sekretariat um Hilfe. Die britische Regierung hatte eine Kommission zur Untersuchung der Gehälter und Arbeitsverhältnisse der Beamten in Ostafrika eingesetzt. Die Eisenbahner waren im Arbeitsauftrag der Kommission nicht erwähnt, weil beschlossen worden war, daß die Eisenbahnverwaltung der Gehaltskommission eigene Vorschläge unterbreiten würde. Die Eisenbahnergewerkschaften hätten keinen direkten Zugang zu der Kommission erhalten sollen, sondern hätten nur der Eisenbahnverwaltung Eingaben unterbreiten können.

Um Vorstellungen beim Kolonialamt zu unternehmen, nahmen wir die Hilfe eines Eisenbahner-Parlamentariers, D. T. Jones von der NUR, in Anspruch. Er führte eine umfangreiche Korrespondenz mit dem verantwortlichen Minister und legte ihm immer und immer wieder die Auffassung der ITF dar, daß die Eisenbahner in Ostafrika das Recht haben, entweder als Arbeiter oder als Beamte behandelt zu werden. Wenn sie, wie bisher, als Beamte zu gelten haben, sollten sie allen andern Beamten gleichgestellt sein und ihre Forderungen der Gehaltskommission vorlegen können, ohne daß ihr Fall durch Arbeitgebervorschläge präjudiziert wird. Werden sie dagegen als Arbeiter betrachtet, dann sollte ihre Gewerkschaft das Recht haben, alle den Arbeitergewerkschaften zur Verfügung stehenden Mittel einschließlich Kollektivverhandlungen und Streikrecht zu verwenden.

Nach längerem Zögern entsprachen das Kolonialamt und die Regierung der Kolonie der Forderung und beschlossen, die Eisenbahnergewerkschaften Ostafrikas denen anderer Beamten gleichzustellen. Aus der Korrespondenz war allerdings zu entnehmen, daß die Verhandlungsordnungen und -verfahren bei den Bahnen viel zu wünschen übriglassen, und es ist anzunehmen, daß weitere Vorstellungen erforderlich sein werden.

Hafenarbeiter Ostafrikas

Im April 1952 unternahmen der britische Gewerkschaftsbund und die ITF Vorstellungen bei der Regierung von Kenya und beschwerten sich über 1. die Nichtanerkennung der Gewerkschaft durch die Arbeitgeber im Hafen von Mombasa; 2. die Maßregelung dreier führender Gewerkschaftler; 3. übermäßige Überstunden. Die Regierung von Kenya antwortete im Mai, daß sie nicht in der Lage sei, die Arbeitgeber zur Anerkennung der Gewerkschaft zu zwingen, aber von ihrem Einfluß Gebrauch mache, um die Schaffung geordneter Arbeitsbeziehungen herbeizuführen. Nach Auffassung der Regierung war nicht bewiesen, daß Maßregelungen vorgekommen sind. Die Regierung anerkannte, daß im Hafen von Mombasa zu lange Überstunden geleistet werden, erklärte aber auch, daß der Hafen für seinen Verkehr viel zu klein ist und an geschulten Hafenarbeitern Mangel herrscht. Die Regierung erklärte, sie sei bestrebt, die Hafeneinrichtungen zu verbessern und die Zahl der Arbeitskräfte zu erhöhen.

Einer der gemaßregelten Gewerkschaftsführer meldete uns im September, daß die Überzeit bedeutend herabgesetzt worden sei. Er fügte hinzu, daß es den Arbeitern nicht besser gehe, weil die Grundlöhne nicht erhöht worden seien. Aus diesem Bericht ging weiter hervor, daß die Gewerkschaft praktisch aufgehört hat, zu bestehen.

Verband der Eisenbahner von Uruguay

Da uns bekannt war, daß diese Organisation sich infolge von Repressalien, die die Regierung von Uruguay anläßlich von Streiks ergriffen hatte, die am Anfang des laufenden Jahres stattgefunden hatten, in einer schwierigen Lage befand, fragten wir den Verband im September 1953, ob wir irgendwelche Unterstützung gewähren könnten.

Es freut uns berichten zu können, daß uns der Verband am 10. November mitteilte, die Schwierigkeiten wären überwunden worden, so daß vorläufig keine Notwendigkeit bestünde, uns um unsere Hilfe zu ersuchen.

Uruguayische Transportarbeiter

Mit Schreiben vom 18. September 1952 ersuchte uns der uns angeschlossene uruguayische Eisenbahnerverband um moralische Unterstützung der Transportarbeiter von Montevideo, die nach längeren, erfolglosen Verhandlungen am 11. September in den Lohnstreik getreten waren.

Zu derselben Zeit brach in einer Textilfabrik ein kleiner Konflikt aus und die Behörden entdeckten, daß er von peronistischen Agenten angezettelt worden war. Dieser Umstand veranlaßte die Regierung, sofortige Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, die die Unterdrückung der persönlichen Rechte und Garantien mit sich brachten. Die Versammlungen zahlreicher Gewerkschaften wurden verboten, die gewerkschaftlichen Büros geschlossen und die Leiter der streikenden Gewerkschaften, darunter diejenigen der Gewerkschaft des Personals der Personenverkehrsbetriebe, verhaftet. Infol-

gedessen riefen andere Gewerkschaften Sympathiestreiks aus und die Regierung bot die Truppen auf.

Auf Ersuchen des Eisenbahnerverbandes sandten wir dem Präsidenten der Republik ein Telegramm und gaben darin der Auffassung Ausdruck, daß die ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen übertrieben seien, weil sie zu der Verhaftung von Gewerkschaftsführern und der Unterbrechung der normalen Gewerkschaftsarbeit geführt hätten. Wir verlangten die sofortige Freilassung der verhafteten Leiter der Gewerkschaft des Personals der Personenverkehrsbetriebe und die Wiederherstellung des normalen Funktionierens der Gewerkschaften.

Streiks in Frankreich

Anläßlich der Streikwelle im vergangenen Juli und August 1953 in Frankreich war der Generalsekretär zweimal dorthin gefahren. Das erstemal reiste er gemeinsam mit dem Generalsekretär des IBFG, Kollege Oldenbroek, und das zweitemal mit dem Vorsitzenden der Eisenbahnersektion der ITF, Kollege G. Devaux. Der letztere verblieb in Paris, um unserm französischen Mitgliedsverband der Eisenbahner behilflich zu sein. Der Streik endete jedoch einige Tage später. Diese Streiks gaben Anlaß zu der Auffassung, daß eine Geste von seiten der ITF am Platze war und es wurde eine Pressemitteilung herausgegeben, in der die reaktionäre Sozialpolitik der französischen Regierung bedauert wurde, die für die Unruhe unter der französischen Arbeiterschaft verantwortlich war und die Solidarität der ITF mit ihren französischen Kollegen zum Ausdruck gebracht wurde.

Hafenarbeiter in Zypern

Am 27. Oktober 1952 erhielten wir vom IBFG ein Schreiben, in dem ein Telegramm seiner angeschlossenen Organisation in Zypern angeführt wurde, mit dem Inhalt, daß in Limassol 350 Leichter- und Hafenarbeiter streikten und die Lage verzweifelt sei. Die im Telegramm enthaltene Information war für eine richtige Würdigung des Sachverhalts zu spärlich, weshalb wir antworteten, daß die ITF infolge ungenügender Informationen nicht beurteilen könne, ob eine internationale Solidaritätsaktion angezeigt sei.

Am 6. November erhielten wir vom IBFG volleren Bescheid, aus dem hervorging, daß es sich um eine echte Arbeitsstreitigkeit handelte. Es zeigte sich, daß die Gewerkschaft der Leichterbesatzungen von Limassol im August 1952 durch einen fünftägigen Streik einen Kollektivvertrag errungen hatte. Der Konflikt im Oktober war das Ergebnis systematischer Verletzungen des Tarifvertrages durch die Arbeitgeber gewesen. Die Hafenarbeiter von Limassol hatten sich dem Streik zur Unterstützung der Leichterbesatzungen angeschlossen und die Reeder waren gezwungen gewesen, ihre Schiffe nach Famagusta, dem andern Hafen in Zypern, umzuleiten. Zwischen dem 18. und 24. Oktober fanden auf Initiative des Arbeitskommissars der Regierung von Zypern Verhandlungen statt, die jedoch zu keinem Ergebnis führten. Nach dreiwöchigem Streik befand sich die Gewerkschaft in bedeutenden finanziellen Schwierigkeiten. Kommunistische Elemente in Zypern hatten den WGB mobilisiert, der Beistand und finanzielle Unterstützung versprochen hatte.

Nach Prüfung der Tatsachen zogen wir den Schluß, daß eine Sympathieaktion zunächst in Zypern selber, d. h. durch die Hafenarbeiter von Fama-

gusta, zu unternehmen war und daß nur dann, wenn diese Ausdehnung des Konfliktes sich als ungenügend erweisen sollte, ein Grund vorliegen würde, Aktionen außerhalb Zyperns, vermutlich in Griechenland, Ägypten und in der Türkei, in Erwägung zu ziehen. In den letzteren beiden Ländern hat die ITF keinen Einfluß unter den Hafenarbeitern, und in Anbetracht der engen Beziehungen zwischen den Gewerkschaften in Zypern und denen in Griechenland hätten wahrscheinlich Schritte in Griechenland ohne Eingreifen der ITF unternommen werden können.

Infolgedessen setzten wir den IBFG im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des GA davon in Kenntnis, daß die am Konflikt beteiligte Hafenarbeitergewerkschaft der ITF nicht angehöre und daß die Auseinandersetzung selber keine ausreichenden Gründe liefere, Solidaritätsaktionen in Häfen außerhalb Zyperns durchzuführen. Wir fügten hinzu, daß wir vernommen hätten, daß der britische Gewerkschaftsbund sich an das Kolonialamt gewandt habe und daß weitere Vorstellungen der ITF bei derselben Behörde die Wirkung des Schrittes des Gewerkschaftsbundes nicht erhöhen würden. Schließlich erklärten wir, daß wir keinen finanziellen Beistand leisten könnten, weil dieser in der Regel den angeschlossenen Organisationen vorbehalten sei.

Im Januar 1953 leitete der IBFG ein Ansuchen des Arbeiterverbandes von Zypern an uns weiter, in dem diese Organisation um Ratschläge hinsichtlich eines Gesetzentwurfs zur Regelung der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter ersuchte. Aus einem Studium des Dokumentes der Regierung ergab sich, daß mehrere ungeeignete Bestimmungen in Aussicht genommen waren, und wir erteilten dem Arbeiterverband von Zypern Ratschläge in bezug auf die Änderungen des Gesetzentwurfs, für die er sich einsetzen sollte.

Seafarers' International Union of North America — Canadian District

Das kanadische Distriktbüro der Seafarers' International Union of North America teilte uns am 29. September 1953 mit, daß seine Mitglieder zugunsten eines Streiks auf kanadischen Hochseeschiffen gestimmt hätten, der am 28. September beginnen sollte, und ersuchte uns um Unterstützung. Wir telegrafierten um weitere Informationen, und aus der Antwort ging hervor, daß der Verband seit sieben Monaten erfolglose Verhandlungen über Lohnerhöhungen und Einführung der 40-Stunden-Woche geführt hatte und seine Forderungen abgewiesen worden waren, zunächst auf Verhandlungen mit den Schiffahrtsgesellschaften und danach von einem Schlichtungsamt.

Demgemäß ersuchten wir unsere angeschlossenen Verbände der Hafenarbeiter und Seeleute am 6. Oktober mittels Rundschreiben um ihre Unterstützung und schlossen eine Liste der vom Streik betroffenen Schiffe bei. Eine weitere Aktion der ITF erübrigte sich, da der Streik am 23. Oktober mit einem für den Verband ziemlich zufriedenstellendem Ergebnis endete. Der Vizepräsident des kanadischen Diktrikts, Kollege Hal C. Banks, brachte in seinem Schreiben vom 27. Oktober seine Anerkennung für die von uns gewährte Unterstützung zum Ausdruck.

Indische Schiffsoffiziere

Im August 1952 teilte uns die Maritime Union of India mit, daß in ihren Lohnverhandlungen mit der Scindia Company, der wichtigsten indischen Reederei, eine Krise eingetreten sei. Es schien, daß die indischen Reeder

entschlossen waren, allen Forderungen Widerstand zu leisten, und die Gewerkschaft fürchtete, zum Mittel des Streiks greifen zu müssen. Die Schiffsoffiziers-Gewerkschaften der ITF wurden von dieser Lage in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, die Anwerbung von Offizieren für Streikbrecherdienste zu verhindern.

Als der Generalsekretär der ITF im Oktober 1952 in Bombay eintraf, waren die Diskussionen zwischen der Gewerkschaft und der Scindia Company immer noch völlig festgefahren. Im Einvernehmen mit dem Vorstand der Maritime Union of India gelang es ihm, die beiden Parteien wiederum am Konferenztisch zusammenzuführen, und der drohende Streik wurde vermieden.

Eisenbahner von Trinidad und Tobago

Im Oktober 1951 sandte uns der Rat der Transportarbeiter von Trinidad und Tobago den Entwurf einer Verordnung bezüglich der Verwaltung der in Regierungsbesitz befindlichen Eisenbahnen dieser Kolonie und erkundigte sich nach unserer Meinung und unserm Rat. Das Studium des Entwurfs ergab, daß keine befriedigenden Vorkehrungen für die Festlegung der Arbeitsbedingungen vorgesehen waren, und wir empfahlen dem Rat an, die Einfügung einer Bestimmung ähnlich der im britischen Verkehrsgesetz von 1947 enthaltenen zu fordern. Mit einer ähnlichen Anregung wandten wir uns an das Kolonialamt in London. Mit Schreiben vom 30. August 1952 setzte uns letzteres davon in Kenntnis, daß der endgültige Text der Verordnung folgende Bestimmung enthielt:

> *„4. Es ist die Pflicht der Verwaltung, außer wenn sie sich überzeugt hat, daß eine geeignete Ordnung zur Verwirklichung der Zwecke dieses Abschnitts besteht, mit der Verwaltung geeignet erscheinenden Organisationen Beratungen im Hinblick auf den Abschluß solcher Vereinbarungen anzubahnen, die den Parteien wünschenswert erscheinen zum Zwecke der Errichtung und Aufrechterhaltung von Einrichtungen für*
>
> *a) die Regelung der Arbeitsbedingungen der von der Verwaltung beschäftigten Personen auf dem Verhandlungswege;*
>
> *b) die Förderung von Maßnahmen, welche Sicherheit, Gesundheit und Wohlfahrt der von der Verwaltung beschäftigten Personen berühren, sowie von Besprechungen über andere Fragen gemeinsamen Interesses für die Verwaltung und diese Personen, einschließlich der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebes."*

Der Rat der Transportarbeiter war über das Ergebnis sehr erfreut und hat seinen Dank für die ihm gewährte fachliche und politische Hilfe ausgesprochen.

Verband des Personals der zivilen Luftfahrt von Kuba

Anfang August 1953 ersuchte uns der Verband um Unterstützung seiner Forderung, daß Arbeitnehmern von zwei privaten Gesellschaften, die einen Militärflughafen benützen, die gleichen Rechte eingeräumt werden sollten wie dem Personal von kubanischen Zivilflughäfen. Wir ersuchten den Präsidenten der Republik Kuba und angeschlossene sowie andere, freundlich gesinnte Verbände in lateinamerikanischen Ländern auf schriftlichem Wege, bei der kubanischen Regierung in diesem Sinne vorstellig zu werden.

Wie wir erfahren, haben die brasilianischen Verbände des Personals der zivilen Luftfahrt unserm Ansuchen Folge geleistet.

Von Calixto Sánchez Whyte, Generalsekretär des Verbandes, erhielten wir ein vom 1. Oktober datiertes Schreiben, in dem er seine „tiefe Dankbarkeit" für unsere „höchst wirksamen Bemühungen" zum Ausdruck bringt und erklärt, die kubanische Regierung scheine geneigt zu sein, dieser Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, da Verhandlungen zwischen dem kubanischen Arbeitsminister und dem Verband aufgenommen worden waren.

Der Achtstundentag bei den griechischen Eisenbahnen

Trotz des Druckes, den die ITF seit mehreren Jahren auf die griechische Regierung ausübt, gibt es — wie die Regierung selbst erklärt — noch immer rund 3000 griechische Eisenbahner, denen die Vorteile des Achtstundentages nicht zugute kommen.

Auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1952 berichtete der Vertreter der griechischen Regierung, daß der Entwurf eines Erlasses über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnern bereits fertiggestellt war und mit der Bekanntmachung dieses Erlasses in der nahen Zukunft gerechnet werden konnte. Auf unserem Kongreß in Stockholm wurde jedoch mitgeteilt, daß dieses Versprechen nicht eingehalten worden war. Der Kongreß billigte eine Protestresolution, von der die griechische Regierung in Kenntnis gesetzt wurde, auf die jedoch keine Antwort erfolgte. Auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 1953 wurde diese Angelegenheit neuerdings zur Sprache gebracht, die griechische Regierung berief sich jedoch als Entschuldigung auf finanzielle Schwierigkeiten. Leider wurde diese Entschuldigung von einer aus Vertretern der Regierungen und Arbeitgeber bestehenden Mehrheit im Ausschuß für die Durchführung von Konventionen gebilligt.

Auf der Internationalen Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom wurde die folgende Resolution angenommen:

„Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bringt unter Bezugnahme auf die Resolution des ITF-Kongresses 1952 ihre Empörung darüber zum Ausdruck, daß die griechische Regierung mit dem Vorwand finanzieller Schwierigkeiten 3000 griechischen Eisenbahnern den Achtstundentag vorenthält.

Die Konferenz erinnert daran, daß Griechenland nicht nur das Internationale Arbeitsübereinkommen des Jahres 1919 über den Achtstundentag ratifiziert hat, sondern daß auch der griechische Vertreter auf den Internationalen Arbeitskonferenzen 1951 und 1952 das Versprechen abgegeben hat, binnen kurzer Frist den Achtstundentag in allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes wiedereinzuführen.

Die Konferenz fordert die griechische Regierung aufs neue auf, ihren Verpflichtungen endlich nachzukommen und ihr Wort einzuhalten."

Afrikanische Eisenbahner Rhodesiens

Die drei Gebiete Bechuanaland, Südrhodesien und Nordrhodesien werden von einem einzigen Eisenbahnunternehmen bedient. Der paritätische Betriebsausschuß der rhodesischen Bahnen hätte Ende Januar 1953 in Bulawayo zusammentreten sollen, doch untersagten die südrhodesischen Behör-

den dem Präsidenten der nordrhodesischen afrikanischen Eisenbahnergewerkschaft das Betreten ihres Gebietes. Unter diesen Umständen weigerte sich die südrhodesische afrikanische Eisenbahnergewerkschaft, an der Tagung des paritätischen Ausschusses teilzunehmen, die infolgedessen abgesagt wurde. Wir standen in schriftlicher Verbindung mit der nordrhodesischen Regierung, die erklärte, daß die Angelegenheit zwischen den beiden beteiligten Regierungen besprochen worden wäre und daß man hoffte, daß einer Vereinbarung zugestimmt würde, durch die das richtige Funktionieren des Ausschusses gewährleistet werden würde.

Verband der mexikanischen Verkehrspiloten

Wie erinnerlich sein wird, billigte unser Stockholmer Kongreß eine Resolution, in der gegen die Weigerung der Mexican Aviation Company Protest erhoben wurde, den Verband der mexikanischen Verkehrspiloten als Vertretungsorgan des Personals anzuerkennen, sowie gegen die Weigerung des mexikanischen Arbeitsministers, dem Verband die einer Gewerkschaft gesetzlich zustehenden Verhandlungsbefugnisse einzuräumen.

Gemäß dem in der Resolution enthaltenen Auftrag wurde sie dem mexikanischen Präsidenten, dem Arbeitsminister und dem Obersten Gerichtshof zur Kenntnis gebracht. Lediglich der letztere antwortete, und zwar, daß diese Angelegenheit auf dem normalen Instanzenwege behandelt werde. Eine weitere Mitteilung ist nicht eingegangen.

Im Mai 1953 setzten wir uns in dieser Angelegenheit mit ORIT, der lateinamerikanischen Regionalorganisation des IBFG, in Verbindung. ORIT ist seither mit dem Verband der Piloten in Verbindung gestanden, bis Ende 1953 sind jedoch keine konkreten Resultate zu verzeichnen gewesen.

Der Verband möchte der ITF beitreten, hält dies jedoch nicht für ratsam, bevor er den gesetzlichen Status einer Gewerkschaft zugebilligt erhält, wodurch seine Mitglieder in gewissem Maße vor Maßregelungen geschützt sein würden. Dieser Status wurde dem Verband eigentlich bereits 1936 zuerkannt, später jedoch wieder entzogen, was, wie verlautet, dem Druck zuzuschreiben war, den die Luftverkehrsgesellschaft auf die Regierung ausübte.

folgte Personalpolitik die Beschäftigung von weiblichen Arbeitnehmern ausschließt, ergab sich zu unserm großen Bedauern die Notwendigkeit, das Anstellungsverhältnis von Frau Kamdar, der bisherigen Sekretärin des Kollegen Soares, zu beendigen.

Indische Seeleute

Anläßlich der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (Joint Maritime Commission — JMC) der IAO im Mai 1952 in Genf hatte der Generalsekretär Gelegenheit, mit den Kollegen J. F. Soares, Regionalvertreter der ITF in Bombay, und Aftab Ali, die Lage der Seeleutebewegung in ihren beiden Ländern zu besprechen, die sich aus der Teilung Indiens ergeben hatte. Es zeigte sich, daß trotz der Bemühungen der Kommunisten, die Bewegung in die Hände zu bekommen, eine Verbesserung der Lage zu verzeichnen war, die Zahl der Gewerkschaften aber viel zu groß ist. Befriedigend war die Feststellung, daß Aussichten auf eine Zusammenarbeit zwischen den Seeleuten der beiden Länder besteht, sofern sich in den einzelnen Ländern eine größere Einheit erzielen läßt.

Eine Anregung, daß Bestrebungen unternommen werden sollten, sowohl in Indien als auch in Pakistan nationale Seemannsorganisationen zu bilden, wurde begrüßt und man vertrat die Ansicht, daß die Beteiligung eines Vertreters der ITF an den Verhandlungen für den Erfolg der Pläne besonders wichtig sein würde.

Nach einleitender Abklärung der Angelegenheit wurde dem GA der ITF im Oktober 1952 ein Bericht vorgelegt, und nach Konsultierung des Präsidenten und Vizepräsidenten der ITF beauftragte der GA den Generalsekretär, nach Indien zu reisen, um zu sehen, was sich tun ließ.

Inzwischen vernahm man, daß Kollege J. H. Oldenbroek, Generalsekretär des IBFG, ebenfalls vor der Abreise nach Indien stand, um in Kalkutta die asiatische Gewerkschaftsschule zu eröffnen. Es wurde vereinbart, daß die beiden Generalsekretäre miteinander reisen und die Gelegenheit benützen sollen, Ägypten zur Untersuchung der dortigen Verhältnisse einen Besuch abzustatten. Am 21. Oktober reisten sie auf dem Luftwege ab und am 14. November kehrte der Generalsekretär der ITF zurück.

In Bombay fand er unter den Leitern der vier an den Besprechungen teilnehmenden Seemannsorganisationen Bereitschaft zur Zusammenarbeit, und nach einer Reihe von Sitzungen wurde eine Einigung über den Grundsatz der Bildung einer landesumfassenden Seemannsorganisation erzielt. Auch wurde beschlossen, daß eine aus vier Mitgliedern bestehende Abordnung den Generalsekretär nach Kalkutta begleiten sollte, um dieselbe Frage mit den dortigen demokratischen Gewerkschaften zu besprechen.

Während des dreitägigen Aufenthalts in Kalkutta fanden drei Sitzungen statt, an denen über 20 Vertreter von etwa 10 verschiedenen Seemannsgruppen teilnahmen. Auch hier wurde ein Einverständnis erzielt über die grundsätzliche Bildung einer nationalen Seemannsorganisation und ein Vorbereitender Ausschuß wurde mit der Ausarbeitung von Satzungen und den Vorkehrungen zur Abhaltung eines nationalen Gründungskongresses entweder in Bombay oder Kalkutta, womöglich im März oder April 1953, beauftragt.
Bei den Vorbereitungsarbeiten trat jedoch eine gewisse Verzögerung ein, und der Kongreß fand tatsächlich erst vom 9. bis einschließlich 11. Mai 1953 in Bombay statt.

Diesem Kongreß wohnte unser Generalsekretär bei, und er beteiligte sich an den Diskussionen über die Vorkehrungen für den Kongreß und die endgültige Fassung des Entwurfs der Statuten. Anwesend war ferner Kollege W. Dorchain, unser Vertreter in den Vereinigten Staaten, der Mitte April nach Indien delegiert worden war, um an den einleitenden Diskussionen und der organisatorischen Vorbereitung des Kongresses teilzunehmen.

Der Kongreß als solcher war von unbestrittenem Erfolg begleitet. Etwa 100 Delegierte der verschiedenen Verbände der Seeleute in Bombay, Kalkutta und Surat waren anwesend, und es entwickelte sich eine sehr enthusiastische Atmosphäre, die gute Aussichten für die Zukunft zu eröffnen schien. Als unser Generalrat am 1. und 2. Juli 1953 in Kopenhagen zusammentrat, bewilligte er daher die Fortsetzung der begonnenen Arbeit und Deckung der damit verbundenen Ausgaben, einschließlich der bereits erfolgten, von ungefähr 4.325 £. Aus diesen Mitteln sollten die Kosten der Organisation des Kongresses, der Einrichtung des Büros der neuen Föderation und ein Teil der Gehälter für eine Zeit von sechs Monaten bestritten werden.

Man dachte an ein ähnliches Projekt für Pakistan und auch an gemeinsame Arrangements zum Zwecke der Fühlungnahme mit indischen und pakistanischen, auf britischen Schiffen beschäftigten Seeleuten während ihres Aufenthaltes in britischen Häfen.

Leider muß berichtet werden, daß die Erwartungen durch die tatsächliche Entwicklung der Lage nicht erfüllt worden sind. So ergab sich eine Reihe von Schwierigkeiten, die z. T. der Situation als solcher innewohnten und z. T. persönlicher Natur waren, und bis Ende 1953 hatte nur eine der wichtigsten Organisationen in Bombay ihren Beitritt zur Föderation endgültig ratifiziert, während aus den Plänen, den Einfluß der Föderation auf Kalkutta auszudehnen, ebenfalls vorläufig nichts geworden war. Aus diesem Grunde wurde der Beschluß gefaßt, der Föderation bis auf weiteres keinen finanziellen Beistand zu gewähren. Wir haben jedoch nicht die Hoffnung aufgegeben, daß wir anläßlich der Zusammenkunft unseres Kongresses in London in der Lage sein werden, einen etwas optimistischeren Bericht zu erstatten.

Pakistanische Seeleute

Während der Berichtszeit sind wir auch an der Schaffung einer einheitlichen Struktur der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute in Pakistan interessiert gewesen. Das Problem wurde dadurch komplizierter, daß das Land in zwei weit auseinanderliegende Teile zerfällt, Ostpakistan und Westpakistan, und daß die Mehrheit der pakistanischen Seeleute in indischen Häfen Beschäftigung suchen muß.

Der Generalsekretär der ITF hatte anläßlich seines ersten Besuches des indischen Kontinents beabsichtigt, sich nach Karachi in Westpakistan und Chittagong in Ostpakistan zu begeben, was jedoch infolge von Verkehrsschwierigkeiten unmöglich war. Er traf jedoch in Kalkutta mit dem Kollegen Aftab Ali zusammen und war in der Lage, die Situation im allgemeinen und die künftigen Aussichten mit ihm zu besprechen. Später (Januar 1953) erhielten wir ein Schreiben des Kollegen Aftab Ali, in dem er über einen neugegründeten Verband der Seeleute in Khulna, ungefähr 40 Meilen von Kalkutta, berichtete. Anscheinend besteht die Absicht, aus diesem Hafen in einem späteren Zeitpunkt ein wichtiges Schiffahrtszentrum

zu machen und dann wird es den pakistanischen Seeleuten (die ungefähr 80 Prozent der Seeleute von Kalkutta stellen) möglich sein, in ihrem eigenen Lande zu wohnen und von ihrer eigenen Gewerkschaft betreut zu werden. Auf seiner Sitzung im Februar 1953 in London erwog unser Exekutivkomitee diese Angelegenheit und beschloß, dem Seeleuteverband von Khulna eine Subvention von 2000 £ als Beitrag zu den Kosten der Erwerbung bzw. des Baues von Büroräumlichkeiten für den Hauptsitz dieses Verbandes zu bewilligen. Seither sind beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen gewesen und am 27. und 28. September 1953 konnte der Generalsekretär der ITF dem Gründungskongreß der Föderation der Seeleute von Pakistan beiwohnen, der in Karachi stattfand. Zum Präsidenten der neuen Föderation wurde Kollege Aftab Ali gewählt. Die Föderation beschloß, der ITF beizutreten und offizielle Verhandlungen mit der Indischen Föderation der Seeleute über die Errichtung einer gemeinsamen Organisation in Großbritannien aufzunehmen, die die Interessen ihrer Mitglieder wahrnehmen sollte.

Der Kongreß wurde vom pakistanischen Ministerpräsidenten Mohammed Ali eröffnet.

Asiatische Eisenbahner

Während seines Aufenthalts in Indien im Oktober 1952 besuchte der Generalsekretär den Hauptsitz der All-India Railwaymen's Federation (nunmehr als Ergebnis einer Fusion mit der Indian National Railway Workers' Federation im Juni 1953 „National Federation of Indian Railwaymen" genannt). Er stattete den Eisenbahnwerkstätten einen Besuch ab, hatte eine Unterredung mit den Mitgliedern des Rates der Föderation und nahm an einer Freiluftversammlung von Eisenbahnern teil. Außerdem hatte er Besprechungen mit Kollegen Guruswami, Generalsekretär der AIRF, die dem Zwecke dienten, zu untersuchen, ob eine Intensivierung der Tätigkeit der ITF unter den asiatischen Eisenbahnern wünschenswert wäre und über die Möglichkeit der Veranstaltung einer Asiatischen Eisenbahnerkonferenz unter den Auspizien der ITF zu beraten.

Unser Geschäftsführender Ausschuß beschäftigte sich mit dieser Angelegenheit anläßlich seiner Sitzung am 19. Januar 1953 und beschloß, Kollegen Guruswami zu ersuchen, eine Rundreise durch die verschiedenen asiatischen Länder zu unternehmen, um herauszufinden, welche Organisationen für die Teilnahme an einer solchen Konferenz in Betracht kämen. Einen Monat später billigte das in London versammelte Exekutivkomitee im Prinzip die Einberufung der Konferenz.

Kollege Guruswami begann seine Reise am 23. April und besuchte Hongkong, die Philippinen, Thailand und Birma. Es gelang ihm, Kontakte mit einer Reihe von Organisationen herzustellen, mit denen wir bis dahin nicht in Verbindung standen, und die Aussichten auf eine erfolgreiche Eisenbahnerkonferenz schienen günstig zu sein, vorausgesetzt, daß sie im September im Zusammenhang mit der geplanten Konferenz der IAO in Tokio abgehalten werden konnte.

Wir hatten die entsprechenden Vorbereitungen getroffen, aber infolge des verspäteten Eintreffens der erforderlichen Einladung von seiten des japanischen Eisenbahnerverbandes mußten wir Mitte August zu unserem Bedauern den Beschluß fassen, die Konferenz auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen. Auf seiner Sitzung im November faßte der Geschäftsführende

Ausschuß den Beschluß, das Projekt einer Asiatischen Eisenbahnerkonferenz vorläufig fallen zu lassen und die Einberufung einer Allgemeinen Asiatischen Transportarbeiterkonferenz in einem späteren Zeitpunkt zu erwägen.

Afrika

Siehe Bericht über afrikanische Eisenbahner in Rhodesien, Seite 35.

VII. Internationale Gewerkschaftsfragen

Beziehungen zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten

Der Generalsekretär und Kollege Jahn nahmen am 28. Juni 1952 in Berlin an einer gemeinsamen Tagung des IBFG und der IBS teil. Alle IBS waren vertreten mit Ausnahme des Internationalen Tabakarbeiterverbandes, des Weltverbandes der Diamantarbeiter und der Internationalen Föderation von Industriegewerkschaften und Fabrikarbeiterverbänden.

Besprechungen über Methoden der Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS führten zu der Vereinbarung, den Koordinationsausschuß aufzulösen und ihn durch einen Verbindungsausschuß zu ersetzen, bestehend aus den Kollegen L. Evans (Internationaler Metallarbeiterbund), W. Spiekman (Internationaler Bund der Privatangestellten), E. Bock (Internationale Vereinigung der Textilarbeiter), O. Becu (Internationale Transportarbeiter-Föderation) und M. Bolle (Internationale Föderation der Gewerkschaften des Personals Öffentlicher Dienste). Die vier anwesenden Mitglieder des Verbindungsausschusses (Kollege Bolle war abwesend) traten daraufhin zusammen und beschlossen, daß die Kollegen Spiekman und Becu die IBS im Exekutivrat des IBFG vertreten sollen mit den Kollegen Bock als erstem, Evans als zweitem und Bolle als drittem Ersatzmann, und daß Kollege Becu mit Spiekman als Ersatzmann sie im Kleinen Ausschuß vertreten sowie daß Kollege Spiekman der Vertreter der IBS in dem Ausschuß sein würde, der den Regionalfonds des IBFG verwaltet.

Es wurde vereinbart, daß der IBFG als Sekretariat des Verbindungsausschusses wirken würde unter der Bedingung, daß die IBS, wenn sie es wünschen sollten, aus eigener Initiative zu einer allgemeinen Konferenz zusammentreten können, ohne daß ein Vertreter des IBFG anwesend ist. Auch wurde vereinbart, daß die IBS ihre regionale Tätigkeit in Beratung und Übereinstimmung mit dem IBFG durchführen würden.

Der Verbindungsausschuß trat am 6. Oktober 1952 in Brüssel zusammen. Er ernannte den Kollegen Omer Becu zu seinem Vorsitzenden und gab seine Zustimmung zur Übernahme der Verwaltungsarbeiten des Ausschusses durch das Sekretariat des IBFG.

Nach Prüfung der finanziellen Aspekte der Vertretung der IBS in den leitenden Organen des IBFG beschloß der Ausschuß einstimmig, den IBS einen jährlichen Beitrag von 1 s je 1000 Mitglieder zu empfehlen. Diese Gelder werden an den als Sekretariat handelnden IBFG einbezahlt, der dieser Kasse nur die vom Verbindungsausschuß beschlossenen Beträge entnehmen kann. Vorläufig werden die Auslagen der beiden Vertreter im Exekutivrat des IBFG, des einen Vertreters im Kleinen Ausschuß und die Auslagen der Mitglieder des Verbindungsausschusses, die aus dessen Tagungen entstehen, aus dieser Kasse bestritten.

Der Beitrag der ITF für 1952, berechnet auf Grund einer finanziellen Mitgliedschaft von 4 589 772, belief sich auf 229/10/- £ und der gleiche Beitrag wurde für 1953 geleistet.

Die Frage des Beitritts einzelner Gewerkschaften zum IBFG war wiederum Gegenstand einer längeren Aussprache, deren Ergebnis darin bestand, daß, wenn der IBFG solche Organisationen aufnimmt, es mit dem Ziel geschieht, eine Vertretung in Ländern zu haben, wo es keine Landeszentrale gibt.

Man hielt es für unwahrscheinlich, daß solche Organisationen um Aufnahme in ein IBS ersuchen würden, sollte der IBFG sie abweisen. Der IBFG hält die Gewinnung solcher Ansatzpunkte für sehr bedeutend in seinem Kampf gegen Kommunismus und Faschismus. Man war sich einig, daß diese Frage des direkten Beitritts zum IBFG nur vom Exekutivrat des IBFG selber entschieden werden kann; denn der IBFG mischt sich nicht in die internen Angelegenheiten der IBS ein.

Es wurde ferner beschlossen, daß der IBFG weiterhin durch regelmäßige Veröffentlichung der ihm zugestellten Nachrichten allgemein für die IBS werben soll.

Das Sekretariat des IBFG wurde ersucht, ein Memorandum über die Zusammenarbeit zwischen ihm und den IBS auf den Gebieten der Wirtschaftsforschung, der Veröffentlichungen und Werbung und des Übersetzens und Dolmetschens auszuarbeiten.

Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit des IBFG

Im Zusammenhang mit der Tagung des IBFG und der IBS Ende Juni in Berlin fand eine Konferenz statt zur Prüfung der Frage der Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit des IBFG. Eine Reihe von IBS hatten bereits im Einklang mit der auf der Allgemeinen Konferenz der IBS im Dezember 1950 gebilligten Resolution Beiträge zum Regionalfonds des IBFG geleistet. (Wie erinnerlich sein wird, wurde auf der Sitzung des Generalrats der ITF im Oktober 1951 in Marseille der Beschluß gefaßt, die Mitgliederorganisationen um Entrichtung eines zusätzlichen Beitrages von 1 £ im Jahr je 1000 Mitglieder zu ersuchen, wovon die Hälfte dem IBFG als Beitrag der ITF zu seiner regionalen Arbeit überwiesen und die andere Hälfte für die eigene, sehr bedeutende Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiete verwendet werden sollte. Zweck der Diskussion war die versuchsweise Festlegung der Rolle der IBS in der regionalen Tätigkeit. Es wurde betont, daß die IBS ihre eigene regionale Arbeit ausdehnen müssen und daß ihre diese Arbeit leistenden Vertreter mit den regionalen Funktionären des IBFG zusammenarbeiten sollten. Zur Finanzierung ihrer regionalen Arbeit könnten die IBS sich an den Regionalfonds des IBFG wenden, aber es werde von ihnen auch erwartet, daß sie an diesen Fonds weiterhin beitragen.

Es wurde darauf hingewiesen, daß sowohl die IBS als auch die Landeszentralen eine regionale Tätigkeit entfalten, über die der Regionalfondsausschuß des IBFG nicht informiert ist. In gewissen Ländern kommen Überschneidungen zwischen der Tätigkeit solcher Organe und der des IBFG vor. Die allgemeine Auffassung war, daß die regionale Tätigkeit der IBS und die internationale Tätigkeit von Landeszentralen in Beratung und in Übereinstimmung mit dem IBFG durchzuführen ist.

Auf der Sitzung des Generalrats der ITF vom 29. Juni bis 2. Juli 1953 in Kopenhagen wurde die Frage unserer Beitragsleistung zur regionalen Arbeit des IBFG jedoch neuerlich erwogen und man gelangte im Lichte der inzwischen gemachten Erfahrungen zu der Schlußfolgerung, daß der IBFG angesichts der Sonderstellung, die die ITF einnahm, nicht in der Lage war, ihr besonderen Beistand zuteil werden zu lassen, soweit er regionale Dienste betraf. Aus diesem Grunde wurde der Beschluß gefaßt, keine weiteren Beiträge an den Regionalfonds des IBFG zu leisten, sondern diese Mittel zur Deckung der aus der regionalen Tätigkeit der ITF erwachsenden Ausgaben zu verwenden.

VIII. Beziehungen zu verschiedenen internationalen Organisationen

Internationale Arbeitsorganisation:

Die Sitzung des Exekutivkomitees der ITF, die vom 19. bis 21. Februar 1953 in London stattfand, beschäftigte sich mit einem vom Sekretariat ausgearbeiteten Bericht, der eine Übersicht über die Tätigkeit der IAO enthielt, soweit sie die in der ITF organisierten Kategorien von Arbeitnehmern betraf und in dem die Unzufriedenheit mit den auf diesem Gebiete erzielten Fortschritten zum Ausdruck gebracht wurde.

Die Kritik richtete sich nicht gegen die Verwaltung der IAO und auch nicht gegen die Dienste der Organisation, soweit sie die Durchführung von Studienarbeiten, Verbreitung von Informationen und die Förderung eines höheren sozialen Standards im allgemeinen betrafen, sondern vielmehr gegen die Zustände auf dem Gebiete der Festlegung politischer Richtlinien und der Beschlußfassung.

Was die Seeleute betraf, wurde Kritik an der Verzögerung des Inkrafttretens der neun, im Juni 1946 in Seattle gebilligten Seefahrtskonventionen geübt. Lediglich bei drei von ihnen konnte mit knapper Mühe die erforderliche Anzahl von Ratifizierungen erreicht werden, während in bezug auf die Ratifizierung der übrigen Konventionen fast 7 Jahre nach ihrer Annahme nur äußerst geringe Hoffnung besteht.

Die Seeleute brachten auch ihre Befürchtungen über die Langsamkeit der Behandlung des Problems der Konkurrenz zum Ausdruck, die sich aus den Unterschieden in den Arbeitsbedingungen im Seenahverkehr Nordwest-Europas ergab und von denen wir die IAO nach unserem Stuttgarter Kongreß im Juli 1950 offiziell in Kenntnis gesetzt hatten. Die Seefahrtsabteilung der IAO hatte ihre uneingeschränkte Mitarbeit gewährt, und der Verwaltungsrat hatte sich aus einem Anlaß über eine negative Entscheidung der Joint Maritime Commission hinweggesetzt und sich bereit erklärt, irgendein zuständiges internationales Organ mit der Behandlung der wirtschaftlichen Aspekte des Problems zu beauftragen, während sich die IAO selbst der sozialen Aspekte annehmen würde. Dieser Druck hat jedoch seither beträchtlich nachgelassen und an dieser Stelle muß darauf hingewiesen werden, daß eine internationale Arbeitskonferenz bereits 1936 eine Empfehlung billigte, in der die in Frage kommenden Regierungen dringend aufgefordert wurden, zu versuchen, eine Lösung des immer wiederkehrenden Problems zu finden, dem sich die Schiffahrt Nordwest-Europas gegenübersieht.

Die Hafenarbeiter-Sektion hatte ebenfalls Beschwerden vorzubringen. In den Jahren 1946 und 1947 hatte sie eine Reihe von Vorschlägen ausgearbeitet, die den Zweck verfolgten, die gegenwärtig geltende internationale Konvention Nr. 32 über die Betriebssicherheit in Häfen dem neuesten Stand anzupassen und die der IAO nach unserem Kongreß vom Jahre 1948 in Oslo unterbreitet wurden. Diese Organisation beschäftigte sich in gewissen Zeitabständen mit dieser Angelegenheit und so viel Zeit verging, daß die normale zehnjährliche Revision der ursprünglichen Konvention fällig wurde. Im Juni 1951 schlug die IAO vor, es wäre vor einer etwaigen Aktion auf Grund der Vorschläge der ITF wünschenswert, diese Vorschläge „und alle übrigen, sich durch die Anwendung der technischen Bestimmungen der Konvention Nr. 32 ergebenden Fragen" einer Prüfung durch

Sachverständige zu unterziehen. Dieser Vorschlag war an sich vernünftig genug, hätte jedoch schon früher gemacht werden können und so wurde diese Angelegenheit weiterhin auf die lange Bank geschoben und unsere Hoffnung, daß sie auf der Tagesordnung der Konferenz von 1953 erscheinen würde, zunichte gemacht.

Eine weitere Frage, an der die Hafenarbeiter besonders interessiert waren, betraf die Beschränkung der Traglasten. Eine Resolution, in der die Einbeziehung dieses Punktes in die Tagesordnung einer Session gefordert wurde, war bereits 1938 von einer Internationalen Arbeitskonferenz gebilligt und von unserer Hafenarbeiter-Sektion auf unserem ersten Nachkriegskongreß 1946 in Zürich diskutiert und nach unserem Kongreß von 1948 in Oslo offiziell bei der IAO zur Sprache gebracht worden. Wir versuchten einen kürzeren Weg dadurch einzuschlagen, daß wir diese Angelegenheit dem Binnenverkehrsausschuß im Dezember 1951 in Nervi vorlegten. Das Ergebnis unserer Bemühungen war jedoch enttäuschend und bewies, daß es keinen Zweck hat, derartige wichtige Fragen einem der industriellen Ausschüsse der IAO vorzulegen, solange sie nicht mehr als lediglich beratende Befugnisse besitzen.

Der Binnenverkehrsausschuß ist eine dreigliedrige Körperschaft, so daß alle Interessengruppen vertreten sind. Alle Beschlüsse, denen nach Ansicht des Ausschusses Aktionen folgen sollen, bedürfen jedoch zu ihrer Verwirklichung der Behandlung auf dem normalen Verfahrenswege einer internationalen Arbeitskonferenz. Dadurch wird nicht nur viel Zeit vergeudet, sondern es ist auch nur ein kleiner Teil der auf einer solchen Konferenz anwesenden Delegierten direkt an der jeweils zur Debatte stehenden Frage interessiert. In dem erwähnten Bericht wurde angeregt, daß viel Zeit, Arbeit und Mühe durch eine Aufteilung der Konferenz in eine Reihe von internationalen industriellen Konferenzen erspart werden könnten, die ermächtigt sein sollten, internationale Konventionen für ihre einschlägigen Industrien zu diskutieren und zu billigen. Ein ähnliches Verfahren wird in der Tat bereits angewandt, aber nur in sehr langen Zeitabständen, und zwar in der Form der Seefahrtssessionen der Internationalen Arbeitskonferenz.

Ein weiterer Gedanke, der in den Kreisen der Hafenarbeiter von Zeit zu Zeit aktuell wurde, ist die Koordinierung der Häfen an der Küste des Atlantischen Ozeans, des Ärmelkanals und der Nordsee, um eine unwirtschaftliche Konkurrenztätigkeit zwischen ihnen auszuschalten und auf der ersten Session des Binnenverkehrsausschusses im Dezember 1945 wurde eine Resolution gebilligt, in der den Regierungen nahegelegt wurde, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen und eine Sonderkonferenz der in Frage kommenden Länder beantragt wurde. Diesem Vorschlag folgte keine Aktion und auf der vierten Session des Ausschusses im Jahre 1951 in Nervi brachten wir die Frage der Konkurrenz zwischen den Häfen neuerdings zur Sprache und richteten an die IAO das Ansuchen, eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen in diesen Häfen anzustellen. Im August 1952 betonten wir neuerdings die Notwendigkeit einer dreigliedrigen regionalen Konferenz. Unser Antrag wurde jedoch vom Verwaltungsrat im folgenden November abgewiesen.

Der Bericht enthielt auch Beschwerden über die Verzögerung der Behandlung von Fragen der Hochseefischer. Im August 1948 hatten wir der IAO ein ausführliches Programm unterbreitet, das als Grundlage einer internationalen Konvention über die Arbeitsbedingungen dieser Kategorie von

Der IBFG hat gemeinsam mit der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat des IAA die Verteidigung der Ausschüsse in die Hand genommen. Zu diesem Zweck veranstaltete er am 5. und 6. Mai 1953 in Brüssel eine Konferenz der beteiligten IBS. An diesen Besprechungen nahm der Generalsekretär seitens der ITF teil. Die Konferenz bekannte sich zu der Auffassung, daß die Ausschüsse wichtige Organe sind, die der internationalen Gewerkschaftsbewegung zur Verfügung stehen. Die vertretenen IBS verpflichteten sich, den Arbeitnehmermitgliedern des IAA-Verwaltungsrates eine knappe und gut begründete Erklärung zuzustellen, die die positiven Errungenschaften der verschiedenen Ausschüsse aufzeigt.

In diesem Zusammenhang hat der am 1. und 2. Juli 1953 in Kopenhagen tagende Generalrat folgende Entschließung angenommen:

Der Generalrat nimmt zur Kenntnis, daß Wortführer der Arbeitgeber vorschlagen, die Bedeutung und Befugnisse der Industrieausschüsse der Internationalen Arbeitsorganisation einzuschränken, und daß gewisse Regierungen bereit sind, diese Vorschläge zu unterstützen. Er erachtet, daß diese Bestrebungen zu einer Kampagne gehören, die auf die Schwächung der Internationalen Arbeitsorganisation abzielt.

Die Internationale Arbeitsorganisation der Vereinten Nationen ist die einzige Institution, die beauftragt ist, der Gerechtigkeit in den Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern und in der Sozialgesetzgebung Geltung zu verschaffen, wie auch den sozialen Fortschritt zu fördern. Um diese Aufgabe immer wirksamer zu erfüllen, muß die IAO ihre Organe vervollkommnen und ausbauen. Die Industrieausschüsse, darunter der Binnenverkehrsausschuß, entsprechen dieser Notwendigkeit. Der Binnenverkehrsausschuß hat höchst nützliche Arbeit geleistet.

Infolgedessen protestiert der Generalrat nachdrücklich gegen alle Bestrebungen, den Zuständigkeits- und Aktionsbereich der IAO einzuschränken. Er verlangt eindringlich die Beibehaltung und Vervollkommnung des Binnenverkehrsausschusses der IAO und beauftragt das Sekretariat, diese Entschließung dem Verwaltungsrat des IAA zur Kenntnis zu bringen.

Internationale Vereinigung für den Güterumschlag

(International Cargo Handling Co-ordination Association)

Mitglieder dieser Vereinigung sind Regierungsabteilungen, Behörden, Handelsorganisationen, Vereinigungen der Hafenbetriebe und verschiedene andere Organe und Personen. Ihr Zweck besteht im Studium von Mitteln und Methoden einer rascheren Schiffsabfertigung in den Häfen und der Sammlung und Verbreitung von Informationen über diesen Gegenstand. Anfang 1952 trat ihr Präsident mit der ITF in Verbindung und regte unseren Beitritt zu der Vereinigung an.

Anläßlich der Tagung vom April 1952 beschloß unser Exekutivkomitee, einen Beobachter zu dem Kongreß der Vereinigung zu entsenden, der im darauffolgenden Juni in Rotterdam stattfand. Kollege R. Laan jr. von der holländischen Transportarbeitergewerkschaft wurde mit dieser Vertretung betraut. Er berichtete, daß die Besprechungen auf der Konferenz sich hauptsächlich um die Mechanisierung der Hafenarbeit drehten. Aus seinen Erklärungen war zu entnehmen, daß die Interessen der Hafenarbeiter von der Tätigkeit der Vereinigung berührt werden, weshalb Einzelheiten über diese Tätigkeit zur Unterrichtung unserer Hafenarbeitersektion zusammengetragen wurden. Eine weitere Besprechung dieser Angelegenheit fand

auf der anläßlich des Stockholmer Kongresses durchgeführten Konferenz der Hafenarbeiter statt, die das Vorhandensein der Vereinigung zur Kenntnis nahm und beschloß, deren Tätigkeit vom Standpunkt der Hafenarbeiter aus zu verfolgen.

IAO-Ausschuß für Emigranten-Beförderung

Das Internationale Arbeitsamt teilte uns am 16. Juli 1952 mit, daß unter der Aufsicht der IAO ein Sachverständigenausschuß zur Behandlung der Frage der Unterbringung und der Wohlfahrt der Emigranten an Bord von Schiffen eingesetzt worden sei. Die ITF wurde eingeladen, einen Vertreter zu einer Tagung des Ausschusses zu entsenden, die vom 22. bis 27. September in Genf stattfand. Mit dem Einverständnis des Vorsitzenden des GA beauftragte der Generalsekretär den Kollegen D. S. Tennant mit dieser Vertretung.

Der Ausschuß besprach einen Entwurf über Mindestnormen für die Unterkunft an Bord von Auswandererschiffen. Später erteilte der Verwaltungsrat des IAA den Auftrag, auf der Grundlage der Empfehlungen des Ausschusses einen revidierten Text auszuarbeiten und ihn den Regierungen im Hinblick auf die Beschlußfassung über weitere Schritte zuzustellen.

Inter-governmetal Maritime Consultative Organization (IMCO)

Die wichtigsten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Konvention vom Jahre 1948 über die Errichtung der oben erwähnten Organisation während der Berichtszeit waren die folgenden:

1. Auf der 17. Session der JMC, Mai 1952, Genf, widersetzte sich die Reedergruppe einer Resolution, in der die Regierungen zur Ratifizierung der IMCO-Konvention aufgefordert wurden mit der Begründung, die JMC sei in dieser Angelegenheit nicht zuständig. Diese Resolution *wurde daher nicht angenommen.*

2. Eine vom Kongreß der ITF in Stockholm, Juli 1952, gebilligte Resolution über den gleichen Gegenstand wurde dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorgelegt, der antwortete, sie würde den Mitgliedern der Vereinten Nationen mittels Rundschreiben zur Kenntnis gebracht und der Transport and Communications Commission (Kommission für Verkehrs- und Nachrichtenwesen) anläßlich ihrer Sitzung im Februar 1953 in New York unterbreitet werden.

3. Auf der 6. Session der Transport and Communications Commission der Vereinten Nationen (Februar 1953) wurde eine Resolution gebilligt, in der die Dringlichkeit weiterer Aktionen zum Zwecke der Beschleunigung der Errichtung der IMCO betont und dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen empfohlen wurde, weiterhin in dieser Hinsicht einen Druck auf die in Frage kommenden Regierungen auszuüben.

4. Die 15. Session des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (April 1953) billigte eine Resolution, in der der Auftrag erteilt wurde, die Bemühungen um das Inkrafttreten der Konvention fortzusetzen und diejenigen Staaten, die die Konvention angenommen haben, einzuladen, Maßnahmen zu erwägen, die geeignet wären, die Errichtung dieser Organisation zu beschleunigen.

5. Vertreter der 14 Regierungen, die die Konvention bereits ratifiziert hatten, traten im Oktober 1953 in London zusammen und brachten die

Meinung zum Ausdruck, daß die IMCO dringend benötigt würde. U. a. wurden die nachstehend angeführten Erwägungen vorgebracht:

a) Durch das Inkrafttreten der Konvention über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See (1948) entstand die dringende Notwendigkeit, den Ausschuß für Sicherheitsvorkehrungen zur See in die Lage zu versetzen, die ihm auf Grund dieser Konvention zugewiesenen Funktionen erfüllen zu können. Die Konvention über die IMCO enthält Bestimmungen über die Schaffung von Organen zur Überwachung der Durchführung der Konvention über die Sicherheit des menschlichen Lebens und über ein vereinfachtes Verfahren in bezug auf etwaige Abänderungen. Ferner werden in der Konvention über die Sicherheit des menschlichen Lebens mehrere wichtige Angelegenheiten der Erwägung durch die IMCO vorbehalten, in der Erwartung, daß diese Organisation nicht später zu funktionieren beginnen würde als das Datum des Inkrafttretens der Konvention über die Sicherheit des menschlichen Lebens.

b) Die 14 Regierungen nahmen die weitverbreiteten Besorgnisse über Flaggendiskriminierung zur Kenntnis, die wiederholt in Erklärungen von Körperschaften, wie die Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC) und die Internationale Handelskammer, zum Ausdruck kamen und betonte neuerdings die dringende Notwendigkeit der Errichtung einer zwischenstaatlichen Organisation, die auf die Aufhebung diskriminierender Maßnahmen und unnötiger Einschränkungen von seiten der Regierungen hinarbeiten sollte, von denen die Schiffahrt betroffen wird, die im internationalen Verkehr gemäß den in der Konvention formulierten Grundsätzen eingesetzt ist.

c) Erforderlich ist ferner eine spezialisierte Abteilung der Vereinten Nationen auf dem Gebiete der Schiffahrt zum Zwecke von gemeinsamen Beratungen mit andern zwischenstaatlichen Organisationen, wie z. B. ICAO, da eine Reihe von gemeinsamen technischen Problemen entstanden ist, wie z. B. auf dem Gebiete der Rettung von Schiffbrüchigen durch Luftfahrzeuge.

d) IMCO würde den fortwährenden Austausch von Informationen gewährleisten, der eine Voraussetzung für eine wirksame Beratung der Regierungen untereinander ist.

6. Die Frage der Ratifizierung der Konvention über die IMCO und das Ergebnis der Zusammenkunft der 14 Regierungen in London soll nun auf der nächsten (17.) Session des Wirtschafts- und Sozialrates zur Debatte gelangen, die am 30. März 1954 in New York beginnt.
7. Die Konferenz der Seeleutesektion der ITF am 1. bis 3. April 1954 in Genf wird sich ebenfalls mit dieser Angelegenheit beschäftigen.

Collective Economy Congress (Kongreß für Gemeinwirtschaft)

Auf dem Kongreß für Gemeinwirtschaft, der vom 26. bis 30. Mai 1953 in Genf stattfand, war die ITF durch deren stellvertretenden Generalsekretär vertreten.

Nominierung für Mitgliedschaft der JMC

Auf der 121. Sitzung des Verwaltungsrates des IAA im März 1954 fand eine Abänderung der Statuten der JMC statt, derzufolge die Seeleute in der

Kommission durch 15 an Stelle der bisherigen 12 Mitglieder vertreten sind. Für die drei zusätzlichen Stellen haben wir die Kollegen H. Hildebrand (Deutschland), T. Nishimaki (Japan) und U. Romagnoli (Italien) nominiert. In einer weiteren Statutenänderung wird dafür gesorgt, daß auf Antrag der Gruppe Mitglieder, die nach ihrem Ermessen nicht mehr in aktiver Verbindung zur Schiffahrt stehen oder die zweimal einer Einberufung zu einer Tagung nicht Folge geleistet haben, ersetzt werden können. Wir beabsichtigen, uns dieser neuen Bestimmung zu bedienen, um zwei Mitglieder, und zwar Grzelak (Polen) und P. Sullivan (Kanada), durch neuzuernennende zu ersetzen, die auf der nächsten Sitzung der Seeleutesektion nominiert werden sollen.

Gemeinsamer Ausschuß der IAO/WGO über Hygiene der Seeleute

Die zweite Sitzung dieses Ausschusses findet vom 9. bis 12., nötigenfalls bis 13. April 1954 in Genf statt. Auf der Tagesordnung stehen die folgenden Fragen:

1. Radio-Appelle um ärztliche Hilfeleistung an Schiffe auf hoher See; 2. Arzneikästen an Bord von Schiffen; 3. Gewisse Aspekte der Verhütung und Behandlung von Geschlechtskrankheiten; 4. Untersuchung von Seeleuten zur Diagnose von Tuberkulose.

Im Gemeinsamen Ausschuß werden die Seeleute durch O. Becu und T. Yates vertreten. Als stellvertretende Mitglieder fungieren A. Söre, D. S. Tennant und P. de Vries.

Die erste Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses im Dezember 1949 beschäftigte sich lediglich mit einer allgemeinen Prüfung der Sachlage und die zweite Sitzung wurde zweimal verschoben.

NATO

Als sich die Seeleutesektion im Januar 1951 mit der Frage des Nordatlantischen Schiffahrtsplanungsamtes beschäftigte, verlangte sie, daß die Seeleute in beratender Eigenschaft im Exekutivkomitee des zu errichtenden, aus Vertretern der USA, Großbritanniens, Frankreichs, Hollands und Norwegens bestehenden Planungsamtes vertreten sein sollten und daß die Verbände der Seeleute durch die ITF an Bestrebungen mitarbeiten sollten, die Interessen der Seeleute im Rahmen von gemeinsamen Verteidigungsmaßnahmen zu wahren.

Auf seiner Sitzung in Brüssel im November 1951 brachte der Exekutivrat des IBFG die Meinung zum Ausdruck, daß die an Problemen der Wiederaufrüstung interessierten IBS eingeladen werden sollten, Beobachter zu einer Konferenz zu entsenden, die einberufen werden sollte, um ein mit der Tätigkeit der NATO in Zusammenhang stehendes Forderungsprogramm der freien Gewerkschaften auszuarbeiten.

Seither trafen der Präsident des IBFG (Sir V. Tewson) und sein Generalsekretär (J. H. Oldenbroek) mit dem Generalsekretär von NATO im November 1952 in Paris zusammen. Auf dieser Sitzung wurden Informationen über die Entwicklung der NATO erteilt und vereinbart, daß dem IBFG ausreichende Gelegenheit geboten werden sollte, zu jenen mit NATO in Zusammenhang stehenden Problemen Stellung zu nehmen, die für die freien Gewerkschaften von Belang sind und über diese Angelegenheit mit dem Sekretariat der NATO beraten zu können.

Aus diesen mit dem IBFG vereinbarten Arrangements ergibt sich eine Möglichkeit, Angelegenheiten, die für die Seeleute von Interesse sind, bei der NATO zur Sprache zu bringen. Über Fortschritte in bezug auf die Vertretung der Gewerkschaften der Seeleute in beratender Eigenschaft in den leitenden Organen des Nordatlantischen Schiffahrtsplanungsamtes sind keinerlei Mitteilungen eingelangt.

Konferenz der Verkehrsminister der Wirtschaftskommission für Europa

Der Stockholmer Kongreß billigte eine Resolution, in der das Exekutivkomitee ersucht wurde, „die Ernennung eines europäischen Verkehrsausschusses zu erwägen zum Zwecke der Formulierung eines Programms, das dem Sekretariat der ITF und den Mitgliedsorganisationen in Fragen der europäischen Verkehrspolitik als Richtlinien dienen würde, wobei dieses Programm den in Frage kommenden europäischen Organisationen zur Billigung vorgelegt werden sollte".

Mit dieser Frage beschäftigte sich das Exekutivkomitee auf seinen Sitzungen im Februar und Juni 1953 und faßte den Beschluß, daß zunächst eine Übersicht über die sich aus der europäischen Verkehrspolitik ergebenden Probleme benötigt würde. Das Sekretariat wurde mit der Ausarbeitung der als Grundlage für die Diskussion dienenden Unterlagen beauftragt. Leider konnte diese Arbeit aus Gründen, die sich dem Willen des Sekretariats entzogen, nicht sofort in Angriff genommen werden, aber auf der Internationalen Eisenbahnerkonferenz im Oktober 1953 in Rom drang die holländische Delegation auf eine möglichst baldige Erledigung.

Inzwsichen hatten die europäischen Regierungen Maßnahmen ergriffen. Im Jahre 1952 entsandte die OEEC eine Mission nach den Vereinigten Staaten mit der Aufgabe, die Regelung des zwischenstaatlichen Verkehrswesens zu studieren. Als Ergebnis des Berichtes und der Empfehlungen dieser Mission berief die OEEC eine europäische Binnenverkehrskonferenz ein, die von März bis Juni 1953 zusammentrat. Dieser Konferenz hatte die ITF eine Denkschrift vorgelegt und ein Sprecher der ITF war eingeladen worden, in erläuternden Ausführungen dazu Stellung zu nehmen. Sein Kommentar enthielt im wesentlichen die Feststellung, daß es notwendig wäre, „auf wirtschaftlichem Gebiete zu intervenieren, um dem Wirtschaftskrieg zwischen den Transportindustrien der einzelnen Länder und den verschiedenen Verkehrsträgern ein Ende zu bereiten". Die Empfehlungen der Konferenz blieben inhaltlich weit hinter dem Vorschlag der ITF zurück. Es wurde nicht vorgeschlagen, eine supranationale Behörde zu schaffen und noch weniger, eine ins einzelne gehende Kontrolle des Verkehrswesens einzurichten, wie sie in den USA üblich ist. Empfohlen wurde lediglich die Schaffung einer Europäischen Konferenz der Verkehrsminister von 18 Ländern, „die alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen hätte, um auf allgemeiner oder regionaler Ebene zur bestmöglichen Verwendung und rationellsten Entwicklung der europäischen Binnenverkehrsmittel zu gelangen, denen internationale Bedeutung zukommt" und „die Tätigkeiten internationaler Organisationen, die sich mit Angelegenheiten des Verkehrswesens beschäftigen, zu koordinieren und zu fördern, unter Berücksichtigung der Tätigkeit supranationaler Körperschaften".

Die Konferenz der Minister sollte ein Diskussionsforum darstellen und praktische Maßnahmen anempfehlen, die in den von ihr vertretenen Ländern durchgeführt werden könnten. Sie sollte nicht ermächtigt sein, Be-

schlüsse zu fassen, durch die alle Mitgliedsregierungen gebunden würden, vereinbarte Maßnahmen könnten jedoch durch gleichartige Verwaltungsaktion in jedem Staate oder auf Grund von formellen Abkommen oder Konventionen verwirklicht werden. Außer dem Ministerrat sollte es einen Ausschuß der stellvertretenden Minister geben, der zwischen den Sessionen der Konferenz zusammentreten sollte und außerdem für rein verwaltungstechnische Aufgaben ein kleines, der OEEC angeschlossenes Sekretariat. Dem gesamten Plan lag der Gedanke zugrunde, daß die Minister bereits bestehende Organisationen, sowohl staatliche als auch nichtstaatliche, dazu benützen sollten, Studienarbeiten durchzuführen und innerhalb ihrer jeweiligen Zuständigkeitsgebiete Beschlüsse in die Tat umzusetzen. Die Diskussionen und Empfehlungen des Ausschusses würden nicht unbedingt alle seine Mitglieder berühren, sondern nur diejenigen, die in jedem gegebenen Falle direkt oder indirekt interessierte Parteien sind und die sich zu diesem Zwecke zu enger begrenzten Gruppen zusammenschließen könnten, vorbehaltlich des Rechts jedes Mitglieds, an ihrer Arbeit teilzunehmen.

Der Binnenverkehrsausschuß der ECE (Wirtschaftskommission für Europa) beschäftigte sich bereits im Mai 1953 mit der Rolle, die die vorgeschlagene europäische Konferenz der Verkehrsminister und der ECE-Ausschuß selbst zu spielen haben würde. Aus diesem Anlaß übermittelte die Internationale Handelskammer dem ECE-Ausschuß eine Resolution, in der vor der Vervielfältigung internationaler Organisationen gewarnt wurde, deren Tätigkeitsgebiete sich entweder überschneiden würden, oder die eine einander widersprechende Politik verfolgen würden. Dieser Resolution schloß sich der Sprecher der ITF mit gewissen Vorbehalten an und erklärte, eine neue Organisation sollte nur dann ins Leben gerufen werden, wenn der Beweis dafür erbracht würde, daß dem Binnenverkehrsausschuß der ECE die für die Planung des europäischen Verkehrswesens erforderlichen zusätzlichen Befugnisse nicht übertragen werden konnten. In diesem Stadium konnte der ECE-Ausschuß jedoch zu keinem Beschluß gelangen.

Die erste, von der belgischen Regierung einberufene Sitzung der Konferenz fand vom 13. bis 17. Oktober in Brüssel statt. Dort wurden die Statuten gemäß den von der OEEC empfohlenen Richtlinien festgelegt. Der Hauptsitz wird sich in Paris befinden. Die Funktionen des Ausschusses der Minister-Stellvertreter bestehen in der Vorbereitung der Sitzungen des Rates, der Behandlung von Angelegenheiten, die ihm vom Rat überwiesen werden, und die laufende Benachrichtigung des Rates über die in den verschiedenen Ländern in Durchführung der Beschlüsse der Konferenz ergriffenen Maßnahmen. Für die Kosten des Sekretariats und des Pariser Büros kommt die OEEC auf. Für die Deckung aller übrigen Spesen sind die in Frage kommenden Länder verantwortlich. Für die Kosten von Sitzungen, die nicht in Paris stattfinden, kommt das Gastgeberland auf. Nichtmitglieder der OEEC tragen zu den Kosten des Sekretariats auf Grund einer zu vereinbarenden Skala bei. Abgesehen von der Bereitstellung des Sekretariats ist die Konferenz der Minister in jeder Hinsicht von der OEEC unabhängig. In bezug auf Fragen allgemeiner wirtschaftlicher Natur werden jedoch enge Beziehungen zur OEEC aufrechterhalten werden und jede der beiden Parteien hat das Recht auf Beratung durch den anderen Partner über Fragen innerhalb seines Kompetenzbereiches, vorausgesetzt, daß das Ansuchen einstimmig gestellt wurde. Die Sitzungen des Rates und der Minister-Stellvertreter finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt, es sei denn, es liege ein gegenteiliger Beschluß vor.

Auf ihrer ersten Sitzung billigte die Konferenz eine Reihe von langen Resolutionen über verschiedene, besonders wichtige Fragen, die zum größten Teil an die hiervon in erster Linie betroffenen Regierungen und Organisationen gerichtet waren. Aus der nachstehenden kurzen Liste der Gegenstände kann man sich einen Begriff von den Problemen machen, die in Angriff genommen werden sollen:

Verderbliche Güter
Durchgangsstraßen für internationalen Verkehr
Straßenzeichen und Signale
Einheitliche Gewichte und Dimensionen von Motorfahrzeugen
Einheitliche Bestimmungen für den internationalen Straßenverkehr
Internationaler Umlauf von Kraftfahrzeugen und Behältern
Grenzposten im Straßenverkehr
Liste von Entwicklungsprojekten internationaler Wasserstraßen von internationaler Bedeutung
Verbesserung der Methoden der gemeinsamen Benützung von Güterwagen
Auswahl der rationellsten Routen für den internationalen Bahnverkehr und Vereinheitlichung der Tarife; Koordinierung der Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel
Normierung von Ausrüstungen und elektrischem Betrieb
Internationale Finanzierung des Ankaufs von Wagenparks
Maßnahmen zur Beschleunigung der Ratifizierung von Internationalen Konventionen

Außerdem wurden die Minister-Stellvertreter beauftragt, die Fragen der Kapitalinvestitionen im Verkehrswesen und die mit der Benutzung von Binnenwasserstraßen verbundenen internationalen Probleme zu studieren. Die Konferenz hat beschlossen, enge Beziehungen zum Europarat und zur Montanunion herzustellen. Auch mit bereits bestehenden internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen sollen Beziehungen aufgenommen werden. Zu den letztgenannten Organisationen zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), der Internationale Straßenverkehrsverband (IRU), der Internationale Binnenschiffahrtsverband (UINF), die Internationale Handelskammer und die ITF.

Damit dürfte für längere Zeit in den Diskussionen über zu errichtende Gremien das letzte Wort gesprochen worden sein. In verfahrenstechnischer Hinsicht bedeutet die Schaffung der ständigen Konferenz der Verkehrsminister kaum eine wesentliche Änderung, da es der OEEC und der ECE bereits früher möglich war, auf Wunsch eine Zusammenkunft der Verkehrsminister einzuberufen. Ob all dies eine durchgreifende Änderung auf dem Gebiete der Verkehrspolitik bedeutet, wird erst die Zukunft zeigen.

IX. Sektionsberichte

Seeleutesektion

Ende 1953 setzte sich der Sektionsausschuß wie folgt zusammen:

Argentinien: Sitz offen. Australien: J. Tudehope. Belgien: W. Cassiers. Dänemark: Th. Laursen. Deutschland: H. Hildebrand. Estland (Exil): N. Metslov. Finnland: R. Weuro (Offiziere), N. Wälläri (Mannschaften). Frankreich: A. Français (Offiziere), P. Ferri-Pisani (Mannschaften). Griechenland: P. Kalapothakis (Offiziere), D. Benetatos (Mannschaften). Indien: Sitz offen. Italien: U. Romagnoli (Offiziere), L. Mucci (Mannschaften). Japan: B. Aoki. Niederlande: P. de Vries (Offiziere), A. de Boon (Mannschaften). Norwegen: L. Lerstad (Offiziere), I. Haugen (Mannschaften). Pakistan: Aftab Ali. Schweden: A. Söre (Offiziere), J. Svensson (Mannschaften). Vereinigtes Königreich: D. S. Tennant (Offiziere, Vorsitzender), T. Yates (Mannschaften, 2. Vorsitzender). USA: H. Lundeberg. O. Becu (Sekretär).

Während der Berichtszeit trat der Sektionsausschuß zweimal zusammen, und zwar am 9. und 10. Mai 1952 in Genf anläßlich der 17. Session der Joint Maritime Commission der IAO und am 19. und 20. Januar 1953 in London.

Sektionskonferenzen:

Während der Berichtszeit fand eine Plenarsitzung der Seeleutesektion statt, im Zusammenhang mit dem Kongreß in Stockholm im Juli 1952. Eine weitere Plenarsitzung ist auf den 1. bis 3. April 1954 in Genf anberaumt, den Vorabend der Sitzung des dreigliedrigen Unterausschusses der JMC, der sich mit dem Problem der Konkurrenz in der Ostsee und Nordsee befassen soll (siehe weiter unten).

Ferner fanden zwei regionale Sektionskonferenzen statt, eine am 22. Januar 1953 in London und die andere am 2. und 3. März 1953 in Stockholm; beide waren der Behandlung des gleichen Problems gewidmet. Eine dritte Regionalkonferenz sollte am 8. und 9. Januar 1954 in Hamburg stattfinden. Die auf diesen Konferenzen besprochenen Angelegenheiten werden unter den entsprechenden Überschriften behandelt.

Regionaler Unterausschuß

Auf der regionalen Seeleutekonferenz im März 1953 in Stockholm wurde ein Unterausschuß zum Studium der sozialen Verhältnisse im Seenahverkehr und der Küstenschiffahrt Nordwesteuropas eingesetzt. Insbesondere wurde dieser Unterausschuß mit der Aufgabe betraut, eine vergleichende Untersuchung der Personalkosten der in diesen Zonen eingesetzten Schiffe anzustellen, einschließlich Heuern, Dienstalters- und Leistungszulagen, Zulagen für Zweiwachendienst, Entschädigung für auf See verbrachte Sonntage, jährlicher Erholungsurlaub, Sozialversicherung, Verpflegung und Überstundenvergütung.

Der aus den Kollegen H. Hildebrand (Deutschland), P. de Vries (Niederlande), Th. Sönsteby (Norwegen), J. Svensson (Schweden), T. Yates (Großbritannien) zusammen mit D. S. Tennant (Großbritannien, Vorsitzender der Seeleutesektion) und O. Becu (Sekretär) bestehende Unterausschuß trat zweimal zusammen — am 26. und 27. Juni 1953 in Kopenhagen und am 12. und 13. November 1953 in London. Auf beiden Sitzungen führte den Vorsitz Kollege A. Manson (Großbritannien) in Vertretung des Kollegen

Aufmerksamkeit gewidmet. Die auf diesem Gebiete erzielten Fortschritte, unter besonderer Berücksichtigung der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute in Indien und Pakistan, bilden den Gegenstand eines separaten Berichts (Seite 66).

Die neuen amerikanischen Einwanderungsgesetze

Anfang 1953 trat in den USA ein neues Einwanderungsgesetz, die McCarran-Walter-Akte, in Kraft. Es sollte in erster Linie dem Zwecke dienen, die illegale Einwanderung subversiver Elemente nach Amerika auf dem Seewege zu verhindern. Das Gesetz rief beträchtliches Aufsehen hervor, denn es bedeutete nicht nur eine drastische Einschränkung der Möglichkeiten des Landganges der Seeleute, sondern auch eine ernstzunehmende Behinderung der reibungslosen Abwicklung der Schiffahrt.

Kurz nach Verabschiedung des Gesetzes (Januar 1953) trat der Ausschuß der Seeleutesektion in London zusammen und billigte eine Resolution, in der zwar die Berechtigung der Bestrebungen, Amerika von der Unterwanderung durch gefährliche Elemente zu schützen, anerkannt, gleichzeitig aber das Bedauern über die Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Seeleute zum Ausdruck gebracht wurde sowie die Hoffnung, daß die gesetzlichen Durchführungsbestimmungen so elastisch wie möglich angewandt werden würden.

Als nächster Schritt folgte die Intervention von Vertretern der ITF bei den Behörden in Washington, die sie vom Standpunkt der Seeleutesektion in Kenntnis setzten und ihnen gleichzeitig dokumentarisches Beweismaterial für die durch die Akte verursachten Härten vorlegten. Aus später eingelangten Berichten ließ sich ersehen, daß die amerikanischen Behörden die gesetzlichen Bestimmungen in mehrfacher Hinsicht verständnisvoll anwandten, insbesondere in bezug auf die Zeit, die die Seeleute zwischen Ab- und Anmusterung in den USA verbringen durften. Das Sichtungs- und Befragungsverfahren wurde ebenfalls weitaus weniger unangenehm gestaltet. Trotzdem gab die Akte weiterhin in den Kreisen der Seeleute, sowohl in Europa als auch in Amerika, zu Befürchtungen Anlaß. Die europäischen Verbände der Seeleute übten Kritik an dem Gesetz sowohl wegen des ihm zugrunde liegenden Prinzips als auch wegen der dadurch verursachten Härten. Die amerikanischen Verbände, die durchwegs darauf bestanden hatten, daß bona fide Seeleuten alles nur irgendwie mögliche Entgegenkommen gezeigt werden müsse, verlangten eine beträchtliche Verlängerung des Landurlaubs zwischen An- und Abmusterung. Auch in Reederkreisen erhoben sich Stimmen gegen die Akte. Im Mai 1953 billigte die International Shipping Federation eine Resolution, in der über die der Schiffahrt verursachten schwerwiegenden Unannehmlichkeiten Klage geführt und ein Vorschlag willkommen geheißen wurde, die im Zusammenhang mit der Anwendung der Akte vorgebrachten Beschwerden durch eine Rechtskommission des Senats der USA untersuchen zu lassen. Dies war die Lage am Ende der Berichtszeit (Ende 1953).

Konventionen von Seattle

Die Lage in bezug auf die Ratifizierung der verschiedenen im Juni 1946 in Seattle gebilligten Seefahrtskonventionen ist die folgende:

Konvention über Verpflegung und Bedienung (Nr. 68):

Von sieben Ländern ratifiziert: Belgien, Bulgarien, Großbritannien, Frankreich, Italien, Kanada, Portugal. Neun Ratifizierungen, darunter fünf durch Länder mit einer Tonnage von mehr als eine Million, sind erforderlich, um die Konvention in Kraft treten zu lassen.

Konvention über Befähigungsnachweise für Schiffsköche (Nr. 69):

Von 10 Ländern ratifiziert: Belgien, Bulgarien, Frankreich, Großbritannien, Irland, Italien, Niederlande, Norwegen, Kanada und Portugal. Die erforderlichen neun Ratifizierungen, darunter von fünf Ländern mit einer Tonnage von mehr als einer Million, sind daher erfolgt und die Konvention trat demgemäß im April 1953 in Kraft.

Konvention über Sozialversicherung der Seeleute (Nr. 70):

Von Frankreich und Großbritannien ratifiziert. Die Konvention kann daher erst in Kraft treten, wenn sie von sieben weiteren Ländern, darunter vier mit einer Tonnage von mehr als einer Million, ratifiziert worden ist.

Konvention über Altersversicherung der Seeleute (Nr. 71):

Von Bulgarien, Frankreich und Norwegen ratifiziert. Es sind daher noch fünf Ratifizierungen ausständig, darunter drei von Ländern mit einer Tonnage von mehr als einer Million.

Konvention über bezahlten Urlaub (Nr. 72/91):

Die ursprüngliche Konvention Nr. 72 war von Bulgarien, Finnland, Frankreich und Kuba ratifiziert worden (4), und die abgeänderte Konvention Nr. 91 von Finnland, Frankreich, Island, Israel, Norwegen und Portugal (7). Für das Inkrafttreten der Konvention sind daher neun Ratifizierungen, darunter fünf von Ländern mit einer Tonnage von mehr als einer Million, erforderlich.

Konvention über ärztliche Untersuchungen (Nr. 73):

Von sechs Ländern ratifiziert, und zwar Belgien, Bulgarien, Frankreich, Italien, Kanada und Portugal. Erforderlich: Sieben Ratifizierungen, darunter vier von Ländern mit einer Tonnage von mehr als einer Million.

Konvention über Patente von Vollmatrosen (Nr. 74):

Von sieben Ländern ratifiziert, und zwar Belgien, Frankreich, Großbritannien, Kanada, Niederlande, Portugal und USA. Zwei Ratifizierungen waren erforderlich, um diese Konvention in Kraft treten zu lassen.

Konvention über Unterkunftsräume der Mannschaft (Nr. 75/92):

Die ursprüngliche Konvention Nr. 75 war von Bulgarien, Finnland, Frankreich, Norwegen und Schweden ratifiziert worden (5), und die abgeänderte Konvention Nr. 92 von Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Kuba, Norwegen, Portugal und Schweden (9). Erforderlich waren sieben Ratifizierungen, darunter vier von Ländern mit einer Tonnage von mehr als einer Million und demgemäß trat die Konvention am 1. Januar 1953 in Kraft.

Konvention über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung (Nr. 76/93):

Australien hatte die ursprüngliche Konvention ratifiziert und Kuba und die Philippinen die abgeänderte Konvention Nr. 93. Neun Ratifizierungen

sind erforderlich, um diese Konvention in Kraft treten zu lassen, darunter fünf von Ländern mit einer Tonnage von mehr als einer Million.

Im Hinblick auf die letzgenannte Konvention wurde auf der 17. Session der JMC (Mai 1952) der Versuch unternommen, ihre Ratifizierung durch eine weitere Revision zu erleichtern. Dieser Versuch mißglückte infolge der Opposition der Reedergruppe in der JMC, die sich dem Vorschlag widersetzte, die Konvention in zwei Teile zu spalten, einen über Heuern und den anderen über Arbeitszeit und Bemannung, die getrennt ratifiziert werden sollten.

Seither ist diese Angelegenheit beim Verwaltungsrat des IAA weiterhin mit Nachdruck vertreten worden. Obwohl dessen Ausschuß für die Anwendung von Konventionen in einem Stadium empfohlen hatte, die Behandlung dieses Gegenstandes etwa 18 Monate ruhen zu lassen, beschloß der Verwaltungsrat Mitte 1952 nach dringenden Vorstellungen von seiten der Seeleute, die Regierungen zu Rate zu ziehen; auf der Sitzung des Verwaltungsrates im darauffolgenden November wurde jedoch berichtet, daß mehrere wichtige Regierungen keine Antwort erteilt hatten. Auf diese Weise war daher kein Fortschritt erzielt worden. Anscheinend bereiten also die Regierungen Schwierigkeiten, und wahrscheinlich werden weitere Konzessionen erforderlich sein, wenn überhaupt etwas von der Konvention gerettet werden soll. Von allem Anfang an ergaben sich aus der für die Anwendung der Konvention festgelegten Tonnagegrenze Schwierigkeiten. In Seattle gelang es den Seeleuten, die Grenze mit 500 BRT festzulegen. Besteht man jedoch auf dieser Begrenzung, so dürfte die Konvention weiterhin nur auf dem Papier bestehen bleiben, und es fragt sich, ob es nicht vorteilhaft wäre, einem Kompromiß hinsichtlich einer Tonnagegrenze zuzustimmen, die sowohl den Regierungen als auch den Reedern genehm wäre, z. B. 2000 BRT, vorausgesetzt, daß die auf diese Weise ausgeschlossenen kleineren Tonnagegruppen auf anderer, z. B. regionaler Basis berücksichtigt würden. Es bestehen Gründe für die Annahme, daß die Konvention, falls ihr Geltungsbereich auf Schiffe von 2000 BRT und darüber beschränkt würde, was in der Praxis bei den auf Großer Fahrt eingesetzten Schiffen der Fall ist, genügend Unterstützung von seiten der Regierungen und vielleicht auch der Reeder finden würde.

Falls das Ergebnis der Sitzung des dreigliedrigen Unterausschusses der JMC im April 1954 in Genf günstig ist, d. h. daß man eine Behandlung des Problems des Seenahverkehrs und der Küstenschiffahrt Nordwesteuropas auf regionaler Basis erwarten kann, so könnte die Frage der Ratifizierung der Konvention Nr. 93 auf Grund dieser neuen Gesichtspunkte angeschnitten werden. Sie wird in diesem Sinne auf der nächsten Sitzung der Seeleutesektion der ITF im April 1954 in Genf zur Sprache gelangen.

Arbeitsvermittlung für Seeleute

Auf der Siebzehnten Session der JMC im Mai 1952 in Genf brachte die Seeleutegruppe die Frage der Arbeitsvermittlung für Seeleute zur Sprache und beantragte eine Revision der Konvention Nr. 9 der IAO über diesen Gegenstand, um sie den Erfordernissen der heutigen Zeit anzupassen. Die im Jahre 1920 gebilligte Konvention Nr. 9 verfolgte den Zweck, die Errichtung von offiziellen Heuerstellen zu gewährleisten und das Entstehen von aus Profitmotiven betriebenen Arbeitsvermittlungsstellen zu verhindern. Die meisten der seefahrenden Länder haben für ihre eigenen Staatsbürger Heuerstellen eingerichtet, ausländischen Schiffen ist es jedoch noch

immer möglich, die offiziellen Stellen bei der Anwerbung von Mannschaften zu umgehen, wodurch Mißbräuche und das Wiederauftauchen von aus Gewinnrücksichten betriebenen Arbeitsvermittlungsstellen gefördert werden. Den Seeleuten geht es darum, daß die gesamte Anwerbung von Mannschaften durch offiziell anerkannte Heuerstellen erfolgen soll und demgemäß sollte die Konvention entsprechend abgeändert werden. Außerdem wird es sich als notwendig erweisen, die Schiffsoffiziere in den Geltungsbereich der Konvention einzubeziehen.

Die Gruppe der Reeder in der JMC unterstützte diesen Vorschlag und die Frage der Revision der Konvention dürfte auf der nächsten Session dieses Organs zur Sprache kommen.

Auf ausländischen Schiffen angemusterte Seeleute

Auf seiner Sitzung am 19. und 20. Januar 1953 beschäftigte sich der Ausschuß der Seeleutesektion mit der Lage von Seeleuten, die auf Schiffen unter ausländischer Flagge beschäftigt sind, eine Frage, in der manche Verbände die Meinung vertreten, daß die Seeleute je nach der Flagge, unter der sie fahren, organisiert sein sollten und andere wieder, daß sie den Gewerkschaften ihres Heimtlandes angehören sollten.

Der Ausschuß gelangte zu der Auffassung, daß es nicht möglich wäre, ein einheitliches System ausfindig zu machen, das den gewerkschaftspolitischen Gegebenheiten aller in Frage kommenden Nationalitäten Rechnung tragen würde. Er beschränkte sich daher auf die Billigung einer Reihe von Richtlinien, deren Befolgung den angeschlossenen Verbänden der Seeleute anempfohlen wurde.

Im Hinblick auf Seeleute im allgemeinen:

1. Auf Schiffen unter ausländischer Flagge beschäftigte Seeleute sollten der der Flagge entsprechenden Gewerkschaft angehören.
2. Es besteht kein automatischer Anspruch auf Mitgliedschaft des ausländischen Verbandes. Die Seeleute kommen jedoch für eine solche Mitgliedschaft nur insoweit in Frage, als auf Grund der Statuten eines solchen Verbandes möglich oder erforderlich ist.
3. Kommen unter ausländischer Flagge beschäftigte Seeleute für Mitgliedschaft des ausländischen Verbandes in Betracht, so sollten sie ihm innerhalb von drei Monaten vom Beginn ihrer Beschäftigung auf dem betreffenden ausländischen Schiff beitreten.
4. Seeleute mit längerer Mitgliedschaft eines der ITF angeschlossenen Verbandes sollten im Falle von Übertritten womöglich ohne Bezahlung der Eintrittsgebühr in den ausländischen Verband aufgenommen werden und die ihnen zustehenden Mitgliedsrechte gemäß den bezahlten Mitgliedsbeiträgen und den Statuten eines solchen Verbandes erwerben. In allen übrigen Fällen wäre die normale Beitrittsgebühr zu entrichten.
5. Seeleute, die ihre bei ihrem ursprünglichen Verband erworbenen Rechte wahren wollen, sollten durch Bezahlung der Mitgliedsbeiträge und Erfüllung anderweitiger Verpflichtungen weiterhin Mitglieder dieses Verbandes bleiben oder mit ihm hierüber irgendein besonderes Übereinkommen treffen.
6. Im Hinblick auf andere Angelegenheiten, soweit sie die gewerkschaftliche Erfassung von auf ausländischen Schiffen beschäftigten Seeleuten betreffen, sollten die Verbände nötigenfalls miteinander Vereinbarungen treffen, durch die diese Fragen geregelt werden.

Betr. Seeleute auf Schiffen unter Panama- und ähnlichen Flaggen:

1. Seeleute auf Schiffen, die normalerweise nicht von Häfen des Heimatlandes des Seemanns aus eingesetzt sind, sollten zunächst als Mitglied der Sondersektion der ITF für Seeleute aufgenommen werden.
2. Auf Wunsch des betreffenden Verbandes sollte es den in die Sondersektion aufgenommenen Seeleuten möglich sein, ihre Mitgliedschaft nachher auf den zuständigen Verband ihres Heimatlandes zu übertragen.
3. Werden Schiffe überwiegend von den Seeleuten eines bestimmten Landes bemannt, und sind sie regelmäßig von Häfen des Heimatlandes dieser Seeleute aus eingesetzt, so sollen die Seeleute in den Zuständigkeitsbereich des Seeleuteverbandes jenes Landes fallen, der ermächtigt sein sollte, im Einvernehmen mit der ITF in ihrem Namen Kollektivverträge auszuhandeln.

Schiffe unter Schweizer Flagge

Während der Berichtszeit begannen die Schiffe unter der Schweizer Flagge in der Hochseeschiffahrt eine Rolle zu spielen. Daraus ergibt sich u. a. das Problem einer zufriedenstellenden gewerkschaftlichen Erfassung der in Frage kommenden Seeleute und der Gewährleistung angemessener Heuern und Arbeitsbedingungen. Diese Angelegenheit wird in dem vorliegenden Bericht an anderer Stelle behandelt (Seite 35). Die Sache war auch für Seeleute anderer Länder von Interesse im Hinblick auf die im Ansteigen begriffene Beteiligung bisher nicht seefahrender Länder an der Schiffahrt. Die auf Anfang April 1954 in Genf anberaumte Konferenz der Seeleutesektion wird diesem Punkt ihre Aufmerksamkeit widmen.

Staatenlose Seeleute

Die 4. Konferenz von nichtstaatlichen Organisationen, die an Wanderungsfragen interessiert sind, trat im August 1953 in Genf unter den Auspizien der Vereinten Nationen und der IAO zusammen und billigte eine Resolution über die Notwendigkeit langfristiger Maßnahmen zugunsten von Flüchtlingen, in der die Empfehlung der 16. Session des Wirtschafts- und Sozialrates im Juli 1953 gutgeheißen wurde. In dieser Resolution wurde angeregt, daß der Hohe Kommissar für Flüchtlinge seine Tätigkeit weitere fünf Jahre fortsetzen sollte und an die nichtstaatlichen Organisationen appelliert, auf nationaler Ebene ihre Mitarbeit zu gewähren und bei ihren Regierungen dringende Vorstellungen im Hinblick auf die Ratifizierung der Konvention 1951 über den Status von Flüchtlingen zu erheben.

Diese Konvention enthält eine Klausel, die sich auf geflüchtete Seeleute bezieht. „Im Falle von Flüchtlingen, die regelmäßigen Dienst als Mitglieder der Mannschaft eines Schiffes unter der Flagge eines Signatarstaates versehen, soll dieser Staat die Möglichkeit ihrer Niederlassung auf seinem Gebiete und die Ausgabe von Reisedokumenten bzw. die vorübergehende Zulassung dieser Seeleute auf sein Hoheitsgebiet wohlwollend in Erwägung ziehen, insbesondere im Hinblick auf die Erleichterung ihrer Niederlassung in einem anderen Lande."

Bisher ist diese Konvention von den folgenden Ländern ratifiziert worden: Australien, Belgien, Dänemark, Großbritannien, Luxemburg, Norwegen und Westdeutsche Bundesrepublik (7), während sie von 14 Ländern unterzeichnet worden ist: Brasilien, Frankreich, Griechenland, Israel, Italien, Jugoslawien, Liechtenstein, Kolumbien, Niederlande, Österreich, Schweden,

Schweiz, Türkei und Vatikanstadt. Sie tritt 90 Tage nach dem 22. Januar 1954 in Kraft.

Mißhandlung von Seeleuten in Häfen unter kommunistischer Kontrolle

Auf der Sitzung des Ausschusses der Seeleutesektion im Januar 1953 in London wurde auf die überaus schlechte Behandlung von Seeleuten in Häfen der Länder hinter dem Eisernen Vorhang, Rotchina und anderswo, aufmerksam gemacht. Sie würden nicht nur einem peinlichen Kreuzverhör unterzogen, sondern liefen die ernste Gefahr, von der Polizei festgenommen und ohne irgendeine Form des Gerichtsverfahrens in ein Konzentrationslager abgeführt zu werden.

Es wurde eine Resolution gebilligt, in der eine derartige Behandlung von Seeleuten auf das tiefste bedauert und an die Mitgliedsorganisationen appelliert wurde, an ihre Regierungen das dringende Ansuchen zu richten, in dieser Frage etwas zu unternehmen.

Unterkunft und Wohlfahrt von Auswanderern auf Schiffen

Vom 22. bis 25. September 1952 fand in Genf eine Tagung von Fachleuten der IAO auf dem Gebiete der Unterkunft und Wohlfahrt von Auswanderern an Bord von Schiffen statt, der Kollege D. S. Tennant im Namen der Seeleutegruppe der JMC als Beobachter beiwohnte. Er erstattete dem Ausschuß der Seeleutesektion auf seiner Sitzung im Januar 1953 in London hierüber Bericht.

Der Sitzung der Sachverständigen der IAO folgte die Vierte Konferenz von an Einwanderungsfragen interessierten, nichtstaatlichen Organisationen, die vom 11. bis 15. August 1953 in Genf unter den Auspizien der Vereinten Nationen und der IAO stattfand. Auf dieser Sitzung wurde eine Resolution über Mindestnormen zum Schutze von Auswanderern auf Reisen gebilligt, der eine Reihe von Empfehlungen angeschlossen war, die insbesondere Maßnahmen zum Schutze der Auswanderer bei der Abfahrt an Bord von Schiffen oder Flugzeugen, auf Eisenbahnfahrten und bei ihrer Ankunft betrafen. Auf der letztgenannten Sitzung war die Seeleutegruppe der JMC nicht vertreten.

Die amerikanische Jones-Akte

Auf seiner Sitzung im Januar 1953 beschäftigte sich der Ausschuß der Seeleutesektion mit gewissen Aspekten des § 33 des Gesetzes über die amerikanische Handelsmarine, bekannt unter dem Namen „Jones-Akte", auf Grund dessen es ausländischen Seeleuten unter gewissen Umständen möglich ist, gegen Reeder vor amerikanischen Gerichtshöfen Schadenersatzklagen im Falle von Unfällen oder Verletzungen zu erheben. Aus Bestrebungen in den USA nach einer Änderung der Auslegung der Akte ergab sich die Frage, ob die Verbände der Seeleute in andern Ländern bei Gerichtsverfahren in den USA intervenieren sollten, um die gegenwärtig geltende Auslegung aufrechtzuerhalten.

Der Ausschuß vertrat die Ansicht, daß es den einzelnen Seeleuten freistehe, sich die Bestimmungen der Jones-Akte nach eigenem Ermessen zunutze zu machen, daß die Akte in der Tat in jenen Fällen, in denen die Sozialgesetzgebung des Heimatlandes des betreffenden Seemannes weniger günstig war als die amerikanische, beträchtliche Vorteile aufwies, daß es sich jedoch um eine interne amerikanische Angelegenheit handelte und daß Verbände von Seeleuten außerhalb Amerikas von einer Einmischung in

Gerichtsverfahren, die sich aus der Anwendung der Akte ergeben mögen, Abstand nehmen sollten.

Als Ergebnis einer Diskussion der Sitzung des Ausschusses der Seeleutesektion im Mai 1952 in Genf legte die Seeleutegruppe der 17. Session der JMC (Mai 1952, Genf) eine Resolution über die Wohlfahrt von Seeleuten in Häfen vor, die von der Gruppe der Reeder nach einer geringfügigen Abänderung unterstützt wurde. Unter Bezugnahme auf die von der 21. Session der Internationalen Arbeitskonferenz 1936 und der Session der JMC 1942 gebilligten Empfehlungen und Resolutionen und deren Diskussion auf der Arbeitskonferenz 1946 und den Sessionen der JMC 1947 und 1948 wurde der Verwaltungsrat des IAA in dieser Resolution aufgefordert, die besondere Aufmerksamkeit der Regierungen auf die früheren Empfehlungen zu lenken, daß die Förderung von Wohlfahrtseinrichtungen auf Grund gegenseitiger internationaler Zusammenarbeit erfolgen sollte, daß sie allen Seeleuten, ungeachtet ihrer Nationalität oder Rasse, zugute kommen sollten und daß derartige Einrichtungen auf zureichender und dauernder Grundlage finanziert werden und nicht ausschließlich von privater Initiative abhängig sein sollten. Ferner wurde in der gleichen Resolution die Anerkennung für die vom IAA bereits zur Verfügung gestellten Informationen über Wohlfahrtsfragen der Seeleute zum Ausdruck gebracht und an das IAA das Ansuchen gerichtet, die dem neuesten Stand entsprechenden Informationen über diesen Gegenstand einzuholen und sie in geeigneten Zeitabständen in der passendsten Form verfügbar zu machen.

Schiffe unter Panama- und ähnlichen Flaggen

Die Zahl der in Panama und ähnlichen Ländern registrierten Schiffe ist in weiterem Anstieg begriffen. Ozeanriesen und kleine Fahrzeuge der Küstenschiffahrt, Mammuttanker und Frachter gehören alle zu den sechs Millionen BRT der auf diese Weise registrierten Schiffe. Panama, ein Land mit ungefähr dreiviertel Millionen Einwohnern, liegt jetzt als Ergebnis der Schiffsregistrierungen unter seiner Flagge in der Schiffsliste der Welt an vierter Stelle.

Diese Schiffe sind immer noch zum großen Teil in griechischem Besitz, an zweiter Stelle folgen jedoch unmittelbar die USA. Obwohl die griechische Regierung eine Sondergesetzgebung verabschiedet hat, die dem Zwecke dienen sollte, diese Schiffe zur griechischen Flagge zurückzuführen, haben sich die Vorteile der niedrigen Besteuerung, die Befreiung von der Einhaltung internationaler Normen, Sozialversicherung, gewerkschaftlicher Vertragsbestimmungen mit allen sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Mannschaft dennoch als zu starkes Lockmittel erwiesen. Daß die über 40 000 Mitglieder der Mannschaften dieser Schiffe fast zur Gänze unorganisiert sind, ist nicht gerade reiner Zufall.

Welch furchtbare Bedrohung der Seeleute der „echten" maritimen Länder diese Entwicklung darstellt, läßt sich aus den in den USA erhobenen lauten Klagen über die fortdauernde Schrumpfung der Tonnage der Handelsschiffahrt unter amerikanischer Flagge ermessen und den Protesten in Ländern wie Großbritannien gegen die Verringerung der Zahl der „general traders" (Tramp- und ähnliche Schiffe) unter den Flaggen der betreffenden Länder.

Was sich also auf Grund dieser gesamten Entwicklung bemerkbar macht, ist eine radikale Änderung in der Struktur der Schiffahrt der Welt.

Die ITF ist sich dieser Drohung seit langer Zeit bewußt gewesen. Im Jahre 1948 faßte sie den Beschluß, in dieser Hinsicht etwas zu unternehmen und errichtete einen Internationalen Boykottausschuß. Obwohl nicht behauptet werden kann, daß die Bemühungen der ITF in dieser Angelegenheit zu einem Rückgang der Registrierungen geführt haben, kann dennoch festgestellt werden, daß sich die allgemeinen Verhältnisse auf diesen Schiffen seit Beginn der Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiete gebessert haben, obwohl es noch viele gibt, die einen Schandfleck der modernen Schiffahrt darstellen.

Eine weitere Prüfung des Problems erfolgte auf einer Tagung des Boykottausschusses am 28. und 29. April 1952 in London. Der Ausschuß zog den Schluß, daß die verwendeten Methoden neu zu überprüfen seien, weil die Vereinbarungen, die mit Reedern solcher Schiffe abgeschlossen wurden und zum Ausgleich des fehlenden Sozialversicherungsschutzes die Löhne erhöhten, eher eine anziehende Wirkung auf die Seeleute hatten. Es wurde beschlossen, daß der Versuch unternommen werden sollte, die Hafenarbeitergewerkschaften zu einer direkteren Beteiligung am Kampf zu veranlassen, da die Untergrabung der Sozial- und Sicherheitsnormen in der Schiffahrt geeignet war, ungünstige Auswirkungen auf die Verhältnisse der Hafenarbeiter zu zeitigen; u. a. wurde auch die Anstellung eines Sonderbeauftragten im Büro der ITF zur Organisierung der verschärften Kampagne angeregt.

Eine am 26. und 27. Mai 1952 in Antwerpen durchgeführte Tagung des Sektionsausschusses der Hafenarbeiter gab den Vorschlägen, soweit sie die Hafenarbeiter betrafen, ihre Zustimmung, und die Angelegenheit wurde dem Stockholmer Kongreß zur weiteren Erwägung zugeleitet. Dort befaßten sich damit zunächst die getrennt tagenden Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter und alsdann eine gemeinsame Sitzung der beiden Sektionen, die den Plan genehmigte. Der Kongreß stimmte ihm später zu.

Es wurde vereinbart, daß die Führung der Kampagne einem Internationalen Kampfausschuß zur Förderung fairer Praktiken (International Fair Practices Committee) anzuvertrauen wäre, der sich aus Vertretern der beiden Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute zusammensetzen sollte. Als Vertreter der Seeleute wurden dieselben Kollegen ausgewählt, die bis dahin den Boykottausschuß gebildet hatten: I. Haugen (Norwegen), H. Lundeberg (USA), P. de Vries (Holland) und T. Yates (Großbritannien), und für die Hafenarbeiter A. Bird (Großbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), A. Flenström (Schweden) und J. Ryan (USA). Der Vorsitzende der Seeleutesektion und der Generalsekretär der ITF gehören dem Ausschuß von Amts wegen an. T. Yates und A. Bird wurden später zu abwechselnd amtierenden Vorsitzenden gewählt.

Weiter kam man überein, wo erforderlich nationale Kampfausschüsse zu bilden, die nach den Anweisungen des Internationalen Kampfausschusses zu handeln hätten. Es wurde beschlossen, für die Besatzungen der Panama- und ähnlichen Schiffe nicht mehr die Heuern des britischen NMB zuzüglich gewisser Zuschläge zu fordern, sondern eine aus Reederbeiträgen zu finanzierende Wohlfahrtskasse für Seeleute zum Ausgleich des fehlenden Sozialversicherungsschutzes zu bilden. Die Verantwortung für die Verwaltung des Fonds wurde einem Ausschuß anvertraut, dem die Kollegen R. Dekeyzer (Belgien), L. Olsen (Norwegen), T. Smeding (Holland), T. Yates (Großbritannien), H. Hildebrand (Deutschland) und P. de Vries (Holland) angehören.

Der Internationale Aktionsausschuß trat am 10. September 1952 zum ersten Male in London zusammen. Auf dieser Sitzung wurde eine kleine Kommission eingesetzt, um einen geeigneten Kandidaten ausfindig zu machen, der den Posten des Sonderbeauftragten übernehmen und dem die Organisation der Kampagne anvertraut werden sollte. Ein solcher Kandidat fand sich in der Person des Kollegen Lawrence White, Landesorganisationssekretär des britischen Verbandes der Schiffsoffiziere, der sich freundlicherweise bereit erklärte, der ITF die Dienste des Kollegen White zur Verfügung zu stellen. Im Sekretariat der ITF wurde ihm ein Büro eingerichtet und eine Sekretärin zugewiesen. Kollege White trat seinen Posten im Maritime House am 16. Oktober 1952 an.

Die Mitgliedsverbände ernannten ihre nationalen Aktionsausschüsse und es war bald möglich, über die Errichtung solcher Ausschüsse in Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Holland, Norwegen, Schweden und dem Vereinigten Königreich zu berichten. Ein Auslandsvertreter der ITF, Kollege L. Passalski, wurde zur Behandlung von organisationstechnischen und ähnlichen Fragen ernannt und trat seinen Posten aus strategischen Gründen in dem wichtigen Hafen von Antwerpen am 10. Dezember 1952 an.

Am 21. und 22. Januar 1953 trat der Internationale Aktionsausschuß neuerdings in London zusammen. Auf dieser Sitzung erstattete der Sonderbeauftragte einen Bericht über die damalige Lage. Ferner unterbreitete er den Mitgliedern des Ausschusses gewisse Vorschläge zur Förderung der Kampagne. Diese Vorschläge wurden gebilligt und alle an diesem Problem interessierten Mitgliedsverbände mittels Rundschreiben über ihre eventuellen Auswirkungen unterrichtet. Auf diese Weise wurde der Apparat, an dessen Errichtung man bei den auf dem Stockholmer Kongreß gefaßten Beschlüssen gedacht hatte, ins Leben gerufen. Jedermann hoffte, daß es auf diese Weise und gestützt auf die entschlossene Mitarbeit der Mitgliedsverbände im Laufe der Zeit möglich sein würde, das Chaos, das sich in der Handelsschiffahrt entwickelt hatte, in einigermaßen geregelte Verhältnisse zu verwandeln.

Einige Reeder von Schiffen unter diesen Flaggen unterzeichneten Verträge, in denen die in Stockholm gebilligte Politik zum Ausdruck kam. Für die Schiffe, deren Mannschaften Angehörige ein und desselben Landes waren und die im regelmäßigen Verkehr von und zum Herkunftsland der Mannschaft eingesetzt waren, unterzeichneten die Gewerkschaften jenes Landes die Verträge, durch die Heuern und Arbeitsbedingungen garantiert wurden. In Fällen von Schiffen mit gemischten Mannschaften wurden solche Verträge direkt mit der ITF ausgehandelt. Die Verträge, in denen Beitragsleistungen der Reeder an die Internationale Wohlfahrtskasse festgelegt wurden, wurden zum großen Teil von den nationalen Verbänden unterzeichnet. Auch in den meisten dieser Fälle wurde mit den Reedern vereinbart, daß jedes Mitglied der Mannschaft entweder seiner nationalen Gewerkschaft oder der Sondersektion der ITF angehören sollte. Auf diese Weise begann die gewerkschaftliche Erfassung der Mannschaften, definitive Formen anzunehmen.

Die auf diesen Schiffen beschäftigten Seeleute reagierten auf den Abschluß solcher Verträge durch Erfüllung ihres Teils der Verpflichtungen, indem sie ihre Arbeitsbedingungen einhielten und in jenen Fällen, in denen die Entlohnung, die sie erhielten, ihren Erwartungen nicht entsprach, machten sie ihre Forderungen entweder über ihre zuständige nationale Gewerk-

schaft oder die Sondersektion der ITF geltend, je nachdem, wo sie organisiert waren. Die Reeder prüften derartige Forderungen im Lichte der jeweils waltenden Umstände und in den meisten Fällen konnte eine beide Teile zufriedenstellende Regelung erzielt werden. Auf diesen Schiffen konnten daher zum ersten Male innerbetriebliche Beziehungen hergestellt werden.

Die meisten Reeder, die Verträge wie die oben erwähnten unterzeichnet haben, haben zugegeben, daß ihnen daraus ein gewisser Nutzen erwachsen ist. Sie haben anerkannt, daß eine derartige Regelung günstige Auswirkungen auf die Mannschaft gezeitigt hat und auch, daß sie mit Hilfe der nationalen Verbände in die Lage versetzt wurden, verläßlichere Mannschaften anzuwerben.

Die Anwendung der in Stockholm gebilligten Politik auf diese Schiffe hat sich daher nicht nur auf die Arbeitsbedingungen und Unterkunftsverhältnisse der Mannschaften günstig ausgewirkt, sondern auch auf ihre Beziehungen zu ihren Arbeitgebern.

Man hätte hoffen können, daß das oben Gesagte auf den größeren Teil der unter diesen Titel fallenden Schiffahrt zutreffen würde, was jedoch nicht der Fall ist. Nur ein kleiner Prozentsatz der in Frage kommenden Reeder hat bisher Verträge mit der ITF unterzeichnet, obwohl ihnen ein beträchtlicher Teil dieser Tonnage angehört.

Es liegen jedoch zahlreiche Beweise dafür vor, daß die Tätigkeit der ITF ihren Eindruck auf die übrigen Reeder nicht verfehlt hat. Berichte, die wir erhalten haben, lassen keinen Zweifel darüber bestehen, daß sich der allgemeine Zustand der Schiffe beträchtlich gebessert hat, obwohl noch immer zu viele vorhanden sind, von denen dies nicht behauptet werden kann. Vor Beginn der gegenwärtigen Phase der Tätigkeit traf man nur gelegentlich auf Schiffe, auf denen die Verhältnisse als nicht allzu unannehmbar bezeichnet werden konnten. Heute bilden sie die Mehrheit, die Minderheit ist jedoch noch immer sehr groß. Hier handelt es sich um einen weiteren und überaus wichtigen Fortschritt, der direkt der Politik der ITF zugeschrieben werden kann und auf diese Weise den Seeleuten zum Nutzen gereicht.

In gewissen Fällen, in denen keine Verträge in Kraft waren, außerordentlich schlechte Verhältnisse vorherrschten und der Reeder sich weigerte, Abhilfe zu schaffen, wurden direkte Aktionen gegen das betreffende Schiff in die Wege geleitet. Aus solchen Anlässen weigerten sich die Verbände der Hafenarbeiter, das Schiff entweder zu beladen oder seine Ladung zu löschen, bis die Forderungen erfüllt und auf dem Schiff annehmbare Verhältnisse hergestellt waren. Zu diesen Forderungen gehörte der Abschluß der erforderlichen Verträge. War die Rettungsausrüstung nicht in Ordnung oder ließ der Zustand der Rettungsboote zu wünschen übrig, so wurde verlangt, daß in einem oder beiden dieser Fälle das Versäumte nachgeholt wurde. In einem Falle wurde auf der Einleitung von Frischwasser in den Unterkunftsräumen der Mannschaft bestanden, da Beschwerden eingegangen waren, daß der Mannschaft frisches Wasser nur an zwei Tagen der Woche zur Verfügung stand und dann noch in Eimern der halben Länge des Schiffes entlang getragen werden mußte.

Über ein bestimmtes Schiff wurde aus zwei Anlässen die Sperre verhängt. Da sich der Reeder nach der Verhängung der ersten Sperre nicht an die von ihm eingegangenen Verpflichtungen gehalten hatte, wurde sein Schiff

zum zweiten Male aufgehalten. Schätzungsweise erwuchs dem Reeder dadurch ein Ver'ust von über 6000 £. Ob er daraus eine Lehre gezogen hat, wird sich erst im Laufe der Zeit herausstellen.

In einem andern Falle wurden Vorkehrungen für eine Sperre getroffen, die Reeder erhielten jedoch Kenntnis von diesen Vorbereitungen, bevor sie in die Tat umgesetzt werden konnten. Um eine Sperre zu vermeiden, ließen sie ihr Schiff zwei Tage in einem andern Hafen müßig vor Anker liegen, danach änderten sie den Namen des Schiffes und sandten es nach einem andern Hafen als dem, für den die Ladung des Schiffes ursprünglich bestimmt war. Auch das muß für sie ein kostspieliges Geschäft gewesen sein. Aus diesem Beispiel läßt sich jedoch ersehen, wie weit manche Reeder gehen werden, um die ihnen zur Verfügung stehenden Ausbeutungsmöglichkeiten nicht zu verlieren.

Diese gesamte Entwicklung stand im Zeichen der engen Zusammenarbeit der Mitgliedsorganisationen der Seeleute und Hafenarbeiter. Die Verbände der Seeleute zollen den Hafenarbeitern für die hervorragende Unterstützung dieser Aktionen ihre höchste Anerkennung.

Die obigen Bemerkungen beziehen sich selbstverständlich nur auf den Anfang der Kampagne der ITF, die im Einklang mit der auf dem Kongreß in Stockholm gebilligten Politik durchgeführt wird. Ein großer Teil der Zeit, die seit Festlegung dieser Politik vergangen ist, mußte notwendigerweise zur Entwicklung des für ihre praktische Anwendung erforderlichen Apparates verwendet werden. Das Verfahren wird ohne Zweifel von Zeit zu Zeit geändert werden müssen, aber das der Kampagne zugrunde liegende Ziel wird weiterhin verfolgt werden, um so weit wie möglich zu verhindern, daß diese riesige und noch immer im Anwachsen begriffene Tonnage dauernd einen nachteiligen Einfluß auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und Hafenarbeiter ausübe.

Hinweise auf Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 12, 26, 35, 37, 39, 42, 47, 48, 49, 50, 51, 60, 66, 67, 72, 77, 78, 79 und 128.

Sektion der Hafenarbeiter

Sitzungen und Tagungen

Der Ausschuß der Hafenarbeitersektion trat am 26. und 27. Mai in Antwerpen zusammen; diese Zusammenkunft diente in erster Linie der Vorbereitung der im Zusammenhang mit dem Kongreß in Stockholm anberaumten Konferenz der Sektion.

Die letztgenannte Konferenz sowie eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute fand, wie geplant, am 18. Juli 1952 in Stockholm statt.

Die Fragen, die auf diesen Zusammenkünften und Konferenzen zur Debatte gelangten, werden unter den entsprechenden Titeln behandelt.

Zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes sind Vorbereitungen für eine Plenarkonferenz der Sektion im Gange, die am 12. und 13. Februar 1954, unmittelbar vor der fünften Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genf stattfinden soll. Auf der Tagesordnung stehen u. a.: (1) Bericht des Sekretariats über Hafeninspektionsdienste, Staubentwicklung beim Verladen von Getreide, Beschränkung der von einer Person zu tragenden Lasten, Konkurrenz zwischen Häfen, Bezeichnungen der Gewichte von Frachtstücken, soziale Sicherheit der Hafenarbeiter; (2) Die Rolle der Hafenarbeiter im Binnenverkehrsausschuß der IAO; (3) Wohlfahrtseinrichtungen für Hafenarbeiter; (4) Garantielohnordnungen und Registrierung von Hafenarbeitern; (5) Betriebssicherheit in Häfen; (6) Altersversicherungen für Hafenarbeiter.

Schiffe unter Panama- und ähnlichen Flaggen

Einer der wichtigsten Diskussionsgegenstände auf der Sitzung des Sektionsausschusses der Hafenarbeiter in Antwerpen war ein Vorschlag des Boykottausschusses der ITF, wie er damals noch genannt wurde, die Kampagne gegen panamaische und ähnliche Schiffe auf eine neue Basis zu stellen, die eine aktivere Mitarbeit der Hafenarbeiterverbände bedingen würde. Dieser Vorschlag, der später von den Seeleute- und Hafenarbeitersektionen der ITF auf ihrer gemeinsamen Sitzung in Stockholm gebilligt wurde, wird unter einer anderen Überschrift eingehender behandelt (siehe Seite 92).

Betriebssicherheit in Häfen

Eine weitere wichtige Angelegenheit, die in Antwerpen zur Debatte gelangte, waren die Methoden der Anpassung der internationalen Bestimmungen über die Betriebssicherheit an die Entwicklungen der letzten Zeit in bezug auf Güterumschlag und Schiffbauplanung. Ursprünglich hatte die Sektion an eine Revision der 1929 angenommenen und 1932 abgeänderten Konvention über den Schutz der mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer gegen Unfälle gedacht, hatte jedoch später aus taktischen Gründen der Annahme einer Zusatzkonvention den Vorzug gegeben.

Auf der Konferenz der Hafenarbeitersektion, die im Zusammenhang mit dem Kongreß in Stockholm stattfand, wurde diese Frage neuerdings aufgeworfen. Man hatte gehofft, daß die IAO die Frage der Betriebssicherheit in Häfen auf die Tagesordnung der Session 1953 der Internationalen Arbeitskonferenz setzen würde, im Hinblick auf die Annahme

einer zusätzlichen internationalen Konvention, was sich jedoch als unmöglich erwies. Das gleiche gilt für die Session 1954.

Sachverständigenausschuß des IAA für Hafenarbeit

Seither hat jedoch der Verwaltungsrat des IAA auf seiner Sitzung im Juni 1953 nach einer Unterredung zwischen dem Generalsekretär der ITF und dem Generaldirektor des IAA über diese und andere Angelegenheiten endgültig den Beschluß gefaßt, einen Sachverständigenausschuß zu errichten, der die Frage der Betriebssicherheit in Häfen im Lichte des Vorschlages erwägen soll, die einschlägige internationale Gesetzgebung dem neuesten Stand anzupassen, entweder durch eine Revision der Konvention 1932 oder Annahme einer neuen Konvention. In diesem Zusammenhang würde das Forderungsprogramm über Betriebssicherheit in Erwägung gezogen werden, das die ITF der IAO im Jahre 1948 unterbreitete.

Auf seiner Sitzung im September 1953 billigte der Geschäftsführende Ausschuß die Nominierung des Generalsekretärs zum Mitglied des oben erwähnten Sachverständigenausschusses, dem die Kollegen R. Dekeyzer (Belgien) und A. Bird (Großbritannien) in beratender Eigenschaft zur Seite stehen sollten. Seither hat das IAA die Ernennung des Generalsekretärs bestätigt.

Der Sachverständigenausschuß soll vom 26. April bis 8. Mai 1954 in Genf zusammentreten, um über die folgenden Gegenstände zu beraten: a) Übersicht über die technische Entwicklung seit 1932 und ihre Auswirkungen auf die Anwendungsmöglichkeiten der Konvention; b) Prüfung von Vorschlägen zur Revision der Konvention, die von den Regierungen im Zusammenhang mit dem regelmäßigen zehnjährlichen Bericht unterbreitet worden sind; c) Prüfung von Revisionsvorschlägen der ITF (es handelt sich hier um die von unserem Kongreß 1948 in Oslo gebilligten Vorschläge).

Beschränkung der Traglasten

Auch diese Frage erscheint schon seit Jahren auf der Tagesordnung von Sitzungen der Hafenarbeitersektion. Auf der Sitzung des Sektionsausschusses in Antwerpen und der Plenarsitzung der Sektion in Stockholm wurde die auf der (vierten) Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Dezember 1951 in Genua gebilligte Resolution über diesen Gegenstand zur Kenntnis genommen. In Stockholm wurde der Beschluß gefaßt, die Mitgliedsverbände zu ersuchen, die entsprechenden Schritte zu unternehmen, um zu gewährleisten, daß ihre Regierungen dieser Angelegenheit die nötige Aufmerksamkeit widmeten.

Inzwischen wurde im Verlaufe der bereits erwähnten Unterredung zwischen dem Generalsekretär der ITF und dem Direktor des IAA die Möglichkeit der Behandlung dieser Frage über die Weltgesundheitsorganisation ventiliert.

Mechanischer Güterumschlag

Obwohl diese Frage bisher nicht offiziell in die Tagesordnung von Sitzungen der Hafenarbeitersektion einbezogen worden ist, ist sie dennoch häufig zur Sprache gelangt, insbesondere im Zusammenhang mit der Beschränkung der von einem Arbeiter zu tragenden Lasten. Im großen und ganzen beurteilt die Sektion die Mechanisierung der Hafenarbeit

in günstigem Sinne, soweit sie geeignet ist, die Arbeit zu erleichtern und die Produktivität zu steigern, nicht aber die Hafenarbeiter ihrer Verdienstmöglichkeiten zu berauben. Außerdem bestehen die Verbände der Hafenarbeiter darauf, daß sie bei Entwicklungen dieser Art entsprechend zu Rate gezogen werden.

Konkurrenz zwischen Häfen

Bei der Behandlung der Frage der Koordinierung von europäischen Häfen schien man im August 1952 einen Schritt weiter gekommen zu sein, als verlautete, daß die Absicht bestand, die Frage der Konkurrenz zwischen den Häfen auf einer Konferenz von Vertretern der deutschen, belgischen und niederländischen Hafenbehörden zu regeln. Die ITF wandte sich an die IAO im Hinblick auf die Einberufung einer dreigliedrigen Zusammenkunft von Vertretern der in Frage kommenden Häfen und ein Regionalabkommen über Mindestarbeitsbedingungen für Hafenarbeiter. Zu der Konferenz der Vertreter der Nordseehafenbehörden kam es jedoch nicht, und die IAO unternahm nicht die Schritte, die ihr vorgeschlagen worden waren.

Im Verfolge einer vom Binnenverkehrsausschuß auf einer Sitzung im Dezember 1951 in Nervi in der Nähe von Genua gebilligten Resolution führte die IAO jedoch eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen in kontinentalen Nordsee- und Ärmelkanalhäfen durch.

Berichte, die von Zeit zu Zeit in der Fachpresse erscheinen, deuten darauf hin, daß sich bei den Regierungen und Arbeitgebern eine Tendenz zu Beratungen auf regionaler Ebene bemerkbar macht. Inzwischen finden jedoch bereits einleitende Besprechungen zwischen den Verbänden der Hafenarbeiter der drei unmittelbar berührten Länder statt — Belgien, Deutschland und die Niederlande. Die erste dieser Zusammenkünfte fand am 19. und 20. November 1953 in Rotterdam statt und weitere Sitzungen sollen in der nahen Zukunft in Antwerpen und Hamburg abgehalten werden. Anläßlich der bevorstehenden Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Genf, Februar 1954) wird es möglich sein, frühere Resolutionen über diesen Gegenstand in Erinnerung zu rufen und neuerdings auf möglichst baldige regionale Beratungen auf dreigliedriger Basis zu dringen.

Hafeninspektionsdienste

Auf der Konferenz der Sektion in Stockholm wurde eine Resolution gebilligt, in der den Regierungen dringend nahegelegt wurde, der Erhöhung der Betriebssicherheit in Häfen ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden, unter besonderer Bezugnahme auf die Vorteile eines spezialisierten Hafeninspektionssystems in den wichtigsten Umschlagzentren und eines mit der allgemeinen Fabrikinspektion koordinierten Systems in weniger bedeutenden Häfen. Das Sekretariat der ITF wurde beauftragt, Informationen über die in den verschiedenen Ländern üblichen Hafeninspektionssysteme einzuholen und die an dieser Frage interessierten Verbände mittels Rundschreiben davon in Kenntnis zu setzen.

In Ausführung dieses Auftrages wurden die Verbände der Hafenarbeiter am 6. August 1952 mittels Rundschreiben ersucht, diese Angelegenheit in ihren Ländern weiter zu verfolgen und dem Sekretariat Berichte hierüber zukommen zu lassen. Dieses Rundschreiben blieb unbeantwortet.

Bibliothek
Friedrich-Ebert-Stiftung
Bonn

Staubentwicklung beim Verladen von Getreide

Auf einer Sitzung im Dezember 1951 billigte der Binnenverkehrsausschuß der IAO eine Resolution über den Schutz von Hafenarbeitern vor Staubentwicklung beim Verladen von Getreide. Auf diese Angelegenheit bezieht sich auch einer der in Oslo ausgearbeiteten Vorschläge der ITF über Betriebssicherheit und Hygiene in Häfen.

Die IAO führte eine Untersuchung durch, als deren Ergebnis ein Bericht veröffentlicht wurde. Dieser enthielt hauptsächlich ärztliche Gutachten und eine Reihe von Vorschlägen über die Verhütung der mit dem Verladen von Getreide verbundenen Gefahren. Als Schlußfolgerung wurde festgestellt, daß hinsichtlich dieser Gefahren beträchtliche Unterschiede bestanden und weitere Untersuchungen erforderlich wären. Die IAO schlug vor, daß es wünschenswert wäre, wenn die Regierungen an eine Einschätzung dieser Gefahrenmomente schritten, bevor weitere Maßnahmen ergriffen würden.

Wir sandten den Verbänden der Hafenarbeiter Exemplare dieses Berichtes der IAO zu, so daß sie die Reaktion der Regierungen auf die Empfehlungen der IAO beobachten und auch selbst, soweit ihnen dies möglich war, Beiträge zu einer Lösung des Problems leisten könnten.

Garantielohnordnungen in Häfen

Das Sekretariat hat weiterhin die Entwicklung von Garantielohnordnungen in Häfen verschiedener Länder auf der ganzen Welt im Auge behalten. Trotz der in gewissen Kreisen geäußerten Behauptung, daß Garantielohnordnungen einen nachteiligen Einfluß auf die Produktivität ausübten und den Güterumschlag verlangsamten, setzt sich doch immer mehr die Erkenntnis durch, daß es sich bei der Regelmäßigkeit und Sicherheit der Beschäftigung von Hafenarbeitern nicht nur um ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit handelt, sondern daß sie wesentliche Beitragsfaktoren zur Leistungsfähigkeit und Verläßlichkeit der Industrie darstellen. In Gewerkschaftskreisen hat man zur Frage der Garantielohnordnungen kategorisch in positivem Sinne Stellung genommen. Bekanntlich billigte die Sitzung des Binnenverkehrsausschusses im Mai 1949 in Brüssel eine Reihe von grundsätzlichen Empfehlungen über diesen Gegenstand, und es besteht kein Zweifel darüber, daß diese Grundsätze in immer größerem Umfange von aufgeklärten Kreisen anerkannt worden sind.

Während der Berichtszeit hat das Sekretariat eine Reihe von Ansuchen um Informationen über die Art und Anwendung von Garantielohnordnungen in verschiedenen Ländern beantwortet.

Altersversicherungen für Hafenarbeiter

Mit der Frage der Altersrenten, zusätzlich zu den im Rahmen der allgemeinen Sozialversicherung gewährten, die Hafenarbeitern nach einer gewissen Anzahl von Jahren der Beschäftigung in der Hafenindustrie zugebilligt werden sollten, wird sich die Konferenz der Hafenarbeitersektion am 12. und 13. Februar 1954 in Genf beschäftigen.

Zu diesem Zwecke führte das Sekretariat eine Untersuchung dieser Frage durch und erarbeitete eine vergleichende Übersicht über die in Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und dem Vereinigten Königreich bereits bestehenden Altersversicherungen.

Ausschuß der Hafenarbeitersektion

Auf der im Zusammenhang mit dem Kongreß in Stockholm abgehaltenen Konferenz der Hafenarbeitersektion wurden die folgenden als Vertreter der verschiedenen Länder in den Sektionsausschuß gewählt: Belgien: R. Dekeyzer; Deutschland: H. Hildebrand; Dänemark: E. Borg; Frankreich: P. Ferri-Pisani; Großbritannien: A. Bird; Italien: A. Maffei; Niederlande: R. Laan; Norwegen: L. S. Olsen; Schweden: A. Flenström; USA: J. Ryan. Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Kollege R. Dekeyzer (Belgien) gewählt.

Mit Bedauern berichten wir über den Tod des norwegischen Mitglieds des Ausschusses, Kollege Leif S. Olsen, am 15. September 1953.

Wie berichtet wird, ist das amerikanische Ausschußmitglied, Kollege J. Ryan, vom Vorsitz der International Longshoremen's Association zurückgetreten.

Hinweise auf die Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 12, 34, 39, 49, 58, 59, 72 und 76.

Eisenbahnersektion

Der Ausschuß der Eisenbahnersektion, der sich vor dem Kongreß 1952 im Amte befand, setzte sich aus den folgenden Kollegen zusammen: G. Devaux (Benelux), H. Jahn (Deutschland), R. Degris (Frankreich), J. B. Figgins (Großbritannien), R. Freund (Österreich), H. Blomgren (Skandinavien), H. Düby (Schweiz).

Auf der anläßlich des Kongresses 1952 abgehaltenen Sektionskonferenz erklärten sich die in Frage kommenden Verbände neuerlich bereit, die Kosten der Sitzungen des Ausschusses zu decken und der Ausschuß wurde in seiner früheren Zusammensetzung wiedergewählt, ausgenommen, daß Kollege W. J. P. Webber Großbritannien vertritt. Einen zusätzlichen, Italien eingeräumten Sitz hat Kollege Ernesto Pellegrino inne. Im Einklang mit Artikel XV, Absatz 3 der Satzungen wurde Kollege G. Devaux zum Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Der Sektionsausschuß trat am 25. und 26. April 1952 in Zürich zusammen, um die vorbereitenden Arbeiten für die Sektionskonferenz durchzuführen, die während des Stockholmer Kongresses stattfinden sollte.

Auf der letztgenannten Konferenz langte die Einladung ein, die nächste im Frühjahr 1953 in Rom abzuhalten und der Sektionsausschuß trat im Oktober 1952 in London zusammen, um die Vorbereitungen für diese Konferenz zu treffen.

Sektionskonferenz im Rom

Ursprünglich hatte der Geschäftsführende Ausschuß die Konferenz in Rom auf April 1953 anberaumt, sie mußte jedoch auf den 26. bis 31. Oktober 1953 verschoben werden. Dieser Konferenz wohnten 85 Delegierte bei, die 21 Mitgliedsorganisationen aus 15 europäischen Ländern vertraten, und zwar aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Saargebiet, Schweden und der Schweiz. Aus Ländern außerhalb Europas waren drei Delegierte des Landesverbandes der indischen Eisenbahner und zwei Vertreter des tunesischen Eisenbahnerverbandes erschienen. Anwesend waren ferner drei Beobachter des italienischen Lokführerverbandes, Vertreter italienischer Behörden, der beiden nichtkommunistischen Landeszentralen, der Association Internationalie du Congrès des Chemins de Fer, der belgischen Staatsbahnen sowie die Sozialattachés der amerikanischen, deutschen und britischen Auslandsvertretungen in Rom. Der Generalsekretär wohnte der Konferenz während der ersten zwei Tage bei.

Die Tagesordnung lautete wie folgt:

1. Bericht des Sekretärs
2. Sicherheit der Streckenarbeiter
3. Auswirkungen der modernen Technik im Signal- und Fernmeldewesen auf die Beschäftigungsverhältnisse der Eisenbahner
4. Gesundheitsschutz und bahnärztlicher Dienst
5. Züge ohne Begleitpersonal
6. Internationale Tagungen junger Eisenbahner.

Der Bericht des Sekretärs bezog sich hauptsächlich auf allgemeine Angelegenheiten der Eisenbahnergewerkschaften, unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen der ITF zu den Organisationen der Eisen-

bahner und des Beschlusses des Exekutivkomitees, eine asiatische Eisenbahnerkonferenz einzuberufen. Erwähnt wurden ferner Aktionen zugunsten von angeschlossenen Eisenbahnerverbänden, im Hinblick auf die Einführung des Achtstundentages bei den griechischen Eisenbahnen, die Verteidigung der kollektiven Verhandlungsrechte der Verbände der Eisenbahner des Saarlandes und Trinidads und als Protest gegen die Massenentlassungen von Eisenbahnern in Kolumbien. Ferner enthielt der Bericht Mitteilungen über technische, moralische und finanzielle Hilfeleistung an gewisse Mitgliedsorganisationen in Frankreich, Italien, Rhodesien, Tunesien und Pakistan. Ein Abschnitt war der Wahrung der Interessen der Eisenbahner im Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa gewidmet und in einem anderen wurden die von den europäischen Regierungen zum Zwecke der Verbesserung der Organisation des europäischen Verkehrswesens unternommenen Schritte behandelt.

Der Bericht wurde nach eingehender Diskussion gebilligt, die mit der Annahme der nachstehend angeführten Entschließungen beendet wurde:

Entschließung über den Austritt der japanischen Privatbahnergewerkschaft aus der ITF

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF nimmt Kenntnis von dem Beschluß des Kongresses der japanischen Privatbahnergewerkschaft, aus der ITF auszutreten, und pflichtet dem begründeten Appell bei, den das Sekretariat der ITF an diese Gewerkschaft gerichtet hat, um sie dazu zu bewegen, auf ihren Beschluß zurückzukommen.

Die Konferenz fordert die japanischen Privatbahner eindringlich auf, die Verbindung mit ihren Kollegen der demokratischen Welt aufrechtzuerhalten, um mit ihnen gegen die wirtschaftliche Ausbeutung und die politische Unterdrückung der Arbeiterschaft anzukämpfen und zur Schaffung einer Weltordnung beizutragen, die auf dem Zusammenschluß der Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres Wohlergehens durch gemeinsame Auswertung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Entschließung über Asien

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF grüßt die Eisenbahner Asiens und fordert sie auf, sich der ITF anzuschließen, wie es die Eisenbahner Indiens vor dreißig Jahren und diejenigen Ostpakistans und Hongkongs unlängst getan haben.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Arbeitnehmer — darunter mehr als drei Millionen Eisenbahner in allen Teilen der Welt — sind überzeugt, daß allein der dauernde Zusammenschluß aller Arbeitnehmerorganisationen der Welt es ermöglichen wird, die zwischen den Völkern und Rassen bestehenden Schranken niederzureißen und die soziale Gerechtigkeit zu verwirklichen.

Die Konferenz bekundet ihre volle Sympathie mit dem Streben der asiatischen Eisenbahnerorganisationen, unter sich Beziehungen anzuknüpfen, und sie begrüßt den Beschluß des Exekutivkomitees der ITF, in nächster Zeit eine Asiatische Eisenbahnerkonferenz einzuberufen. Enge und dauerhafte Beziehungen zwischen den asiatischen

Eisenbahnergewerkschaften sind ebenso notwendig und nützlich wie es die Beziehungen zwischen den Eisenbahnerorganisationen Europas und Amerikas waren und auch heute noch sind. Die Konferenz gibt dem Wunsch Ausdruck, daß die Asiatische Eisenbahnerkonferenz der Ausgangspunkt einer blühenden asiatischen Sektion der ITF sein möge.

Die Anknüpfung von freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnern der verschiedenen asiatischen Länder einerseits und denen Asiens und der übrigen Weltteile andererseits ist ein notwendiger Beitrag zur internationalen Gewerkschaftssolidarität, zur Annäherung der Völker und zum Weltfrieden.

Entschließung über den Achtstundentag bei den griechischen Bahnen

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bringt unter Bezugnahme auf die Resolution des ITF-Kongresses 1952 ihre Empörung darüber zum Ausdruck, daß die griechische Regierung mit dem Vorwand finanzieller Schwierigkeiten 3000 griechischen Eisenbahnern den Achtstundentag vorenthält.

Die Konferenz erinnert daran, daß Griechenland nicht nur das Internationale Arbeitsübereinkommen des Jahres 1919 über den Achtstundentag ratifiziert hat, sondern daß auch der griechische Vertreter auf den Internationalen Arbeitskonferenzen 1951 und 1952 das Versprechen abgegeben hat, binnen kurzer Frist den Achtstundentag in allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes wieder einzuführen. Die Konferenz fordert die griechische Regierung aufs neue auf, ihren Verpflichtungen endlich nachzukommen und ihr Wort zu halten.

Entschließung über das Tarifvertragsrecht der saarländischen Eisenbahner

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF, tagend in Rom vom 26. bis 31. Oktober 1953, erinnert an die einschlägige Entschließung des ITF-Kongresses von 1952 und protestiert auf neue gegen die Aufhebung des kollektiven Verhandlungs- und Vertragsrechtes auf den Eisenbahnen des Saarlandes.

In allen demokratischen Staaten, mit der einzigen Ausnahme der Saar, ist das Recht der Eisenbahnergewerkschaften unbestritten, auf dem Wege der Verhandlung und der kollektivvertraglichen Vereinbarung an der Festsetzung der Rechts- und Besoldungsverhältnisse ihrer Mitglieder maßgebend mitzuwirken. Die Auffassungen, die dem Gesetz über die Rechts- und Besoldungsverhältnisse der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnen des Saarlandes zugrundeliegen, haben in der zivilisierten Welt seit dreißig bis fünfzig Jahren keine Geltung mehr und werden nunmehr auch in Kolonialländern hinfällig.

Entschließung über Forderungen der tunesischen Eisenbahner

Die vom 26. bis 31. Oktober 1953 in Rom tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF hat folgende Erklärung der tunesischen Delegation entgegengenommen:

1. *Die dem Staat gehörenden Eisenbahnen werden von Privatgesellschaften betrieben, denen die Interessen ihrer außerhalb des Landes wohnenden Aktionäre mehr bedeuten als die Interessen der Allgemeinheit.*
2. *Es bestehen schwerwiegende Einschränkungen der Gewerkschaftsfreiheit parallel zur Unterdrückung der politischen Tätigkeit der tunesischen Staatsbürger, die verlangen, daß ihr Land eine Regierung erhält, die einer Versammlung von Abgeordneten des tunesischen Volkes gegenüber verantwortlich ist.*
3. *Die Beziehungen zwischen dem tunesischen Eisenbahnerverband und den Eisenbahngesellschaften werden durch eine böswillige Maßregelungspolitik vergiftet, die Hunderte von Mitgliedern des Verbandes trifft.*
4. *Die Personalpolitik der Eisenbahngesellschaften versperrt den Tunesiern den Zugang zu vielen Stellen und benachteiligt die tunesischen Eisenbahner auf dem Gebiete der Sozialfürsorge und der Wohnbaupolitik der Eisenbahngesellschaften.*

Die tunesische Delegation hatte um Einbeziehung eines Paragraphen ersucht, in dem sich die ITF verpflichten sollte, die Forderung des tunesischen Eisenbahnerverbandes zu unterstützen, daß die Eisenbahnen ihres Landes nicht mehr an Privatgesellschaften zu verpachten seien, sondern von einer direkt dem Staate unterstellten Verwaltung betrieben werden sollten. Der Entschließungsausschuß und die Konferenz als solche vertraten die Meinung, daß diese Forderung politischen Charakter aufweise und daher nicht in den Kompetenzbereich einer Sektionskonferenz falle. Dem tunesischen Eisenbahnerverband wurde angeraten, sich in dieser Angelegenheit an das Exekutivkomitee zu wenden. Obwohl dieser Rat die tunesische Delegation nicht völlig zufriedenstellte, nahm sie ihn an und stimmte für die Resolution.

Koordinierung des Verkehrs

Der Abschnitt, der sich auf die Arbeit des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission bezieht und insbeondere auf die Bemühungen dieses Ausschusses, die Grundsätze einer Koordinierung des Verkehrs festzulegen, führte zu einer Diskussion über die Subventionierung der Eisenbahnen. Es herrschte fast allgemeine Übereinstimmung mit der Ansicht des Sekretärs der Sektion, daß eine Politik der Subventionen keinen Ersatz für eine echte Koordinationspolitik darstelle; mehrere Redner stellten jedoch den Antrag, die Frage der Koordinierung weiter zu studieren und sie auf einer gemeinsamen Konferenz der beiden davon in erster Linie berührten Sektionen zu besprechen.

Europäischer Verkehr

Im Hinblick auf die Organisation des europäischen Verkehrswesens warf die niederländische Delegation die Frage auf, ob die Politik der ITF, die auf die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde abzielte, nicht im Lichte der Erfahrungen der jüngsten Zeit, insbesondere im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Montanunion, einer Revision bedurfte. In Anbetracht der Tatsache, daß sich der Kongreß der ITF für die Behandlung dieser Frage durch ein *ad-hoc* eingesetztes Organ der ITF entschieden hatte, nahm die Konferenz von einer Beschlußfassung Abstand.

Signal- und Fernmeldewesens zu fördern und ihre daran interessierten Mitglieder zu ermutigen, sich möglichst an Ort und Stelle über die einschlägigen Verhältnisse im Auslande zu unterrichten."

Züge ohne Begleitpersonal

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF stimmt nach Prüfung der Frage der Züge ohne Begleitpersonal folgenden Schlußfolgerungen zu:

1. *Auf keinen Fall dürfen Züge, deren Lokomotive oder andere Zugmaschine von nur einem Mann bedient wird, ohne wenigstens einen Zugbegleiter verkehren.*
2. *Personenzüge dürfen auf keinen Fall ohne Begleitpersonal verkehren, selbst dann nicht, wenn die Lokomotive oder Zugmaschine mit zwei Mann besetzt ist.*
3. *Die Frage, ob Güterzüge ohne Begleitpersonal verkehren können, muß in jedem Lande nach Erwägung aller damit verbundenen Faktoren entschieden werden. Eine allgemeingültige Regel kann nicht formuliert werden.*
4. *Wenn Güterzüge ohne Begleitpersonal verkehren, müssen folgende technischen Mindestbedingungen erfüllt sein:*
   a) *Verläßliche durchgehende Bremsen, verbunden mit einer Vorrichtung, die den Lokomotivführer unmittelbar über Bremsschaden unterrichtet;*
   b) *Kupplungen und Zugvorrichtungen solcher Stärke, daß Zugtrennungen weitgehend ausgeschlossen sind;*
   c) *gut ausgebaute Sicherungsanlagen und -methoden, die alle Gewähr bieten gegen die Einfahrt eines Zuges in einen Streckenabschnitt, solange ein anderer Zug oder ein Zugteil sich in demselben befindet;*
   d) *mit der Bremsordnung und den Vorschriften über Zugbildung gut vertrautes Stationspersonal und eindeutige Regelungen über die Verantwortlichkeit für die Einhaltung dieser Vorschriften;*
   e) *die Strecken müssen reichlich mit Fernsprechposten oder die Lokomotiven mit einem Radiotelefon ausgerüstet sein, die es dem Lokomotivpersonal ermöglichen, die Fahrdienstleiter unmittelbar von Unfällen und Zwischenfällen zu unterrichten.*
5. *Soweit Zugbedienstete infolge Verminderung oder Abschaffung von Begleitmannschaften auf Zügen in anderem Dienst verwendet werden müssen, haben sie Anspruch auf eine gleichwertige Stellung und Schutz gegen materielle Einbußen.*

Zukünftige Arbeit

Auf Antrag des französischen Eisenbahnerverbandes nahm die Konferenz einen Bericht über *Gesundheitsschutz und bahnärztliche Dienste* bei gewissen Eisenbahnen entgegen. Infolge Zeitmangels konnte dieser Bericht nicht eingehend diskutiert werden und außerdem war bei der Behandlung dieser Frage anscheinend noch nicht ein Stadium erreicht worden, in dem an die Ausarbeitung einer Resolution gedacht werden konnte, die den

Mitgliedsverbänden als Leitfaden dienen würde. Der Bericht wurde daher dem Ausschuß der Eisenbahnersektion zur weiteren Erwägung überwiesen.

Die Konferenz beschäftigte sich ferner mit einem Bericht über *Bildungs- und Schulungsarbeit* zugunsten junger Gewerkschaftsfunktionäre, sowohl ehrenamtlicher als auch bezahlter, die die Eisenbahnersektion der ITF in internationalem Maßstabe unternehmen sollte. Wie sich herausstellte, waren die Delegationen nicht ermächtigt, ihre Organisationen zu den Ausgaben zu verpflichten, die eine solche Tätigkeit mit sich bringen würde. Außerdem schien über gewisse Einzelheiten des Projekts noch nicht vollständige Klarheit zu herrschen. Aus diesem Grunde wurde auch dieser Bericht dem Sektionsausschuß zur weiteren Behandlung überwiesen.

Was die zukünftige Tätigkeit betrifft, richtete Kollege Guruswami, Generalsekretär des Landesverbandes der indischen Eisenbahner, einen Appell an die Konferenz, in dem er auf die dringende Notwendigkeit hinwies, die asiatischen Organisationen mit möglichst umfassenden Informationen über die *Beziehungen zwischen Gewerkschaften und Eisenbahnverwaltungen* und Erleichterungen, die den Eisenbahnergewerkschaften von seiten der Verwaltung gewährt werden, zu versorgen. Da es sich hier in erster Linie um eine Aufgabe des Sekretariats handelte, wurde ihm die Erledigung dieser Angelegenheit überlassen.

Die Konferenz billigte einen Antrag des niederländischen Verbandes des Verkehrspersonals, „eine Untersuchung der in den verschiedenen Ländern angewandten Methoden der Zugsicherung durchzuführen, um festzustellen, ob eine größere Einheitlichkeit erreicht werden kann und wenn ja, auf welcher Grundlage."

Ferner billigte die Konferenz ein vom Sektionsausschuß entworfenes Arbeitsprogramm, das die Behandlung der folgenden Fragen umfassen sollte:

1. Strafrechtliche und disziplinäre Verantwortlichkeit der Eisenbahner.
2. Psychotechnische Auslesemethoden.
3. Vergleichende Untersuchung der Arbeitszeitregelung bei den Eisenbahnen.
4. Ergebnisse der Mitbestimmung.

Hinweise auf die Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 11, 25, 34, 35, 38, 42, 45, 46, 47, 48, 51, 53, 54, 57, 58, 61, 62, 68 und 128.

Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr

Sektionsausschuß

Der vor dem Kongreß 1952 amtierende Sektionsausschuß setzte sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen:

	Mitglied:	Stellvertreter:
Belgien	*G. Hendrick*	*J. Geldof*
Dänemark	*E. Borg*	*E. Winther*
Deutschland	*J. Steldinger*	*H. Jipp*
Finnland	*S. Koutio*	*H. Palmén*
Frankreich	*M. Gellibert*	*P. Felce*
Großbritannien	*F. Cousins*	*F. Coyle*
Holland	*H. W. Koppens*	*H. de Later*
Italien	*G. Martelli*	
Norwegen	*O. Askeland*	*E. Aasen*
Schweden	*H. Svensson*	*S. Klinga*

Auf der während des Kongresses 1952 abgehaltenen Sektionskonferenz wurden die früheren Mitglieder und Stellvertreter in den Ausschuß wiedergewählt, jedoch mit den folgenden Ausnahmen: An die Stelle des verstorbenen Kollegen Gellibert trat Kollege Felce (Stellvertreter M. Bourgoin), Kollege H. Jipp wurde durch den Kollegen O. Knaack ersetzt, und zu den im Ausschuß vertretenen Ländern wurde Österreich hinzugefügt, das durch Kollegen Karl Weigl als Mitglied und Kollegen H. Dobnik als stellvertretendes Mitglied im Sektionsausschuß vertreten wird. Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Kollege H. Svensson wiedergewählt.

Der Ausschuß trat am 17. und 18. November 1952 in London zu einer ordentlichen Sitzung zusammen und zu einer außerordentlichen Sitzung am 25. und 26. Februar 1953 in Genf. Aus beiden Anlässen beschäftigte er sich mit Schritten, die im Zusammenhang mit der Regelung der Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr Europas zu unternehmen wären.

Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr Europas

Im März 1954 trat ein europäisches Abkommen über Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr in Kraft. Da die ITF an der Ausarbeitung dieses ersten Dokuments seiner Art maßgebend beteiligt war, verdient unsere Tätigkeit in diesem Zusammenhang der Erwähnung an dieser Stelle.

Der Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission hatte bereits bei seiner Gründung die Notwendigkeit erkannt, Ordnung in den internationalen Straßenverkehr zu bringen, bevor dessen Volumen in ungeordneter Weise zu groß wurde. Wenn der Straßenverkehr eine nützliche Rolle im internationalen Verkehr spielen soll, muß er eine feste wirtschaftliche Grundlage haben. Er darf nicht plötzlichen Ausdehnungen oder Schrumpfungen infolge einer Konkurrenz zwischen Schiene und Straße oder zwischen Straßenverkehrsunternehmern oder infolge plötzlicher Veränderungen der Bedingungen, unter denen Kraftfahrzeuge auf ausländischen Straßen verkehren dürfen, unterworfen sein. Die Regierungen glaubten deshalb, daß sie sich über die Benützung der Straßen durch ausländische Fahrzeuge einigen und allen Straßenverkehrsunternehmern Vorschriften auferlegen mußten, die einheitliche technische und

kommerzielle Bedingungen enthalten und einheitliche gesetzliche Verpflichtungen der Unternehmer gegenüber ihren Kunden und den Behörden fremder Länder festlegen. Die ITF nahm an diesen Besprechungen auf der Grundlage folgender zwei dem Osloer Kongreß unterbreiteter Vorschläge teil:

„Zwei Fahrer im internationalen Straßenverkehr
Der Kongreß...
erklärt, daß Autobusse, die zwei oder mehr Länder durchfahren, mit zwei Fahrern bemannt sein sollen."

Vorgeschlagen vom Schwedischen Transportarbeiterverband

„Internationale Kraftfahrer
Der Kongreß...
beschließt die Einsetzung eines Ausschusses mit dem Auftrag, Vorschriften auszuarbeiten, die einheitliche Arbeits- und Ruhezeiten für die Lenker von Lastkraftwagen und Autobussen im internationalen Verkehr festlegen."

Vorgeschlagen vom Holländischen Transportarbeiterverband

Die Regierungen pflichteten ohne weiteres dem Standpunkt bei, daß zur Schaffung ausgeglichener Konkurrenzbedingungen eine gewisse Regulierung der hauptsächlichen Aspekte der Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr, besonders der Arbeitszeit, erforderlich war. Die EWK ersuchte die IAO, das Kapitel der Vorschriften auszuarbeiten, das die Arbeitsbedingungen betrifft. Das war das angemessenste Verfahren, denn die Behandlung der Arbeitsbedingungen ist das Vorrecht der IAO, und außerdem ist diese für die Aufgabe besonders geeignet, weil Arbeitgeber und Arbeitnehmer an den Erörterungen teilnehmen. Der Verwaltungsrat der IAO überwies die Angelegenheit an den Binnenverkehrsausschuß der IAO, der sie auf seiner Tagung im Dezember 1951 in Nervi (Genua) behandelte.

Der Sektionsausschuß studierte die Angelegenheit auf seinen Tagungen in den Jahren 1949 und 1951 eingehend und arbeitete ein ausführliches Programm für die Tagung in Genua aus, gestützt auf die von den angeschlossenen Gewerkschaften eingegangenen Erklärungen. Die in Nervi ausgearbeiteten Vorschriften entsprachen den Forderungen der ITF nicht in jedem Punkt, stellen jedoch eine gute Kompromißlösung dar, die hauptsächlich mit Hilfe der Regierungen erzielt wurde.

Die Arbeitgeber im Straßenverkehr gingen zum Angriff über, um die Einbeziehung der Bestimmungen von Nervi in ihrer ursprünglichen Form in das europäische Straßenverkehrsabkommen zu verhindern, und es gelang ihnen, verschiedene Verkehrsministerien für ihre Sache zu gewinnen. Auf einer Sitzung des Binnenverkehrsauschusses der ECE im Mai 1952 äußerten einige Vertreter dieser Ministerien die Meinung, daß die von den Vertretern der Arbeitsministerien abgegebenen Stimmen für sie nicht bindend wären, und einige von ihnen versuchten, sich über die Ergebnisse der Diskussionen in Nervi hinwegzusetzen.

Der Sprecher der ITF erklärte, die Arbeitnehmer könnten sich nicht damit einverstanden erklären, daß die Regierungen durch den Mund ihrer Arbeitsministerien „ja" und durch den ihrer Verkehrsministerien

„nein" sagten. Es gelang den Arbeitgebern jedoch irgendwie, einem Unterausschuß des Verwaltungsrates des IAA eine Reihe von ausführlichen Vorschlägen vorzulegen, der sich mit ihnen am 27. Februar 1952 beschäftigen sollte. Das Sekretariat der ITF berief eine außerordentliche Sitzung des Sektionsausschusses für den 25. und 26. Februar in Genf ein. Dort setzte sich der Sektionsausschuß mit den Vertretern der Arbeitnehmer im Unterausschuß des IAA, den Kollegen Léon Jouhaux, Alfred Robert, H. Vermeulen und J. Möri, in Verbindung. Als Ergebnis dieser Intervention gelangten die Vorschläge der Arbeitgeber nicht zur Debatte, und die IAO behielt sich das Recht vor, etwaige vom Binnenverkehrsausschuß der ECE gebilligte Abänderungen des Übereinkommens von Nervi einer Prüfung zu unterziehen und sie zu genehmigen oder abzulehnen. Gleichzeitig wurde der Vertreter der IAO im Binnenverkehrsausschuß der ECE beauftragt, dessen Aufmerksamkeit auf jede einschlägige Konvention, Empfehlung oder Entschließung der IAO zu lenken.

Der Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa tagte vom 20. April bis 1. Mai 1952 in Paris. Eine ITF-Delegation, bestehend aus den Kollegen Svensson (Vorsitzender der Straßentransportarbeitersektion), de Later (Holland) und P. Tofahrn (Sektionssekretär) waren an den letzten drei Konferenztagen anwesend. Sie konnten eine Revision der in Nervi aufgestellten Bestimmungen nicht verhindern und mußten sich darauf beschränken, allzu große Schäden zu verhüten. Die Vorschriften über die Höchstarbeitszeit und die Mindestruhe wurden bedeutend abgeschwächt, dafür gelang es der Delegation, die Aufnahme einer neuen Bestimmung zu erreichen, die die maximale Zeit am Steuer im 24stündigen Zeitraum auf neun Stunden festsetzt, sowie einige weitere kleinere textliche Verbesserungen der in Nervi vereinbarten Bestimmungen durchzusetzen.

Sogar in seiner neuen und abgeschwächten Fassung entspricht der in das „Pflichtenheft" über den internationalen Straßenverkehr in Europa einbezogene Wortlaut den auf dem Kongreß 1948 erhobenen Forderungen der ITF. Ferner wurde dadurch die Grundlage für ein „Memorandum über Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr" geschaffen, ein Dokument mit allgemeinem Anwendungsbereich, das vom Binnenverkehrsausschuß der IAO im Jahre 1954 gebilligt wurde.

Sektionskonferenz

Eine Konferenz der Straßentransportarbeitersektion der ITF fand vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich statt. Anwesend waren 40 Delegierte, die 19 Organisationen aus Österreich, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Holland, Irland, Norwegen, Schweden und der Schweiz vertraten.

Die Tagesordnung lautete wie folgt:

1. Bericht des Sekretariats
2. Verkehrskoordinierung, Berichterstatter H. W. Koppens
3. Die obligatorische Haftpflichtversicherung
4. Organisierung des europäischen Verkehrs
5. Bestrafung von Fahrern bei Verstößen gegen Vorschriften
6. Beteiligung der Straßenverkehrsarbeiter an der Tätigkeit der Aktionsausschüsse der ITF
7. Anträge angeschlossener Gewerkschaften

Der Bericht des Sekretariats enthielt eine Übersicht über bereits unternommene oder noch zu unternehmende Aktionen im Hinblick auf die Konvention 1939 über Arbeitszeit und Ruheperioden im Straßenverkehr, Beschäftigungsprobleme, die sich aus der Koordination des Verkehrs ergeben, Regelung des internationalen Straßenverkehrs in Europa, Annahme einer „Charta der Arbeitnehmer im Straßenverkehr" durch den Binnenverkehrsausschuß der IAO und Arbeitsbedingungen im Langstreckenverkehr und im städtischen Personenverkehr. Die übrigen Punkte bildeten die Gegenstände weiterer Berichte.

Als Ergebnis der Diskussionen billigte die Konferenz die folgenden Entschließungen:

Verkehrskoordinierung

Die vom 21. bis 24. April 1952 unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeiter im Straßenverkehr gibt dem Wunsch der Straßentransportarbeiter Ausdruck, daß ihre Arbeitskraft auf die Weise eingesetzt werden möge, die dem öffentlichen Wohl am besten dient.

Nach Prüfung des Problems der Verkehrskoordinierung und in der Erkenntnis, daß die zur Zeit in Europa angewandten Betriebsmethoden meist zu unwirtschaftlichem und verschwenderischem Wettbewerb führen, der sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Verkehr auswirkt, verkündet die Konferenz ihre Überzeugung, daß zur Verwirklichung eines leistungsfähigen, ausreichenden, wirtschaftlichen und vereinheitlichten Binnenverkehrswesens, das in der Lage ist, den Bedürfnissen der Öffentlichkeit, der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie auf möglichst wirksame und passende Weise zu dienen, eine umfassende Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger notwendig ist.

Die Konferenz ersucht das Exekutivkomitee der ITF, das Studium dieser Frage fortzusetzen und zu vertiefen, um die verschiedenen beteiligten Sektionen zur gemeinsamen Formulierung der Grundsätze einer umfassenden Verkehrskoordinierung zu befähigen.

Haftpflichtversicherung

In der Erwägung, daß in mehreren Ländern die Berufsfahrer nur ungenügend gegen die mit ihrer Arbeit verbundenen Risiken in bezug auf Dritte geschützt sind;
in der Erwägung, daß die zivilrechtliche Verantwortung ausschließlich dem Arbeitgeber zukommen sollte;
empfiehlt die unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeitnehmer im Straßenverkehr den angeschlossenen Organisationen, für die Verbesserung der Bestimmungen über die Hapftpflichtversicherung zu sorgen und insbesondere die Anwendung folgender Grundsätze anzustreben:

1. *Die Fahrer müssen von der zivilrechtlichen Haftung befreit sein.*
2. *Es ist für den Arbeitgeber ungesetzlich, einem Kraftfahrer das Führen eines unversicherten Fahrzeugs vorzuschreiben oder zu gestatten.*

3. *Das Gesetz muß für die Fortdauer des Versicherungsvertrages sorgen, vorzugsweise durch die Vorschrift, daß die Versicherungspolice trotz Eigentümerwechsels in Kraft bleibt, bis sie durch einen neuen Versicherungsvertrag ersetzt wird, und trotz Nichtzahlung der Versicherungsprämien, bis der Versicherer die zuständige Behörde vom Erlöschen der Versicherungspolice in Kenntnis gesetzt hat.*
4. *Die Mindesthaftung der Versicherer (und der Verkehrsunternehmungen, die auf Grund des Gesetzes ihr eigener Versicherer sein dürfen) muß eine volle Entschädigung der Opfer von Verkehrsunfällen ermöglichen.*
5. *Das Vorhandensein und die Fortdauer der Versicherungsverträge muß durch ein System der Aufsicht und Inspektion gesichert sein, das es der zuständigen Behörde zur Pflicht macht, soweit als möglich die Verwendung unversicherter Fahrzeuge zu verhindern und solche Fahrzeuge bei Entdeckung oder Anzeige sofort aus dem Verkehr zu entfernen.*

Alkoholmißbrauch

Die vom 21. bis 24. April 1952 unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeiter im Straßenverkehr erachtet es als den Interessen der Berufskraftfahrer dienlich, die europäischen Behörden über die gewerkschaftlichen Auffassungen betreffend die Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs im Straßenverkehr zu unterrichten und über das, was zu verstehen ist, unter:

a) einem wohlabgewogenen und zu rechtfertigenden Maß an Strenge bei der Bestrafung von Verkehrsvergehen, die dem Alkohol zuzuschreiben sind:

b) einem vernünftigen Maß an polizeilicher Befugnis, Fahrzeuglenker am Weiterfahren unter Alkoholeinfluß zu verhindern;

c) einem praktischen Verfahren in der Behandlung der Fahrgäste und anderer Personen, die für gefährliches Verhalten eines Fahrers mitverantwortlich sind.

Die Konferenz erklärt:

1. *Der Führerschein ist jedem Fahrer, bei dem Alkoholeinfluß festgestellt wird, für eine durch die nationale Gesetzgebung festzulegende Zeit zu entziehen ohne Rücksicht darauf, ob ein Unfall stattgefunden hat oder nicht.*
2. *Der Führerschein muß für mindestens fünf Jahre entzogen werden, wenn der Fahrer zum zweiten Mal wegen Fahrens unter Alkoholeinfluß verurteilt wird; einem dreimal verurteilten Fahrer ist die Berechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs auf Lebenszeit abzuerkennen.*
3. *Die Polizei muß befugt sein, den Fahrer solange am Weiterfahren zu verhindern, als er unter Alkoholeinfluß steht; das angewandte Verfahren muß entweder rasche Aburteilung durch die Gerichte oder durch andere zuständige Stellen vorsehen oder aber die Möglichkeit, daß der Kraftfahrer bis zu den Gerichtsverhandlungen weiterhin seinen Lebensunterhalt in seinem Beruf verdienen kann.*

4. *Fahrgäste und andere Personen, die der unerlaubten Vorschubleistung angeklagt werden können, müssen ebenso wie der Fahrer gerichtlich verfolgt werden.*

Internationale Gewerkschaftszugehörigkeit der Transportarbeiter in öffentlichen Diensten

Die Interessen aller Transportarbeiter sind eng miteinander verknüpft, ohne Rücksicht darauf, ob diese Arbeiter im Dienste privater Unternehmer oder öffentlicher Stellen stehen.

Die Wahrung der Interessen der Transportarbeiter auf internationalem Gebiet erfordert, daß ihre Gewerkschaften geschlossen auftreten durch Vermittlung einer einzigen internationalen Gewerkschaftsorganisation.

Die ITF ist der naturgegebene internationale Sammelpunkt für alle freien Gewerkschaftler des Transportwesens.

Viele Transportarbeiter der öffentlichen Dienste in verschiedenen Ländern gehören der ITF schon an und nehmen seit vielen Jahren an ihrer Arbeit teil.

Die unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeitnehmer im Straßenverkehr appelliert daher an alle Gewerkschaften, die für Transportarbeiter in öffentlichen Diensten zuständig sind und die der ITF noch nicht angehören, ihren Transportarbeitersektionen den Anschluß an die ITF zu ermöglichen und zu empfehlen.

Europäische Verkehrsbehörde

In der Erwägung, daß der europäische Verkehr nach dem zweiten Weltkrieg genau wie früher organisiert wurde, das heißt um nationalen und privaten Einzelinteressen zu dienen;

in der Erwägung, daß die nationalen und privaten Rivalitäten auf dem Gebiet des Verkehrs zu wirtschaftlichen Anomalien führen, deren Kosten die europäischen Völker und in gewissem Maße auch die Transportarbeiter tragen müssen;

in der Erwägung, daß die Organisierung des europäischen Verkehrs auf eine Weise, welche den wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas begünstigt und den Interessen der europäischen Gemeinschaft und der Transportarbeiter dient, fast keinen Fortschritt macht;

in der Erwägung, daß das Problem einer rationellen Organisierung des Straßenverkehrs nur im Rahmen einer Organisierung des europäischen Verkehrs in seiner Gesamtheit lösbar ist;

in der Erwägung, daß die Nachkriegsereignisse auf dem Gebiete des Verkehrs die Richtigkeit des Vorschlags der ITF über die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde bestätigen;

in der Erwägung, daß die Beratungen des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission zwar zur Abklärung des Problems der Organisierung des europäischen Verkehrs beitragen, jedoch auch das Zögern der europäischen Regierungen erkennen lassen, dieses Problem auf die Weise zu lösen, welche das Streben nach europäischer Einheit und das gesunde Wirtschaftsdenken verlangen;

in der Erwägung, daß die in den Organen des Europarates durchgeführten Beratungen über die Organisierung des europäischen Verkehrs, obschon sie bestätigen, daß der Vorschlag der ITF eine praktische Lösung darstellt, bisher fruchtlos geblieben sind;

erklärt die unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 21. bis 24. April 1952 in Zürich tagende Internationale Konferenz der Arbeitnehmer im Straßenverkehr die Zustimmung der Arbeitnehmer im Straßenverkehr zum Vorschlag der ITF über die Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde mit einem Sonderorgan für den Straßenverkehr.

Sie ermutigt das Sekretariat der ITF, sich weiterhin der Tribüne des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission und jedes anderen sich ihm bietenden Mittels zu bedienen, um den Vorschlag der ITF zu propagieren und zu rechtfertigen;

ersucht die angeschlossenen Organisationen und deren Mitglieder, von allen geeigneten Mitteln intensiv Gebrauch zu machen, um die öffentliche Meinung und die beteiligten Regierungen und Parlamente davon zu überzeugen, daß die Organisierung des Verkehrs einer Europäischen Verkehrsbehörde anvertraut werden muß; und

beschließt, dem nächsten Kongreß vorzuschlagen, daß die Aktion für die Schaffung einer europäischen supranationalen Behörde mit derjenigen für die Koordinierung des Verkehrs verknüpft werden soll, um den Bemühungen, die europäische Gemeinschaft mit einer ihren Fortschritt fördernden Verkehrsorganisation zu versehen, neuen Auftrieb zu verleihen.

Arbeitsprogramm

Die Konferenz billigte eine Reihe von Vorschlägen, die von Mitgliedsorganisationen, einem Konferenzausschuß für Arbeiter im städtischen Personenverkehr, dem Sektionsausschuß und dem Sekretariat unterbreitet worden waren und das Arbeitsprogramm für die nahe Zukunft darstellen:

1. *Eine Untersuchung der beruflichen Befähigung von Fahrern von Kraftfahrzeugen und ihre Förderung und Bedingungen der Aufnahme in den Beruf des Kraftfahrers.*
2. *Eine Untersuchung der Funktionsweise der im Straßenverkehr angewandten Arbeitsinspektion.*
3. *Gesetzliche und disziplinäre Strafmaßnahmen gegen Arbeitnehmer im Straßenverkehr, die in Unfälle verwickelt werden.*
4. *Rechtshilfe für Fahrer bei Unfällen im Ausland.*
5. *Aufstellung der Forderungen der Arbeiter im Personenverkehr mit Bezug auf die Revision des Übereinkommens Nr. 67 von 1939.*
6. *Untersuchung der Arbeitsbedingungen im städtischen Personenverkehr und Aufstellung eines dem Binnenverkehrsausschuß der IAO vorzulegenden Forderungsprogramms.*
7. *Untersuchung der Rückwirkungen des technischen Fortschritts auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeiter im städtischen Personenverkehr.*
8. *Untersuchung der Verhältnisse im Taxigewerbe.*

Ferner stehen zwei rein technische Fragen auf dem Programm, und zwar a) eine Änderung der Straßenverkehrskonvention aus dem Jahre 1949, um zu gewährleisten, daß alle Autobusse und Lastkraftwagen auf beiden Seiten einen Rückspiegel aufweisen und daß alle Fahrzeuge zwei rote Schlußlichter führen müssen; b) die angeschlossenen Organisationen zu befragen bezüglich einer Änderung derselben Konvention, um vorzusehen, daß alle schweren Fahrzeuge mit Motor-, Hand- und Fußbremsen ausgestattet sein müssen.

Die unter 1, 2, 5 und 7 angeführten Gegenstände gehören bereits zu jenen, die dem Binnenverkehrsausschuß der IAO zur Behandlung vorliegen.

Hinweise auf die Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 11, 24, 25, 38, 40, 47, 58, 80 und 128.

Sektion der Hochseefischer

Sachverständigenausschuß der IAO für Fischereifragen

Auf einer Tagung der JMC, die vom 12. bis 17. Mai 1952 in Genf stattfand, legte die Arbeitnehmergruppe eine Entschließung vor, die die Bildung eines dreigliedrigen Sachverständigenausschusses zur Behandlung von Fischereifragen forderte. Sie erhielt nur die Stimmen der Seeleutegruppe, weil sich sämtliche Arbeitgebervertreter der Stimme enthielten. Anläßlich der Tagung im Juni 1952 befaßte sich der Verwaltungsrat des IAA trotzdem mit dieser Frage, verschob jedoch den Beschluß bis nach der Befragung der Regierungen.

Die anläßlich des Stockholmer Kongresses durchgeführte Konferenz der Hochseefischersektion nahm eine Entschließung über denselben Gegenstand an, die den Verwaltungsrat des IAA um Beschleunigung der Angelegenheit ersuchte, und mit Rundschreiben vom 6. August 1952 wurden die Gewerkschaften der Hochseefischer ersucht, bei ihren Regierungen darauf hinzuwirken, daß sie dem erwähnten Fragebogen des IAA unverzügliche Aufmerksamkeit schenkten.

Danach trat eine lange Pause ein, die wir, wie aus dem Abschnitt des vorliegenden Berichtes über unsere Beziehungen zur IAO hervorgeht, dazu benützten, weiterhin auf eine Erledigung zu dringen.

Nun ist es endlich möglich, über einen Fortschritt zu berichten. Auf seiner Sitzung vom 24. bis 27. November 1953 beschloß der Verwaltungsrat des IAA mit 21 zu 8 Stimmen, einen Ausschuß von Sachverständigen in Fischereiangelegenheiten zu errichten, der aus zwölf Mitgliedern bestehen und dessen Zusammensetzung auf Grund von Beratungen mit Vertretern der Regierungen, der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppen des Verwaltungsrates erfolgen soll.

(Seit Ende 1953 sind wir um vier Nominierungen von Vertretern der Arbeitnehmer in diesem Ausschuß ersucht worden. Wir nominierten Kumajiro Takahashi, Japan, Gunvald Hauge, Norwegen, T. Birkett, Großbritannien, und Patrick McHugh, USA, denen R. Dekeyzer, Belgien, H. Hildebrand, Deutschland, und Ivar Nes, Norwegen, als technische Berater zur Seite stehen.)

Der Ausschuß wird im Frühjahr 1954 zusammentreten und u. a. über die folgenden Fragen beraten: a) Mindestalter bei Antritt der Arbeit; b) ärztliche Untersuchungen bei Arbeitsantritt und nachher in regelmäßigen Zeitabständen; c) Patente; d) Unfallversicherung.

Stockholmer Entschließungen über Fischereifragen

a) Angriffe auf Fischereifahrzeuge

Auf unserem Kongreß in Stockholm wurde eine von der Sektion der Hochseefischer eingebrachte Resolution gebilligt, in der gegen die Angriffe bewaffneter Kommunisten auf Fischereifahrzeuge verschiedener Nationalitäten Protest erhoben und an die Vereinten Nationen und die in Frage kommenden Regierungen der dringende Appell gerichtet wurde, „unverzüglich entschlossene Schritte zu unternehmen, um solche Übergriffe zu verhindern".

Diese Resolution wurde der Organisation der Vereinten Nationen übermittelt und die Mitgliedsorganisationen mittels Rundschreiben dringend

aufgefordert, in dieser Angelegenheit bei ihren Regierungen vorstellig zu werden.

b) Territorialgewässer

In einer zweiten, vom Kongreß in Stockholm auf Antrag der Sektion der Hochseefischer gebilligten Resolution wurde das Sekretariat der ITF beauftragt, dem zuständigen internationalen Organ die Schwierigkeiten vor Augen zu führen, die der Hochseefischerei durch das Fehlen klar definierter, international anerkannter Grenzen der Territorialgewässer verursacht werden und darauf zu dringen, daß bis zum Zustandekommen eines internationalen Übereinkommens die durch Tradition geschaffenen Grenzen respektiert werden. Diese Resolution wurde der Organisation der Vereinten Nationen ebenfalls zur Kenntnis gebracht und die angeschlossenen Verbände mittels Rundschreiben um Intervention bei ihren Regierungen ersucht.

Mit dieser Frage der Begrenzung der Territorialgewässer beschäftigte sich die Kommission der Vereinten Nationen für Internationales Recht auf einer Konferenz im August 1952 in Genf. Es war ihr nicht möglich, zu irgendwelchen definitiven Schlußfolgerungen zu gelangen und es wurde der Beschluß gefaßt, die in Frage kommenden Regierungen um ihre Stellungnahme zu ersuchen; man hoffte, daß die Antworten der Regierungen bis zum Sommer 1953 einlangen würden. Am 26. August 1952 setzten wir unsere Mitgliedsverbände, die Hochseefischer organisieren, von diesen Informationen in Kenntnis und ersuchten sie gleichzeitig neuerdings, bei ihren Regierungen die erforderlichen Schritte zu unternehmen.

Die Angelegenheit wurde danach der Generalversammlung der Vereinten Nationen (November-Dezember 1953) vorgelegt, die jedoch beschloß, von der Behandlung hoheitsrechtlicher Probleme der Seefahrt Abstand zu nehmen, um es der Rechtskommission zu ermöglichen, ihre Studien fortzusetzen, mit deren Beendigung nicht vor 1957 gerechnet wurde.

Die Rechtskommission unterbreitete eine Anzahl von Empfehlungen und obwohl diese nicht angenommen wurden, bilden sie einen interessanten Beitrag zu einer etwaigen späteren Lösung des Problems der Territorialgewässer.

In einem Bericht, in dem der Begriff des kontinentalen Schelfs definiert wird, wurde empfohlen, daß ein Staat die Hochseefischerei in jenen Gebieten, in denen seine eigenen Staatsbürger dem Fischfang nachgingen, regeln und kontrollieren sollte. Fischten Angehörige von zwei oder mehr Staaten in einem solchen Gebiete, so sollten die in Frage kommenden Staaten gemeinsam die erforderlichen Maßnahmen gegen Raubbau und Überfischung vorschreiben. Sollten danach Fischer anderer Länder, die diesen Maßnahmen nicht zugestimmt haben, das Gebiet betreten, so sollte der Fall auf Wunsch irgendeiner der interessierten Parteien einem internationalen Organ vorgelegt werden.

In einer zweiten Empfehlung der Rechtskommission wurde angeregt, daß seefahrenden Ländern innerhalb einer Zone von hundert Meilen außerhalb ihrer Hoheitsgewässer das Recht zustehen sollte, auf Basis der Gleichberechtigung an der Ausarbeitung etwaiger Bestimmungen zur Regelung des Fischereiwesens teilzunehmen, selbst wenn sich keine Angehörigen dieser Staaten am Fischfang in diesen Gebieten beteiligen.

Drittens wurde empfohlen, daß die Staaten auf jedem Gebiete der Hochseefischerei jedes System der Regelung des Fischereiwesens pflichtgemäß

anerkennen sollten, das irgendeine im Rahmen der Organisation der Vereinten Nationen geschaffene internationale Behörde als im wesentlichen Interesse der Wahrung des Fischbestandes liegend vorschreiben möge.

Ferner wurde vorgeschlagen, daß jeder maritime Staat auf den unmittelbar an seine Hoheitsgewässer angrenzenden Meeresgebieten das Recht besitzen sollte, die erforderlichen Kontrollbefugnisse auszuüben, um Verstöße gegen Zoll-, Einwanderungs-, Steuer- und Hygienebestimmungen innerhalb seines Hoheitsgebietes oder Hoheitsgewässers verhindern und bestrafen zu können. Eine derartige Kontrolle sollte nicht über zwölf Meilen von der Linie ausgeübt werden, von der aus die Ausdehnung der Hoheitsgewässer gemessen wird.

Ausschuß der Sektion der Hochseefischer

Auf der im Zusammenhang mit unserem Kongreß in Stockholm abgehaltenen Konferenz der Sektion der Hochseefischer wurden die folgenden Kollegen für die Zeit bis zum nächsten Kongreß in den Sektionsausschuß gewählt: Belgien: R. Dekeyzer; Deutschland: H. Hildebrand; Frankreich: offen; Japan: K. Takahashi; Niederlande: A. de Boon; Norwegen: I. Haugen; Vereinigtes Königreich: offen; USA: J. Waugh.

Hinweise auf Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 12, 51, 52, 53 und 72.

Sektion für Zivilluftfahrt

Sektionskonferenz, Juli 1952, Stockholm

Die einzige Konferenz der Sektion der ITF für zivile Luftfahrt im Jahre 1952 fand im Juli anläßlich des Kongresses in Stockholm statt. Die folgenden Berichte wurden gebilligt: a) über Beschränkung der Flugzeit, ausgearbeitet vom Unterausschuß der Sektion (Stimmenthaltung der belgischen Delegation) und b) über Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals, ausgearbeitet vom Sekretariat in Ausführung des Auftrages der Sektionskonferenz im Jahre 1950 in Stuttgart.

Ferner nahm die Konferenz einen Bericht über eine vom Sekretariat angestellte Untersuchung der schädlichen Auswirkungen des Fliegens zur Kenntnis. In bezug auf den Entwurf eines Musterkollektivvertrages für Stewardpersonal, der vom Unterausschuß für das fliegende Personal auf seiner Sitzung am 23. Februar 1951 in London gebilligt worden war, wurden gewisse Einwände erhoben und es wurde beschlossen, den Mitgliedsorganisationen den Bericht zu unterbreiten und sie um ihre Kommentare hierzu zu ersuchen.

Zwei Entschließungen wurden angenommen, von denen die eine dem Verband der mexikanischen Flugzeugführer die ihm bisher verweigerte Anerkennung sichern sollte, die andere gegen die Angriffe kommunistischer Kampfflieger auf Zivilflugzeuge protestierte.

R. Lapeyre von der französischen Gewerkschaft öffentliche Arbeiten und Verkehr wurde einstimmig in seinem Amte als Sektionsvorsitzender bestätigt, und es wurde beschlossen, einen stellvertretenden Vorsitzenden zu ernennen, der ihn, wenn nötig, vertritt. H. O'Neill von der britischen Funkergewerkschaft wurde mit diesem Amt betraut. Ferner wurde beschlossen, im Sektionsausschuß zwei Sitze (je einen für Flug- und Bodenpersonal) für die deutsche Gewerkschaft zu reservieren, weil anzunehmen war, daß Deutschland in Kürze wieder eine eigene zivile Luftfahrt haben würde. Außerdem wurde im Unterausschuß des fliegenden Personals ein Sitz für Frankreich offengelassen, damit beim Beitritt einer französischen Gewerkschaft des fliegenden Personals dieses Land eine Vertretung haben kann. Der Sektionsausschuß setzt sich demnach wie folgt zusammen:

Unterausschuß für fliegendes Personal: Je zwei Sitze für Nordamerika und Großbritannien und je einen für Belgien, Frankreich, Deutschland, Holland, Skandinavien und die Schweiz.

Unterausschuß für Bodenpersonal: Je zwei Sitze für Nordamerika und Großbritannien und je einen für Frankreich, Deutschland, Holland, Skandinavien und die Schweiz.

Die Konferenz beschloß, den Grundsatz zu vertreten, daß die mit der zivilen Luftfahrt verbundenen sozialen Fragen international in den Bereich der IAO gehören und die ICAO für ihre Behandlung nicht zuständig ist.

Konferenz für fliegendes Personal in Paris

Am 10. und 11. Juni 1953 fand in Paris eine Konferenz für das fliegende Personals statt, der Delegierte von Organisationen in Belgien, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Holland, Schweden, der Schweiz und den Vereinigten Staaten beiwohnten. Die International Federation of Air Line Pilots' Associations hatte einen Beobachter entsandt.

Auf der Konferenz wurden die Grundlagen für eine aktivere zukünftige Entwicklung der Sektion gelegt. Das Arbeitsprogramm wird sich u. a. auf Ermüdungserscheinungen der Besatzung, Kranken- und Unfallversicherung und Altersrenten beziehen und vier wichtige Resolutionen wurden gebilligt: eine über Sicherheitsnormen in der zivilen Luftfahrt, in der eine Reihe von Maßnahmen im Interesse der Flugzeugführer, Navigatoren, Bordmechaniker und Funker angeführt wurden; eine zweite, die sich mit der Gefahr der Abschaffung des 500-kHz-Geräts und der Außerdienststellung von qualifizierten Funkern beschäftigt und in der an die ICAO die Forderung gerichtet wird, dieser Tendenz entgegenzuwirken; in einer dritten Resolution wird die IAO aufgefordert, ein Organ zur Behandlung der sozialen Probleme der zivilen Luftfahrt zu schaffen und der Austausch von Vertretungen zwischen der IAO und der ICAO dringend beantragt, der dem Zwecke dienen sollte, gemeinsame Beratungen über jene Fragen zu ermöglichen, in denen eine Überschneidung der sozialen und wirtschaftlichen Belange der Industrie vorkommt; in der vierten Resolution wird die Errichtung eines Sachverständigenausschusses der IAO für Zivilluftfahrt beantragt, der von ICAO anerkannt werden und auf ähnliche Weise funktionieren sollte wie die Joint Maritime Commission der IAO.

Schließlich billigte die Konferenz nach einigen geringfügigen Abänderungen den Entwurf eines Musterkollektivvertrages für Stewardpersonal, der den nationalen Verbänden bei ihren Kollektivverhandlungen als Leitfaden dienen sollte.

Die Konferenz billigte mit Bedauern den Rücktritt des Kollegen H. O'Neill, des stellvertretenden Vorsitzenden des Unterausschusses für das fliegende Personal, und wählte Kollege Stolz, Belgien, einstimmig zu seinem Nachfolger.

Zusammenkunft mit IFALPA

Als Ergebnis eines Beschlusses der Pariser Konferenz für das fliegende Personal traf am 14. September ein von dieser Tagung ernannter Unterausschuß mit Vertretern der IFALPA in London zusammen. Die Sitzung, die sich in einer freundlichen Atmosphäre abspielte, war einberufen worden, um über Mittel und Wege der Gewährleistung einer gemeinsamen Behandlung von Problemen zu beraten, die für alle Kategorien des fliegenden Personals von Interesse sind. Es wurde beschlossen, abgesehen von der Entsendung von Beobachtern zu den Konferenzen beider Organisationen, in jenen Fällen, in denen die Tagesordnung einer Konferenz von IFALPA bzw. der ITF Punkte enthält, die für die andere Organisation von Interesse wären, vor der Konferenz eine gemeinsame Sitzung einzuberufen, um zu gewährleisten, daß beide Teile über ihre Stellungnahme vollkommen im Bilde sind. Ein derartiges Verfahren würde die Autonomie der Konferenzen keineswegs beeinträchtigen, würde jedoch dazu führen, daß Meinungsverschiedenheiten über Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse nicht veröffentlicht würden.

Manifest für Flugzeugbesatzungen

Während der Berichtszeit wurden Vorkehrungen für den Druck von 5000 Exemplaren eines Manifestes für Flugzeugbesatzungen getroffen, das den Titel „Zur Lösung von Problemen der Flugzeugbesatzungen" führt. Darin wird der Vorteil des Beitritts zur ITF betont und eine zusammenfassende Übersicht über die Politik der ITF unter besonderer Berücksichtigung des

fliegenden Personals gegeben. Mit dieser Publikation wird die Absicht verfolgt, sie den Mitgliedsorganisationen zuzustellen und durch sie an Mitglieder nichtangeschlossener Organisationen an Bord des Flugzeugs weiterzuleiten.

Dienstleistungen an angeschlossene Organisationen

Die Sektion hat ihre Tätigkeit durch den Versand von Material an Mitgliedsorganisationen intensiviert. Derzeit geltende Kollektivverträge und Luftfahrtbestimmungen aller wichtigsten Länder sind nunmehr mittels Rundschreiben allgemein bekanntgemacht worden. Ende Dezember 1953 wurde das Ergebnis von zwei Erhebungen veröffentlicht; eine über die gewerkschaftliche Erfassung von Personal der zivilen Luftfahrt und die andere über die Entwicklung von statistischen und luftfahrttechnischen Informationen, die die wichtigsten Luftverkehrslinien betreffen.

Konferenz des Bodenpersonals

Ende 1953 waren die Vorarbeiten für eine Konferenz des Unterausschusses der Sektion (Bodenpersonal) im Gange, die im März 1954 stattfinden soll.

Neubeitritte

In den Jahren 1952/53 traten die folgenden Organisationen der Sektion für Zivilluftfahrt bei:

April 1952	Union of Air Workers, Columbien	Fliegendes und Bodenpersonal	1 107 Mitglieder
Februar 1953	Gewerkschaft des fliegenden Personals, Frankreich	Fliegendes Personal	700 Mitglieder
Dezember 1953	Transport Workers' Union of America	Fliegendes und Bodenpersonal	17 200 Mitglieder

Hinweise auf die Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 13, 48, 63 und 127.

Sektion der Binnenschiffer

Der Tagung der Binnenschiffersektion der ITF, die am 21. und 22. Februar 1952 in Hamburg stattfand, wohnten 18 Vertreter belgischer, britischer, deutscher, französischer, holländischer und schweizerischer Verbände bei, die an der Rheinschiffahrt interessiert sind, sowie der Generalsekretär der ITF.

Die Sitzung beschäftigte sich in erster Linie mit dem Ausmaß, in dem zwei von Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Holland und der Schweiz unterzeichnete Internationale Konventionen vom 27. Juli 1950 über soziale Sicherheit und Arbeitsbedingungen des Personals der Rheinschiffahrt ratifiziert worden waren. Obwohl die Ratifizierung der erstgenannten Konvention zufriedenstellende Fortschritte machte (sie ist eigentlich seither am 1. Juni 1953 in Kraft getreten), ließ die Ratifizierung der Konvention über Arbeitsbedingungen auf sich warten. Demgemäß billigte die Sitzung folgende Resolution:

> *„Die am 21./22. Februar 1952 in Hamburg versammelten Vertreter der an der Rheinschiffahrt beteiligten Gewerkschaften der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) stellen mit großem Bedauern fest, daß das im Juli 1950 durch die Regierungsvertreter der Rheinuferstaaten und Belgiens abgeschlossene internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer mit Ausnahme Deutschlands noch von keinem Land ratifiziert worden ist.*
>
> *Angesichts der außerordentlich großen Bedeutung, welche die in der Rheinschiffahrt beschäftigten Arbeitnehmer dem Abkommen vor allem hinsichtlich der noch ausstehenden Regelung der Arbeitszeitverhältnisse beimessen, werden die beteiligten Gewerkschaften aufgefordert, mit allem Nachdruck bei ihren Regierungen vorstellig zu werden, um die baldige Ratifizierung des Abkommens zu bewirken; sie werden ersucht, an die anläßlich des ITF-Kongresses im Juli 1952 stattfindende Binnenschiffertagung Bericht über die von ihnen unternommenen Schritte zu erstatten, damit diese Tagung in voller Kenntnis der Sachlage die ihr angebracht erscheinenden Maßnahmen beschließen kann."*

Die im Zusammenhang mit unserm Kongreß in Stockholm im Juli 1952 abgehaltene Sektionskonferenz beschäftigte sich neuerdings mit dieser Angelegenheit. Es stellte sich heraus, daß die Schweiz anscheinend Einwendungen gegen die Konvention über Arbeitsbedingungen erhoben hatte, insbesondere in bezug auf die Nachtruhe. Das Sekretariat wurde beauftragt, eine Broschüre in deutscher, französischer und niederländischer Sprache auszuarbeiten, die den Text der beiden Konventionen und ein an die Rheinschiffer gerichtetes Manifest enthalten sollte, in dem sie zum gewerkschaftlichen Zusammenschluß aufgefordert wurden. Diese Broschüre wurde im Oktober 1952 versandt.

Im Zusammenhang mit diesem Problem befaßte sich die Sitzung in Hamburg auch mit dem Grad der gewerkschaftlichen Erfassung der Rheinschiffer. Es wurde mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, daß der Schweizer Transportarbeiterverband beschlossen hatte, die Organisierung der Mannschaften von auf dem Rhein eingesetzten Schiffen unter der Schweizer Flagge durchzuführen. In dieser Beziehung sind seither sehr beträchtliche Fortschritte erzielt worden und bis Ende 1953 war es dem

Schweizer VHTL gelungen, von den ungefähr 800 auf den schweizerischen Rheinschiffen beschäftigten Arbeitnehmern nicht weniger als 640 zu organisieren.

Was die französische Rheinflotte betraf, stellte sich auf der Hamburger Sitzung heraus, daß von den 1500 von ihr Beschäftigten nur ganz wenige einer Gewerkschaft angehören, was ein schwerwiegendes Gefahrenmoment für die Binnenschiffer anderer Nationalitäten darstellte. Das Sekretariat der ITF wurde beauftragt, zu untersuchen, was in dieser Hinsicht unternommen werden könnte und die übrigen an dieser Angelegenheit interessierten Verbände haben zur Finanzierung dieser Arbeit einen großzügigen Beitrag von insgesamt 5000 DM geleistet, und zwar: Deutsche Gewerkschaft ÖTV 2500 DM, belgischer Transportarbeiterverband 1000 DM und holländischer Transportarbeiterverband 1500 DM.

Auf Grund von Vereinbarungen mit dem Straßburger Gewerkschaftsrat wurde ein Organisator ernannt, der seinen Posten am 15. Juni 1952 antrat, jedoch am 1. November 1953 durch einen anderen Kollegen ersetzt wurde. Bis Ende 1953 hatten wir zur Finanzierung dieser Arbeit insgesamt 27 000 frz. Frs. ausgegeben. Die Ergebnisse sind jedoch keineswegs so zufriedenstellend gewesen, wie im Falle des Schweizer Verbandes. Es haben sich beträchtliche Schwierigkeiten gezeigt, zu denen nicht als geringste die Tatsache gehört, daß viele der auf französischen Schiffen beschäftigten Leute früher einer christlichen Gewerkschaft angehört hatten, aus der sie schwer enttäuscht ausgetreten waren, worauf anscheinend ihre Voreingenommenheit gegen die Gewerkschaften im allgemeinen zurückzuführen ist. Die Einhebung der Gewerkschaftsbeiträge hat ebenfalls zu wünschen übriggelassen.

Die mit der Ratifizierung der Konvention über die Arbeitsbedingungen verbundenen Schwierigkeiten dauerten während der restlichen Monate des Jahres 1952 und 1953 an. Die Situation verschlimmerte sich, als der schweizerische VHTL im Oktober und November 1952 mit den schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaften vereinbarte, eine Eingabe an die schweizerische Regierung zu richten, um eine ihnen genehme Auslegung der Nachtruhebestimmung oder andernfalls eine Revision dieser Bestimmungen zu erwirken, und die schweizerische Regierung setzte sich in dieser Hinsicht mit der IAO in Verbindung.

Die schweizerische Gewerkschaft unternahm diesen Schritt ohne vorherige Befragung der ITF. Die damit geschaffene Lage machte eine Konferenz der beteiligten angeschlossenen Gewerkschaften notwendig, die am 23. und 24. März in Straßburg stattfand. Die Konferenz stellte fest, daß eine Revision des Abkommens kaum vermeidbar sein würde, weshalb eine dreigliedrige Konferenz der betreffenden Länder erforderlich sei. Infolgedessen ersuchten wir das IAA, eine solche Konferenz sobald wie möglich einzuberufen, um Mittel und Wege zur Herbeiführung der Ratifikation des Abkommens in seiner bestehenden oder aber einer revidierten Form zu prüfen.

Inzwischen hat sich die Schweizer Regierung mit Unterstützung der Vertreter der schweizerischen Arbeitnehmer bemüht, eine Änderung der Vertragsbestimmungen durchzusetzen, aber die französische Regierung hat sich bisher nicht geneigt gezeigt, an einer Konferenz zu diesem Zwecke teilzunehmen. Andere in Frage kommende Mitgliedsverbände der ITF in Belgien, Frankreich, Deutschland und Holland befürworteten zwar die Anwendung der Bestimmungen der Konvention in ihrer gegenwärtigen

Form, vertraten jedoch die Ansicht, daß eine weitere Diskussion am Platze wäre, um dem Stillstand der Verhandlungen über ihre Ratifizierung ein Ende zu bereiten.

Mit dieser Angelegenheit beschäftigte sich der Verwaltungsrat des IAA auf seiner Sitzung im Mai/Juni 1953 und beschloß, die in Frage kommenden Regierungen zu Rate zu ziehen. Als Ergebnis sollte vom 18. bis 23. Januar 1954 in Genf eine weitere Session der dreigliedrigen Sonderkonferenz für die Rheinschiffahrt stattfinden, um über die folgenden von der Schweizer Regierung vorgeschlagenen Abänderungen und Zusatzanträge zu beraten:

1. Teilweise Ausnahmebestimmungen in bezug auf gewisse Klauseln, zugunsten der Partikuliere.
2. Ausnahmebestimmung über Nachtruhe während der Fahrt.
3. Einbeziehung des 1. Mai in die Liste der anerkannten öffentlichen Feiertage.
4. Grundsätzliche Bewilligung eines jährlichen Erholungsurlaubs von 12 Arbeitstagen nach sechsmonatiger Dienstzeit (anstatt nach 12 Monaten).

Wir haben Vorkehrungen für eine vorbereitende Konferenz von Vertretern der ITF getroffen, die am 16. und 17. Januar 1954 ebenfalls in Genf stattfinden soll. Da es dem Generalsekretär infolge der Sitzung unseres Exekutivkomitees in Washington am 25. Januar nicht möglich sein wird, dieser Sitzung beizuwohnen, wird der Stellvertretende Generalsekretär ihre Leitung übernehmen.

Die Konferenz der Binnenschiffersektion, die anläßlich unseres Stockholmer Kongresses stattfand, wählte folgenden Sektionsausschuß für die kommenden zwei Jahre: Österreich: L. Brosch; Belgien: L. Eggers; Frankreich: frei; Deutschland: H. Hildebrand; Niederlande: T. Smeding; Pakistan frei. T. Smeding wurde einstimmig zum Vorsitzenden wiedergewählt.

Hinweise auf die Angelegenheiten, die für die Sektion von Interesse sind, sind auf folgenden Seiten des vorliegenden Berichtes zu finden: 42 und 82.

X. Verschiedenes

Fehlschlag des Peronistischen Transportarbeiter-Kongresses

ATLAS (Asociacion de Trabajadores Latino-Americanos Sindicalistas, oder: Vereinigung der lateinamerikanischen Gewerkschaften) ist die Antwort des Generals Perón auf den IBFG und seine lateinamerikanische Regionalorganisation ORIT. Sie wurde auf einer Konferenz in Asunción (Paraguay) im Februar 1952 gegründet und hielt ihren ersten Kongreß gegen Ende des gleichen Jahres in Mexiko ab. Seither haben die peronistischen Sozialattachés auf den argentinischen Gesandtschaften eine sehr rege Tätigkeit entfaltet, als deren Ergebnis nationale ATLAS-Ausschüsse in Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Kuba, Paraguay, Mexiko und einigen anderen mittelamerikanischen Ländern ins Leben gerufen wurden. Im Februar 1953 erfuhren wir, daß ATLAS beabsichtigte, im Laufe des Jahres eine lateinamerikanische Transportarbeiterkonferenz einzuberufen. Wir benachrichtigten demzufolge die lateinamerikanischen Transportarbeiterorganisationen mittels Rundschreiben vom 17. Februar. Ob unsere Aktion diese Folgeerscheinung zeitigte oder nicht, ist uns nicht bekannt, jedenfalls fand die Konferenz nicht statt.

Bei ATLAS scheint nicht alles in bester Ordnung zu sein. Gegen Ende 1953 traten zwei Mitglieder ihres Exekutivkomitees infolge von Meinungsverschiedenheiten über die Politik der Organisation zurück, während der Generalsekretär José Espejo (Argentinien) durch Fernando Pérez Vidal ersetzt wurde, einem der Sekretäre der kubanischen Transportarbeiter-Föderation, die der ITF angehört und nicht der ATLAS. Demzufolge wurde Pérez Vidal aus seinem Verbande ausgeschlossen.

Neue Internationale des Personals der Zivilluftfahrt

Am 8. Oktober 1953 erhielten wir ein von Calixto Sánchez Whyte unterzeichnetes Schreiben mit dem Briefkopf „International Aviation Worker's Office", in dem er uns mitteilte, daß „eine Gruppe von Gewerkschaften in mehreren Ländern es für angezeigt erachtet hat, eine internationale Organisation von Personal der Luftfahrt zu errichten, die dem Zwecke dienen soll, die bestehenden Verbindungen zwischen ihnen zu stärken und zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des betreffenden Personals beizutragen". Er brachte die Hoffnung zum Ausdruck, „daß wir seinen Bestrebungen sympathisch gegenüberstehen werden".

Das Büro der neuen Organisation befindet sich im Gebäude des Gewerkschaftsbundes Kubas, in dem sich früher das Regionalbüro der ITF befand. Wir beantworteten das Schreiben des Mr. Sánchez am 16. November, indem wir darauf hinwiesen, daß die ITF bereits über eine Sektion für Zivilluftfahrt verfügt, deren Tätigkeit genau die gleiche sei, wie die, die die neue Organisation durchzuführen beabsichtigt. Bisher haben wir von ihm noch keinen Bescheid erhalten.

Inzwischen erhielten wir vom Kollegen Harrison, dem Vorsitzenden der American Brotherhood of Railway Clerks, und von der ORIT, der interamerikanischen Regionalorganisation des IBFG, Abschriften ähnlicher Briefe, die sie von Mr. Sánchez erhalten hatten und Abschriften ihrer Antwortschreiben, die dem Inhalt nach unserem ähnlich waren.

Mr. Sánchez ist uns nicht unbekannt. Er ist Generalsekretär der kubanischen Föderation für Zivilluftfahrt, die offiziell der ITF angehört und die bei der ITF nach Bedarf um Unterstützung nachsucht. Er war Mitglied

des Ausschusses unserer eigenen Regionalorganisation und hatte in diesem Ausschuß den Posten eines „Delegierten des Sekretariats der ITF" inne. Wir glauben nicht, daß uns diese neue Entwicklung irgendwelches Kopfzerbrechen verursachen sollte. Obwohl es der neuen Internationale gelingen möge, hier und da ein oder zwei kleine südamerikanische Organisationen zum Beitritt zu bewegen, ist nicht anzunehmen, daß sie jemals einen Weltumfang erreichen wird.

Propaganda der ITF in Spanien

Die Ausgabe unserer Zeitung vom Mai 1953 enthielt einen Artikel über die Streiks in Barcelona und Bilbao. Dieser Artikel wurde in einer illegalen Zeitschrift wiedergegeben, die der allgemeine spanische Arbeiterverband ungefähr alle zwei Monate zur Verbreitung innerhalb Spaniens erscheinen läßt. Als Ergebnis eines späteren Schriftwechsels mit dieser Organisation bewilligte unser Exekutivkomitee auf seiner Sitzung am 29. und 30. Juni in Kopenhagen einen Betrag in Höhe von 200 £ je Jahr zu den Kosten des Druckes und der Verteilung dieser Zeitschrift, wofür als Gegenleistung mindestens eine Seite der Propaganda der ITF gewidmet wird.

Personaldaten

Nachrufe

Tod von Hariharnath Shastri — Mit tiefem Bedauern berichten wir den Tod des Kollegen Hariharnath Shastri, Vorsitzender des indischen Eisenbahnerverbandes, der am 12. Dezember 1953 einem Flugzeugunglück in der Nähe von Nagpur zum Opfer fiel.

Tod von Leif Olsen — Mit großem Bedauern berichten wir das Ableben des Kollegen Leif Olsen, Vorsitzender des norwegischen Transportarbeiterverbandes, im September 1953.

Personelle Angelegenheiten

Neuer Vorsitzender des norwegischen Verbandes der Schiffsingenieure — Im September 1953 trat Kollege Johs. E. Johansen vom Vorsitz des norwegischen Verbandes der Schiffsingenieure zurück und wurde durch Kollege Leif Lersted ersetzt.

Neuer Generalsekretär des norwegischen Verbandes der Schiffsoffiziere — Am 1. Juli 1953 trat Olav Skjervoll von seinem Posten als Generalsekretär des norwegischen Verbandes der Schiffsoffiziere zurück, und zu seinem Nachfolger wurde Kollege N. Nilsen ernannt.

Máximo Machín zum Präsidenten des Gewerkschaftsbundes von Uruguay gewählt — Máximo Machín, Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes von Uruguay, wurde gegen Ende 1953 zum Vorsitzenden des Gewerkschaftsbundes von Uruguay gewählt.

Neuer Vorsitzender des schwedischen Transportarbeiterverbandes — Kollege Ragnar Helgesson, Vorsitzender des schwedischen Transportarbeiterverbandes, trat nach dem Kongreß des Verbandes im August 1953 von seinem Posten zurück und wurde durch Kollege Sigurd Klinga ersetzt.

Neuer Vorsitzender des norwegischen Transportarbeiterverbandes — Im September 1953 wurde Kollege O. Askeland als Nachfolger des verstorbenen Kollegen Leif Olsen zum Vorsitzenden des schwedischen Transportarbeiterverbandes gewählt.

ANHANG I

Beziehungen zum IBFG und den übrigen internationalen Berufssekretariaten

Obwohl dem Problem der Zusammenarbeit der beiden Sektionen der internationalen Gewerkschaftsbewegung, dem IBFG und dem IBS, während des vergangenen Jahres viel Zeit und Aufmerksamkeit gewidmet wurde, ist eine endgültige Lösung noch immer nicht gefunden worden. Eine der Schwierigkeiten, die sich einer Lösung entgegengestellt haben, besteht darin, daß gewisse Berufssekretariate, unter ihnen einige der wichtigsten sich von den Organen ferngehalten haben, die errichtet worden sind, um ein organisatorisches Bindeglied zwischen ihnen und dem IBFG zu bilden, so daß es zu keiner vollen Koordinierung der Beziehungen gekommen ist. Es ist erfreulich, feststellen zu können, daß diese Schwierigkeit jedenfalls nunmehr überwunden worden ist.

Allgemeine Konferenz der IBS am 3. Juli 1953 in Stockholm

Der Allgemeinen Konferenz der IBS, die am 3. Juli 1953 in Stockholm stattfand, wohnten zum ersten Male Vertreter aller 18 bestehenden IBS bei. Diese Konferenz war im Zusammenhang mit dem Dritten Weltkongreß des IBFG einberufen worden, und mehrere Mitglieder seines Exekutivrates sowie die regionalen Sekretäre des IBFG wohnten dieser Konferenz als Beobachter bei. Es herrschte Übereinstimmung über die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen den IBS und zwischen den IBS und dem IBFG, und die Vertreter der IBS, die sich bisher vom Verbindungsausschuß (bzw. seinem Vorgänger, dem Koordinationskomitee) ferngehalten hatten, versprachen, diese Angelegenheit neuerdings ihren leitenden Körperschaften vorzulegen. Als Ergebnis ist nunmehr der Beitritt aller IBS zu verzeichnen.

Die Konferenz beschloß, den Verbindungsausschuß zu ersuchen, neuerdings die Möglichkeit einer engeren Verbindung mit dem IBFG zu erwägen und der nächsten Allgemeinen Konferenz der IBS hierüber Bericht zu erstatten. Zu diesem besonderen Zwecke wurde der Verbindungsausschuß provisorisch durch die Aufnahme dreier neuer Mitglieder erweitert: I. Smets von der Internationale der Bau- und Holzarbeiter, M. Madsen von der Internationale der Lebens- und Genußmittelarbeiter und A. de Ruyter von der Internationale der Landarbeiter. Die ursprünglichen Mitglieder des Verbindungsausschusses wurden im Amte bestätigt.

Zu den Fragen, die dem erweiterten Verbindungsausschuß zum besonderen Studium überwiesen wurden, zählten: Die Organisation der gemeinsamen Tätigkeit der IBS und des IBFG auf regionalem Gebiete, das Problem von Beschlußfassungen der IBS in dringenden Fällen (gewisse IBS waren wegen der Zeit, die sie brauchten, um eine Aktion einzuleiten, einer Kritik unterzogen worden), die Zusammenstellung und Verbreitung von Informationen, die von den IBS benötigt wurden und das Problem der Beziehungen mit jenen IBS, die im Verbindungsausschuß nicht vertreten waren.

Sitzung des Verbindungsausschusses am 4. Januar 1954

Auf der Sitzung des Verbindungsausschusses am 4. Januar 1954 in Brüssel trat der Generalsekretär der ITF, O. Becu, von seinem Posten als einer der Vertreter der IBS in den leitenden Organen des IBFG zurück, da er

diesen Posten mit seiner neuen Stellung als Präsident des IBFG für unvereinbar erachtete. Demzufolge wurden die folgenden Vertreter der IBS in die leitenden Organe des IBFG gewählt:

Exekutivrat: W. Spiekman (Internationale der Privatangestellten) und M. C. Bolle (Personal der Öffentlichen Dienste) mit W. Bock (Textilarbeiter) als Ersatzmitglied. Der Posten des 2. Ersatzmitgliedes wurde der Internationale der Metallarbeiter in Erwartung ihres bevorstehenden Beitritts zum Verbindungsausschuß vorbehalten.

Kleiner Ausschuß: M. C. Bolle; Ersatzmitglieder: W. Bock und W. Spiekman.

Regionalfondsausschuß: W. Spiekman; Ersatzmitglied: M. C. Bolle.

Berliner Ausschuß: W. Spiekman; Ersatzmitglied: W. Bock.

Es wurde beschlossen, den im Verbindungsausschuß vertretenen IBS zu empfehlen, für das Jahr 1954 einen Beitrag in Höhe von 1 s. je tausend Mitglieder zu leisten, um die Kosten der Vertretung im Verbindungsausschuß und im Exekutivrat und Kleinen Ausschuß des IBFG zu decken.

Sitzung des Exekutivkomitees der ITF, 25.—27. Januar 1954 in Washington

Die Sitzung des Exekutivkomitees der ITF vom 25.—27. Januar 1954 in Washington billigte einen Bericht des Sekretariats, in dem die derzeit im Gang befindlichen Diskussionen beschrieben wurden, die auf die Reorganisation der internationalen Gewerkschaftsbewegung unter besonderer Berücksichtigung einer gemeinsamen regionalen Tätigkeit abzielten. Dem Generalsekretär wurde die Ermächtigung erteilt, weiterhin an diesen Diskussionen teilzunehmen. Er wurde jedoch davor gewarnt, ohne vorherige Beratung mit dem Exekutivkomitee keinerlei Verpflichtungen im Namen der ITF einzugehen. Das Exekutivkomitee widersetzte sich jeder Form einer Integration, die der Tätigkeit der ITF irgendwelche Beschränkungen auferlegen würde. Es bestand vielmehr darauf, sich jede Handlungsfreiheit vorzubehalten, deren es zur Aufrechterhaltung und Erweiterung dieses Tätigkeitsberichtes bedurfte.

Ferner beschloß das Exekutivkomitee die Zusammenlegung des Regionalfonds der ITF mit dem Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen und daß die Mitgliedsverbände demzufolge ersucht werden sollten, zu dem letztgenannten Fonds einen Beitrag von mindestens 3 £ je Jahr zu leisten — den gleichen Beitrag, den sie bisher zu den beiden Fonds geleistet haben.

Allgemeine Konferenz der IBS vom 14.—16. April 1954 in Brüssel

Der Erweiterte Verbindungsausschuß trat im Januar und März 1954 zusammen und legte der Allgemeinen Konferenz der IBS vom 14.—16. April 1954 in Brüssel eine Reihe von ihm ausgearbeiteter Berichte und Anträge vor.

Dieser Konferenz wohnten Vertreter aller IBS bei, einschließlich des neunzehnten, der vor kurzem gegründeten Internationalen Föderation der Erdölarbeiter. Der IBFG war durch Kollegen J. H. Oldenbroek und A. Heyer vertreten.

Der Generalsekretär der ITF unterbreitete einen Bericht, in dem im Hinblick auf die Herabsetzung der Zahl der Internationalen Berufssekretariate die Fusion einiger dieser IBS anempfohlen wurde. Bei diesem Berichte handelte es sich um eine erweiterte Fassung eines der Sitzung des Exe-

kutivkomitees im Januar 1954 in Washington vorgelegten und von ihm gebilligten Berichtes.

Die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit der IBS miteinander und mit dem IBFG tritt immer deutlicher zutage, insbesondere auf regionaler Ebene. Die Förderung der Entwicklung der freien Gewerkschaftsbewegung in jenen Gebieten, für die sich die einigermaßen unbefriedigende Bezeichnung „unterentwickelte Gebiete der Welt" eingebürgert hat, stellt eine Aufgabe dar, der fortwährende Aufmerksamkeit gewidmet werden muß und die der IBFG allein nicht erfüllen kann. Diese Aufgabe kann jedoch auch keines der IBS aus eigenen Mitteln erfüllen, nicht einmal innerhalb seines eigenen Tätigkeitsgebietes. Es wäre zu kostspielig, zu viele Büros müßten errichtet werden, und es wäre sehr schwierig, genügend und geeignetes Personal ausfindig zu machen.

Aus diesem Grunde ist eine Zusammenarbeit erforderlich, entweder mittels der vom IBFG bereits errichteten regionalen Büros oder durch die Errichtung neuer gemeinsamer Regionalbüros der IBS in Gebieten oder Teilen von Gebieten, an denen sie besonders interessiert sind. Diese regionalen Büros sollten eng mit dem IBFG zusammenarbeiten und könnten sich an den gleichen Orten befinden wie die des IBFG, was jedoch nicht unbedingt der Fall sein müßte. Dies würde von der Natur und der Bedeutung der Industrien in den verschiedenen Regionen abhängen.

Die Tatsache bleibt jedoch bestehen, daß viele der IBS zu schwach sind, um auf regionaler Ebene wirksame Arbeit oder überhaupt irgendwelche Arbeit leisten zu können. Viele von ihnen gehören keinen Verbänden außerhalb Europas an und wenn ihre Mitgliederwerbung z. B. in Asien von Erfolg begleitet sein soll, müssen sie beweisen, daß sie der dortigen Arbeiterschaft irgendwelche Dienste erweisen können. Zu diesem Zwecke müssen sie Vertreter nach Asien senden, und vielen der IBS wird es nur durch Zusammenlegung ihrer Hilfsquellen möglich sein, die zu diesem Zwecke erforderlichen Mittel aufzubringen.

In seinem Berichte gestattete sich der Verfasser versuchsweise einige Vorschläge über eine eventuelle Fusion einiger der IBS anzudeuten. Aus offensichtlichen Gründen konnte es sich nur um versuchsweise — sehr versuchsweise — Anregungen handeln. Obwohl die Vertreter der meisten IBS — theoretisch — den Gedanken einer Verminderung ihrer Anzahl begrüßten und die diesbezüglichen Anregungen auf der Konferenz billigten, fanden praktische Vorschläge eine weniger günstige Aufnahme. Den meisten von ihnen ist an ihrer Autonomie sehr viel gelegen und jeder Gedanke einer zwangsweisen Integration entweder mit andern IBS oder mit dem IBFG wirkt auf sie abstoßend. Aus diesem Grunde wurden irgendwelche positiven Vorschläge vorläufig nicht erwogen. Die Konferenz ging jedoch so weit, der Aussendung eines Fragebogens an alle IBS zuzustimmen, der dem Zwecke dienen sollte, sie zu einer Kundgabe ihrer Stellungnahme zur Frage einer Fusion im allgemeinen und mit irgendwelchen individuellen IBS im besonderen zu bewegen. Sobald die Antworten auf diesen Fragebogen einlangen, wird es möglich sein, die zukünftigen Aussichten zu beurteilen, und eine weitere allgemeine Konferenz wird danach dieser Angelegenheit weitere Aufmerksamkeit widmen.

Um zu vermeiden, imperialistischer Ambitionen beschuldigt zu werden, hütete sich der Verfasser des Berichtes davor, den Vorschlag zu machen, daß sich die ITF mit irgendwelchen besonderen IBS fusionieren oder

mit ihnen fusioniert werden sollte. Eine derartige Möglichkeit kann jedoch nicht von der Hand gewiesen werden.

Es läßt sich nicht ableugnen, daß Schwierigkeiten auftauchen werden. Ganz abgesehen von einer sentimentalen Gründen entsprechenden Abneigung gegen das Aufgeben der Idendität einer Organisation, die vielleicht ein halbes Jahrhundert oder länger bestanden hat und den eher gerechtfertigten Befürchtungen einer kleineren Gruppe von Arbeitnehmern, daß ihren besonderen Interessen nach einer Fusion mit einer größeren Gruppe nicht mehr die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt werden würde, wie dies zur Zeit ihres eigenen Berufssekretariats der Fall war, ist noch die Tatsache zu berücksichtigen, daß die Struktur der gegenwärtig bestehenden IBS nichts weniger ist als gleichförmig. Ihre Mitgliederzahlen schwanken zwischen 12 000 (Diamantenarbeiter) und 6 623 000 (Metallarbeiter) und ihre Mitgliedsbeiträge je 1000 Mitglieder zwischen £ 178 und £ 2.10s Od. (die beiden gleichen Organisationen). Aus diesem Grunde werden weitgehende Angleichungen und Anpassungen erforderlich sein, und die Verhandlungen werden sich wahrscheinlich sehr in die Länge ziehen.

Ferner wird auch sorgfältig vermieden werden müssen, Organisationen ins Leben zu rufen, die infolge der Vielfältigkeit und beträchtlichen strukturellen Verschiedenheit der von ihnen zu erfüllenden Aufgaben zu ungefüge sein würden, um wirksame Arbeit leisten zu können. Eine neu fusionierte Gruppe wird immer die Tendenz aufweisen, sich benachteiligt zu fühlen und zu vermuten, daß ihre Interessen weniger wirksam wahrgenommen werden als früher und wenn zu viele Interessengruppen vorhanden sind, kann eine solche Möglichkeit durchaus nicht von der Hand gewiesen werden.

Andererseits aber bleibt auch die Tatsache bestehen, daß es in fernen Ländern Millionen von Arbeitern gibt, die auf lange Zeit hinaus nicht mit einer angemessenen Vertretung ihrer Interessen rechnen können, wenn nicht etwas für sie getan wird und wenn es ihnen überlassen bleibt, ihre eigenen Gewerkschaften aufzubauen, wie es die Gewerkschaftsbewegung der westlichen Länder tun mußte. Außerdem liegt es, ganz abgesehen vom Grundsatze der Solidarität der Arbeiterschaft, auf lange Sicht betrachtet in unserem eigenen Interesse, auf diesem Gebiete etwas zu unternehmen.

Dies war im allgemeinen die Ansicht der Konferenz, die den Bericht und auch — einmütig — die folgende Resolution billigte:

> Angesichts der Tatsache, daß es notwendig ist, die freie Gewerkschaftsbewegung in den nicht entwickelten und unterentwickelten Ländern und Regionen zu stärken und auszubauen sowie
>
> angesichts der weltweiten Aufgabe, die die IBS im Interesse der von ihnen vertretenen Arbeiter zu erfüllen haben,
>
> anerkennt die Allgemeine Konferenz der IBS die dringende Notwendigkeit, die regionale Tätigkeit der IBS auszuweiten und
>
> beschließt, den Verbindungsausschuß mit der Aufgabe zu betrauen, in Beratung und Zusammenarbeit mit dem IBFG Mittel und Wege zur Errichtung regionaler Büros und alle sonstigen Maßnahmen zu untersuchen, die geboten sein könnten, um in den verschiedenen Regionen zu einem gemeinsamen Wirken zwischen den IBS und dem IBFG beizutragen.

Den Gegenstand weiterer Berichte des Verbindungsausschusses, mit denen sich die Konferenz ebenfalls beschäftigte, bildeten viele Einzelheiten der Form und Methoden der Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS, und aus der Diskussion ergaben sich eine Reihe weiterer Vorschläge, die ebenfalls dem Verbindungsausschuß zur Erwägung und Berichterstattung überwiesen wurden. Viele dieser Vorschläge sind miteinander unvereinbar, und es wird dem Verbindungsausschuß nur mit großen Schwierigkeiten möglich sein, sie auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Es besteht jedoch Grund zu der Annahme, daß in der nicht allzu fernen Zukunft eine praktisch verwertbare Lösung des Problems gefunden werden wird.

Die Konferenz beschloß, die Zahl der Mitglieder des Verbindungsausschusses auf 10 zu erhöhen (ein Sitz wurde dem Internationalen Metallarbeiterbund vorbehalten, dessen Beitritt erwartet wurde). Die übrigen neun IBS werden Ersatzmitglieder ernennen, so daß jedes von ihnen entweder durch ein Titularmitglied oder ein Ersatzmitglied vertreten sein wird. Es wurde beschlossen, daß die folgenden IBS die Titularmitglieder stellen sollten:

Transportarbeiter	Lebens- und Genußmittelarbeiter
Textilarbeiter	Bau- und Holzarbeiter
Personal Öffentlicher Dienste	PTT-Internationale
Privatangestellte	Bergarbeiter
Fabrikarbeiter	Ein Sitz offen (für Metallarbeiter)

Es wurde ferner beschlossen, daß die in Frage kommenden IBS für die mit der Entsendung von Vertretern zu Sitzungen des Verbindungsausschusses verbundenen Kosten selbst aufkommen sollten und nicht, wie bisher, der Verbindungsausschuß aus seinen Mitteln.

Dreizehn IBS fordern von der IAO die Errichtung von industriellen Ausschüssen für die von ihnen vertretenen Industrien. Da eine derartige Anzahl von neu zu errichtenden industriellen Ausschüssen nicht in Frage käme, wurde beschlossen, daß der neue Verbindungsausschuß im Einvernehmen mit den Vertretern der Arbeitnehmer auf der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz die Auswahl treffen sollte. Es wurde vereinbart, daß der IBFG auf den Sitzungen der industriellen Ausschüsse der IAO vertreten sein, sich jedoch nur auf ausdrücklichen Wunsch der in Frage kommenden IBS an den Diskussionen beteiligen sollte.

Ferner sollten Vorkehrungen getroffen werden, um es den Vertretern von IBS, die an der Arbeit von industriellen Auschüssen interessiert sind, zu ermöglichen, im Interesse eines Austausches von Erfahrungen mit Vertretern des IBFG und der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat des IAA zusammenzutreffen.

Ferner diskutierte man darüber, in welchem Maße Beschlüsse des Verbindungsausschusses für die in ihm vertretenen IBS bindend sein sollten. Die Stellungnahme hierzu war im allgemeinen ablehnend, der Verbindungsausschuß wurde jedoch ersucht, eine Geschäftsordnung zu entwerfen, in der diese und auch andere einschlägige Angelegenheiten berücksichtigt würden und sie der nächsten Allgemeinen Konferenz vorzulegen.

Sitzung des Konsultativrates des IBFG vom 26. und 27. Mai 1954

Auf einer Sitzung des Konsultativrates des IBFG am 26. und 27. Mai 1954 in Brüssel gelangte das Problem der Beziehungen zwischen dem IBFG

und den IBS ebenfalls zur Debatte. Es handelt sich hier um eine vom Exekutivrat des IBFG im Juli 1953 errichtete Körperschaft, die an Stelle des früheren Generalrates tritt. Sie besteht aus Vertretern der horizontalen und vertikalen Gliederungen der gesamten freien Gewerkschaftsbewegung, und zwar aus allen Mitgliedern des Exekutivrats des IBFG, Vertretern seiner regionalen Organisationen und Vertretern aller Internationalen Berufssekretariate.

Auch hier stand die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS, insbesondere auf regionaler Ebene, im Vordergrund der Diskussionen. Es wurde vorgeschlagen, daß der Verbindungsausschuß ein Programm ausarbeiten sollte, in dessen Rahmen mehrere IBS eingeladen werden würden, gemeinsame regionale Organe zu errichten unter besonderer Berücksichtigung der wichtigsten Industrien jedes Gebietes.

Man beschäftigte sich auch mit dem Problem jener Gewerkschaften, die sich von den Internationalen Berufssekretariaten ferngehalten haben, und es wurde vereinbart, daß der IBFG an alle seine angeschlossenen Landeszentralen ein Rundschreiben aussenden sollte, in dem ihnen ihre Verantwortlichkeit für die Ermutigung ihrer eigenen Mitgliedsorganisationen zum Beitritt zu ihrem zuständigen IBS in Erinnerung gebracht werden sollte. Gegenwärtig beträgt der gesamte Mitgliederbestand der IBS nur ungefähr die Hälfte der Mitgliederzahl des IBFG, obwohl die IBS in manchen Ländern Mitglieder aufweisen, in denen der IBFG keine besitzt.

ANHANG II

Die freien Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern

Aus Abschnitt VI des Tätigkeitsberichtes der ITF für die Jahre 1952 bis 1954 geht hervor, daß wieder ein beträchtlicher Teil der Arbeit der gewerkschaftlichen Erfassung von Arbeitnehmern auf regionaler Ebene gewidmet wurde.

Naturgemäß verteilt sich diese Arbeit auf verschiedene geographische Gebiete. Zweifellos sind alle besonderer Aufmerksamkeit würdig, und der Bericht 1952 bis 1954 enthält eine kurze Schilderung der wichtigsten Ereignisse. Punkt 9 der Tagesordnung des Kongresses bezieht sich jedoch ganz besonders auf eine Gruppe dieser Gebiete, nämlich jene, die manchmal, anscheinend, weil es an einem zutreffenderen Ausdruck mangelt, als unterentwickelt bezeichnet werden.

Der regionalen Arbeit in diesen Ländern kommt aus einer Reihe von Gründen, vom Gesichtspunkt der ITF aus betrachtet, besondere Bedeutung zu. In erster Linie muß an die gewerkschaftliche Erfassung der Arbeiter gedacht werden. Wie schon in der Einleitung zum Tätigkeitsbericht kurz erwähnt wurde, kann sich die ITF nicht darauf beschränken, ihre Aufmerksamkeit ausschließlich jenen Gebieten zuzuwenden, in denen bereits bestehende Organisationen für Mitgliedschaft in Betracht kommen, obwohl natürlich auch die Beziehungen zu ihnen so sorgfältig wie möglich gepflegt werden müssen. Sie muß an die Zukunft denken und daher auch an jene Gebiete, in denen sich die Ge-

werkschaftsbewegung noch im Pionierstadium befindet, um gegebenenfalls einer Ausweitung ihres Tätigkeitsbereiches in der Zukunft den Weg zu ebnen.

In diesem Zusammenhang denkt man gewöhnlich an die beiden Kontinente Asien und Afrika, obwohl es dort selbstverständlich eine Anzahl von gut entwickelten Gewerkschaften gibt, besonders in den Transportindustrien, und obwohl man anderswo Gebiete vorfindet, in denen von gewerkschaftlicher Organisation fast nicht oder überhaupt nicht die Rede sein kann. Mit diesem Vorbehalt darf man sagen, daß sich in Asien und Afrika der Gewerkschaftsbewegung in der Tat gewaltige Entwicklungsmöglichkeiten bieten, die sich die ITF im Interesse ihrer langfristigen organisationspolitischen Planung zunutze machen muß.

Der zweite Grund für das Interesse der Gewerkschaften der höher entwickelten westlichen Länder an der Gewerkschaftsbewegung Asiens und Afrikas ist w i r t s c h a f t l i c h e r Natur. Infolge der ungleichmäßigen wirtschaftlichen Entwicklung der verschiedenen Gebiete der Welt gibt es solche mit niedrigem sozialem Standard und solche mit einem höheren. Folgt dem Übergreifen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auf ehemals zurückgebliebene Gebiete keine gleichartige Verbesserung der sozialen Verhältnisse, so ergibt sich daraus eine stetig ansteigende Bedrohung der Gebiete mit besseren Lebensbedingungen. Dieser Drohung kann man kaum auf andere Weise begegnen, als durch eine Hebung des sozialen Niveaus in den neu entwickelten Gebieten. Eine Voraussetzung dafür ist die Existenz starker Gewerkschaften in jenen Ländern und durch die Förderung des Aufbaus dieser Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern würden die älteren Industrieländer nicht nur den Beweis für eine weltanschaulich aufgeklärte Einstellung erbringen, sondern auch im eigenen Interesse handeln.

Die gleichen Überlegungen lassen sich auf die Transportindustrien anwenden. Als klarer Beweis für ihre Richtigkeit sei die Schiffahrt erwähnt. Es besteht nicht nur die Gefahr, daß die asiatischen Seeleute, solange sich ihre Heuern und Arbeitsbedingungen auf einem niedrigen Niveau bewegen, die höher entlohnten weißen Seeleute von den Schiffen der regelmäßig seefahrttreibenden Länder verdrängen — obwohl diese Gefahr durch den Einfluß der Gewerkschaften dieser Länder vermindert werden kann und vermindert worden ist — sondern die asiatischen Länder verlegen sich auch immer mehr auf die Handelsschiffahrt auf eigene Rechnung, wobei sie ihre Schiffe mit ihren eigenen Seeleuten bemannen. Die stärkste Verteidigung gegen die Konkurrenz ist die Erhöhung des Niveaus der Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute der neuen maritimen Länder und der Aufbau der starken Gewerkschaften, die zu diesem Zwecke erforderlich sind. In anderen Sparten des Verkehrswesens und Industrien im allgemeinen ist die Gefahr genauso akut, wenn sie auch vielleicht nicht immer so offen zutage tritt.

Drittens ist der p o l i t i s c h e Aspekt dieser Frage zu berücksichtigen. Wie in der Einleitung zu unserem Tätigkeitsbericht erwähnt wurde, hat die Welt das Stadium erreicht, in dem Gebiete wie Asien und Afrika nicht mehr sich selber überlassen bleiben können. Das heißt, obwohl es wünschenswert wäre, wenn die Entwicklung dieser Gebiete nach ihren eigenen Gesetzen des Wachstums vor sich ginge, ist dies nicht mehr mög-

lich. Wie es in der Einleitung weiter heißt, wirken Kräfte von außen her auf sie ein, die den Ablauf der Ereignisse in Asien und Afrika entscheidend beeinflussen werden.

Zu diesen äußeren Kräften zählt der bereits erwähnte Einfluß des wirtschaftlichen Fortschritts der westlichen Welt. Dazu kommt nun die politische Agitation kommunistischen Ursprungs. Diese beiden Faktoren werden sich vereinigen, um der alten Lebensart jener Gebiete ein Ende zu bereiten, wenn dagegen nichts unternommen wird. Wir haben bereits erwähnt, auf welche Weise die Hebung des sozialen Standards mittels einer starken Gewerkschaftsbewegung dazu beitragen würde, die schädlichen Auswirkungen wirtschaftspolitischer Widersprüche zu mildern. Dies wäre auch die sicherste Methode der Vereitelung einer politischen Unterwanderung. Die Unterstützung der Gewerkschaftsbewegungen Asiens und Afrikas liegt also im politischen, sozialen und wirtschaftlichen Interesse der westlichen Welt.

Erwägungen gewerkschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Natur führen daher gleicherweise zu der Schlußfolgerung, daß die organisierten Transportarbeiter der westlichen Länder, wenn sie die Dinge von höherer Warte aus betrachten, im eigenen Interesse handeln, wenn sie ihren Kollegen in den unterentwickelten Ländern helfen, ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern und ihre Gewerkschaften aufzubauen. Daß es sich hier außerdem um eine Verpflichtung handelt, die sich aus den Idealen der sozialen Gerechtigkeit, des Fortschritts und der internationalen Solidarität ergibt, auf denen die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufgebaut sind, braucht nicht erst erwähnt zu werden.

Zu dieser Schlußfolgerung gelangen wir auf einem Kongreß der ITF nicht zum erstenmal, diesem Gegenstand kommt jedoch unseres Erachtens eine derartige Bedeutung zu, daß er nie zu sehr betont werden kann.

Die gleiche Angelegenheit hat in der Berichtszeit wiederholt den Gegenstand von Beratungen der leitenden Körperschaften und industriellen Sektionen der ITF gebildet. Wie bereits erwähnt, enthält Abschnitt VI unseres Tätigkeitsberichtes Informationen über unsere Leistungen auf diesem Gebiete. Aus ihnen geht, wie wir hoffen, hervor, daß die zur Verfügung stehenden Mittel der bestmöglichen Verwendung zugeführt wurden. Gleichzeitig läßt sich aber daraus auch ersehen, wieviel noch zu tun übrigbleibt.

Obwohl es sich hier um ein Gebiet handelt, auf dem die ITF ohne Zweifel eine besondere Aufgabe zu erfüllen hat, liegt auf der Hand, daß sie ihr nicht auf sich allein angewiesen gerecht werden kann. Das heißt, wir müssen gemeinsam mit dem IBFG und den übrigen ISB vorgehen. Wie wir uns diese gemeinsame Arbeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung vorstellen, gehört zur Frage der Beziehungen der ITF zum IBFG und den übrigen IBS, die einen separaten Punkt der Tagesordnung des Kongresses darstellt.

Daß die Frage der unterentwickelten Länder in den Kreisen der ITF aktuell ist, wird dadurch bewiesen, daß einer unserer Mitgliedsverbände eine Resolution hierüber unterbreitet, als noch nicht einmal bekannt war, daß sie auf der Tagesordnung des Kongresses erscheinen würde. In die-

ser Resolution, die vom britischen Landesverband der Eisenbahner stammt, wird die dringende Notwendigkeit betont, die auf einen höheren Grad der gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeiterschaft in rückständigen Gebieten abzielenden Bestrebungen gemeinsam mit dem IBFG fortzusetzen und auf ein immer weiteres Gebiet zu erstrecken. Es handelt sich also um eine Resolution, die mit der bisherigen Politik und Tradition der ITF in vollkommenem Einklang steht.

Wie bereits erwähnt, gilt es auf diesem Gebiete, sowohl eine gemeinsame Aufgabe des IBFG und der ITF als auch eine besondere Aufgabe der ITF zu erfüllen. Wir bezweifeln nicht, daß der ernste Appell des Kongresses an alle Mitgliedsverbände, in dem die Bedeutung dieser Arbeit betont wird und sie neuerdings dringend ersucht werden, der ITF die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen, um sie in die Lage zu versetzen, ihren Beitrag zu dieser Arbeit zu leisten, den ihm gebührenden Widerhall finden wird.

ANHANG III

Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden

Die vorliegenden Ausführungen beruhen auf dem Grundgedanken, daß es sich bei der Verhinderung eines neuen Weltkrieges und der Verteidigung der Demokratie um Probleme handelt, bei deren Lösung die organisierte Transportarbeiterschaft eine Funktion zu erfüllen hat, und zwar nicht nur eine allgemeine im Rahmen der Gemeinschaft und der gesamten Gewerkschaftsbewegung, sondern vielmehr eine besondere Funktion innerhalb ihres eigenen Wirkungskreises.

Daß der Kommunismus die schwerwiegendste Bedrohung des Friedens der Welt und der Freiheit der Völker darstellt, ist eine Feststellung, für deren Richtigkeit auf einem Kongreß der ITF wohl keine Beweise erbracht werden müssen. Daß der Kommunismus unablässig bemüht ist, sich die freie Gewerkschaftsbewegung entweder dienstbar zu machen oder sie zu vernichten, wird durch die praktischen Erfahrungen bewiesen. Sowohl die Bedrohung des Weltfriedens als auch der Kampf gegen die freie Gewerkschaftsbewegung sind Aspekte der kommunistischen Theorie und Praxis.

Im Rahmen der kommunistischen Planung spielen die Schiffahrt, Hafenindustrien und das Verkehrswesen im allgemeinen eine strategisch wichtige Rolle, wodurch aus dem Problem der Verteidigung der Freiheit und Demokratie und schließlich des Weltfriedens ein unmittelbares Anliegen der Transportarbeiter und ihrer Organisationen wird.

Die Reichweite der unter diesem Gesichtswinkel betrachteten Probleme erstreckt sich von großen weltanschaulichen Konflikten, die zum Zwiespalt unter den Nationen führen, bis zu Umtrieben im engen Rahmen einer Zweigstelle der Gewerkschaft. Wenn auch der Zusammenhang zwischen diesen beiden Extremen manchmal nur äußerst entfernt zu sein scheint, ist er dennoch sehr real.

Ein anderer Aspekt der kommunistischen Theorie und Praxis ist die systematische Umstellung von einer Phase der Aggression, in der neues Gebiet erobert wird, auf eine Phase der unauffälligen Unterwanderung, in der das bisher Errungene konsolidiert und der nächste Vorstoß vorbereitet

wird. Die Anwendung dieser kommunistischen Strategie läßt sich auf allen Tätigkeitsgebieten, auf politischem, militärischem, sozialem und industriellem Gebiet feststellen, denn die Zielsetzung des Kommunismus ist weltumfassend und total.

Ein Beweis hierfür wurde vor kurzem auf internationaler sozialpolitischer Ebene durch den Eintritt Sowjetrußlands in die IAO erbracht. Denn solange in jenem Lande eine freie und echte Vertretung der Interessen der Arbeiterschaft nicht gestattet ist, können wir hinter diesem plötzlich erwachten Interesse der Kommunisten an internationalen sozialen Fragen keine andere Absicht vermuten als den Plan, in die IAO einzudringen und sie von innen her zu zersetzen. Auf der Seite der Arbeiter herrscht hierüber kein Mißverständnis. Sie werden auf diese Taktik nicht hereinfallen. Und die ITF, für die die IAO eine Einrichtung von unschätzbarem Wert darstellt, muß rückhaltlos die Bestrebungen des IBFG unterstützen, der entschlossen ist, dieses kommunistische Manöver zu vereiteln.

Die derzeitige abwartende Haltung der Kommunisten geht aus ihrer verhältnismäßigen Untätigkeit an der industriellen Front hervor. Als die ITF vor kurzem eine Untersuchung über den Umfang der kommunistischen Umtriebe in der Schiffahrt und den Häfen Westeuropas durchführte, berichteten die Mitgliedsverbände, daß fast vollkommene Ruhe herrschte. Noch vor wenigen Jahren, in den ersten Tagen des Nordatlantikpakts und der Materialverschiffungen von Amerika nach Europa, lagen die Dinge ganz anders. Damals waren die kommunistischen Agenten überall nach besten Kräften bemüht, Unruhen zu stiften, insbesondere auf den Schiffen und in den Häfen. Angeblich wollten sie damit die Rechte der Arbeiter wahren. Tatsächlich handelte es sich um die Förderung der politischen Interessen des Kommunismus. Durch das plötzliche Aufhören der Aktivität der Kommunisten, nach dem Fehlschlag ihrer politischen Bestrebungen wurde der Beweis dafür erbracht, falls es eines solchen noch bedurfte, daß die Rechte der Arbeiterschaft für die Kommunisten nicht mehr sind als ein Mittel, dessen sie sich zur Erreichung ihrer Zwecke bedienen.

Zu jener Zeit errichtete die ITF ein Netz von sogenannten Aktionsausschüssen, die aus Hafenarbeitern, Seeleuten und anderen Transportarbeitern der verschiedenen Länder bestanden und deren Tätigkeit auf regionaler Ebene durch regionale Aktionsausschüsse koordiniert wurde. Die zentrale Leitung befand sich in den Händen eines internationalen Aktionsausschusses, dessen Aufgabe es war, der Tätigkeit der Kommunisten entgegenzuwirken. Dieser Apparat besteht heute noch und muß in Bereitschaft gehalten werden, um einsatzbereit zu sein, sobald sich die Taktik der Kommunisten ändert. Inzwischen können die Gewerkschaften die wirksamste Antwort auf die Herausforderung der Aggression und Machenschaften der Kommunisten auf industrieller Ebene dadurch erteilen, daß sie sich weiterhin energisch für die Wahrung der sozialen Interessen der Arbeiterschaft einsetzen. Soziale Unzufriedenheit und Unruhe sind der fruchtbarste Boden für die Saat des Kommunismus.

Die kommunistische Methode, soziale Mißstände auszubeuten und sich ihrer als Hebel zu bedienen, um politischen Einfluß zu gewinnen, hat auch in Gebieten wie Asien und Afrika Anwendung gefunden, wo die breite Masse der Bevölkerung noch immer in Elend, Armut und Unwissenheit dahinvegetiert. Dort wird den Kommunisten durch die Schwäche oder das Fehlen einer Gewerkschaftsbewegung Gelegenheit geboten, im trüben zu fischen.

Das Problem der Entwicklung echter Gewerkschaften in jenen Gebieten bildet den Gegenstand eines separaten Referates auf dem Kongreß. Was hier betont werden soll, ist die Tatsache, daß die aktive Unterstützung und Förderung der jungen und noch im Anfangsstadium befindlichen Gewerkschaftsbewegungen dieser Länder nicht nur ein Gebot der internationalen Solidarität der Arbeiterschaft ist, sondern auch von der Notwendigkeit diktiert wird, eine geeinigte Front gegen die Gefahr des Kommunismus zu bilden.

Aus der obigen Analyse der Sachlage ergibt sich die allgemeine Schlußfolgerung, daß durch die Bestrebungen, die auf die Erreichung der sozialen Ziele ausgerichtet sind, d. h. die Hebung des Lebensstandards der Arbeiterschaft, die Verhinderung der Unterwanderung der Gewerkschaften durch subversive Elemente und die Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung in weniger fortgeschrittenen Gebieten, gleichzeitig ein wesentlicher Beitrag zur Sache des Weltfriedens und der Demokratie geleistet wird. Es kann nicht bezweifelt werden, daß jede bona fide Gewerkschaft die Erreichung der vorerwähnten Ziele als ihre normale Pflicht erachtet, trotzdem ist es aber von Bedeutung, sich darüber im klaren zu sein, daß dieser Zielsetzung nicht nur ein sozialer, sondern auch ein tiefer politischer Sinn innewohnt.

Eine weitere Schlußfolgerung, die betont werden muß, ist die Erkenntnis, daß der Kampf gegen den Kommunismus alle Industrien und alle Länder berührt. Aus diesem Grunde haben die Transportarbeiter sowohl in ihren eigenen Industrien als auch in Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmern anderer Industrien eine Aufgabe zu erfüllen. Demgemäß muß die ITF den Kampf innerhalb ihres eigenen Tätigkeitsgebietes und andererseits gemeinsam mit dem IFG und anderen IBS weiterführen. Der Kongreß der ITF wäre ein passender Anlaß zu der Erklärung, daß sie sich mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln für die Erfüllung dieser Aufgabe einsetzen werde und auch zur Verkündung ihrer Solidarität mit der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Kampfe gegen die Gefahr, die sie gemeinsam bedroht.

Aus einigen Beispielen aus der Geschichte der ITF läßt sich ersehen, welche praktische Bedeutung der Rolle zukommt, die die Transportarbeiter bei der Unterstützung oder Bekämpfung eines politischen Regimes oder einer Politik spielen können.

Als am Anfang der zwanziger Jahre unter der Schreckensherrschaft eines reaktionären Regimes in Ungarn die Arbeiterschaft unterdrückt und Gewerkschafter ins Gefängnis geworfen wurden, verhängte der IGB den Boykott über Ungarn. Österreichs Schiffer, Hafenarbeiter und Eisenbahner verliehen diesem Boykott hundertprozentige Wirksamkeit: Kein einziges Schiff fuhr die Donau hinunter nach Ungarn, kein einziger Eisenbahnwagen oder Lastkraftwagen überschritt die österreichisch-ungarische Grenze. Als der Krieg zwischen Polen und Rußland ausbrach, organisierte die ITF einen Boykott, um den Transport von Kriegsmaterial nach Polen zu verhindern. Wieder waren es die österreichischen Transportarbeiter und Eisenbahner, die dieser Aktion vollen Nachdruck verliehen. Während des nächsten Jahrzehnts, zur Zeit des spanischen Bürgerkrieges und der „Nichteinmischung", als Materiallieferungen von ausschlaggebender Bedeutung waren und die ITF ihre Mitgliedsverbände ersuchte, auf Lieferungen von Kriegsmaterial an die faschistischen Streitkräfte zu achten,

wurde diesem Ansuchen auf loyale Weise entsprochen und insbesondere von belgischen und französischen Häfen wurden Fälle gemeldet, in denen es den Transportarbeitern gelungen war, die Verschiffung von Kriegsmaterial zu verhindern.

Auch in der Zukunft könnte es dazu kommen, daß die organisierten Transportarbeiter auf ähnliche Weise auf der Seite des Rechts gegen das Unrecht Stellung beziehen müßten. Die Gefahr, die heute die Welt überschattet, zeigt sich an vielen Fronten. In welcher Gestalt sie auch zutage treten möge, das Ziel bleibt das gleiche, nämlich, die Herrschaft des Kommunismus zu festigen, seinen weiteren Vormarsch vorzubereiten und die Kräfte der Demokratie zu teilen und zu schwächen. Noch immer wird Österreich ein gerechter Friedensvertrag vorenthalten, der der Teilung des Landes in Zonen und der Besetzung durch ausländische Truppen ein Ende bereiten würde. Auch die Teilung Deutschlands bleibt aufrechterhalten, da sich die Kommunisten weigern, freien und demokratischen Wahlen zuzustimmen, die die einzige echte Grundlage für eine Wiedervereinigung bilden können.

Die kommunistische Politik in diesen beiden Ländern, der unnachgiebige Widerstand gegen die Schaffung der Verhältnisse, unter denen sie ihre natürlichen Plätze in der europäischen Völkergemeinschaft einnehmen könnten, enthüllen das wahre Gesicht des Kommunismus. Gleichzeitig wird dadurch der Beweis dafür erbracht — falls es eines solchen überhaupt noch bedarf —, daß die Kommunisten, trotz aller scheinbaren Verhandlungsbereitschaft in Berlin und Genf nur einer Art von Bedingungen zustimmen — jenen, die sie selber stellen.

Angesichts dieser Gefahren darf die Wachsamkeit und Einsatzbereitschaft der Kräfte der Demokratie nie nachlassen. Die Hoffnung auf Frieden und eine Kompromißlösung darf nicht aufgegeben werden, bis wirklich jeder Weg erforscht und die letzte Möglichkeit einer Einigung auf dem Verhandlungswege erschöpft worden ist. Nie aber darf es zu einem „Apeasement" wie in München kommen, nie darf das Wesen dem bloßen Schein geopfert werden. Wenn man mit Kommunisten zu tun hat, darf man das Versprechen nicht mit seiner Einlösung verwechseln.

Wir dürfen aber auch nicht, während die Verhandlungen vor sich gehen, unsere eigene Abwehr vernachlässigen, denn sonst könnte sich schließlich herausstellen, daß die Zeit nicht auf unserer Seite gewesen ist. Ein großes Werk der Verteidigung besteht bereits in Form der Gemeinschaft der Nordatlantikstaaten. Wir haben bereits erwähnt, daß einer Periode intensiver kommunistischer Angriffe gegen dieses Bündnis eine Periode des Einlenkens der Kommunisten folgte, sobald feste Grundlagen für den Pakt geschaffen waren. Solange der Weltfrieden nicht gesichert und die Gefahr einer Aggression ein für allemal aus der Welt geschafft ist, wird es im Interesse der Sicherheit der Demokratie leider nicht möglich sein, ohne derartige Bündnisse auszukommen.

Ein weiteres Bollwerk der Demokratie befindet sich im Bau: Die europäische Verteidigungsgemeinschaft. Wer versteht, was in der Welt vorgeht und wer das Weiterbestehen einer unseren Begriffen entsprechenden demokratischen Gesellschaftsform auf dem Herzen hat, wird einsehen, daß ohne ein geeinigtes Europa einer Aggression vom Osten her auf die Dauer kein Widerstand geleistet werden kann. Er wird sich daher auch nicht durch sekundäre Erwägungen und Ressentiments gegen die wahre Gefahr blind machen lassen.

Die Zeit, zu der man die Wahl hatte, ob Deutschland wiederaufrüsten sollte oder nicht, ist vorbei. Die Wiederaufrüstung Deutschlands kann nicht auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden. Die Frage ist, ob das wiederbewaffnete Deutschland unser Freund oder unser Feind sein soll. Kann noch irgendein Zweifel darüber bestehen, daß die Antwort von den Auspizien abhängen wird, unter denen die Wiederaufrüstung vor sich gehen wird? Heute überwiegen in Westdeutschland die Freunde der Demokratie. Wenn wir uns mit ihnen verbünden und es ihnen ermöglichen, sich gegen die doppelte Gefahr des Bolschewismus und des Nationalsozialismus zu behaupten, so können wir bei zukünftigen Eventualitäten auf Deutschland als verläßlichen Verbündeten zählen. Wenn wir sie ihrem Schicksal überlassen und sie dem Druck ihrer Feinde erliegen, wird der alte Geist der Arroganz und des Dranges nach Weltherrschaft seine Wiedergeburt feiern.

Heute wartet Deutschland, unter der Führung von Männern, die als Freunde der Demokratie bekannt sind, darauf, in den Kreis der europäischen Nationen aufgenommen zu werden. Wie lange wird sich diese Gelegenheit noch bieten? Welche Aussichten bestehen für ein geteiltes Europa, wenn diese Gelegenheit nicht benützt wird?

Wir sind der Überzeugung, daß ein europäisches Verteidigungssytem, bei dem alle vertragschließenden Teile ihre militärischen Hilfsquellen einem gemeinsamen Pool zur Verfügung stellen und sich verpflichten, sie zur gegenseitigen Verteidigung einzusetzen, eine weitaus bessere Garantie des Friedens darstellt als irgendein anderes, bei dem jedes Land auf sich selbst angewiesen bleibt. Ein derartiges System, wie es uns vorschwebt, würde nicht nur die wirksamste Verteidigung gegen die Gefahr einer bewaffneten Aggression von außen her darstellen. Es würde auch zu einer Gemeinschaft des Geistes führen, durch die Energie zur Bekämpfung der Gefahr des Kommunismus als innerpolitisches Problem freiwerden würde, ein Problem, das in Frankreich und Italien einer ebenso dringenden Lösung harrt wie anderswo. Die Freunde dieser Länder in den Demokratien haben es immer als ihre Pflicht erachtet, sie in ihrem schweren Kampf mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß dieser Solidarität auch weiterhin aktiver Ausdruck verliehen werden muß, bis die Gefahr endgültig abgewendet ist.

Bisher haben wir nur vom Kommunismus und seinen Zielen gesprochen. Der Kommunismus stellt jedoch nur eine Form der Diktatur dar. Wir haben dieser Erscheinungsform besondere Aufmerksamkeit gewidmet, weil sie die bösartigste ist. Die ITF ist jedoch als demokratische Organisation der unversöhnliche Feind jeder totalitären Regierungsform, einerlei, welche Gestalt sie annehmen und wo sie bestehen möge. Die Diktaturen in Ländern wie Spanien und Portugal, Argentinien und anderen lateinamerikanischen Republiken sind vielleicht nicht der gleichen Leistungen fähig wie das sowjetrussische Vorbild, sind aber ihren Opfern gegenüber genauso grausam und rücksichtslos. Der ITF und ihren Mitgliedsverbänden sind sie nicht weniger verhaßt, und wir haben uns feierlich verpflichtet, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln auf die Befreiung dieser unglücklichen Länder von der faschistischen Sklaverei hinzuarbeiten.

In all den Ländern, die der Tyrannei und Unterdrückung zum Opfer gefallen sind, gibt es Untergrundbewegungen, in denen tapfere Männer und Frauen trotz tödlicher Gefahren den Kampf für die Freiheit weiterführen. Die erfolgreichen Fluchtversuche aus Ländern wie Polen und der Tschechoslowakei beweisen, daß auch in den von den Sowjets besetzten Ländern der Geist des Widerstandes nicht erloschen ist. Daß so viele der Flüchtlinge der jüngeren Generation angehören, ist eine ermutigende Nebenerscheinung, die beweist, daß das Evangelium der Freiheit noch immer gepredigt wird und Widerstand nie umsonst ist.

Mit diesen Untergrundbewegungen steht die ITF und ihre Mitgliedsverbände durch verschiedene Mittel und Wege in Verbindung, denn wir müssen es als eine unserer ersten Pflichten erachten, durch solche Kontakte die Flamme des Widerstandes, wo sie noch brennt, nicht erlöschen zu lassen. Wir hoffen, daß der Tag bald kommen möge, an dem die Freiheit in diese Länder zurückkehrt. An jenem Tage werden die Kämpfer der Untergrundbewegung sicherlich die Initiative ergreifen. Über den Zeitpunkt und Ort der Aktion werden sie entscheiden, da sie sich der Gefahr an Ort und Stelle gegenübersehen werden. Bis dahin hält sich die ITF bereit, um ihnen jederzeit alle nur irgendwie mögliche moralische und materielle Unterstützung zuteil werden zu lassen.

Über der Welt lagert der Schatten eines Krieges, dessen Schrecken die des letzten Weltkrieges um ein Vielfaches übertreffen würden. Die ITF schließt sich jenen warnenden Stimmen an, die immer wieder darauf dringen, selbst das Unmögliche zu versuchen, um die Menschheit vor einem solchen Ereignis zu bewahren. Ein Übereinkommen zwischen den Nationen, durch das die Waffen mit der größten Zerstörungskraft verboten und die Herstellung und Lieferung anderer der Überwachung durch ein Organ der Vereinten Nationen unterstellt würde, würde wesentlich zur Einschränkung der Gefahr beitragen. Außerdem könnte es zu einer derartigen Drosselung des Tempos der Aufrüstung führen, daß die internationale Lage dadurch vollkommen umgestaltet werden würde. Durch die Überwachung und Berichterstattung über illegale Transporte von Kriegsmaterial könnten die organisierten Transportarbeiter eine wirksame und wertvolle Kontrollfunktion ausüben.

Bisher sind derartige Hoffnungen illusorisch geblieben. Was jedoch in einer Welt, in der es bei einem Krieg immerhin noch Sieger oder zumindest Überlebende geben konnte, unmöglich gewesen ist, könnte vielleicht doch noch in einer Welt für möglich gelten, die sich der Tatsache bewußt ist, daß sie nur ein ganz kurzer Schritt von der vollkommenen Vernichtung trennt.

ANHANG IV

Koordinierung des europäischen Verkehrswesens

Der Kongreß 1952 hatte das Exekutivkomitee gebeten, die Einsetzung einer besonderen Kommission zu erwägen, um die europäischen Verkehrsfragen gründlicher zu studieren und eine Konferenz der beteiligten angeschlossenen Organisationen vorzubereiten.

Das Exekutivkomitee hat nach zwei Versuchen, die Resolution des Kongresses auszuführen, schlußfolgern müssen, daß es besser sei, das Sekre-

tariat mit der Ausarbeitung einer Diskussionsgrundlage zu beauftragen, die den europäischen Organisationen vorgelegt werden könne. Das Sekretariat hat aus verschiedenen zwingenden Gründen dem Auftrage nicht stattgeben können.

Der vorliegende Bericht ergibt sich aus einem Beschluß des Exekutivkomitees, die Frage des europäischen Verkehrs auf die Tagesordnung des Kongresses zu setzen.

Die wichtigsten Ereignisse seit dem Kongreß 1952 sind die folgenden:

1. Konferenz der Verkehrsminister acht europäischer Länder, im Januar 1953 in Paris;
2. Europäische Verkehrskonferenz der Europäischen Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit (EOWZ), die vom 18. März bis 17. Juni 1953 ebenfalls in Paris tagte;
3. Konferenz der Verkehrsminister 17 europäischer Länder und Gebiete im Oktober 1953 in Brüssel, die zur Einsetzung eines neuen ständigen europäischen Organs führte, genannt Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM); dieser Konferenz folgte eine Versammlung des Komitees der Ministerstellvertreter im März 1954;
4. Das Eingreifen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) in die Verkehrspolitik eines bedeutenden Teiles Europas.

Die Arbeiten der ersten drei Konferenzen sind im Kapitel I kurz umschrieben, die Tätigkeit der EGKS im Kapitel II; das Kapitel III ist einer kritischen Würdigung der Lage gewidmet, die nach diesen neuen Tatsachen entstanden ist. Im Kapitel IV sind die Probleme umschrieben, die sich heute stellen, und Kapitel V enthält die Schlußfolgerungen.

I. AKTION DER REGIERUNGEN

Die erste Konferenz der Verkehrsminister

Im Juli 1953 traten die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs, Belgiens, der Schweiz, Italiens, Luxemburgs, Hollands und Frankreichs auf Einladung der französischen Regierung in Paris zusammen. Sie machten einen Überblick über europäische Verkehrsfragen und legten ihre Schlußfolgerungen in einer Reihe von Entschließungen nieder, die nachstehend resümiert sind:

1. **Gemeinschaftliche Benutzung von Eisenbahngüterwagen**

   Die Minister nahmen das von den französischen und deutschen Eisenbahnunternehmen unternommene Experiment der gemeinschaftlichen Benutzung eines Teiles ihres Güterwagenparks zur Kenntnis. Sie spornten die Eisenbahnverwaltungen an, das Experiment auf andere Länder auszudehnen.

2. **Rationelle Beförderungswege und internationale Tarife**

   Die Minister nahmen Kenntnis von den Anstrengungen des Internationalen Eisenbahnverbandes (IEV), für den internationalen Güterverkehr rationalle Beförderungswege festzulegen. Grundsätzlich begrüßten sie die schrittweise Konzentrierung des internationalen Güterverkehrs auf besonders gut ausgerüstete Strecken. Außerdem ersuchten sie die Eisenbahnverwaltungen, ihre Arbeiten betr. internationale Tarife fortzusetzen.

3. **Normierung und Eisenbahn-Elektrifizierung**

   Die Minister nahmen die von den Eisenbahnverwaltungen unternommenen Arbeiten für die Normierung des Eisenbahnmaterials zur Kenntnis und erklärten ihren Willen, diese Bestrebungen zu unterstützen. Sie stimmten der weiteren Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken zu und ersuchten die Eisenbahnverwaltungen, Rücksicht zu nehmen auf das Bedürfnis der elektrisches Eisenbahnmaterial erzeugenden Industrie, sich den Elektrifizierungsprogrammen anzupassen.

4. **Internationale Finanzierung des Ankaufs von Eisenbahnmaterial**

   Die Minister nahmen zur Kenntnis, daß die Eisenbahnverwaltungen einen Ausschuß beauftragt haben, eine Methode internationaler Finanzierung zu entwerfen für die Erneuerung und Modernisierung des Eisenbahnmaterials und stimmten diesem Gedanken grundsätzlich zu.

5. **Internationales Straßennetz**

   Die Minister nahmen den Entwurf einer von der Europäischen Wirtschaftskommission (EWK) ausgearbeiteten Karte der Straßen von europäischer Bedeutung zur Kenntnis und bezeichneten 19 Strecken, denen Vorrang zu gewähren sei.

6. **Internationale Finanzierung des Straßennetzes**

   Die Minister nahmen zustimmend Kenntnis von Bestrebungen, eine internationale Finanzierungseinrichtung für die Instandsetzung des europäischen Straßennetzes zu schaffen.

7. **Wasserwege**

   Die Minister beschlossen, eine Liste der Projekte aufzustellen, welche Wasserwege von europäischer Bedeutung berühren.

Das Resultat dieser Konferenz war also die Aufstellung eines ersten Inventars der zu lösenden Probleme und eine Ermutigung der bestehenden internationalen Organe, ihre Arbeiten für die Lösung dieser Probleme fortzusetzen. Zum ersten Male traten die Minister persönlich in Aktion und erklärten, ihre Entschließungen werden „künftig für jeden von ihnen die Grundlage effektiver Aktion bilden, namentlich für die Erteilung von Richtlinien an ihre nationalen Verwaltungen und Industrien".

Die europäische Verkehrskonferenz der EOWZ

Die EOWZ sandte im Jahre 1952 eine Sachverständigengruppe nach den Vereinigten Staaten, um das Wesen und Wirken der Interstate Commerce Commission zu studieren. Auf Grund der in den Vereinigten Staaten gesammelten Erfahrungen schlugen die Sachverständigen die Schaffung einer ähnlichen Einrichtung in Europa vor. Der Vorschlag wurde auf einer Verkehrskonferenz der EOWZ geprüft, die vom März bis Juni 1953 tagte. Die internationalen nichtstaatlichen Organisationen, einschließlich der ITF, wurden gebeten, zwar nicht an der Konferenz teilzunehmen, sondern zu einer Sitzung einen Wortführer zu entsenden, um die Ideen seiner Organisation über den europäischen Verkehr darzulegen. Die ITF unterbreitete der Konferenz die Innsbrucker Entschließung und ein Memorandum über die Tätigkeit der ITF in dieser Frage seit 1943. Ein Sprecher der ITF erläuterte diese Schriftstücke mündlich. Er legte den Nachdruck

auf die folgende Erklärung, die im Memorandum enthalten war: *„Um die von der ITF verfolgten Ziele zu erreichen, muß man sich kühn auf das wirtschaftliche Gebiet begeben mit der Absicht, dem Wirtschaftskrieg zwischen nationalen Verkehrsindustrien und zwischen Verkehrsmitteln ein Ende zu setzen."*

Die Konferenz faßte ihre Schlußfolgerungen in einem Bericht zusammen, wovon der ausschlaggebende Passus wie folgt lautet:

„Nachdem die Konferenz das Studium der gegenwärtigen Lage beendet und einen Überblick über die wichtigsten internationalen Verkehrsprobleme gewonnen hatte, hat sie im einzelnen festgestellt, nach welchen Methoden und mit welchen Ergebnissen sie bisher behandelt worden sind, und ob die bestehenden Einrichtungen ausreichend sind für die befriedigende Lösung dieser Probleme.

Die Schlußfolgerungen, zu denen die Konferenz gelangte, sind in der folgenden Tabelle zusammengefaßt:

Art des Problems	Zusammenfassung der Schlußfolgerungen
Internationale Koordinierung der Investierungen	Damit die Investierungen, die den Austausch und besonders den internationalen Austausch fördern sollen, unter den günstigsten Bedingungen stattfinden und den besten Ertrag abwerfen, muß Verzettelung unterbleiben und müssen Investierungen im europäischen Rahmen vernünftig koordiniert werden.
Internationale Finanzierung der Investierungen (Fahrbahn)	Hier handelt es sich um ein umfassendes Problem, das den Rahmen des Verkehrs überschreitet, und es scheint, daß geeignete Einrichtungen, um dieses Problem im allgemeinen wirtschaftlichen Rahmen zu behandeln, nicht bestehen.
Vereinheitlichung der Struktur und wichtigsten Bestimmungen der Beförderungstarife	Für die Gesamtheit der an der Konferenz vertretenen Länder besteht zur Zeit keine internationale Einrichtung für die fortlaufende Behandlung der Tarifprobleme in einem allgemeinen europäischen Rahmen.
Internationale Normierung der Verkehrsmittel	Die bestehenden internationalen Organe sind geeignet, Normierungsprobleme in technischer Hinsicht wirksam zu behandeln, aber die Durchführung der Normierung stellt wirtschaftliche, finanzielle und industrielle Probleme, die in ihrer Gesamtheit im europäischen Rahmen erwogen werden müßten.
Ausbau des Systems der gemeinschaftlichen Benutzung von Eisenbahnmaterial	Die auf diesem Gebiete von den Eisenbahnverwaltungen mit der Unterstützung der Regierungen erzielten Ergebnisse sind zufriedenstellend. Sie können noch erhöht werden, wenn andere Verwaltungen sich zur Beteiligung entschließen und wenn Eisenbahnen mit Breitspur Material mit auswechselbaren Achsen herstellen. Die gemeinsame Benutzung von Eisenbahnmaterial und

der Ausbau dieses Systems stellen Fragen, die den Rahmen des Verkehrs überschreiten. Auf europäischer Ebene können die Regierungen sich nicht als unbeteiligt betrachten.

Regelung des internationalen Straßenverkehrs

Allgemein sind auf diesem Gebiete Fortschritte gemacht worden, jedoch unter den obwaltenden Umständen erschweren die administrativen Formalitäten sowie technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten den Straßenverkehr.

Die Koordinierung des Verkehrs ist ein allgemeines und in erster Linie nationales Problem. Jedoch können die von jedem Staat auf diesem Gebiete getroffenen Vorkehrungen bedeutende Rückwirkungen auf den internationalen Verkehr haben.

Die vorstehend erwähnten Probleme sowie allgemein diejenigen, die mit der rationellen Entwicklung der Verkehrsmittel und ihrer vollen Ausnutzung zusammenhängen, sind sehr verschiedenartig und müssen im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik überhaupt erwogen werden."

Um die Lücken im Apparat der internationalen Organe zu schließen, schlug die Konferenz die Einsetzung einer ständigen Konferenz der europäischen Verkehrsminister vor.

Die Schaffung eines neuen Organs, das zu den bereits bestehenden hinzukäme, beunruhigt natürlich die Leiter bereits bestehender Organe. Der Direktor der Verkehrsabteilung der EWK erklärte auf der Konferenz: „Ein Antrieb von oben wird um so mehr notwendig werden, als die politische Verantwortung der Regierungen in Anspruch genommen wird durch die Beschlüsse, welche die gestellten Probleme fordern. Nun ist nichts einfacher, als die notwendigen Einrichtungen zu schaffen und einen harmonischen Gang der internationalen Arbeit zu sichern durch die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Rat der Verkehrsminister und den Vereinten Nationen, sei es, daß der Rat in den Apparat der EWK eingebaut werde und deren höchstes Organ auf dem Gebiete des Verkehrs darstelle, sei es, daß er als spezialisierte Institution der VN eingerichtet werde, d. h. als eine Organisation, die vertraglich mit den VN verbunden ist, wie die Internationale Organisation der Luftfahrt (ICAO), oder daß eine einfache Verbindung hergestellt werde zwischen dem Rat der Minister und dem Verkehrsausschuß der EWK."

Die Internationale Handelskammer war ebenfalls beunruhigt und gab dem Wunsche Ausdruck, daß „auf diesem Gebiete jede ungehemmte Vermehrung internationaler staatlicher Organe vermieden werde durch die volle Ausnutzung der bereits bestehenden Einrichtungen, die bereits große Dienste geleistet haben". Als diese Eingabe der Internationalen Handelskammer im Verkehrsausschuß der EWK besprochen wurde, hat der Wortführer der ITF diese unterstützt. Jedoch wurde die europäische Konferenz der Verkehrsminister im Oktober 1953 in Brüssel als neues ständiges Organ gebildet.

Die EKVM

Im Protokoll betr. die Europäische Konferenz der Verkehrsminister wird erklärt, daß die Konferenz eingesetzt worden sei, um dem Bedürfnis entgegenzukommen, „ein Verfahren einzurichten, welches die Durch-

führung von wirksamen Maßnahmen zur Koordinierung und Rationalisierung des europäischen Binnenverkehrs von internationaler Bedeutung ermöglicht". Mitglieder der Konferenz sind die Verkehrsminister der folgenden Länder: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien, das Freie Gebiet von Triest und die Türkei. Kanada und die Vereinigten Staaten sind durch Beobachter vertreten. Da es vorkommen kann, daß nicht alle Länder an einem oder mehreren Problemen beteiligt sind, sieht das Protokoll die Bildung kleinerer Gruppen vor. Der Artikel 8 hat folgenden Wortlaut (nichtamtliche Übersetzung):

„a) Zur Prüfung und Besprechung von Problemen, die für gewisse Mitglieder besondere Bedeutung haben und zu den Zwecken der Konferenz gehören, können im Rahmen der Konferenz kleinere Gruppen gebildet werden.

b) Die Bildung einer kleineren Gruppe muß dem Rat mitgeteilt werden und dieser ist über den allgemeinen Gang der Tätigkeit dieser Gruppe zu unterrichten.

c) Die anderen Mitglieder, wenn sie sich als beteiligt betrachten, können sich an den Arbeiten der kleineren Gruppe beteiligen, aber nicht der Fortsetzung der Arbeiten im Rahmen der Konferenz widersetzen."

Der wichtigste Artikel des Protokolls betrifft die Annahme und Ausführung von Beschlüssen. Dieser Artikel (Artikel 9) lautet wie folgt (nichtamtliche Übersetzung):

„a) Die im Schoß der Konferenz angenommenen Schlußfolgerungen werden in den Ländern, die sich denselben angeschlossen haben, ausgeführt. Zu diesem Zwecke treffen oder beantragen die beteiligten Verkehrsminister, jeder, soweit er in Betracht kommt, und nach Maßgabe seiner nationalen Zuständigkeit, alle geeigneten Maßnahmen.

b) Wenn der Abschluß einer allgemeinen oder auf gewisse Staaten beschränkten Vereinbarung sich als notwendig erweist, beantragt jeder beteiligte Verkehrsminister bei seiner Regierung die notwendigen Vollmachten für sich selber oder für eine oder mehrere besonders für den Zweck angewiesene Personen, um diese internationale Vereinbarung abzuschließen. Jede so zwischen einer gewissen Anzahl von Mitgliedsregierungen abgeschlossene internationale Vereinbarung steht dem Beitritt anderer Mitgliedsregierungen offen.

c) In gewissen Fällen kann die Konferenz oder eine kleinere Gruppe durch einstimmigen Beschluß und ungeachtet der Bestimmungen der vorstehenden Absätze a) und b) ihre Schlußfolgerungen an eine internationale, mit Beschlußvollmachten ausgerüstete Organisation weiterleiten und diese ersuchen, die Schlußfolgerung als eigenen Beschluß anzunehmen.

d) Jede Mitgliedsregierung der Konferenz, die einer internationalen Organisation nicht angehört, welche auf Grund der Bestimmungen des vorstehenden Absatzes c) einen Beschluß angenommen

hat, kann der Konferenz ihre Absicht mitteilen, sich diesem Beschluß zu unterwerfen."

Der Absatz a) dieses Artikels ist im ganzen genommen eine Wiederholung der Erklärung, welche die Minister auf ihrer Konferenz in Paris abgegeben haben.

Der Absatz b) gibt der Ministerkonferenz die Vollmacht, internationale Vereinbarungen anzubahnen und abzuschließen, ein Vorrecht, das bisher den Außenministern vorbehalten war.

Der Absatz c) findet Anwendung in Fällen, wo die Zuständigkeit der EKVM sich mit den Befugnissen einer bestehenden internationalen Organisation überschneidet.

Der Artikel 9 stimmt überein mit der Theorie, daß die EKVM selbst keinen großen Apparat aufstellt, sondern sich der bestehenden internationalen Organisation bedient. In diesen Gedankengang paßt auch der Artikel 11 des Protokolls, welcher bestimmt, daß die Konferenz Verbindungen herstellen kann zu internationalen und übernationalen staatlichen Organisationen und zu nichtstaatlichen Organisationen, die sich mit Verkehrsfragen befassen. Sie kann diese mit der Untersuchung von Fragen beauftragen. Eine besonders enge Verbindung ist hergestellt zwischen der EKVM und der EOWZ.

Die Beschlüsse der EKVM

Die 17 Minister haben gelegentlich ihrer Tagung in Brüssel im Oktober 1953 eine Reihe von Entschließungen angenommen, die nachstehend zusammengefaßt sind:

a) Entschließungen betr. die Eisenbahnen

Gemeinsame Benutzung von Eisenbahnmaterial

Die Minister nehmen zur Kenntnis, daß die französischen und deutschen Eisenbahnen durch die gemeinsame Benutzung eines Parks von 100 000 Güterwagen günstige Ergebnisse erzielt haben, und daß diese Betriebsmethode auf acht andere Verwaltungen mit einem zusätzlichen Park von 60 000 Wagen ab dem 15. März 1953 ausgedehnt worden ist. Sie stimmen der Anwendung und Verallgemeinerung eines Systems gemeinschaftlicher Benutzung zu, soweit dieses die Produktivität des Materials erhöht und gleichzeitig die Bedürfnisse an neuem Material vermindert. Sie stellen fest, daß es noch Schwierigkeiten gibt betr. Verwendung der Eisenbahntelefonnetze und die für den Waggonaustausch gültigen Zollvorschriften. Sie versprechen, jeder soweit es ihn betrifft, ihre Unterstützung, um diese Schwierigkeiten zu beheben.

Rationelle Beförderungswege und Vereinheitlichung der Tarife

Die Minister nehmen die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen zur Kenntnis, schrittweise den internationalen Verkehr auf die rationellsten Beförderungswege zusammenzuziehen und begrüßen diese Bestrebungen. Sie ersuchen die Verwaltungen, ihre Anstrengungen fortzusetzen.

Sie nahmen Kenntnis von den Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, die Struktur und hauptsächlichsten Bestimmungen der

Tarife zu vereinheitlichen und internationale Tarife auszuarbeiten. Sie erklären sich bereit, die Verwaltungen zu unterstützen und ersuchen sie, ihre Anstrengungen fortzusetzen.

Sie stellen fest, daß eine ansehnliche Anzahl wichtiger Eisenbahnprobleme zu denen der harmonischen Verwendung aller Verkehrsmittel und der Bedürfnisse der Wirtschaft gehören. Sie erwähnen schließlich auch die „Regelung allgemeiner Fragen betr. die Koordinierung des Verkehrs mit dem Ziele seiner Zusammenfassung in einem europäischen Rahmen".

Normierung und Elektrifizierung

Die Minister nahmen Kenntnis von den Ergebnissen der Normierung des Güterwagenparks und der Bestrebungen, die Normalisierung auf andere Fahrzeuge auszudehnen. Sie begrüßen diese Bestrebungen und versprechen den Eisenbahnverwaltungen ihre Unterstützung.

Was die Herstellung von normalisierten Fahrzeugen angeht, so sind die Minister „gern bereit, Maßnahmen in Aussicht zu nehmen, die — ohne das Gleichgewicht der Märkte erheblich zu verschieben — die Massenerzeugung sowie die Zusammenlegung und zeitlich regelmäßige Verteilung von Bestellungen zu begünstigen geeignet sind, vorausgesetzt, daß die richtig verstandenen Interessen der an der Herstellung von Eisenbahnfahrzeugen beteiligten nationalen Industrien gebührend und zur Zufriedenheit der Regierungen berücksichtigt werden".

Was die Elektrifizierung anbetrifft, so empfehlen sie die Annahme jener Lösungen, die auf die Erstellung eines international brauchbaren elektrifizierten Netzes abzielen und empfehlen eine soweit wie möglich getriebene Koordinierung des Betriebs elektrifizierter Bahnen. Sie empfehlen weiter, daß bei der Aufstellung der Investitionsprogramme die Verwendung von Diesellokomotiven mit in Betracht gezogen werde. Schließlich ersuchen sie die Eisenbahnverwaltungen, der Anpassung und Ausrüstung der einschlägigen spezialisierten europäischen Industrie Rechnung zu tragen.

Internationale Finanzierung

Die Minister gaben der Meinung Ausdruck, daß die Normalisierung und der gemeinsame Gebrauch des Materials folgerichtig durch eine internationale Finanzierungsmethode ergänzt werden sollten. Sie nahmen zur Kenntnis, daß eine Gruppe von Eisenbahnverwaltungen sich mit dem Plan eines Organs für die Erleichterung der internationalen Finanzierung befaßt; sie stimmen der Idee zu und ersuchen die Verwaltungen, die Studien aktiv vorwärtszutreiben. Den Interessen der nationalen Industrien muß dabei Rechnung getragen werden. Sie versprechen ihre Hilfe für die Überwindung etwaiger Schwierigkeiten.

Noch nicht ratifizierte internationale Konventionen

Die Minister versprechen ihre Hilfe, um die Ratifizierung neuer internationaler Konventionen über den internationalen Güter- und Personenverkehr per Eisenbahn zu beschleunigen, dgl. der inter-

nationalen Konventionen betr. die Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs der Reisenden und ihres Gepäcks.

b) Entschließungen betr. den Straßenverkehr

Internationales Straßennetz

Die Minister bestätigen die Pariser Entschließung und vervollständigen sie durch die Hinzufügung von fünf Strecken zu der in Paris aufgestellten Liste. Sie beschließen ferner, die Errichtung eines internationalen Organs für die Finanzierung des Straßenbaus zu prüfen.

Straßensignale

Die Minister versprechen ihre Hilfe für die Beschleunigung der Unterzeichnung und Durchführung des Protokolls von 1949 über Straßensignale.

Gewichte und Maße der Straßenfahrzeuge

Die Minister versprechen ihre Unterstützung für die Beschleunigung der Ratifizierung des Artikels 23 des Internationalen Straßenverkehrsabkommens von 1949 und ersuchen die EWK, sobald wie möglich einheitliche Normen festzusetzen, nach welchen das zulässige Höchstgewicht und der Achsendruck in allen Ländern für dieselbe Fahrzeuggattung bestimmt wird.

Reglementierung des internationalen Straßenverkehrs

Die Minister ersuchen die EWK, weiterhin aktiv zu wirken für die Anwendung eines internationalen Reglements über den Straßenverkehr.

Erleichterung des Straßenverkehrs

Die Minister geben dem Wunsche Ausdruck, daß die internationalen Zollkonventionen für den Touristenverkehr, für die Güterfahrzeuge und für den Gütertransport per Straße sowie ein Zusatzprotokoll von 1952 schleunigst ratifiziert werden. Sie ersuchen die EWK, den Artikel 6 der Vereinbarung über die vorläufige Durchführung der Konventionsentwürfe und des dazugehörigen Protokolls zu revidieren. Sie ersuchen dieselbe Instanz, möglichst rasch ein allgemeines Abkommen für die Verwendung von Behältern in den verschiedenen Verkehrszweigen zu entwerfen.

Einrichtung von Zollstellen

Die Minister erachten es höchst erwünscht, daß die Regierungen Maßnahmen treffen, um folgenden Bedürfnissen entgegenzukommen:

A) Die Zurichtung der Zollstellen auf den großen internationalen Verkehrsstraßen für den rasch wachsenden Verkehr;

B) Die Anpassung der Zollstellen auf andern Straßen mit erheblichem Verkehr an die Verkehrsbedürfnisse innerhalb einer angemessenen Frist.

c) Entschließung betr. die Wasserstraßen

Liste der Projekte betr. Wasserstraßen von europäischer Bedeutung

Die Minister „stellten eine erweiterungsfähige Liste der Projekte für den Ausbau von Wasserstraßen europäischer Bedeutung auf. Die Liste ist in geographischer Ordnung aufgestellt und die Anordnung beinhaltet keinerlei Urteil über eine Rangordnung. Die Liste ist folgende:

1. Verbesserung der Verbindung Dünkirchen—Schelde und ihrer internationalen Verlängerungen;
2. Verbesserung der Verbindung Schelde—Rhein;
3. Verbesserung der Maas und ihrer internationalen Verbindungen;
4. Verbindung Maas—Rhein mit Einbeziehung von Aachen;
5. Kanalisierung der Mosel;
6. Vertiefung des Rheins zwischen Mainz und St. Goar;
7. Verbindung von der Rhone zum Rhein;
8. Zurichtung des Oberrheins für die große Schiffahrt;
9. Verbindung Rhein—Main—Donau;
10. Verbesserung der Elbe;
11. Verbindung Oder—Donau;
12. Verbindung zwischen Lago Maggiore und Venedig.

Die Minister sind der Ansicht, daß jedes dieser Projekte gründlicher Prüfung bedarf und ein gewisses Maß von Vereinheitlichung unumgänglich notwendig ist. Die Studien sind, je nach dem Fall, auf Grund zweiseitiger oder vielseitiger Verständigung durch die zuständigen technischen Verwaltungen unter Anhörung der zuständigen Berufsorganisationen zu betreiben.

Diese Studien dürfen zweiseitige oder vielseitige Abkommen betr. der vorerwähnten Wasserwege nicht beeinträchtigen.

Mit dem Ziele, zur Lösung des Problems der internationalen Finanzierung dieser Projekte beizutragen, erwägen die Minister, eine Rangordnung für die Projekte aufzustellen, deren Durchführung endgültig in Aussicht genommen wird".

d) Entschließungen über allgemeine Fragen

Investierungen im Verkehrswesen

Die einschlägige Entschließung lautet wie folgt:

„Die Verkehrsminister haben Kenntnis genommen von den im Gang befindlichen Untersuchungen über die Investierungen, namentlich im Schoße der EWK, sowie auch derjenigen, die gelegentlich der gegenwärtigen Konferenz geführt worden sind.

Sie würdigen die Bedeutung des Problems der Investierungen im Verkehr für die allgemeine europäische Wirtschaft; sie stellen jedoch fest, daß sich Schwierigkeiten ergeben aus der Natur der verschiedenen Verkehrsmittel, ihres gegenwärtigen Entwicklungs-

stadiums unter Berücksichtigung ihrer eigenen Bedürfnisse sowie des Unterhaltungszustandes und der verschiedenen Verwendungszwecke ihrer Fahrbahnen.

Sie beschließen, die Möglichkeit zu prüfen, die Untersuchungsergebnisse über die großen Investierungen internationaler Bedeutung, die für die verschiedenen Verkehrszweige erwogen werden, einander gegenüberzustellen.

Sie erklären ihren Wunsch, daß die Studien, die geraume Zeit beanspruchen werden, keine Verzögerung verursachen in der Vollendung der Pläne und Ausführung der die verschiedenen Verkehrszweige berührenden Projekte, welche die Regierungen beschließen, um den Bedürfnissen zu genügen, namentlich aller jener Projekte, die nach Maßgabe einer besonderen nationalen oder internationalen Regelung finanziert werden können.

Sie ersuchen das Komitee der Ministerstellvertreter, ihnen Vorschläge zu dem Problem zu machen."

Verderbliche Güter

Die Minister haben eine komplizierte Entschließung über den Verkehr mit verderblichen Gütern angenommen. Diese Frage beschäftigt die EWK schon seit langem und wird behandelt in Zusammenarbeit mit der Internationalen Lebensmittel- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen, der Weltgesundheitsorganisation und dem Internationalen Kälteinstitut sowie mit den beteiligten nichtstaatlichen Organisationen. Die Entschließung zählt einige Maßnahmen auf, die von den Regierungen zu treffen sind, um die Lösung der Probleme zu beschleunigen, die der Verkehr mit verderblichen Gütern stellt.

Die Beschlüsse des Komitees der Ministerstellvertreter

Der Rat der Minister ist das Hauptorgan der EKVM und daneben funktioniert ein Komitee der Ministerstellvertreter, welches die Versammlungen des Rates vorbereitet. Dieses Organ hat vom 2. bis 5. März 1954 getagt und bei der Gelegenheit die Ausführung der in Brüssel angenommenen Entschließungen erwogen. Nachstehend eine kurze Übersicht der Schlußfolgerungen des Komitees der Ministerstellvertreter:

Gemeinsamer Gebrauch von Güterwagen

Das Komitee stellt fest, daß die Schwierigkeiten betr. die Zollvorschriften, die den Wagenaustausch erschwerten, inzwischen durch das Eingreifen der EWK behoben worden sind. Das Komitee prüfte weiter die Schwierigkeiten, welche noch bestehen bezüglich der Verwendung der Eisenbahn-Telefonnetze, Schwierigkeiten, die dadurch entstehen, daß die Post- und Telegrafenverwaltungen weiterhin hohe Gebühren fordern. Falls sich aus den Mitteilungen der Regierungen keine neuen Aspekte ergeben, erwägt das Komitee, die EWK zu ersuchen, eine gemeinsame Tagung von Sachverständigen der Eisenbahn- und Post- und Telegrafenverwaltungen einzuberufen.

Rationelle Förderwege und Vereinheitlichung der Tarife

Das Komitee erachtet, daß ein Eingriff seinerseits verfrüht sei, da gewisse Regierungen sich veranlaßt sehen könnten, ihre Wirtschaftspolitik

zu definieren. Außerdem gebiete es sich, die Entwicklung abzuwarten, die sich aus der Aktion der EGKS bezüglich der Kohlen- und Stahltarife ergibt.

Normierung von Material

Das Komitee empfiehlt den Eisenbahnverwaltungen, nunmehr nur noch normiertes Material zu bestellen.

Elektrifizierung

Das Komitee stellt fest, daß es aus verschiedenen Gründen nicht möglich gewesen ist, sich für die in Ausführung befindlichen oder in Aussicht genommenen Elektrifizierungen auf eine Stromart zu einigen:

„Das Komitee empfiehlt den beteiligten Ländern, Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, den Folgen zu begegnen, die sich aus der Verschiedenheit der Stromarten ergeben und namentlich die Übergangsstationen von einer Stromart auf die andere technisch so rationell wie möglich zu planen. Dabei sollen, wenn nötig, andere Stationen als Grenzstationen gewählt und die Teilstrecken jenseits der Grenzen entsprechend ausgerüstet werden."

Diesellokomotiven

Das Komitee nimmt Kenntnis von dem Stand der Untersuchungen, die der Internationale Eisenbahnverband führt, betr. die Entwerfung von gemeinsamen Diesellokomotivtypen.

Das Komitee würdigt die Bedeutung der Serienherstellung der Gruppierung der Bestellungen, der zeitlichen Regelmäßigkeit der Bauprogramme von Diesellokomotiven und ersucht den IEV, wenn möglich für die nächste Sitzung, folgende Unterlagen zu unterbreiten:

1. Eine genügend genaue Darstellung der Vorteile der Beförderung mit Diesellokomotiven gegenüber anderen Zugmitteln.
2. Die Möglichkeit des für die ertragsreichste Verwendung dieser Lokomotiven unentbehrlichen Durchzugsverkehrs. Dabei soll dargestellt werden:
   a) die Verantwortung des Lokpersonals;
   b) die Aufgabe der Lokleitungen.
3. Die Methode internationaler Finanzierung des Ankaufs dieser Lokomotiven."

Internationale Finanzierung des Aufkaufs von Eisenbahnmaterial

Das Komitee prüft die Frage im Benehmen mit dem IEV, um festzustellen, vor welche Probleme die Regierungen durch die in Aussicht genommene Methode der Finanzierung gestellt werden, und ein Verfahren anzudeuten, nach welchem diese Probleme zu behandeln sind.

Internationales Straßennetz

Das Komitee prüft die Frage der internationalen Finanzierung, um festzustellen, welche Probleme die Finanzierung eines europäischen Straßeninvestitionsfonds den Regierungen stellen würde, und ein Verfahren für deren Behandlung anzuweisen.

Wasserstraßen

Das Komitee hat einen Vorschlag des Internationalen Schiffahrtsverbandes entgegengenommen, die Arbeiten auf fünf Projekte zu konzentrieren. Es hat einen Unterausschuß (Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande und Schweiz) mit der Prüfung der Frage beauftragt.

Beschleunigung des internationalen Schiffahrtsverkehrs

Das Komitee ersucht die EWK und die Rheinzentralkommission, ihre Anstrengungen auf dem Gebiete fortzusetzen.

Signalisierung der Schiffswege

Das Komitee ersucht die EWK, in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Schiffahrtskongreß, den Entwurf eines technischen Reglements auszuarbeiten.

Nationale und internationale Frachtsätze in der Flußschiffahrt

Das Komitee prüft die Frage, um festzustellen, vor welche Probleme die Regierungen gestellt werden durch die Abstimmung der nationalen und internationalen Schiffahrtsfrachten, und ein Verfahren anzuweisen für deren Behandlung.

Investierungen

Das Komitee hat einen Gedankenaustausch gepflegt, in welchem folgende Punkte zur Sprache gebracht wurden:

- die Möglichkeit, für Projekte internationaler Bedeutung ein Verfahren vorheriger gemeinsamer Beratung einzurichten nach dem Vorbild desjenigen, das für den Bau von neuen Petroleum-Raffinerien zwischen den Ländern der EOWZ besteht;
- die Besorgnis, überflüssige Investitionen zu vermeiden, durch welche die öffentlichen Lasten unnützerweise erhöht würden;
- die Vorteile internationaler Finanzierung gegenüber den nationalen Finanzierungsmethoden;
- die Möglichkeit, zu gegebener Zeit für Finanzierungsfragen Gebrauch zu machen von der zukünftigen beratenden europäischen Kommission für die internationale Finanzierung von Investierungen.

Das Komitee setzt die Prüfung dieser Frage fort.

Verschiedene Fragen

Bezüglich einer Reihe von Entschließungen betr. Ratifizierung von bereits bestehenden Konventionen beschloß das Komitee, an die im Verzuge stehenden Regierungen ein Erinnerungsschreiben zu richten.

Was die **Reglementierung des internationalen Straßenverkehrs** angeht, stellt das Komitee fest, daß die EWK kurz vor der Unterzeichnung des allgemeinen Abkommens steht.

Bezüglich der Verbesserung der Einrichtung der Zollstellen an den großen internationalen Verkehrsstraßen hat das Komitee die Prüfung der Frage aufschieben müssen, weil es noch nicht über die von den Regierungen zu liefernden Angaben verfügte.

II. DIE EGKS UND DER VERKEHR

Im Jahre 1953 hat sich im europäischen Verkehrswesen ein neuer Einfluß geltend gemacht, nämlich der der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl. Für die sechs beteiligten europäischen Länder verfügt diese Behörde über erhebliche Befugnisse in Verkehrsangelegenheiten. Diese Befugnisse stützen sich auf Artikel 70 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl. Dieser Artikel lautet wie folgt:

„Es wird anerkannt, daß die Errichtung des gemeinsamen Marktes die Anwendung solcher Transporttarife für Kohle und Stahl erforderlich macht, die den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen bieten.

Im Verkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft sind insbesondere die auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhenden Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art verboten. Die Beseitigung dieser Diskriminierungen bringt insbesondere die Verpflichtung mit sich, auf die Kohlen- und Stahltransporte aus oder nach einem anderen Mitgliedsstaat die Frachttafeln, Frachten und Tarifbestimmungen aller Art anzuwenden, die für die Binnentransporte der gleichen Güterart gelten, sofern das Gut auf der gleichen Strecke befördert wird.

Die Frachttafeln, Frachten und Tarifbestimmungen jeder Art, die auf die Binnentransporte von Kohle und Stahl innerhalb jedes Mitgliedsstaates und zwischen den Mitgliedsstaaten Anwendung finden, werden veröffentlicht oder der Hohen Behörde zur Kenntnis gebracht.

Die Anwendung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohleförderung und Stahlerzeugung bedarf der vorherigen Genehmigung der Hohen Behörde, die sich vergewissert, daß die Maßnahmen mit den Grundsätzen des Vertrages im Einklang stehen; sie kann die Genehmigung befristet oder bedingt erteilen.

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels sowie der anderen Vertragsbestimmungen bleibt die Verkehrspolitik, insbesondere die Aufstellung oder Änderung von Frachten und Beförderungsbedingungen jeder Art sowie die Änderung zur Sicherung des finanziellen Gleichgewichts der Transportunternehmen, den gesetzlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen eines jeden Mitgliedsstaates unterworfen; das gleiche gilt für Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Transportarten oder verschiedenen Leitungswegen."

Der Vertrag ist ergänzt durch ein Abkommen über Übergangsmaßnahmen, dessen Paragraph 10 bezüglich Inkraftsetzung des Artikels 70 folgendes verfügt:

„Die zur Herbeiführung des Einverständnisses der Regierungen mit den verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlichen Verhandlungen sind unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 70 letzter Absatz von der Hohen Behörde in die Wege zu leiten; diese hat gleichfalls die etwa notwendigen Verhandlungen mit beteiligten dritten Staaten einzuleiten.

Die von dem Ausschuß zu prüfenden Maßnahmen sind folgende:

1. Beseitigung der zu den Bestimmungen des Artikels 70 Absatz 2 in Widerspruch stehenden Diskriminierungen;
2. für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft Aufstellung von direkten internationalen Tarifen, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen, ohne der Aufteilung der Frachten auf die beteiligten Verkehrsunternehmen vorzugreifen;
3. Prüfung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle Stahl angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art, damit sie im Rahmen der Gemeinschaft aufeinander abgestimmt werden, soweit dies für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist; dabei sind unter anderem die Selbstkosten der Transporte zu berücksichtigen.

Der Sachverständigenausschuß hat seine Arbeiten spätestens innerhalb folgender Fristen abzuschließen:

drei Monate für die unter 1. genannten Maßnahmen; zwei Jahre für die unter 2. und 3. genannten Maßnahmen.

Die unter 1. genannten Maßnahmen treten spätestens mit der Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle in Kraft.

Die unter 2. und 3. genannten Maßnahmen treten gleichzeitig in Kraft, sobald das Einverständnis der Regierungen vorliegt. Falls jedoch zweieinhalb Jahre nach Errichtung der Hohen Behörde das Einverständnis der Regierungen der Mitgliedsstaaten mit den unter 3. genannten Maßnahmen nicht herbeigeführt sein sollte, treten die unter 2. genannten Maßnahmen zu einem von der Hohen Behörde bestimmten Zeitpunkt allein in Kraft."

In ihrem Zweiten Gesamtbericht über die Periode 13. April 1953 bis 11. April 1954 erklärt die EGKS, daß die diskriminierenden Tarife, d. h. derjenigen, die auf dem Ursprungs- oder Bestimmungsland der Ware begründet sind, vollständig abgeschafft ist. Man hat der Behörde 32 Diskriminierungen mitgeteilt, wovon 15 sich beziehen auf französische Tarife, 10 auf deutsche, 4 auf belgische, 2 auf luxemburgische und 1 auf italienische. Die EGKS beziffert die Wirkung dieser Maßnahmen wie folgt:

Wichtigste Tarifänderungen als Folge der Beseitigung der Diskriminierungen*)

Nr. der Empfehlung des Sachverständigenausschusses	Land	Verkehrsrichtung	Globaländerung der Transportkosten in Mio. bfrancs		Von der Änderung betroffene Tonnenmengen (1953)
			Erhöhung	Senkung	
Kohle und Koks					
1.	Deutschland	Saarländ.-loth. Kohle nach Deutschland		— 120	3 700 000
2.	Deutschland	Saarländ.-loth. Kohle nach Österreich		— 3,3	120 000
3.	Belgien	Koks (verschiedene Richtungen)	+ 5,4	— 6,7	2 200 000
18.	Belgien	Kohle (verschiedene Richtungen)	+ 62	— 1	9 600 000
Eisenerz					
4.	Deutschland	Luxemburg. und franz. Erz nach Deutschland		— 8,4	300 000
7.	Luxemburg	Luxemburg. Erz nach Belgien	+ 5		1 850 000
8.	Frankreich	Erz { Inlandsverkehr	+ 45		16 500 000
		Erz { Ausfuhr nach Belgien		— 45	5 000 000
13.	Frankreich	Luxemb. Erz nach der Saar		— 15	600 000
Eisen- und Stahlerzeugnisse					
6.	Belgien	Ausfuhr von Eisen- und Stahlerzeugnissen			
		belgischen	+ 32,5		1 300 000
		luxemburg.	+ 41,2		1 100 000
		französischen		— 11,3	550 000

*) Die Zahlen beruhen zum Teil auf vorläufigen Schätzungen.

In dem Bericht heißt es weiter:

> „Unter Einschluß der in der vorstehenden Tabelle nicht enthaltenen sekundären Maßnahmen wurde im ersten Abschnitt der Maßnahmen der Hohen Behörde eine Änderung der Abgaben auf Transporte erreicht, deren Gesamtmenge sich auf 45 Millionen Tonnen jährlich beläuft. Der Gesamtbetrag der zugestandenen Ermäßigungen beläuft sich auf 217 Millionen bfrs. jährlich, die Erhöhungen insgesamt auf 193 Millionen bfrs. und der Saldo zugunsten des gemeinsamen Marktes auf 24 Millionen bfrs."

Die zweite Etappe der Maßnahmen der EGKS auf dem Gebiete des Verkehrs zielt ab auf die Erstellung, für den Verkehr innerhalb der Länder der Gemeinschaft, auf direkte degressive internationale Tarife. Diesbezüglich ist im Bericht folgendes zu lesen:

> „Obwohl die Aufstellung direkter internationaler Tarife praktisch nur für die Bahntransporte in Frage kommt, ergeben sich daraus — sowohl hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen als auch wegen der Schwierigkeiten ihrer technischen Durchführung — umfangreiche Probleme.

Während bei den eigentlichen Diskriminierungen die Verhandlungen mit den Regierungen sofort auf Grund der Empfehlungen des Ausschusses zu einem grundsätzlichen Einverständnis führten, wurde für die Aufstellung direkter internationaler Tarife ein loseres Verfahren vorgesehen.

Die Arbeiten des Sachverständigenausschusses erstreckten sich zunächst auf die Ausdehnung, die Form und das Niveau der direkten internationalen Tarife. In diesen wesentlichen Fragen gelangte er zu einer Reihe von Schlußfolgerungen, auf Grund deren die Hohe Behörde sich mit den Regierungen durch eine Konsultation im Rahmen des Ministerrats ins Benehmen setzen kann, um ein grundsätzliches Einverständnis über die Gesamtorganisierung dieser Tarife zu erreichen, welches für die Fortsetzung der Arbeiten erforderlich ist.

Die dem Sachverständigenausschuß auf diesem Gebiete übertragenen Arbeiten müssen gemäß dem Übergangsabkommen bis zum 24. Oktober 1954 beendet sein, und die Hohe Behörde ist berechtigt, die Tarife selbst ab 10. Februar 1955 in Kraft zu setzen."

Was die dritte Etappe, die der Abstimmung der Tarife, angeht, sind die Arbeiten des Ausschusses noch nicht so weit gediehen. Darüber besagt der Gesamtbericht:

„Die Abstimmung besteht in nichts anderem als in allen den Maßnahmen, welche den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Tarife verschaffen sollen.

In dieser Hinsicht besteht die Abstimmung in einer gewissen Vereinheitlichung der Beziehungen zwischen den einzelnen Tarifen der gleichen Transportart unter den einzelnen Ländern; dagegen erstreckt sie sich nicht auf die Beziehungen zwischen den Tarifen für verschiedene Transportarten, da diese Vereinheitlichung zu den Koordinierungsmaßnahmen gehört, welche gemäß Vertrag ausschließlich unter die Zuständigkeit der Regierungen fallen.

Auf Grund dieser Begriffsbestimmung lassen sich drei Hauptgruppen der Abstimmung unterscheiden:

Der erste Bereich umfaßt die Abstimmung der Frachtsätze für die verschiedenen Entfernungen, d. h. die Vereinheitlichung der Degression; ...

Der zweite Bereich ist derjenige der Abstimmung der auf die einzelnen Warengattungen anwendbaren Tarife; ...

Der letzte Bereich ist derjenige der Abstimmung der auf solche Transporte anwendbaren Tarife, die sich nur durch ihre Modalitäten voneinander unterscheiden, z. B. durch die Versandmenge (nicht komplette Wagenladungen, komplette Wagenladungen, Wagengruppen, geschlossene Züge) oder die Art des Fahrzeuges (Wagen des Bahnnetzes, Wagen der Unternehmen, Spezialwagen)."

Die Art der Probleme, welche mit der Abstimmung zusammenhängen, wird sehr interessant beleuchtet durch folgende Tabelle:

Frachtsätze für die zwischen dem Ruhrgebiet und Lothringen täglich verkehrenden, geschlossenen Züge von 1000 Tonnen

Bahnnetz	Entfernung	Strecke	Kohle	Erz	Verhältnis Erz/Kohle
Bundesbahn	302 km	Gelsenkirchen—Nennig*)	19,30 DM	8,72 DM	0,45
SNCF	61 km	Nennig—Homécourt*)	338 ffrs.**)	347 ffrs.	1,02

*) oder in umgekehrter Richtung.
**) künftiger Frachtsatz nach Beseitigung der oben angeführten Diskriminierungen.

Zu dieser Tabelle fügt der Bericht folgende Bemerkung hinzu:

„Diese Unterschiede sind nicht durch verkehrswirtschaftliche Erwägungen begründet, da die entsprechenden Gestehungskosten praktisch die gleichen sind; sie beruhen vielmehr darauf, daß von jedem Bahnnetz ein Tarif aufgestellt wurde, der strukturell der Lage der einheimischen Industrien angepaßt ist; dies hat die französischen Staatsbahnen und die Bundesbahnen zu gänzlich abweichenden Lösungen geführt."

Hervorzuheben ist noch eine weitere Initiative der EGKS. Am 9. und 10. April dieses Jahres **versammelte sie die Verkehrsminister der EGKS-Länder,** und diese haben bezüglich internationaler Tarife folgende Entschließung angenommen (nichtamtliche Übersetzung):

„Der Rat der Minister stellt fest, daß angesichts der großen Unterschiede, die noch im Preisniveau und im Tarifniveau der Mitgliedsstaaten bestehen, einheitliche, sowohl im internationalen wie auch im inländischen Verkehr, auf die durch den Vertrag berührten Güter anwendbare Tarife vorläufig noch nicht möglich sind.

Folglich erachtet der Rat, daß die Vorarbeiten für die Erstellung, gemäß den Vorschriften des Vertrags, direkter Tarife unter Zugrundelegung des inländischen Tarifniveaus für vergleichbare Verkehrsverbindungen ohne Verzug fortzusetzen sind. Bei diesen Vorarbeiten ist zu beachten, daß die Abstimmung der Transportbedingungen am 24. Oktober 1954 erfolgen muß.

Mit Rücksicht auf die großen Unterschiede in der Degressivität der jetzt in Kraft stehenden inländischen Tarife hält der Ministerrat es für erwünscht, daß nach Vorlage des im vorstehenden Absatz erwähnten Berichtes der Sachverständigen zwischen der Hohen Behörde und den Regierungen der Mitgliedsstaaten gemäß Paragraph 10 des Abkommens über die Übergangsmaßnahmen ein Gedankenaustausch eröffnet werde mit dem Ziele, eine Vereinheitlichung der Degressivität herbeizuführen. Jedoch darf die Degressivität bei den Transporten auf große Entfernungen nicht unter ein Niveau fallen, das mit den Gestehungskosten der beteiligten Verkehrsunternehmen unvereinbar wäre.

Der Rat der Minister spricht den Wunsch aus, daß der Sachverständigenausschuß seinen Bericht bis zum 15. Mai 1954 vorlege. Der Rat hält es außerdem für angebracht, im Laufe der vorstehend erwähnten Besprechungen die Frage etwaiger finanzieller Rückwirkungen direkter Tarife auf die Verkehrsunternehmen der Mitgliedsstaaten zu prüfen."

III. KRITISCHE KOMMENTARE

Bedeuten diese neuen Tatsachen eine mehr oder weniger tiefgreifende Änderung, bedeuten sie einen Fortschritt gegenüber der Lage, die in dem Bericht an den Kongreß von 1952 geschildert wurde?

Die EKVM

Die Schaffung der EKVM würde eine Änderung und einen Fortschritt bedeuten, wenn mit diesem Organ ein wirklich neuer Faktor eingesetzt würde, z. B. die Möglichkeit, Mehrheitsbeschlüsse zu fassen, sei es die einfache oder die Dreiviertel- oder gar die Fünfsechstelmehrheit. Die EKVM führt jedoch einen solchen neuen Faktor nicht ein. Sie hat sich nur konstituieren können auf Grund der Regel der Einstimmigkeit: Einstimmigkeit der 17 Länder und Gebiete für Maßnahmen, die alle angehen; Einstimmigkeit der Beteiligten für Maßnahmen, die eine kleinere Gruppe angehen.

Wenn die EKVM etwas Neues bringt, so ist es das persönliche Interesse der Verkehrsminister an den Angelegenheiten internationaler Verkehrspolitik und die Möglichkeit für sie, internationale Vereinbarungen zwischen Staaten anzubahnen und abzuschließen, ein Vorrecht, das bisher den Außenministern vorbehalten war. Daß das persönliche Interesse der Verkehrsminister an den internationalen Angelegenheiten ihrer eigenen Ministerien eine Neuerung bedeutet, dürfte etwas erstaunlich klingen. Es oblag ihnen ja immer, ihren Vertretern in den bestehenden internationalen Organen ihre Anweisungen mit auf den Weg zu geben, und sie haben immer das Recht gehabt, persönlich an den Arbeiten dieser Organe teilzunehmen. Seien wir nicht undankbar und beglückwünschen wir uns zu dem ministeriellen Interesse an den Angelegenheiten des europäischen Verkehrs. Es kann einen Vorteil bieten, denn wie Herr Myrdal, der Sekretär der EWK, gesagt hat, der Verkehrsausschuß hätte schneller und weiter gehen können, wenn die Minister früher und öfter eingegriffen hätten.

Das Recht der Verkehrsminister, internationale Vereinbarungen zwischen Staaten anzubahnen und abzuschließen, bedeutet einen theoretischen Fortschritt. Es obliegt den Ministern, sich dieses Rechtes zu bedienen, um daraus einen praktischen Fortschritt zu machen.

Die EGKS: eine neue treibende Kraft

Der wirklich neue, wichtige Faktor ist der Eingriff der EGKS in das Verkehrswesen. Diese Behörde hat den protektionistischen Maßnahmen, deren sich nationale Industrien erfreuten und wovon die Manipulierung der Eisenbahntarife in Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg und den Niederlanden ein Bestandteil war, ein Ende gesetzt. Ist dies ausschließlich Vorteil oder Nachteil oder eine Mischung von beiden? Die Frage stellt sich für uns nicht, denn die Maßnahme ist im Vertrag über die Gründung der EGKS vorgeschrieben. Die Auswirkungen auf die Finanzen der Eisenbahnen haben nicht allen Beteiligten eitel Freude bereitet. Die Leiter von Schiffahrtsunternehmen kritisieren die Maßnahme und behaupten, sie habe die Transportpreise per Schiene gesenkt und somit die Konkurrenz der Schiene gegen die Wasserstraße verschärft.

Die Frage direkter internationaler Tarife wird seit Jahren untersucht, aber die EGKS drängt auf ihre Einführung mit einer Energie, an die man im

europäischen Wirtschaftsleben nicht gewöhnt ist. Wichtig ist, sich zu erinnern, daß die EGKS die Befugnis hat, selbst solche Tarife festzusetzen, wenn die Regierungen und Eisenbahnen der EGKS-Länder sich nicht innerhalb der festgesetzten Frist verständigen.

Es ist zu erwarten, daß über kurz oder lang Rückwirkungen des Eingriffs der EGKS spürbar werden, weit über Kohle und Stahl und weit über die Grenzen der beteiligten Länder hinaus. Wie lange kann man den Transport von Kohle und Stahl vom Transport anderer Produkte scheiden? Wie kann man direkte degressive internationale Tarife für die alleinigen EGKS-Länder einrichten, wenn die EGKS-Produkte auch über die Eisenbahnen anderer Länder, der Schweiz und Österreichs z. B., befördert werden müssen? Wie kann man auf die Dauer ein System aufrechterhalten, welches die Eisenbahnen zwingt, EGKS-Produkte zu straff festgesetzten und kontrollierten Preisen und Bedingungen zu befördern und die andern Verkehrsunternehmen der Wasserstraße und der Landstraße frei läßt, zu unkontrollierten und unkontrollierbaren Preisen und Bedingungen zu befördern? Da es der EGKS obliegt, darüber zu wachen, daß die Konkurrenz zwischen den ihr unterstehenden Industrieunternehmen durch nichts beeinträchtigt werde, dürfte es möglich sein, daß sie für die Beförderung von EGKS-Produkten per Wasser- oder Landstraße die Festsetzung von Transportpreisen und -bedingungen veranlaßt oder selber zur Hand nimmt.

Wird die EGKS ein Vakuum füllen?

Es gibt noch andere Möglichkeiten des Eingreifens der EGKS in das Verkehrswesen. Sie kann feststellen, daß in dieser oder jener Gegend oder auf dieser oder jener Verbindungslinie der Transportapparat nicht imstande ist, der Bergbau- und Hüttenindustrie die für die Wohlfahrt derselben notwendigen Dienste zu leisten. In diesem Falle wird sie sich mit den Leitern der Verkehrsunternehmen und den beteiligten Ministern ins Benehmen setzen und Änderungen, Erweiterungen oder Ausbau des Verkehrsapparates fordern. Ihrem etwaigen Angebot finanzieller und technischer Hilfe für die Anpassung des Verkehrsapparates an die Bedürfnisse der Bergbau- und Hüttenindustrie gewisser Gegenden steht nichts im Wege.

Der Einfluß der EGKS auf die Verkehrspolitik in Europa kann also bedeutend werden. Zwar stimmt es, daß die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nicht eine Hohe Behörde für europäischen Verkehr ist, aber in Ermangelung eines europäischen Organs, das fähig ist, die Verkehrspolitik in Europa wirksam zu leiten, wird die EGKS diese Rolle spielen. Nun ist sie für diese Rolle nicht ausgerüstet, und nichts beweist, daß sie diese Rolle spielen will. Rechtlich erstreckt sich ihr Aktionsgebiet nicht auf ganz Europa, und sie ist auch nicht mit der Wahrnehmung der Interessen der europäischen Völkergemeinschaft beauftragt. Diese obliegt den Parlamenten und Regierungen der europäischen Völker.

Indem sie Perspektiven eröffnete, die geeignet sind, die Ruhe gewisser Leute zu stören, hat die Aktion der EGKS das Verdienst, die Notwendigkeit endlich eine europäische Verkehrspolitik zu betreiben, viel überzeugender vorzuführen, als dies durch ITF-Referate geschehen kann, denn alle Entschließungen der Verkehrsminister und ihrer Stellvertreter bilden noch keine Politik.

Die Interessenkonflikte

Das Problem des europäischen Verkehrs zerfällt in eine große Zahl von Interessenkonflikten. Die Verkehrspolitik jeder Regierung bezweckt, die nationalen Industrien und Häfen zu begünstigen und die konkurrierenden Industrien und Häfen der Nachbarn zu benachteiligen. Das Land X manipuliert seine Eisenbahntarife, Hafentarife und Schiffsfrachten, einmal, um seine Exportkohle zu verteuern und sein Einfuhrerz zu verbilligen; ein andermal, um die Exportwaren zu verbilligen und so den nationalen Exportindustrien einen Vorteil in der nationalen Konkurrenz zu verschaffen. Die in Mitleidenschaft gezogenen Konkurrenten suchen immer und finden oft Mittel und Wege, um zum Gegenschlag auszuholen mit andern Tarifmanipulationen. Wenn es darum geht, die Anziehungskraft der nationalen Häfen zu erhöhen, können die Manipulationen sich buchstäblich auf alles erstrecken: Seefrachten, Hafentarife, Eisenbahntarife, Kanalgebühren, Schleppkosten, Zolltarife, fiskalische Abgaben, und wenn diese Mittel nicht ausreichen, nimmt man Zuflucht zu Transitprämien, Treibstoffverbilligung, Verbilligung der Schleppkosten oder sogar unentgeltlichen Schleppdiensten. Die möglichen Kombinationen sind zahlreich, aber der Zweck aller ist, den nationalen Häfen einen gewissen Verkehr zu sichern und diesen, wenn möglich, auf Kosten der Häfen der Nachbarn zu erhöhen. Die Konkurrenz zwischen Häfen ist nicht beschränkt auf ein und dieselbe Küste. Die Nordseehäfen stehen in Konkurrenz mit Häfen des Adriatischen und des Mittelmeeres und das bevorzugte Instrument in diesem Kampf ist die Manipulation der Eisenbahntarife.

Europa ist mit Eisenbahnen so gut ausgerüstet, daß zwischen zwei beliebigen Wirtschaftsgebieten es sehr oft möglich ist, zwischen mehreren Förderwegen zu wählen. Daraus ergibt sich, daß die Eisenbahnen verschiedener Länder miteinander in Wettbewerb treten für denselben Verkehr und sich gegenseitig das Wasser abgraben. Würde Europa ein einziges Land bilden, so würde diese Konkurrenz wahrscheinlich auch bestehen, aber sie würde dann nicht betrieben werden nach den Regeln des internationalen Wirtschaftskrieges.

Im Rheintal gibt es Kampf zwischen der schweizerischen, französischen, belgischen und holländischen Rheinschiffahrt einerseits und den deutschen Eisenbahnen andererseits. Jeder der Konkurrenten sucht und erhält die Unterstützung seiner Regierung.

Auf der Verbindung Ruhr — Italien ist es der Frachtenkrieg zwischen Seeschiffahrt und den Eisenbahnen. Die Eisenbahnen verständigen sich, um Konkurrenztarife festzulegen, die unter denen der Seefrachten liegen.

Im Verkehr zu Lande gibt es Kämpfe zwischen der Schiene und der Straße, jeder der Konkurrenten fordert — und oft erhält er — die Unterstützung seiner Regierung gegen Verkehrsunternehmen anderer Länder.

Unsachliche Auseinandersetzungen

Da die wirtschaftskriegerischen Überlegungen das A und O der Verkehrspolitik jedes Landes sind, wird jedes neue Problem im Lichte dieser Überlegungen betrachtet. Ein Musterbeispiel ist die Auseinandersetzung um die Kanalisierung der Mosel. Die französische Schwerindustrie in Lothringen ist oder glaubt sich gegenüber der deutschen Schwerindustrie im Ruhrgebiet dadurch benachteiligt, daß sie nicht wie die deutsche Industrie direkten Zugang zu einer großen Wasserstraße hat. Um den Unter-

schied zu verringern, fordert sie die Kanalisierung der Mosel und damit eine direkte Flußverbindung zum Rhein. Die französische Schwerindustrie interessiert sich für diese Wasserstraße nur deshalb, weil sie davon eine Verminderung ihrer Transportkosten erwartet. Falls die Eisenbahnen ihr Preise und Bedingungen garantieren würden, welche unter Berücksichtigung aller Umstände den von der Kanalisierung der Mosel erwarteten Vorteilen gleichwertig wären, würde ihr Interesse am Kanalisierungsprojekt hinfällig. Diese Garantie müßte in der Hauptsache durch die deutschen Eisenbahnen gegeben werden. In der gegenwärtigen Verfassung der Gemüter in Europa hält man es für undenkbar, daß die deutschen Eisenbahnen der französischen Schwerindustrie, die eine Konkurrentin der deutschen Schwerindustrie ist, eine solche Garantie bieten würde. Um zu beleuchten, mit wieviel wirtschaftskriegerischen Überlegungen die Frage der Notwendigkeit oder Überflüssigkeit der Moselkanalisierung behandelt wird, zitieren wir Herrn H. de Wendel, ein Magnat der französischen Schwerindustrie, der in einem Tadel der französischen Gegner des Kanalisierungsprozektes folgendes einflicht: „Hier können wir den Finger legen auf den Mangel an Koordination und nationaler Disziplin gegenüber dem Auslande, der eine der Schwächen unseres Landes ist."

In einem solchen Klima werden alle Beschlüsse betreffend europäischen Verkehrs einseitig durch nationale Behörden gefaßt und können niemals weder objektiv sein noch auf die Wahrnehmung der Interessen der europäischen Völkergemeinschaft gerichtet, und man kann sich Umstände vorstellen, wo das Eingreifen der EGKS die Dinge nicht verbessern würde.

IV. PROBLEME, DIE EINER LÖSUNG HARREN

In einer Atmosphäre anhaltenden internationalen Wirtschaftskrieges bleiben die eigentlichen Wirtschaftsprobleme unlösbar. Die wichtigsten dieser Probleme sind: internationale Koordination der Investierungen, internationale Tarife, Konkurrenz zwischen Transportunternehmen mehrerer Staaten, Konkurrenz zwischen Häfen verschiedener Länder, Konkurrenz zwischen Verkehrsmitteln, welche dieselben internationalen Verbindungen bedienen und Beförderung der Güter auf rationellen internationalen Förderwegen.

Koordination der Investierungen

Bei den Investierungen muß man unterscheiden zwischen solchen, die ein und dasselbe Verkehrsmittel in verschiedenen Ländern angehen und mit Nutzen für alle beteiligten Länder koordiniert werden könnten (z. B. um den Dienst auf der ganzen Länge einer Förderstrecke per Schiene, Kanal oder Straße zu verbessern) und solchen, die auf derselben Verbindung miteinander konkurrierende Verkehrsmittel angehen (z. B. um eine Wahl zu treffen zwischen der Elektrifizierung der französischen und deutschen Eisenbahnen im Moseltal und der Kanalisierung dieses Flusses). Erhebliche Summen werden angefordert zur Investierung in allen Verkehrsmitteln. In einer Eingabe an die EWK erklärt der Internationale Eisenbahnverband nach einem Hinweis auf die in jüngster Zeit von den europäischen Eisenbahnen erzielten Fortschritt auf dem Gebiete der internen Organisation, der Ausrüstung, der Betriebs- und Handelsmethoden und der Einsparungen: „Auf nationalem Gebiete sind die Verwaltungen auf ernste Hindernisse gestoßen, welche die Wirksamkeit ihrer Initiativen herab-

gesetzt haben. Allgemein ist zuerst festzustellen, daß sie für ihre Investierungen über ungenügende Mittel verfügten. Nicht nur ist dadurch die Modernisierung der Eisenbahnnetze verzögert worden, sondern auch ihr Wiederaufbau und die normale Erneuerung ihrer Ausrüstung haben allzuoft nur teilweise erfolgen können. Man kann den Ernst dieser Lage nicht genug hervorheben, denn die Eisenbahnen bleiben dadurch den andern Verkehrsmitteln in anormaler Weise unterlegen und müssen sich mit Gestehungskosten trösten, die höher sind als mit dem verallgemeinerten Gebrauch moderner Mittel möglich wäre." Die Straßenverkehrsunternehmen fordern überall die Erweiterung und Verbesserung der Straßen und den Bau von neuen Straßen. Sie unterstützten nachdrücklich die Bestrebungen des Internationalen Straßenverbandes (eine Vereinigung von Tiefbauunternehmern und ihrer Lieferindustrien), der alles ins Werk setzt, um die Errichtung eines europäischen Straßenfonds zu erreichen. Die nationalen Verbände der Flußschiffahrt erheben sehr laut ihre Forderungen auf Verbesserungen und Ausdehnung des Wasserstraßennetzes. Alle diese Kapitalforderungen werden an die Regierungen gerichtet. Zu bemerken ist noch, daß der Internationale Straßenverband sogar versucht, Kapitalien außerhalb Europas zu mobilisieren und die Weltbank für Wiederaufbau an seinen Plänen zu interessieren.

Es ist offenkundig, daß wenn allen Anforderungen Genüge getan würde, Europa mit Verkehrsmitteln übersättigt sein würde. Die internationale Koordinierung der Investierungen ist also notwendig, um Kapitalvergeudungen sowie auch den sich daraus ergebenden enormen Leerlauf der europäischen Verkehrsapparate zu vermeiden.

Die Tarife

Infolge des Eingreifens der EGKS werden wir nun in Europa internationale, d. h. von den Grenzen und den nationalen Tarifen unabhängige Tarife haben, wenigstens soweit die EGKS-Länder in Frage kommen. Für die andern Produkte bleibt es bei nationalen Tarifen.

Der frühere Direktor des Straßburger Hafens, Herr Haelling, hat diese merkwürdige Lage wie folgt beschrieben: „Die EGKS bewegt sich auf dem, was man in der Geographie die physische Karte nennt, d. h., sie stört sich nicht an Grenzen. Hingegen alles, was nicht EGKS ist, bewegt sich auf der politischen Karte. Somit werden Getreide und Pottasche auf der politischen Karte befördert, während Kohle und Stahl sich auf der physischen Karte bewegen."

Es ist vielleicht verfrüht zu behaupten, daß diese Lage auf die Dauer nicht haltbar sei, aber man darf schon jetzt sagen, daß, wenn der internationale Tarif den Interessen der Gemeinschaft der europäischen Völker dient, wenn es um Kohle und Stahl geht, dasselbe auch zutreffen müßte, wenn es um andere Produkte geht. Übrigens hat der Verkehrsausschuß der EWK erklärt, daß die Politik internationaler Tarife ein notwendiger Bestandteil einer allgemeinen europäischen Verkehrspolitik sei.

Die EGKS hat die Macht, internationale Tarife zu erzwingen. Die EKVM und sogar die EWK haben diese Vollmachten ebenfalls, aber zum Unterschied von der EGKS können sie davon keinen Gebrauch machen, weil sie durch die Regel der Einstimmigkeit gefesselt sind.

Wirtschaftswidrige Konkurrenz

In der jetzigen Verfassung Europas hat jedes Land das Recht, ausländischen Verkehrsunternehmen den Zugang zu seinem eigenen Verkehrsmarkt zu untersagen. Auf dem Rhein behält Deutschland den Verkehr zwischen deutschen Häfen seinen eigenen Staatsangehörigen vor. Auf den Straßen tun fast alle Länder genau dasselbe, und der bestehende internationale Straßenverkehr ist weitgehend begründet auf zweiseitigen Abmachungen, deren Abschluß und Erneuerung immer mühselig ist. Auf den Eisenbahnen können weder die Lokomotiven noch das Personal sich auf fremdem Gebiet über die Grenzstation hinaus bewegen, auch wenn das Gebiet so klein ist wie das Luxemburgs. Der Transitverkehr, namentlich auf Wasser- und Landstraßen, der von ausländischen Verkehrsunternehmen abgewickelt wird, kann und wird oft behindert durch diskriminierende Vorschriften und fiskalische Abgaben.

Die Frage der Konkurrenz zwischen Häfen ist im Verkehrsausschuß der EWK aufgeworfen worden, aber in Ermangelung von Vollmachten haben die Vertreter der nationalen Verkehrsministerien dem Problem nicht auf den Grund gehen können.

Was die Konkurrenz zwischen Verkehrsmitteln im internationalen Verkehr angeht, so ist festzustellen, daß für die Eisenbahnen genaue Vorschriften bestehen, die in einer Anzahl von internationalen Abkommen festgelegt sind. Anders verhält es sich mit den Wasserstraßen und Landstraßen. Die Regierungen haben noch nicht umschrieben, welche Grundsätze sie in den internationalen Verbindungen per Wasser- und Landstraße anwenden wollen. Sie haben noch keine Wahl getroffen zwischen der gänzlichen Freiheit, einem System von Zulassungsgenehmigungen im internationalen Verkehr und der Kontingentierung. In der Flußschiffahrt, d. h. einer mehrere Jahrhunderte alten internationalen Verkehrsindustrie, besteht noch kein Pflichtenheft, welches die wirtschaftlichen Bedingungen umschreibt, denen die am internationalen Verkehr teilnehmenden Unternehmen genügen müssen.

Unrationelle Förderwege für Güter im Eisenbahnverkehr sind weitgehend das Ergebnis der Konkurrenz zwischen Eisenbahnen verschiedener Länder, welche dieselben Verbindungen bedienen können. Die Tarife sind derart festgesetzt, daß es für den Verfrachter oft vorteilhaft ist, einen unrationellen Förderweg zu wählen.

Eine Aufzählung der hauptsächlichsten Fälle wirtschaftswidriger Konkurrenz im europäischen Verkehr darf nicht die Konkurrenz der Luftfahrt gegen die Eisenbahnen und Konkurrenz zwischen nationalen Luftverkehrsunternehmen unerwähnt lassen. Hier gibt es ein bedeutendes Feld, das noch zu erforschen ist.

Europa, ein einziges Verkehrsgebiet

Diese Probleme werden nicht gelöst, weil jedes Land das Recht behalten will, alle Trümpfe zu gebrauchen, über die es verfügen kann in dem Spiel, welches gemäß einem Ausdruck der EGKS „darin besteht, die nationalen Industrien zu begünstigen und die des Nachbarn zu benachteiligen". Alles in allem ist das Spiel nicht vorteilhaft, da es zur Vergeudung von Kapitalien durch Überinvestierung und zu unproduktiven Betriebskosten führt und Verkehr auf das nationale Gebiet anzieht, dessen finanzielles Ergebnis

in manchen Fällen zumindest zweifelhaft ist. „Aber das Spiel ist so, daß keiner der Teilnehmer allein darauf verzichten kann, seine nationale Industrie würde eine solche einseitige Ehrlichkeit teuer bezahlen. Nur ein allgemeiner und gleichzeitiger Beschluß aller Beteiligten kann dem Spiel ein Ende setzen. (Exposé über die Lage der EGKS, Januar 1953.)"

Als die EKVM konstituiert wurde, haben wir einen Moment gedacht, der Zeitpunkt sei gekommen, einige Interessenkonflikte durch die Gewerkschaften der beteiligten Länder untersuchen zu lassen zum Zwecke, sich auf einer Lösung zu einigen, die wir der EKVM vorschlagen könnten. Wir haben diese Idee auf die Probe gestellt und am 3. und 4. Mai in London eine kleine Konferenz von sachverständigen Gewerkschaftsfunktionären verschiedener europäischer Länder abgehalten. Die Idee hat die Probe nicht bestanden. Um alle Faktoren eines Problems festzustellen und zu beziffern — die Kanalisierung der Mosel z. B. —, muß man über Unterlagen verfügen, die nur den Regierungen, aber nicht der ITF zugänglich sind. Eine nationale oder internationale gewerkschaftliche Organisation kann also nur urteilen auf Grund von Auskünften, die ihr von den Regierungen erteilt werden, und diese werden selten alle Unterlagen zur Verfügung stellen.

Außerdem erscheint es unnütz, daß die ITF das Problem stückweise anpackt. Detailfragen (und, um uns an das gewählte Beispiel zu halten, die Kanalisierung der Mosel ist trotz ihrer Wichtigkeit nur ein Detailproblem) sind nur lösbar in Anwendung großer allgemeiner Grundsätze.

Die erste grundsätzliche Frage ist, ob in verkehrspolitischer Hinsicht Europa ein einziges Gebiet bilden muß. Durch die Umbildung Europas in ein einziges Verkehrsgebiet und einen einzigen Verkehrsmarkt kann jedes Land Verkehr gewinnen oder verlieren. Der gesamte Umfang der Verkehrsarbeit durch die Aufhebung unnützer Transporte und die Herabsetzung des Leerlaufs würde vermindert werden. Daraus würde eine Verringerung der Beschäftigungsmöglichkeiten im Verkehr entstehen sowie auch in den Industrien, die Verkehrsmittel herstellen und Verkehrseinrichtungen bauen. Ist dies ein Opfer, dem die Staaten, die Verkehrsunternehmen, die Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften zustimmen können oder müssen? Es scheint wenig passend, diese Frage zu stellen, wenn offenkundig ist, daß die Umbildung Europas in ein einziges Verkehrsgebiet für die Gesamtheit der europäischen Benützer der Verkehrsmittel einen Gewinn bedeuten würde. Schließlich besteht die europäische Wirtschaft nicht, um die Beschäftigung der größtmöglichen Anzahl von Verkehrsunternehmern, Transportarbeitern und Lieferindustrien zu gewährleisten. Der Verkehr besteht, um die europäische Wirtschaft zu bedienen, und er muß so organisiert sein, daß er den europäischen Verkehrsbenützern die besten Dienste zu kleinsten Preisen erweist.

Folglich müssen wir den Grundsatz bejahen, daß Europa ein einziges Verkehrsgebiet bilden muß.

Der unumgänglich notwendige Kompromiß

Man wird jedoch entgegenhalten, daß die Anwendung dieses Grundsatzes in gewissen Fällen unmögliche Opfer auferlegen wird. In der Tat muß in Rechnung gesetzt werden, daß große Verkehrsströme in Europa seit langem bestehen und sich während Zeiträumen bis zu einem Jahrhundert und mehr behauptet haben. Während dieser Zeit haben sich Industrien und Städte auf Grund dieser Verkehrsströme entwickelt oder sogar gebildet.

Wenn die Bildung eines einzigen Verkehrsgebietes zur Folge haben würde, den Umfang und die Orientierung dieser Verkehrsströme zu verändern, so würden für diese Städte und Industrien und die Millionen Menschen, die davon abhängen, unberechenbare Umwälzungen entstehen. Man müßte wirtschaftliche und soziale Zerrüttungen erwarten, unter denen Millionen Familien zu leiden hätten und die während eines halben Jahrhunderts unlösbare Probleme und Schwierigkeiten aufwerfen würden.

Dieser Einwand ist gültig. Bedeutet das, daß damit der Grundsatz des einzigen Verkehrsgebietes umgestoßen wird? Nein!

Es ergibt sich von selbst, daß wenn die Europäer beschließen würden, sich nicht weiterhin der Verkehrsmittel als Instrumente des Wirtschaftskrieges zu bedienen, sie das Ergebnis von einem Jahrhundert nationalistischer Verkehrspolitik nicht ungetan machen oder übersehen könnten. Der Plan der Maßnahmen für die Liquidierung des Wirtschaftskrieges auf dem Gebiete des Verkehrs und für den Übergang von der alten Ordnung zur neuen muß natürlich die sozialen und wirtschaftlichen Realitäten in Rechnung setzen. Zu diesen Realitäten gehört, um nur ein Beispiel zu nennen, der Hamburger Hafen mit seiner ganzen Bedeutung, die er im Leben von anderthalb Millionen Einwohnern der Stadt Hamburg und im Wirtschaftsleben ganz Deutschlands erhalten hat. Man kann sich den Ruin eines großen Hafens und einer großen Stadt als Ergebnis eines Krieges vorstellen, aber man kann sich nicht den Ruin Hamburgs vorstellen als Ergebnis einer Vereinbarung zwischen europäischen Regierungen und des Beitritts der deutschen Regierung zu einer solchen Vereinbarung.

Ein Plan für die Liquidierung des Wirtschaftskrieges auf dem Gebiete des Verkehrs ist nur dann realistisch und durchführbar, wenn er begründet ist auf dem erklärten und aufrichtigen Willen der europäischen Völker und Regierungen, den Grundsatz „Leben und leben lassen" anzuwenden und sich gegenseitig Unterstützung zu gewähren. Die Europäer müssen sich über die Verteilung des Verkehrs auf die Häfen und die großen Verbindungswege verständigen und dabei auf die berechtigten Interessen jedes Landes und jeder Verkehrsindustrie gebührend Rücksicht nehmen. Sie müssen eine Vereinbarung treffen, um sich die Gewinne der Konjunktur zu teilen und die Verluste gemeinsam zu tragen. Im Rahmen einer solchen allgemeinen Vereinbarung werden die Probleme lösbar, die heute unlösbar sind. Diese allgemeine Vereinbarung ist die unumgängliche Voraussetzung für die gütliche Beilegung der Konflikte zwischen nationalen Interessen, die heute ein Hindernis bilden für die internationale Koordination der Investierungen, die Einführung internationaler Tarife und die Einstellung wirtschaftswidriger Konkurrenz. Auch mit einer solch allgemeinen Vereinbarung würde die Lösung vieler Probleme noch mühsam sein, aber zum Unterschied von heute wäre sie möglich.

Europäische Verkehrsplanung

Die europäischen parlamentarischen Mehrheiten haben nicht eine gemeinsame Auffassung über wirtschaftspolitische Grundsätze. Die einen sind Anhänger des Liberalismus, die andern der Planwirtschaft und alle wenden ein Gemisch beider Auffassungen an.

Diese grundsätzliche Meinungsverschiedenheit besteht jedoch nicht hinsichtlich des Verkehrs. Wissentlich oder nicht, sehen alle Politiker im Ver-

kehr ein Instrument für die Verwirklichung gewisser Ziele wirtschafts-, sozial- und kulturpolitischer Natur innerhalb ihrer Länder und gewisser Ziele betreffend den Außenhandel und die Landesverteidigung in den Beziehungen zum Ausland. Keiner von ihnen betrachtet den Verkehr als eine ausschließlich industrielle und kommerzielle Angelegenheit. Alle Parlamente und Regierungen greifen in die Verkehrswirtschaft ein mit Gesetzen und Vorschriften, die darauf abzielen, gewisse Gegenden zu erschließen oder gewisse Industrien und Häfen zu erhalten und zu fördern, welche unerschlossen bleiben oder dahinsiechen würden, wenn der Verkehr nur den für die Industrie und den Handel gültigen Gesetzen gehorcht. Die Unterschiede, die von einem europäischen Lande zum andern bestehen, ergeben sich nicht aus grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten, sondern sind nur quantitative Unterschiede.

Unter der Bedingung, daß der Beschluß gefaßt wird, den Wirtschaftskrieg auf dem Gebiete des Verkehrs einzustellen, ist es also möglich, ein europäisches Organ zu beauftragen, einen Verkehrsplan aufzustellen und zur Genehmigung vorzulegen. Dank der bedeutenden vorbereitenden Arbeit, die seit sechs Jahren im Verkehrsausschuß der EWK geleistet worden ist, bereitet die Ausarbeitung eines europäischen Verkehrsplanes keine außerordentlichen Schwierigkeiten mehr. Die Mannschaft, die den Plan erstellen kann, ist ebenfalls vorhanden.

V. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die wirtschaftliche Zusammenfassung Europas erfordert die Einstellung des Wirtschaftskrieges auf allen Gebieten. Die Liquidierung des protektionistischen Systems, wovon die nationalistische Verkehrspolitik ein Bestandteil ist, dessen Hauptelement jedoch die Zollschranken sind, ist nur schrittweise möglich, auf einem Wirtschaftsabschnitt nach dem andern. Der Wirtschaftsabschnitt Verkehr eignet sich vorzüglich für die Ersetzung der Rivalität durch die Zusammenarbeit und für die schrittweise Einführung einer neuen wirtschaftlichen Ordnung.

Die Erfahrung der EGKS beweist, daß man keinen Abschnitt der europäischen Wirtschaft integrieren kann, ohne gleichzeitig die entsprechenden und ergänzenden Maßnahmen im Verkehr zu treffen. Es ist offensichtlich, daß die Integration irgendeines Abschnitts der europäischen Wirtschaft erleichtert würde, wenn die Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrs voraufgingen anstatt zu folgen. Aus diesem Grunde hat die ITF die Errichtung einer Verkehrsbehörde vor andern wirtschaftlichen Integrationsorganen vorgeschlagen.

Die Errichtung der EKVM beweist, daß die Idee einer Europäischen Verkehrsbehörde Fortschritte macht. Die EKVM ist ein Ersatz für die seit 1944 von der ITF und seit 1950 von der Versammlung des Europarates vorgeschlagenen Verkehrsbehörde. Sie ist auch ein Ersatz für das europäische Gegenstück der amerikanischen Interstate Commerce Commission, das 1952/53 von den Sachverständigen der europäischen Regierungen selber vorgeschlagen wurde. Ihre Errichtung setzt den Diskussionen über eine neue europäische Einrichtung oder die Umgestaltung einer bestehenden Einrichtung wahrscheinlich für längere Zeit ein Ende.

Er erscheint nicht nützlich, darüber zu spekulieren, ob die EKVM wahrscheinlich fähig oder unfähig sein wird, die Probleme zu lösen, die einer

Lösung harren. Vorteilhafter wird es sein, auf die öffentliche Meinung und auf die Parlamente einzuwirken, damit diese die EKVM tatsächlich vor ihre Aufgabe stellen. Wenn sie sich fähig erweist, die Probleme der rationellen Organisation des europäischen Verkehrs zu bewältigen, wird sie sich um die Gemeinschaft der europäischen Völker verdient gemacht und Anspruch auf deren Dank haben.

Der Berichterstatter:
Paul Tofahrn

London, 14. Juni 1954

Finanzbericht für 1952 und 1953

Einleitung

Als Einleitung zum Finanzbericht für die Jahre 1952 und 1953 bedauern wir, feststellen zu müssen, daß die Ergebnisse für diese beiden Jahre und insbesondere für 1953 zu wünschen übrig lassen.

Im Finanzbericht, den wir unserem Kongreß von 1952 in Stockholm vorlegten, wiesen wir darauf hin, daß es in Zukunft schwierig sein dürfte, ein Auskommen zu finden, da die Ausgaben im Ansteigen begriffen waren und wir kaum zusätzliche Einkünfte erwarten konnten, es sei denn, finanziell starke Organisationen traten der ITF bei. Diese Voraussage hat sich als richtig erwiesen. Trotz der 10prozentigen Erhöhung der Mitgliedsbeiträge ab 1. Juli 1952 weisen die Zahlen, die sich auf die normalen Einkünfte beziehen, aus einer Reihe von Gründen — die wir nachstehend analysieren —, seit 1951 eine stetig rückläufige Tendenz auf.

Die Gesamteinkünfte für die Jahre 1951, 1952 und 1953 waren die folgenden:

1951	£ 42 121. 5s 0d
1952	£ 43 672.10s 3d
1953	£ 40 808. 5s 10d

Bei diesen Zahlen fällt vor allem der überaus starke Rückgang zwischen 1952 und 1953 ins Auge. Tatsächlich verringerten sich unsere normalen Einkünfte jedoch weitaus weniger. Man kann die für 1952 ausgewiesene Zahl in der Tat als überhöht bezeichnen, da wir in jenem Jahre außerordentliche Einkünfte in Form von den niederländischen Behörden gewährten Entschädigungen für kriegsverursachte Beschädigung unserer Liegenschaften in Amsterdam sowie einen Gewinn aus dem Verkauf dieser Liegenschaften zu verzeichnen hatten. Diese außerordentlichen Einkünfte betrugen netto £ 2 144.9s 5d und setzten sich wie folgt zusammen:

	£ s d
Entschädigung für kriegsverursachte Schäden an Möbeln und Einrichtungsgegenständen	1 544. 0. 0
Beschlagnahme von Liegenschaften während der deutschen Besetzung	391. 6. 2
Gewinn aus Verkauf von Liegenschaften	486. 8. 4
	2 421.14. 6
Abzüglich Ausgaben für Kosten der Rechtsvertretung und einschlägige Spesen	277. 5. 1
	2 144. 9. 5

Was die außerordentlichen Einkünfte für 1953 betrifft, stellt die in Tabelle 1 ausgewiesene Zahl von £ 268.14s 2d den nach Abzug der Kosten der Rechtsvertretung übrigbleibenden Nettobetrag des Erlöses dar, der sich aus einem Ausgleich mit unseren früheren Amsterdamer Bankiers im Zusammenhang mit Geldmitteln ergab, die bei ihnen hinterlegt waren und von den deutschen Besatzungsbehörden im Mai 1940 beschlagnahmt worden waren. Die außerordentlichen Ausgaben für 1953 in Höhe von £ 276.6s 4d stellen den in unserer Bilanz für 1952 zu hoch eingeschätzten Betrag dar, der sich auf Entschädigung für Reparaturen an den Liegenschaften infolge Beschädigung während der Kriegsjahre bezieht. Diese Entschädigung war auf £ 450 eingeschätzt worden, erwies sich jedoch nur für £ 173.13s 8d als einbringlich.

Die Gesamtausgaben für die drei obenerwähnten Jahre zeigen erwartungsgemäß eine ansteigende Tendenz, haben jedoch nicht auf besorgniserregende Weise zugenommen. Sie betrugen:

1951	£ 39 269. 0s 3d
1952	£ 41 701.12s 5d
1953	£ 42 354. 3s 8d

In dem Zusammenhang ist es von Interesse, daran zu erinnern, daß die Ausgaben im Jahre 1949 insgesamt nur £ 33 500 ausmachten. Die Differenz zwischen dieser Zahl und der für 1953 ausgewiesenen liefert einen klaren Beweis nicht nur für das Ansteigen der Lebenshaltungskosten, sondern auch für die Ausweitung unseres Tätigkeitsbereiches, die unsere Übersiedlung in größere Büroräumlichkeiten mit höherer Miete und Erhöhung unseres Personalbestandes bedingte.

Aus Tabelle 2 sind die Ausgaben für 1952 und 1953 ersichtlich. Vergleicht man die Zahlen für die beiden Jahre, so fällt die beträchtliche Erhöhung der Ausgaben für Gehälter und Zulagen des Personals ins Auge, die im Jahre 1952 £ 16 974.11s 9d und 1953 £ 20 579.12s 1d ausmachten. Diese Erhöhung ist hauptsächlich Verbesserungen der Gehälter zuzuschreiben, teilweise auch der Einstellung von neuem Personal. Obwohl man sich zu der Zeit der Einführung der neuen Gehaltssätze darüber im klaren war, daß sich die Lage, was unsere Einkünfte betraf, nicht allzu günstig gestalten würde, wurden sie in Anbetracht der angestiegenen Kosten der Lebenshaltung für fair erachtet und auch für notwendig, in Anbetracht der Schwierigkeit, entsprechend befähigte Personen mit genügender Erfahrung auf dem Gebiete der internationalen Gewerkschaftsarbeit ausfindig zu machen, die bereit waren, bei uns Anstellung zu suchen, wenn wir nicht Gehälter bezahlten, die sich einigermaßen mit den von anderen internationalen Organisationen gewährten vergleichen ließen. Aus den übrigen Zahlen in Tabelle 2 geht hervor, daß wir bestrebt gewesen sind, Zurückhaltung und Sorgfalt walten zu lassen. Posten 8, „Tagungen und Konferenzen", zeigt zwischen den beiden Jahren eine Verringerung von ungefähr £ 1 000 auf. Dabei muß man sich jedoch vor Augen halten, daß 1952 ein Kongreßjahr war. Posten 9, „Reisespesen", blieb fast unverändert, während Posten 12, „Zeitschriften und Berichte", sich um mehr als £ 2 200 verringerte. Um die tatsächliche Bedeutung dieser Differenz voll einschätzen zu können, muß man sich daran erinnern, daß der für 1952 ausgewiesene Betrag besonders hoch war, da die schwedische Ausgabe unserer Zeitung bis September jenes Jahres im

Druck erschien und die Kosten der Veröffentlichung der Werbebroschüre über die Geschichte der ITF, die fast £ 1 000 ausmachten, ebenfalls in jenem Jahre bezahlt werden mußten. Posten 6, „Neuyorker Büro", ist schon immer nach den Ausgaben für Gehälter des Personals des Sekretriats der zweithöchste Ausgabenposten gewesen. Auf einer Sitzung im Juni 1953 gelangte das Exekutivkomitee zu der Erkenntnis, daß derartig hohe Ausgaben angesichts der Tätigkeit dieses Büros und der dort erzielten Resultate eigentlich nicht gerechtfertigt waren und faßte demgemäß den Beschluß, das Arrangement mit dem IBFG zu beenden, demzufolge die ITF jeden Monat zur Deckung aller Bürokosten sowie der Grundgehälter der beiden dort beschäftigten Angestellten einen Pauschalbetrag von $ 1 000 entrichtete. Ab 1954 bezahlen wir dem IBFG einen geringeren Betrag für die Miete eines einzigen Büros und kommen im übrigen für die Kosten dieses Büros aus eigenen Mitteln auf. Von diesem neuen Arrangement erwarten wir beträchtliche Einsparungen.

Schließlich möchten wir noch einige der Gründe für die Verringerung unserer Einkünfte aus Mitgliedsbeiträgen von £ 41 387 im Jahre 1952 und £ 40 749 im Jahre 1953 anführen. Tabelle 3 enthält Einzelheiten der in den Jahren 1952 und 1953 eingegangenen und fälligen Mitgliedsbeiträge. Es besteht kein Zweifel darüber, daß sich an den Mitgliederzahlen im großen und ganzen nichts geändert hat und daß die Bezahlung der Mitgliedsbeiträge auf zufriedenstellende Weise erfolgt ist. Ab 1. Juli 1952 trat eine 10prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge in Kraft, und aus diesem Grunde ist zwischen den beiden Jahren nur in wenigen Fällen eine Verminderung zu verzeichnen.

Als einen dieser Fälle sind die japanischen Verbände zu erwähnen. Zwei von ihnen, die Verbände der Privateisenbahner und der Taxichauffeure, traten 1953 aus und entrichteten nicht die Mitgliegsbeiträge, die sie den Satzungen der ITF zufolge für ein weiteres Jahr schuldeten. Der Verband der Staatseisenbahner teilte uns außerdem mit, daß er nur in der Lage wäre, Mitgliedsbeiträge für eine kleinere Mitgliederzahl zu entrichten, als ursprünglich beabsichtigt war. Die für 1953 ausgewiesenen Zahlen stellen Schätzungen dar, und eine Erhöhung dieser Zahlen liegt daher noch immer im Bereiche der Möglichkeit.

Als zweiten Fall möchten wir an dieser Stelle die American International Longshoremen's Association erwähnen. Für das Jahr 1952 erscheint in der Tabelle ein Betrag von £ 1 072. Dieser Betrag wurde nicht zur Gänze bezahlt, und für das Jahr 1953 sind überhaupt keine Zahlungen eingegangen.

Die Gesamtzahlen der fälligen Mitgliedsbeiträge zeigen eine geringe Erhöhung von 1952 auf 1953, was als ziemlich zufriedenstellend bezeichnet werden kann, wenn man bedenkt, daß die beiden vorerwähnten Fälle im Jahre 1953 einen Verlust von £ 1 650 beinhalteten. Um jedoch ein möglichst wahrheitsgetreues Bild von der tatsächlichen Lage zu geben und in Zukunft Abschreibungen zu vermeiden, haben wir vom gesamten, im Jahre 1953 fälligen Betrag einen Betrag von £ 776 abgezogen, der dem Gesamtbetrag der von 1952 als fällig bezeichneten Mitgliedsbeiträge entspricht, die jedoch weder in jenem Jahre noch im Jahre 1953 einlangten, wodurch sich der Gesamtbetrag auf £ 40 749 verringert. Was das Jahr 1953 selbst betrifft, haben wir es vermieden, Beträge, deren Bezahlung

uns nicht als sicher erschien, als fällig zu bezeichnen. Dadurch verringert sich selbstverständlich der Endbetrag. Den tatsächlichen Gegebenheiten dürfte jedoch auf diese Weise eher Rechnung getragen werden.

Sonderfonds

Aus den Tabellen 4 bis 12 sind Einzelheiten in bezug auf die Lage der Fonds der ITF in den Jahren 1952 und 1953 ersichtlich.

Bekanntlich wurde die Hälfte der Beiträge zu unserem Regionalfonds in den Jahren 1951 und 1952 an den Regionalfonds des IBFG überwiesen. Auf der Sitzung des Generalrats der ITF im Juli 1953 in Kopenhagen wurde der Beschluß gefaßt, dieses Arrangement nicht fortzusetzen und den IBFG von diesem Beschluß in Kenntnis zu setzen.

Dieser Beschluß wurde angesichts der beträchtlichen Ausgaben der ITF für die Unterstützung von Organisationen der Transportarbeiter in den unterentwickelten Ländern gefaßt und in Anbetracht der Tatsache, daß der Regionalfonds des IBFG für uns von nicht allzugroßem Nutzen sein konnte.

Auf der Sitzung im Januar 1954 in Washington beschloß das Exekutivkomitee, den Regionalfonds und den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen zusammenzulegen, da es sich immer schwieriger gestaltete, zwischen Ausgaben aus den beiden Fonds zu unterscheiden und ihre Zusammenlegung die Zuweisung von Mitteln für Zwecke, die der Unterstützung am würdigsten befunden wurden, erleichtern würde, einerlei, ob es sich um schwache, noch im Aufbau befindliche Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern handelte, oder um freie Gewerkschaftsorganisationen, die ihre Stellung unter beträchtlichem Kostenaufwand gegen rivalisierende Organisationen halten mußten.

Zu unserem Bedauern rechtfertigen die für 1953 ausgewiesenen Beträge keine Überschreibungen an unseren Hilfsfonds, wie dies 1952 der Fall war. Wir hoffen jedoch, daß die Beiträge zu dem neuen zusammengelegten Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen in Zukunft zur Finanzierung seiner Tätigkeiten ausreichen werden. Die Sitzung des Exekutivkomitees in Washington beauftragte unser Sekretariat, unsere Mitgliedsverbände einzuladen, zu diesem Fonds Beiträge in Höhe von £ 3 je 1000 Mitglieder pro Jahr zu leisten, wo immer sich dies als möglich erwies.

An dieser Stelle möchten wir einen neuen Fonds erwähnen, der in unserer Abrechnung zum erstenmal im Jahre 1952 erscheint. Es handelt sich um die Internationale Wohlfahrtskasse der Seeleute. Die Einkünfte, die diesem Fonds zufließen, bestehen aus Beitragsleistungen der Reeder von Schiffen unter der Flagge Panamas oder ähnlicher Länder, die mit der ITF Kollektivverträge im Namen der Besatzungen dieser Schiffe abgeschlossen haben. Laut Beschluß des Verwaltungsausschusses dieses Fonds wurde ein Viertel der eingesammelten Beiträge im Jahre 1952 an den Fonds für die Internationale „Fair Practices" Kampagne (früher Panama-Aktionsfonds genannt) überwiesen, um einen Teil der aus der Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute erwachsenden Kosten zu decken. Auf einer weiteren Sitzung dieses Ausschusses im März 1954 wurde der Beschluß gefaßt, den Prozentsatz dieser Überweisungen auf 50 Prozent der Beiträge zu erhöhen, und zwar mit Wirkung vom Datum der Schaffung

des Fonds. Diese erhöhten Überweisungen sind in die für 1953 ausgewiesenen Zahlen einbezogen worden.

Die Tabellen, die sich auf die übrigen Fonds beziehen, bedürfen u. E. keiner weiteren Erörterung. Wir möchten jedoch bei dieser Gelegenheit den vielen unserer angeschlossenen Verbände unsere Dankbarkeit und Anerkennung aussprechen, die außer der regelmäßigen und vollen Bezahlung ihrer Mitgliedsbeiträge an die ITF unsere Ansuchen um Beiträge zur Unterstützung ihrer Bruderverbände, die sich in einer weniger glücklichen Lage befinden, stets auf großzügigste Weise beantwortet haben.

O. Becu
Generalsekretär

Juni 1954

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1952

AKTIVA

	£ s d	£ s d
3 Goldbarren		897. 0. 6
Kassenbestand, London (einschl. ausländische Währung)		45. 8. 9
Bank- und andere Guthaben		27 695. 1. 7
Verschiedene Debitoren		
Vorauszahlungen	215. 5. 4	
Vorschüsse	7 950.14. 1	
Fällige Mitgliedsbeiträge	3 629.17. 2	
Zugesagte, noch nicht eingezahlte Sonderbeiträge	1 364. 3. 4	
Voraussichtlich rückerstattbare Reparaturkosten, Liegenschaft Holland	450. 0. 0	13 609.19.11
Guthaben bei Mitgliedsverbänden		643.16. 1
Papiervorrat nach Schätzung von Funktionären der ITF		200. 0. 0
		43 091. 6.10
Mobiliar, Büromaschinen		
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös	4 324.14. 7	
Neuanschaffungen	156. 3. 8	
	4 480.18. 3	
Abzüglich bisherige Abschreibungen	3 480.18. 3	1 000. 0. 0
Auto, Anschaffungspreis	800. 0. 0	
Abzüglich bisherige Abschreibungen	400. 0. 0	400. 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	
	1 890. 0. 0	
Abzüglich Verkaufserlös	1 890. 0. 0	—.—.—
Vermögenswerte in Verwahrung		
3½% War Loan zum Nennwert	18 800. 0. 0	
4 Goldbarren	6 773. 7. 8	
	25 573. 7. 8	
Darauf gegebene Vorschüsse	4 478. 0. 6	21 095. 7. 2
		65 587.14. 0

PASSIVA

	£ s d	£ s d
Schulden bei Mitgliedsverbänden		3 757.14. 0
Verschiedene Kreditoren		
Unbezahlte Rechnungen	3 699. 5. 7	
Vorschüsse	3 970.11. 7	
Im voraus bezahlte Beiträge	20.12. 9	
Holländischer Gewerkschaftsbund	674.18. 7	
Holländischer Gewerkschaftsbund (AFRI)	29.10. 4	
IBFG-Regionalfonds	552.12. 4	8 947.11. 2
		12 705. 5. 2
Fonds		
Edo Fimmen	606. 3. 3	
Freigewerkschaftlicher Fonds Edo Fimmen	4 978.19. 5	
International Campaign	1 692. 4. 6	
Regionale Tätigkeit	211. 0. 5	
Rheinschiffahrt	17.18. 7	
Allgemeine Unterstützung	2 487.15. 3	
Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute	1 988. 2. 1	
Spanische Gewerkschaften	1 165.19.11	
Pensionen	6 870.17. 7	
In Verwahrung	21 095. 7. 2	
Aktionsausschüsse	3 209. 0. 1	
Allgemein	8 559. 0. 7	52 882. 8.10
		65 587.14. 0

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 Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein. Wir haben darüber 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 1952. Die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1952. Die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1952.

London, W.C. 1,
Norwich House,
13, Southampton Place,
17. Juni 1953

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

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1953

AKTIVA

	£ s d	£ s d
3 Goldbarren		897. 0. 6
Kassenbestand, London (einschl. ausländische Währungen)		111.18. 3
Bank- und andere Guthaben		24 221.18. 5
Verschiedene Debitoren:		
Fällige Mitgliedsbeiträge	3 973. 9. 3	
Guthaben bei Mitgliedsverbänden	2 724. 3. 5	
Vorschüsse	7 060. 5. 8	
Erledigung holländisches Bankkonto	636.17. 2	
Vorauszahlungen	104.19.11	
Bankzinsen	2.12. 0	14 502. 7. 5
Papiervorrat		50. 0. 0
		39 783. 4. 7
Mobiliar, Büromaschinen		
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös	4 480.18. 3	
Neuanschaffungen	289. 1.11	
	4 770. 0. 2	
Abzüglich bisherige Abschreibungen	3 480.18. 3	1 289. 1.11
Auto		
Anschaffungspreis	800. 0. 0	
Abzüglich bisherige Abschreibungen	400. 0. 0	400. 0. 0
Bücherei (Nominalwert)		1. 0. 0
Vermögenswerte in Verwahrung		
3½% War Loan zum Nennwert	18 800. 0. 0	
4 Goldbarren	6 773. 7. 8	
	25 573. 7. 8	
Darauf gegebene Vorschüsse	4 478. 0. 6	21 095. 7. 2
		62 568.13. 8

PASSIVA

	£ s d	£ s d
Verschiedene Kreditoren		
Unbezahlte Rechnungen	3 181.10. 0	
Vorschüsse	2 905.12. 5	
Schulden bei Mitgliedsverbänden	2 492.10. 6	
Im voraus bezahlte Beiträge	253.12. 4	
Holländischer Gewerkschaftsbund	674.18. 7	
Holländischer Gewerkschaftsbund (ARFI)	29.10. 4	9 537.14. 2
Fonds		
Edo Fimmen	91.18. 5	
Freigewerkschaftlicher Fonds Edo Fimmen	2 142. 3.11	
International Campaign	2 621. 7. 7	
Rheinschiffahrt	5. 6. 5	
Allgemeine Unterstützung	3 025.15. 3	
Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute	4 912. 8. 6	
Spanische Gewerkschaften	666.19.10	
Pensionen	8 211.15. 3	
In Verwahrung	21 095. 7. 2	
Aktionsausschüsse	3 244.14. 5	
Allgemein	7 013. 2. 9	53 030.19. 6
		62 568.13. 8

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 Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein. Wir haben darüber dem Geschäftsführenden Ausschuß und dem Exekutivkomitee 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 1953. Die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1953. Die Konten des Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1953.

London, W.C. 1,
Norwich House,
13, Southampton Place,
17. Juni 1954

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

Tabelle 1

Einnahmen in den Jahren 1952 und 1953

	1952 £ s d	1953 £ s d
1. Mitgliederbeiträge	41 387. 4.10	40 749. 4. 7
2. Andere gewöhnliche Einnahmen	140.16. 0	66.13. 5
3. Außergewöhnliche Einnahmen	2 144. 9. 5	268.14. 2
	43 672.10. 3	41 084.12. 2
Abzüglich		
außergewöhnliche Ausgaben		276. 6. 4
	43 672.10. 3	40 808. 5.10

Tabelle 2

Ausgaben in den Jahren 1952 und 1953

I. Gehälter und Zulagen		
1. Gehälter	13 611.13. 1	16 725.12.10
2. Pensionskasse (Personal)	2 005.11. 3	2 467. 2. 6
3. Reise- und andere Zulagen	1 045. 8. 1	1 341.14. 3
4. Berichte und Übersetzungen	311.10. 4	44.12. 6
II. Miete, Steuern und Bürokosten		
5. Londoner Büro	1 683. 5. 1	2 023.14. 6
6. Neuyorker Büro	5 134. 1. 4	4 530. 4. 3
7. Versicherung	18.14. 0	18.14. 0
III. Reise- und Repräsentationskosten		
8. Tagungen und Konferenzen	5 656. 5.11	4 680.16. 9
9. Reisekosten	1 729. 2. 5	1 803.10. 3
10. Repräsentationskosten	445. 4. 7	416.17. 0
11. Auto	307.11.11	291.19.10
IV. Veröffentlichungen, Bücherei und Papier		
12. Zeitungen und Berichte	6 117.14. 8	3 908.10. 0
13. Abonnements	597. 1. 5	564.14. 2
14. Bücherei	143.14. 3	197. 7. 5
15. Papier und anderer Bürobedarf	452. 2. 0	482.12. 4
V. Porti, Telefon, Telegramme		
16. Porti	480.18. 4	531. 2. 7
17. Telefon, Telegramme	447. 9. 2	563. 1. 4
VI. Buchprüfungs-, Anwalts- und allgemeine Kosten		
18. Buchprüfung	475. 0. 0	475. 0. 0
19. Bankspesen	80.10.11	85.16. 2
20. Anwaltskosten	——	262.15. 4
21. Allgemeine Unkosten	523. 6. 6	525.18. 2
22. Verschiedenes	205. 8. 2	182.17. 6
23. Zahlbarer Mitgliederbeitrag	229.10. 0	229.10. 0
Übertrag	41 701.12. 5	42 354. 3. 8

	£ s d	£ s d
Übertrag	41 701.12. 5	42 354. 3. 8
Überschreibungen auf Fonds		
Edo-Fimmen-Fonds	500. 0. 0	
Freigewerkschaftlicher Fonds — Edo Fimmen	500. 0. 0	
	42 701.12. 5	
Abschreibungen		
Mobiliar und Auto	778.12.10	
	43 480. 5. 3	42 354. 3. 8

Tabelle 3

Für 1952 und 1953 eingegangene und geschuldete Mitgliederbeiträge

Land / Organisation	1952	1953
Australien		
Seeleute	44. 2. 6	46. 4. 6
Österreich		
Eisenbahner	1 007.12. 5	1 056. 0. 0
Transportarbeiter	294. 0. 0	323. 8. 0
Belgien		
Luftfahrtpersonal	7. 0. 0	7. 0. 5
Eisenbahner	514.10. 0	539. 0. 2
Straßenbahner	220.10. 0	231. 0. 0
Transportarbeiter	365.11. 6	386. 7. 5
Britisch-Guayana		
Seeleute	16. 0	
Kanada		
Eisenbahner und Transportarbeiter	503.11. 3	665.12. 2
Flugdienstleiter		1.13.10
Kuba		
Luftfahrtpersonal Eisenbahner Seeleute Transportarbeiter	32. 2. 9	178.11. 6
Dänemark		
Schiffsheizer	25. 5. 8	26. 2. 0
Lokomotivpersonal (Verb.)	25.16.11	30.16. 0
Lokomotivpersonal (Gew.)	5. 2.11	5. 0. 0
Eisenbahner (Privat)	16. 3. 5	13.17. 0
Eisenbahner	157.13. 1	171.15. 2
Seeleute	68.18. 0	73. 9. 9
Stewards	14. 6. 8	15. 0. 4
Transportarbeiter	514.10. 0	616. 0. 0
Übertrag	3 817.15. 1	4 386.18. 3

Land	Organisation	1952 £ s d	1953 £ s d
	Übertrag	3 817.15. 1	4 386.18. 3
Irland			
	Seeleute und Hafenarbeiter	14.14. 0	15. 8. 0
	Transportarbeiter	73.10. 0	77. 0. 0
Estland			
	Seeleute	14. 8. 7	15. 8. 0
Finnland			
	Schiffsoffiziere	27.15. 8	30.16. 0
	Lokomotivpersonal	58.16. 0	60.14. 0
	Kraftfahrer	73.10. 0	77. 0. 0
	Eisenbahner	220.10. 0	231. 0. 0
	Seeleute	95.15. 8	100.10. 8
	Hafen- und Transportarbeiter	44. 2. 0	33.12. 8
Frankreich			
	Hafenarbeiter	73.10. 2	86. 4.10
	Eisenbahner	485. 1.11	508. 3.10
	Seeleute	103.13. 7	117.16. 2
	Schiffsoffiziere	36. 6. 2	38.10. 0
	Transportarbeiter	63. 5. 6	107.15.11
	Transportarbeiter und Öffentlicher Dienst	45. 0. 0	47.10. 0
	Luftfahrtpersonal		10.15. 7
Deutschland			
	Eisenbahner	4 568. 2. 7	4 788. 6. 0
	Transportarbeiter	1 466.12.11	1 560. 7. 5
Großbritannien			
	Lokomotivpersonal	1 028.17. 0	1 041.14. 0
	Schiffsoffiziere	176. 8. 0	184.16. 0
	Bordfunker	52.18. 5	55.14. 8
	Eisenbahner	4 192.15. 1	4 346.17. 0
	Schottische Fuhrleute und Chauffeure	294. 0. 0	292.12. 0
	Seeleute	871.10. 0	913. 0. 0
	Kleinhandelsarbeiter	588. 0. 0	616. 0. 0
	Transport- und Hafenarbeiter	3 150. 0. 0	3 300. 0. 0
	Eisenbahnangestellte	1 207.19. 9	1 363.13. 0
Griechenland			
	Hafenarbeiter	20. 0. 0	50. 0. 0
	Eisenbahner	158.11. 0	166. 6. 5
	Seeleute	542.10. 0	338.16. 0
Island			
	Seeleute und Fischer	23.15. 8	23.17. 4
Indien			
	Eisenbahner	30. 0. 0	
	Schiffsoffiziere	15.10. 0	13.17. 0
	Übertrag	23 635. 4. 9	25 001. 0. 9

Land	Organisation	1952 £ s d	1953 £ s d
	Übertrag	23 635. 4. 9	25 001. 0. 9
Israel			
	Seeleute	1. 0. 0	1952/1953 49.17. 4
Italien			
	Hafenarbeiter	56.16. 2	
	Eisenbahner (SAUFI)	57. 2.10	16. 0.10
	Eisenbahner (SNF)	14. 6. 0	
	Bus-, Straßenbahn- und Binnenschiffahrtspersonal	14. 5. 8	
	Seeleute	140. 0. 0	27. 0. 0
Japan			
	Städtisches Verkehrspersonal	88. 4. 0	
	Seeleute	283.10. 0	250. 0. 0
	Privatbahner	283.10. 0	
	Eisenbahner	790.13. 0	500. 0. 0
	Taxichauffeure	12.18. 3	
	Personal der Reiseagenturen	5.11. 4	5. 0. 0
Kenya			
	Asiatische Eisenbahner	11. 5. 3	12.16. 5
Luxemburg			
	Eisenbahner	79. 7. 5	87.15. 6
Niederlande			
	Eisenbahner	373.12. 3	388.14. 0
	Schiffsoffiziere	99.12. 9	113.19. 6
	Transportarbeiter	518. 4. 3	548.16. 4
	Luftfahrtpersonal	11. 1. 6	11.12. 3
	Luftfahrtpersonal (Boden)	15. 4. 4	15. 8. 0
Neuseeland			
	Lokomotivpersonal	31. 5. 3	31. 9. 4
	Seeleute	36.15. 0	
	Köche und Bedienungspersonal	12. 9.11	13. 1.10
Nyassaland			
	Asiatische Eisenbahner	2. 0. 0	2. 0. 0
Norwegen			
	Schiffsmaschinisten	58.16. 0	58.16. 0
	Lokomotivpersonal	33.15. 6	36. 6. 2
	Steuerleute	52. 8. 2	57. 5. 9
	Eisenbahner	315. 6.11	338.16. 0
	Seeleute	470. 8. 0	523.12. 0
	Transportarbeiter	355.19. 0	375.10. 3
	Übertrag	27 860.11. 6	28 464.18. 6

Land	Organisation	1952 £ s d	1953 £ s d
	Übertrag	27 860.11. 6	28 464.18. 6
Pakistan			
	Eisenbahner		5. 0. 0
Rhodesien			
	Eisenbahner	70.11. 3	69.14. 8
	Afrikanische Eisenbahner	14. 0. 0	
Saar			
	Eisenbahner	117.12. 0	123. 4. 0
Südafrika			
	Transportarbeiter	44. 2. 0	44. 4. 0
Spanien			
	Eisenbahner	44. 2. 0	38.10. 0
	Transportarbeiter	36.15. 0	30.16. 0
Schweden			
	Luftfahrtpersonal	44. 2. 0	46. 0. 2
	Schiffsmaschinisten	58.16. 0	58.10. 5
	Eisenbahner	967. 1. 0	1 041.14. 0
	Seeleute	191. 2. 0	231. 0. 0
	Transportarbeiter	617. 8. 0	646.16. 0
Schweiz			
	Luftfahrtpersonal	14.13. 5	9. 6. 2
	Eisenbahner	916. 1. 6	959.14. 0
	Transportarbeiter	210. 5. 1	155. 8. 0
Triest			
	Seeleute	6. 0. 0	
Trinidad			
	Seeleute	58.16. 0	
Tunesien			
	Eisenbahner		30.12. 3
Vereinigte Staaten			
	Flugzeugführer	105. 0. 0	100. 0. 0
	Hafenarbeiter	1 072. 9.11	
	Maschinisten	210. 0. 0	500. 0. 0
	Kapitäne, Steuerleute und Lotsen	189. 0. 0	66. 0. 0
	Bordfunker	27. 3. 8	28. 9. 9
	Eisenbahner (RLEA)	6 390.12. 6	6 694.18.10
	Seeleute (SIU)	1 071. 0. 0	1 071. 0. 0
	Fuhrleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter	1 050. 0. 0	1 100. 0. 0
	Übertrag	41 387. 4.10	41 515.16. 9

Land	Organisation	1952 £ s d	1953 £ s d
	Übertrag	41 387. 4.10	41 515.16. 9
Uruguay			
	Eisenbahner		9.16.10
		41 387. 4.10	41 525.13. 7
	Abzüglich		
	Beträge, die für 1952 berücksichtigt wurden, jedoch nicht eingingen und jetzt abgeschrieben werden müssen		776. 9. 0
		41 387. 4.10	40 749. 4. 7

Tabelle 4

Freigewerkschaftlicher Fonds — Edo Fimmen		
Bilanz am 1. Januar 1952		842.12. 3
Bilanz Eisenbahner-Fonds (später mit obigem Fonds verschmolzen) am 1. Januar 1952		35. 0. 0
Einzahlungen 1952		877.12. 3
Freigewerkschaftlicher Fonds		
Deutschland		
Eisenbahner	850. 6.10	
Transportarbeiter	850. 6.10	
Großbritannien		
Seeleute	1 000. 0. 0	
Kleinhandelsarbeiter	50. 0. 0	
Schottische Chauffeure	100. 0. 0	
Transportarbeiter	250. 0. 0	
Niederlande		
Transportarbeiter	234.19. 4	
Schweden		
Eisenbahner	100. 0. 0	
Transportarbeiter	344.16. 6	
Schweiz		
Eisenbahner	163. 5. 4	3 943.14.10
Eisenbahner-Fonds		
Kanada		
Eisenbahner	355.11. 1	
Dänemark		
Eisenbahner	21.10. 0	
Deutschland		
Eisenbahner	255. 2. 1	
Übertrag	632. 3. 2	4 821. 7. 1

Land Organisation	£ s d	£ s d
Übertrag	632. 3. 2	4 821. 7. 1
Großbritannien		
Lokomotivpersonal	50. 0. 0	
Eisenbahnangestellte	50. 0. 0	
Niederlande		
Eisenbahner	28. 4. 0	
Schweden		
Eisenbahner	25. 0. 0	
Schweiz		
Eisenbahner	40.16. 4	
USA		
RLEA	2 436.11. 5	3 312.14.11
		8 134. 2. 0
Überschreibung vom Hauptkonto am 31. Dezember 1952		500. 0. 0
		8 634. 2. 0
Einzahlungen 1953 Freigewerkschaftlicher Fonds		
Österreich		
Transportarbeiter	21. 0. 0	
Belgien		
Straßenbahner	30. 0. 0	
Eisenbahner	35. 0. 0	
Kanada		
Eisenbahner	60. 0. 0	
Dänemark		
Eisenbahner	25. 0. 6	
Privatbahner	2. 0. 0	
Seeleute	9. 1. 0	
Finnland		
Eisenbahner	50. 0. 0	
Seeleute	13. 1. 0	
Deutschland		
Eisenbahner	1 277. 3. 5	
Transportarbeiter	173. 2. 1	
Großbritannien		
Schiffsoffiziere	50. 0. 0	
Eisenbahner	1 130. 0. 0	
Transportarbeiter	500. 0. 0	
Schottische Chauffeure	38. 0. 0	
Eisenbahnangestellte	184. 0. 0	
Schenkung	2. 2. 0	
Übertrag	3 599.10. 0	8 634. 2. 0

Land	Organisation	£ s d	£ s d
	Übertrag	3 599.10. 0	8 634. 2. 0
Griechenland			
	Eisenbahner	3. 5. 0	
Kenya			
	Ostafrikanische Eisenbahner	5. 0. 0	
Luxemburg			
	Eisenbahner	35.14. 3	
Niederlande			
	Schiffsoffiziere	163.19. 0	
	Eisenbahner	50. 9. 1	
	Transportarbeiter	126. 9. 1	
Neuseeland			
	Stewarde	2. 0. 0	
Norwegen			
	Eisenbahner	44. 0. 0	
	Lokomotivpersonal	22. 8. 0	
	Seeleute	164. 0. 0	
	Transportarbeiter	298. 0. 0	
	Steuerleute	10. 0. 0	
Rhodesien			
	Eisenbahner	10. 0. 0	
Schweden			
	Eisenbahner	138. 0. 0	
	Seeleute	30. 0. 0	
	Transportarbeiter	80. 0. 0	
	Luftfahrtpersonal	5.19. 5	
	Estländische Seeleute	2. 0. 0	
Schweiz			
	Eisenbahner	88. 3. 3	
	Öffentlicher Dienst	1.19. 9	
USA			
	RLEA	2 447. 7. 9	7 328. 5. 2
Fonds für asiatische Seeleute			
Belgien			
	Transportarbeiter	14. 2. 6	
Großbritannien			
	Seeleute	500. 0. 0	
	Schiffsoffiziere	100. 0. 0	
	Übertrag	614. 2. 6	15 962. 7. 2

Land Organisation	£ s d	£ s d
Übertrag	614. 2. 6	15 962. 7. 2
Niederlande		
Schiffsoffiziere	46.19.10	
Norwegen		
Seeleute	200. 0. 0	
Steuerleute	25. 0. 0	
Schiffsmaschinisten	25. 0. 0	
USA		
RLEA	1 071. 8. 6	1 982.10.10
Überschreibung vom Fonds für regionale Tätigkeit		1 567. 9.11
		19 512. 7.11

Ausgaben 1952 und 1953

Zuschüsse und Anleihen

Frankreich	
Eisenbahner	3 746.18. 9
Italien	
Eisenbahner	1 519.11. 2
Triest	
Eisenbahner	167. 3. 8
Trinidad	
Seeleute und Hafenarbeiter	234. 7. 3
Finnland	
Kraftfahrer	500. 0. 0
Indien	
Seeleute	2 031.15. 0
Pakistan	
Seeleute	2 120. 0. 0
Indien	
Verschiedene Zuschüsse	100. 0. 0
Reisekosten	
Italien	2 596. 2. 7
Kenya und Rhodesien	694.16. 0
Indien — S. Guruswami	222. 0. 0
Gründungskongreß der Indischen Seeleute-föderation (einschl. einer Anzahl Zuschüsse)	2 165.19. 7
Übertrag	16 098.14. 0

Land Organisation	£ s d	£ s d
Übertrag	16 098.14. 0	
Unkosten der Zweigsekretariate		
Lateinamerikanisches Sekretariat	126.15. 1	
Regionalbüro in Bombay	488. 2.10	
Verschiedene Unkosten	156.12. 1	16 870. 4. 0
		2 642. 3.11
Überschreibung auf Fonds für Rheinschiffahrt		500. 0. 0
Bilanz am 31. Dezember 1953		2 142. 3.11

Tabelle 5

Fonds für regionale Tätigkeit		
Bilanz am 1. Januar 1952		794. 6. 4
Einzahlungen 1952 und 1953		
Österreich		
Eisenbahner	140. 0. 0	
Transportarbeiter	63. 0. 0	
Niederlande		
Eisenbahner	25. 9.10	
Transportarbeiter	70. 1. 4	
Dänemark		
Eisenbahner	11.15. 9	
Transportarbeiter	40. 0. 0	
Finnland		
Eisenbahner	10. 0. 0	
Maschinisten	2. 0. 0	
Seeleute	6.10. 4	
Frankreich		
Eisenbahner	33. 0. 0	
Seeleute	7. 0. 0	
Hafenarbeiter	5. 0. 0	
Offiziere	2. 0. 0	
Deutschland		
Eisenbahner	848. 0. 0	
Transportarbeiter	183.10. 0	
Griechenland		
Hafenarbeiter	10. 0. 0	
Großbritannien		
Seeleute	120. 0. 0	
Lokomotivpersonal	69. 0. 0	
Schiffsoffiziere	36. 0. 0	
Bordfunker	6.12. 5	
Kleinhandelsarbeiter	80. 0. 0	
Übertrag	1 768.19. 8	794. 6. 4

Land	Organisation	£ s d	£ s d
	Übertrag	1 768.19. 8	
Indien			
	Schiffsoffiziere	1.10. 0	
Luxemburg			
	Eisenbahner	12. 1. 2	
Neuseeland			
	Stewarde	3. 8. 3	
Norwegen			
	Lokomotivpersonal	6.19. 6	
	Eisenbahner	61. 0. 0	
	Steuerleute	4. 0. 0	
	Maschinisten	4. 0. 0	
	Seeleute	32. 0. 0	
Schweden			
	Eisenbahner	68. 0. 0	
	Transportarbeiter	43. 0. 0	
	Seeleute	31. 0. 0	
Schweiz			
	Eisenbahner	60.18. 0	
	Öffentlicher Dienst	1. 0. 0	
USA			
	RLEA	1 967.11. 3	
	SIU	102. 0. 0	4 167. 7.10
Ausgaben 1952			
	IBFG-Regionalfonds	1 802.12. 4	
	Regionalbüro Bombay	797. 9. 5	
	Reisekosten Indien	514. 8. 6	
	Reisekosten Lateinamerika	279.14. 0	3 394. 4. 3
	Bilanz am 31. Dezember 1953		1 567. 9.11
	(Überschrieben auf Freigewerkschaftlichen Fonds — Edo Fimmen)		

Tabelle 6

Fonds für die Rheinschiffahrt

Einzahlungen 1952 und 1953

Belgien			
	Transportarbeiter	35. 0. 0	
Deutschland			
	Transportarbeiter	383. 1. 7	
	Übertrag	418. 1. 7	

Land	Organisation	£ s d	£ s d
	Übertrag	418. 1. 7	
Niederlande			
	Transportarbeiter	221. 0.11	
Schweiz			
	Transportarbeiter	32.13. 0	721.15. 6
	Überschreibung vom Freigewerkschaftlichen Fonds — Edo Fimmen am 31. Dezember 1953		500. 0. 0
			1 221.15. 6
Ausgaben 1952 und 1953			
	Zuschüsse an französische Gewerkschaft in Straßburg	712.13. 7	
	Druckkosten Manifest	503.15. 6	1 216. 9. 1
	Bilanz am 31. Dezember 1953		5. 6. 5

Tabelle 7

Edo-Fimmen-Fonds		
Bilanz am 1. Januar 1952		607. 7. 3
Überschreibung vom Hauptkonto am 31. Dezember 1952		500. 0. 0
		1 107. 7. 3
Ausgaben 1952 und 1953		
Zuschüsse und Unkosten		1 015. 8.10
Bilanz am 31. Dezember 1953		91.18. 5

Tabelle 8

Allgemeine Unterstützungskasse		
Bilanz am 1. Januar 1952	2 528. 0.11	
Einnahmen aus Zinsen	1 316. 0. 0	
Einzahlung griechische Eisenbahner . . .	100. 0. 0	
	3 944. 0.11	
Zuschüsse und verschiedene Unkosten . .	918. 5. 8	
Bilanz am 31. Dezember 1953	3 025.15. 3	

Tabelle 9

Fonds für die spanischen Gewerkschaften		
Bilanz am 1. Januar 1952	1 526.12. 1	
Einzahlung belgische Eisenbahner	142.17. 2	
Ausgaben 1952 und 1953	1 669. 9. 3	
Zuschüsse an spanische Gewerkschafter und Gewerkschaften	1 002. 9. 5	
Bilanz am 31. Dezember 1953	666.19.10	

Land Organisation	£ s d	£ s d
Tabelle 10		
Fonds für Aktionsausschüsse		
Bilanz am 1. Januar 1952	2 991. 2.11	
Einzahlungen 1952 und 1953		
Schenkungen	253.11. 6	
Bilanz am 31. Dezember 1953	3 244.14. 5	
Tabelle 11		
Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute		
Einzahlungen 1952		2 650.12. 1
Überschreibung auf den Fonds für die International Fair Practices Campaign am 31. Dezember 1952		662.10. 0
		1 988. 2. 1
Einzahlungen 1953		7 184.16.11
		9 172.19. 0
Überschreibung auf den Fonds für die International Fair Practices Campaign am 31. Dezember 1953	4 254.18. 6	
Hilfeleistung an Einzelperson	5.12. 0	4 260.10. 6
Bilanz am 31. Dezember 1953		4 912. 8. 6
Tabelle 12		
Fonds für die International Fair Practices Campaign		
Bilanz am 1. Januar 1952		251. 2. 4
Einzahlungen 1952		
Belgien		
Transportarbeiter	28. 6. 6	
Dänemark		
Seeleute	38.12.10	
Finnland		
Seeleute	54. 6. 0	
Großbritannien		
Seeleute	500. 0. 0	
Schiffsoffiziere	100. 0. 0	
Indien		
Schiffsoffiziere	6.15. 0	
Übertrag	728. 0. 4	251. 2. 4

Land	Organisation	£ s d	£ s d
	Übertrag	728. 0. 4	251. 2. 4
Niederlande			
	Schiffsoffiziere	58. 7. 9	
	Transportarbeiter	40. 4. 1	
Neuseeland			
	Stewarde	7. 1. 8	
Norwegen			
	Seeleute	150. 0. 0	
	Schiffsoffiziere	33. 6. 8	
Schweden			
	Seeleute	108. 0. 0	
	Estländische Seeleute	59. 1. 8	
Mitgliederbeiträge (über Gewerkschaften oder direkt eingezahlt)		537.10. 2	1 721.12. 4
	Überschreibung von der Internationalen Wohlfahrtskasse für Seeleute am 31. Dezember 1952		662.10. 0
			2 635. 4. 8
Einzahlungen 1953			
Niederlande			
	Schiffsoffiziere	58.19. 2	
Dänemark			
	Seeleute	39.15. 4	
Finnland			
	Seeleute	54. 8. 0	
Schweden			
	Schiffsoffiziere	31.13. 4	
	Estländische Seeleute	58. 6. 4	243. 2. 2
Mitgliederbeiträge (über Gewerkschaften oder direkt eingezahlt)			318.15.10
	Überschreibung von der Internationalen Wohlfahrtskasse für Seeleute am 31. Dezember 1953		4 254.18. 6
			7 452. 1. 2
Ausgaben 1952			
	Gehälter, Zulagen und Reisekosten	887. 3. 2	
	Verschiedene Unkosten	55.17. 0	
Ausgaben 1953			
	Gehälter, Zulagen und Reisekosten	3 451.16. 7	
	Druckkosten und Abonnements	218.19. 2	
	Verschiedene Unkosten	216.17. 8	4 830.13. 7
	Bilanz am 31. Dezember 1953		2 621. 7. 7

Wir haben die Rechnung für die Jahre 1952 und 1953 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahres und genaues Bild der Finanzen der Föderation wiedergibt.

Der Geschäftsführende Ausschuß hat uns Gewißheit gegeben, daß er die verschiedenen Aspekte, auf die wir aufmerksam gemacht haben, ständig unter Prüfung hält.

Wir sind gewiß, daß der Geschäftsführende Ausschuß immer gewärtig ist, daß die Ausgaben ständiger Überwachung bedürfen, damit allzu starkes Überschreiten des Einkommens vermieden wird.

gez. James Haworth

gez. H. W. Franklin
Rechnungsprüfer