

PROTOKOLL

ITF-KONGRESS

IN WIEN 1956

MIT BERICHTEN

FÜR DIE JAHRE

1954 UND 1955



LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-

ARBEITER-FÖDERATION

ITF

X 2267

Union-Druckerei u. Verlagsanstalt, GmbH, Frankfurt a. M., Bockenh. Landstr. 134-138

**Bibliothek
der Friedrich-Ebert-Stiftung**

Inhalt

	Seite		Seite
Todesfälle	5	Anträge angeschlossener Organisa- tionen	202
Einleitung	7	Eröffnung des Kongresses und Begrüßungsansprachen	212
I. Verwaltung und interne Organisation	9	Eröffnungsansprache desPräsidenten	217
II. Mitgliederstand	23	Wahl des Entschließungsausschusses	239
III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen	33	Tätigkeitsbericht	240
IV. Beziehungen zu nicht- angeschlossenen Organisationen	39	Änderungen der Satzungen der ITF	272
V. Verschiedene Aktionen	41	Bericht des Mandatsprüfungs- ausschusses	281
VI. Regionale Tätigkeit	49	Finanzbericht für die Jahre 1954 und 1955	283
VII. Tätigkeit der Sektionen		Mitgliedsbeiträge	283
Seeleute	56	Einführung der 40-Stunden-Woche .	298
Sondersektion der Seeleute . .	75	Intensivierung der Tätigkeit zwecks Förderung der freien Gewerk- schaften in allen Ländern	333
Hafenarbeiter	80	Vorschläge über die Zusammen- setzung des Generalrats	339
Eisenbahner	90	Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens	341
Arbeiter im Straßentransport .	97	Bericht der Konferenz der Sektion der Hochseefischer	346
Personal der Zivilluftfahrt . .	106	Bericht der Hafenarbeitersektion .	349
Hochseefischer	117	Bericht über die Konferenz der See- leute-Sektion	356
Binnenschiffer	122	Bericht über die Konferenz der Sek- tion der Arbeiter im Straßen- transport	362
Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen	124	Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion	364
VIII. Internationale Gewerkschafts- fragen	130	Bericht über die Konferenz der Sek- tion der Binnenschiffer	367
IX. Beziehungen zu internationalen offiziellen Gremien	137	Abschließender Bericht des Mandats- prüfungsausschusses	369
X. Verschiedenes	140	Konferenz des fliegenden Personals, 18. bis 19. Juli 1955 in Stuttgart	371
Bericht über Revision der Satzungen der ITF	143	Bericht über die gemeinsame Kon- ferenz der Sektion der Hafen- arbeiter und Seeleute	379
Bericht über Vorschläge einer Er- höhung der Mitgliedsbeiträge .	149	Bericht des Resolutionsausschusses .	384
Bericht über Einführung der 40-Stunden-Woche	152	Wahlen	391
Die Koordinierung des europäischen Gütertransports	158	Sitz der ITF	394
Bericht über Intensivierung und Aus- weitung der Tätigkeit im Inter- esse der Förderung der freien Ge- werkschaften in allen Ländern	175	Termin und Ort des nächsten Kongresses	394
Finanzbericht für 1954 und 1955 . .	181	Schluß des Kongresses	398
Tagesordnung	201	Liste der Delegierten	399
		Rednerliste	407



Todesfälle

Prosper De Bruin, ehemaliger Präsident und Gründer des belgischen Eisenbahnverbandes, gestorben am 25. November 1955 im Alter von 70 Jahren.

Harry Chappell, Präsident des kanadischen Verbandes der Eisenbahner und Transportarbeiter, gestorben am 5. Februar 1955 im Alter von 52 Jahren.

Gordon Reed Clutterbuck, 33 Jahre Übersetzer und Dolmetscher der ITF, gestorben am 15. Oktober 1955 im Alter von 69 Jahren.

Arthur Deakin, Präsident der ITF, Generalsekretär des britischen Transportarbeiterverbandes, prominente Persönlichkeit in der britischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung, gestorben am 1. Mai 1955 im Alter von 64 Jahren.

Albert Forslund, ehemaliger Präsident des schwedischen Eisenbahnverbandes, ehemaliger Minister der schwedischen Regierung und prominenter Gewerkschaftsführer, gestorben im Mai 1954 im Alter von 73 Jahren.

Trifón Gómez, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF, Leiter des neugegründeten regionalen Sekretariats der ITF für Lateinamerika, ehemaliger Gewerkschaftsführer der spanischen (republikanischen) Eisenbahner, ehemaliger Minister der spanischen republikanischen Regierung und Minister der spanischen Regierung im Exil, gestorben am 8. Oktober 1955 im Alter von 67 Jahren.

N. M. Joshi, führende Persönlichkeit der indischen Gewerkschaftsbewegung, insbesondere der der Seeleute, gestorben am 30. Mai 1955 im Alter von 75 Jahren.

Léon Jouhaux, Präsident der französischen Gewerkschaftsföderation „Force Ouvrière“ und führende Persönlichkeit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung, gestorben am 29. April 1954 im Alter von 74 Jahren.

Arie Kievit, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, ehemaliger Präsident des niederländischen Transportarbeiterverbandes, gestorben im März 1955 im Alter von 73 Jahren.

Berthold König, ehemaliges Mitglied des Generalrats der ITF, ehemaliger Generalsekretär der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, gestorben am 25. November 1954 im Alter von 80 Jahren.

Thomas Laursen, Generalsekretär des dänischen Seeleuteverbandes, gestorben am 10. Januar 1954 im Alter von 58 Jahren.

Alyan Manson, stellvertretender Generalsekretär des britischen Landesverbandes der Seeleute, gestorben am 6. Mai 1955 im Alter von 56 Jahren.

Rudolf Müller, Mitbegründer der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, gestorben am 22. März 1955 im Alter von 92 Jahren.

Antonio Pérez, stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF, Führer der spanischen antifaschistischen Eisenbahner, gestorben im März 1955 im Alter von 64 Jahren.

Johann Smeykal, ehemalige führende Persönlichkeit der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, gestorben im Juli 1954 im Alter von 78 Jahren.

W. R. Spence, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses und Generalrats der ITF, ehemaliger Generalsekretär des britischen Landesverbandes der Seeleute, gestorben am 3. März 1954 im Alter von 78 Jahren.

Stephen Stolz, zweiter Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt der ITF, Funktionär der Sektion Zivilluftfahrt des belgischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste, Opfer eines Flugzeugunglücks am 13. Februar 1955 im Alter von 30 Jahren.

A. E. Tiffin, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF, Generalsekretär des britischen Transportarbeiterverbandes, gestorben am 27. Dezember 1955 im Alter von 59 Jahren.

Daniel Tobin, ehemaliger Präsident des amerikanischen Verbandes der Kraftfahrer und Fuhrwerker, gestorben am 14. November 1955 im Alter von 80 Jahren.

Max Zwalf, Leiter der Forschungs- und Publikationsabteilung der ITF seit 1931, gestorben am 5. November 1954 im Alter von 53 Jahren.

Einleitung

Den Gegenstand des vorliegenden Berichts bildet die Tätigkeit der ITF in den Jahren 1954 und 1955. Wir möchten unserer Hoffnung Ausdruck verleihen, daß wir die Aufgaben, die uns vom Londoner Kongreß im Juli 1954 übertragen wurden, auf eine Weise durchgeführt haben, die die Billigung unserer Mitgliedsverbände findet.

An dieser Stelle ist es üblich, auf die Entwicklung des Mitgliederstandes hinzuweisen. Wir sind neuerlich in der Lage, eine Erhöhung der früher gemeldeten Mitgliederzahl melden zu können. Gewiß ist diese Erhöhung für eine Organisation wie die ITF keine große, die Mitgliederzahl erhöhte sich von 4 715 000 am Ende des Jahres 1953 auf 4 914 000 Ende 1955, also um etwas unter 200 000. Drei wichtige Faktoren sind jedoch festzuhalten:

1. wurden während der Berichtszeit mehrere Austritte sowie eine Suspendierung der Mitgliedschaft wirksam, obwohl sie sich eigentlich während der vorhergehenden Berichtsperiode ereigneten;
2. wurde eine Anzahl von Gewerkschaften, deren Zugehörigkeit zur ITF im Laufe der Zeit nur noch als rein nominell bezeichnet werden konnte, von der Mitgliederliste gestrichen, eine verwaltungstechnische Maßnahme, die von Zeit zu Zeit notwendig ist und die sich in einer Organisation wie die ITF kaum vermeiden läßt;
3. kam es in den ersten Monaten des Jahres 1956, also ganz kurz nach Ende der Berichtszeit, zu nicht weniger als 12 Neubeiritten.

Berücksichtigt man alle diese Faktoren, so erweist sich der tatsächliche Mitgliederzuwachs als wesentlich größer, als aus den vorerwähnten Zahlen hervorgeht.

Nichtsdestoweniger muß festgestellt werden, daß die ITF, was ihren Mitgliederstand betrifft, in den letzten Jahren nicht jenes dynamische Wachstum an den Tag gelegt hat, dessen sie bedarf, wenn sie ihrer Mission in vollem Umfange gerecht werden soll. Hier müssen wir neuerdings einen Punkt betonen, der bereits im Bericht an den Londoner Kongreß unterstrichen wurde, daß die ITF in der Zukunft versuchen muß, einen Mitgliederzuwachs in großem Maßstabe in Gebieten herbeizuführen, die bisher kaum mehr als oberflächlich berührt worden sind. In einigen dieser Gebiete bestehen bereits festgefügte Gewerkschaftsbewegungen, in anderen müssen sie erst geschaffen werden, bevor sie der ITF eingegliedert werden können. In beiden Fällen muß langfristige Pionierarbeit geleistet werden, und es ist daher eine Frage der Zeit, wann die Früchte dieser Arbeit sichtbar werden.

Aus dem vorliegenden Bericht geht die Priorität hervor, die der regionalen Tätigkeit der ITF eingeräumt worden ist. Aus der Tagesordnung des Kongresses ist ersichtlich, daß die Absicht besteht, diese Arbeit mit noch größerer Tatkraft zu verfolgen. Der Erfolg unserer Bemühungen hängt naturgemäß von den Hilfsquellen, d. h. Geld, Menschen und Material, ab, die zu diesem Zweck zur Verfügung stehen. Wir bezweifeln nicht, daß die Mitgliedsverbände der ITF sich der alles überragenden Bedeutung dieser Aufgabe vollkommen bewußt sind, sowohl als eine Pflicht der internationalen Solidarität als auch ein Gebot der Realpolitik.

Auf dem Gebiete der allgemeinen Tätigkeit der ITF möchten wir neuerdings die wichtige Rolle anerkennen, die die IAO bei der Förderung der Belange der verschiedenen Sektionen der ITF geleistet hat, und ihr vom Gesichtspunkt der Arbeitnehmerschaft unseren Dank für ihre unschätzbaren Dienste aussprechen. Manchem mag es scheinen, daß der Fortschritt bei der Behandlung internationaler Probleme sehr langsam ist. Falls dem so ist, liegt der Grund in erster Linie in der Natur der Sache. Eine weitere Ursache ist die, daß ein Stadium erreicht worden ist, in dem das Moment der Bewegung von der internationalen Ebene zur nationalen Ebene zurückgekehrt ist und in dem weitere internationale Resultate von der Erneuerung der Dynamik auf nationaler Ebene abhängen. Schließlich kann die größte Leistung, deren Organisationen wie die IAO und die ITF fähig sind, nicht größer sein als die Leistungen ihrer Mitglieder.

Mit anderen Worten, alles hängt von der Mitarbeit und Unterstützung von seiten unserer Mitgliedsverbände ab. Wir haben alle Ursache, mit der Art und Weise, auf die sie uns bisher ihren Beistand zuteil werden lassen, zufrieden zu sein. Für diese nie versagte Mitarbeit möchten wir unseren aufrichtigsten Dank zum Ausdruck bringen sowie die zuversichtliche Hoffnung, daß sie uns in gleichem und sogar größerem Umfange in den kritischen Jahren gewährt werden wird, die vor uns liegen.

London, April 1956

O. Becu, Generalsekretär

I. Verwaltung und interne Organisation

Der Kongreß

Dem Londoner Kongreß vom 16. bis 24. Juli 1954 wohnten 201 Delegierte bei, die 83 Mitgliederorganisationen in 29 Ländern vertraten, ein absoluter Rekord. Außerdem waren anwesend Gastdelegierte vom IBFG, dem britischen TUC, der britischen Arbeiterpartei, der Internationalen Vereinigung der Verbände der Verkehrspiloten, der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, der internationalen freigewerkschaftlichen Zentrale im Exil und des Eisenbahnerverbandes von Indonesien; ferner Beobachter der IAO, der Londoner Gesandtschaften von Ägypten, Deutschland, Frankreich, Indonesien, Israel, Japan, Norwegen und den Vereinigten Staaten und der Hohe Kommissar von Pakistan.

Traditionsgemäß wohnten dem Kongreß die folgenden Veteranen der ITF als Gäste bei: Charles Lindley, Robert Bratschi, G. Joustra, J. Brautigam, C. N. Gallie, G. B. Thorneycroft, J. B. Figgins und M. Pounder.

Dank gebührt den Kollegen, die in ihrer Eigenschaft als Mitglieder des Empfangsausschusses für die ausgezeichneten Arrangements und Vorkehrungen verantwortlich waren, die so wesentlich zur Bequemlichkeit und Unterhaltung der Delegierten beitrugen, ferner dem Vorsitzenden des Londoner Grafschaftsrates, Rt. Hon. Victor Mishcon, und den Mitgliedern des Grafschaftsrates, die uns freundlicherweise die berühmte County Hall zur Verfügung gestellt hatten.

Nachstehend bringen wir eine Zusammenfassung der Beschlüsse des Kongresses:

Abänderung der Präambel der Satzungen

In dem letzten Satz der Präambel zu den Satzungen wird das Wort „Kolonialismus“ eingefügt, so daß dieser Satz nunmehr wie folgt lautet: „Sie steht ein für die Verteidigung der Demokratie und Freiheit und bekämpft den Totalitarismus, den Kolonialismus und die Aggression in allen ihren Formen.“ Dieser Abänderungsvorschlag war von der tunesischen Föderation der Eisenbahner unterbreitet worden. Bis dahin hatte man allgemein angenommen, daß sich die in Artikel 1 enthaltene Erklärung über die Ziele der ITF „die Mitwirkung bei der Errichtung einer Weltordnung, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres Wohles durch gemeinsame Nutzung der Hilfsquellen der Welt beruht“, sinngemäß auch auf diesen Punkt bezog. Der Resolutionsausschuß fügte sich jedoch den Wünschen der tunesischen Organisation, und die Vollsitzung des Kongresses stimmte der vorgeschlagenen Abänderung einmütig zu.

Rassendiskriminierung

In dieser Resolution wird darauf hingewiesen, daß afrikanischen Arbeitern in Kenya und anderen Gebieten Afrikas Beschäftigung als gelernte Arbeiter im Transportwesen verwehrt wird, und das Exekutivkomitee ersucht, bei den Regierungen der in Frage kommenden Mutterländer zu intervenieren, um die Rückgängigmachung aller auf rassenmäßigen Erwägungen beruhenden diskriminierenden industriellen Gesetzgebung zu erreichen.

Kolonialarbeiter und die IAO

Die Forderungen der Arbeitnehmerschaft in abhängigen Ländern und Gebieten nach direkter Vertretung auf der Internationalen Arbeitskonferenz, im Verwaltungsrat und allen Ausschüssen der IAO, in denen ihre Interessen zur Sprache kommen, wird unterstützt und die Errichtung einer Zweigstelle der IAO in Afrika gefordert, deren Aufgabe es wäre, die Anwendung der auf die Arbeitnehmer in nicht selbständigen Ländern und Gebieten zutreffenden Konventionen und Empfehlungen zu überwachen.

Verbot der Herstellung oder Verwendung von Atombomben

In dieser Resolution wird den japanischen Arbeitern, die unter den Folgen des in der letzten Zeit durchgeführten Atomkraft-Experiments zu leiden haben, unsere Sympathie ausgedrückt und die zuständigen Behörden aufgefordert, darauf zu achten, daß Arbeitnehmer nicht wieder Experimenten mit Atomwaffen zum Opfer fallen.

Freiheit und Weltfrieden

In dieser Resolution wird an die Vereinten Nationen appelliert, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Atomkraft ausschließlich für friedliche Zwecke verwendet und die Herstellung und Beförderung von Kriegsmaterial einer wirksamen internationalen Kontrolle unterstellt wird. Den Bemühungen des IBFG um Förderung des Friedens wird die Unterstützung von seiten der ITF zugesagt. Die Mitgliedsverbände der ITF werden aufgefordert, mit allen verfügbaren Mitteln einen Druck auf ihre nationalen Gesetzgebungen auszuüben und auch auf andere Weise zur Wahrung der Freiheit und des Friedens beizutragen.

Dringende Resolution über Tunesien

Die vom Exekutivkomitee im Namen der tunesischen Eisenbahner unternommene Aktion wird gebilligt, die vollkommene Rückgängigmachung der Strafmaßnahmen gefordert, die gegen die tunesischen Eisenbahner eingeleitet worden waren, die sich am Streik des 1. April 1952 beteiligten und die Forderung der tunesischen Eisenbahner-Föderation nach Verwaltung aller Eisenbahnen des Landes durch eine dem tunesischen Staat gegenüber direkt verantwortliche Körperschaft unterstützt. Ferner enthält die Resolution eine Erklärung der Solidarität mit den tunesischen Demokraten, die um die Emanzipierung der Arbeiterschaft ihres Landes kämpfen.

Internationale Handelsbeziehungen

Die Besserung der internationalen Handelsbeziehungen wird willkommen geheißen und die Mitgliedsorganisationen aufgefordert, auf ihre Regierungen im Hinblick auf die Entwicklung freundlicher Handelsbeziehungen mit allen Ländern einzuwirken, die gewillt sind, allgemeine Handelsverträge abzuschließen.

Internationale Gewerkschaftsbeziehungen

In dieser Resolution wird eine Verringerung der Zahl der Internationalen Berufssekretariate und die Errichtung gemeinsamer Regionalbüros vorgeschlagen. Ferner wird die Bereitwilligkeit bekundet, mit anderen Internationalen Berufssekretariaten im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele zusammenzuarbeiten, vorausgesetzt, daß dadurch die Tätigkeit der ITF nicht beeinträchtigt wird. Das Exekutivkomitee wird ermächtigt, Ver-

handlungen mit dem IBFG und in Frage kommenden Internationalen Berufssekretariaten aufzunehmen im Hinblick auf die Ausarbeitung von Vorschlägen zur Erreichung der vorerwähnten Ziele.

Freie Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern

In dieser Resolution wird die Notwendigkeit von starken und demokratischen Gewerkschaftsbewegungen in den unterentwickelten und nicht selbständigen Ländern unterstrichen, um es der dortigen Arbeitnehmerschaft zu ermöglichen, einen menschenwürdigen Lebensstandard und politische Freiheit zu erreichen. Die Mitgliedsverbände in den fortgeschrittenen Teilen der Welt werden aufgefordert, einen möglichst großzügigen finanziellen und sonstigen Beitrag zur Arbeit der ITF zu leisten, die der Schaffung und Förderung von freien Gewerkschaften der Transportarbeiter in derartigen Ländern gewidmet ist und sich in möglichst weitgehendem Maße an der regionalen Arbeit des IBFG zu beteiligen.

Gewerkschaftsrechte und Regelung von Arbeitskonflikten in Japan

Es wird auf die Einschränkung der Gewerkschaftsrechte in Japan hingewiesen und die japanische Regierung dringend aufgefordert, ihre Gesetzgebung den Konzepten der demokratischen Welt anzupassen, wie sie in vielen Übereinkommen der IAO zum Ausdruck kommen und insbesondere in der vom Binnenverkehrsausschuß der IAO 1947 gebilligten Resolution über innerbetriebliche Beziehungen im Binnenverkehr.

Persönliche Kontakte zwischen Arbeitern verschiedener Länder

Das Exekutivkomitee und das Sekretariat werden aufgefordert, bilaterale Arrangements zwischen Mitgliedsorganisationen im Hinblick auf den internationalen Austausch von Transportarbeitern zu befürworten.

Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen

In dieser Resolution wird verlangt, daß den Gerichten, die sich mit Verkehrsunfällen beschäftigen, sachverständige Beisitzer eingegliedert werden und daß die Gewerkschaften das Recht haben sollen, bei der Wahl derartiger Beisitzer mitzuwirken. Der Antrag der Ausschüsse der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport auf Überprüfung der Gesetzgebung über Verkehrsunfälle wird befürwortet.

40-Stunden-Woche

In dieser Resolution wird die Verbesserung der Regelung der Arbeitszeit und Ruheperioden und ihre möglichst genaue Einhaltung gefordert und die Gewerkschaften der Transportarbeiter aufgefordert, unablässig auf die Herabsetzung der Arbeitszeit hinzuarbeiten, um die 40-Stunden-Woche zu verwirklichen, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse in den betreffenden Ländern es gestatten.

Organisation des europäischen Verkehrs

Das Exekutivkomitee wird beauftragt, im Einvernehmen mit den Mitgliedsverbänden in den betreffenden westeuropäischen Ländern einen Ausschuß zu errichten, dessen Aufgabe darin bestehen soll, dem Sekretariat bei der Aufrechterhaltung der Verbindungen mit den staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Gremien behilflich zu sein, die sich mit dem europäischen Transportwesen beschäftigen. Ferner soll versucht werden, einen Einfluß auf die Tätigkeit dieser Gremien auszuüben im Hin-

blick auf die Ausschaltung der Rivalität auf dem Gebiete der Transportpolitik und die Regelung der Beteiligung am Verkehrsaufkommen.

Obligatorische Einführung des Lastenheftes für den internationalen Straßenverkehr in Europa

Das Sekretariat der ITF wird angewiesen, Vorschläge auszuarbeiten, die geeignet wären, die Einhaltung der Bestimmungen des Internationalen Lastenheftes in Europa zu gewährleisten.

Das Problem des Flaggenwechsels

Der Verwaltungsrat des IAA wird aufgefordert, die Frage der Arbeitsbedingungen auf Schiffen unter der Flagge Panamas und ähnlicher Länder auf die Tagesordnung der nächsten Session der JMC zu setzen; die IAO wird ersucht, einen Bericht über die Stellungnahme der Regierungen zum Bericht des Ausschusses für Bedingungen auf Schiffen unter der Flagge Panamas auszuarbeiten und ferner, daß die Auswirkungen der Flaggenübertragungen auf die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute einen größeren Teil des Berichtes des Generaldirektors an die vorgeschlagene Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz 1957 bilden sollten.

Revision der Konvention Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannungsnormen an Bord von Schiffen

Frühere Beschlüsse des Verwaltungsrates des IAA über die eventuelle Revision der Konvention Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannungsnormen an Bord von Schiffen werden zur Kenntnis genommen und das Ansuchen gestellt, daß die vorbereitende Sitzung, die sich mit dieser Frage beschäftigen sollte, als erstes Stadium des Verfahrens betrachtet werden sollte, in dessen Rahmen eine zweifache Diskussion vorgeschrieben ist, das gewöhnlich bei der Annahme und Revision von Konventionen der IAO zur Anwendung gelangt.

Falsche Auslegung von Beschlüssen der IAO

In dieser Resolution wird darauf hingewiesen, daß mit den Konventionen, Empfehlungen und Resolutionen, die von der Internationalen Arbeiterkonferenz gebilligt werden, die Absicht verfolgt wird, internationale Mindestnormen festzulegen, die auf keine Weise günstigere Bedingungen beeinträchtigen sollen, die auf nationaler Ebene bereits existieren oder in einem späteren Zeitpunkt erreicht werden; daß sich Reeder in gewissen Ländern trotzdem dieser Übereinkommen bedienen, um bereits geltende nationale Normen zu unterminieren. Eine derartige Vorgangsweise wird verurteilt und den nationalen Verbänden der Seeleute bei der Verteidigung gegen derartige Angriffe auf ihre Rechte die Unterstützung der ITF zugesagt.

Ratifizierung der Konvention über IMCO

Die Resolution der Sektionskonferenz der Seeleute im April 1954 wird bestätigt, in der die 14 Regierungen, die die Konvention vom Jahre 1948 über eine Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation ratifiziert haben, eingeladen werden, die Möglichkeit der Erreichung der Ziele der Konvention auf freiwilligem Wege in Erwägung zu ziehen. Ferner wird die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß die unter den Auspizien des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen stattfindenden Beratungen sobald wie möglich beendet werden.

Flüchtlinge aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang

In dieser Resolution wird die Solidarität mit Seeleuten zum Ausdruck gebracht, die in der Handelsmarine der unter kommunistischer Herrschaft stehenden Länder beschäftigt sind und in den freien Ländern Asyl suchen, und die dringende Forderung gestellt, daß ihnen das Asylrecht und Beschäftigungsmöglichkeiten in größerem Umfange eingeräumt werden sollten, soweit sich dies mit Sicherheits- und wirtschaftlichen Erwägungen vereinbaren läßt.

Verhältnisse im Hafen von Bombay

In dieser Resolution wird auf die unzufriedenstellenden Arbeitsbedingungen im Hafen von Bombay hingewiesen und an die Resolution über Garantielohnordnungen erinnert, die auf der 3. Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Mai 1949 gebilligt wurde, sowie an die auf der 5. Session im Februar 1954 gebilligte Resolution über Wohlfahrts-einrichtungen für Hafenarbeiter, die beide mit Zustimmung der Vertreter der indischen Regierung gebilligt wurden. Dem Verbands der Hafenarbeiter von Bombay wird bei seinen Bemühungen um Verwirklichung dieser Resolution in Indien alle verfügbare Unterstützung zugesagt.

Grundlegende Lohn- und Arbeitsbedingungen von Hafenarbeitern

Die nachstehenden von der Hafenarbeitersektion der ITF formulierten Grundsätze werden als fundamental befürwortet und für die Einbeziehung in ein internationales Forderungsprogramm vorgeschlagen, das auf einer zukünftigen Konferenz der Hafenarbeitersektion der ITF entworfen werden soll: a) Garantierter monatlicher Mindestlohn, der aus Beiträgen der Arbeitgeber oder durch eine Umlage auf die umgeschlagenen Güter zu finanzieren wäre; b) bezahlter Urlaub; c) Altersrente bei Erreichung des Alters von 60 Jahren; d) Invalidenrenten unter Berücksichtigung der höheren körperlichen Anforderungen an die Hafenarbeiter.

Fragen der Hochseefischerei und die IAO

Der Beschluß des Verwaltungsrates des IAA, einen Sachverständigenausschuß für Fischereiwesen einzusetzen, wird willkommen geheißen sowie die Tatsache, daß sich dieser Sachverständigenausschuß mit den vier Aspekten des Mindestalters beim Eintritt in den Beruf, ärztliche Untersuchung, Unfallversicherung und Feuerverträge beschäftigen soll und Empfehlungen hinsichtlich jener dieser Aspekte machen soll, die für Behandlung auf internationaler Ebene reif sind. Ferner enthält diese Resolution die Forderung, die letztgenannte Empfehlung in die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1956 einzubeziehen.

Resolution über Einschränkungen der Freiheit der Meere

In dieser Resolution werden Befürchtungen hinsichtlich der Einschränkung der Freiheit der Meere zum Ausdruck gebracht, wie z. B. anlässlich der jüngsten Atomkraft-Experimente und Versuche gewisser Länder, ihre Hoheitsgewässer auszudehnen. Die Vereinten Nationen werden aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, daß bei gefährlichen Experimenten die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden. Die Regierungen werden dringend ersucht, Vertreter der Fischer in ihre Delegation zu internationalen Konferenzen einzubeziehen, die sich mit der Fischerei beschäftigen.

Gerechte Arbeitsbewertung in der Binnenschifffahrt

Das Sekretariat der ITF wird ersucht, an die in Frage kommenden Regierungen heranzutreten, um zu versuchen, auf dem Verhandlungswege die Frage der Gleichsetzung der Fahrzeit mit der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt zu erreichen.

Einheitliche Erfassung des Personals der Zivilluftfahrt

In dieser Resolution wird auf die sehr verschiedenartige Struktur der Gewerkschaftsorganisationen des Personals der Zivilluftfahrt hingewiesen und auf die große Anzahl zahlenmäßig schwacher Organisationen und ihnen dringend nahegelegt, sich durch Beitritt zur ITF zu konsolidieren.

Anwesenheit von Vertretern der ITF auf zwischenstaatlichen Luftverkehrstagungen

In dieser Resolution wird im Namen der ITF das Recht gefordert, Konferenzen der IAO in beratender Eigenschaft beiwohnen zu können.

Der Paritätische Luftfahrtausschuß der IAO

Der Generaldirektor der IAO wird ersucht, auf der Session des Verwaltungsrates 1954 die Frage der Maschinerie zur Sprache zu bringen, die zur Behandlung der sozialen Probleme der Zivilluftfahrt erforderlich wäre. Ferner wird die Einsetzung einer Sonderkommission für Zivilluftfahrt verlangt sowie einer für diese Angelegenheiten zuständigen Sondersektion im Sekretariat der IAO.

Stimmrecht auf dem Kongreß

Der Bericht des Mandatsprüfungsausschusses an den Kongreß enthielt die Empfehlung, an das Exekutivkomitee das Ansuchen zu richten, Paragraph 8 des Artikels VI der ITF-Satzungen einer Revision zu unterziehen, in dem festgelegt ist, daß im Falle einer Abstimmung mit Stimmzetteln die Stimmenzahl jeder Delegation im direkten Verhältnis zu den für das dem Kongreß unmittelbar vorangehende Quartal bezahlten Mitgliedsbeiträgen stehen soll. Dieser Bericht wurde einstimmig gebilligt. Das Exekutivkomitee wurde ersucht, dem nächsten Kongreß über seine Schlußfolgerungen Bericht zu erstatten.

An dieser Stelle wäre zu bemerken, daß diese Bestimmung absichtlich in die auf dem Kongreß von Stockholm gebilligten abgeänderten Satzungen einbezogen wurde, und zwar auf Initiative des Mandatsprüfungsausschusses des Stuttgarter Kongresses.

Der Generalrat

Anfang 1954 setzte sich der Generalrat folgendermaßen zusammen:

Land oder Ländergruppen

Österreich, Schweiz, Saar

Mitglieder und Ersatzmitglieder

A. Thaler (E), Österreich

L. Brosch (T), Österreich

R. Bratschi (E), Schweiz

W. Brunner (T), Schweiz

E. Welter (E), Saar

R. Freund (E), Österreich

Anmerkung: Die Namen der Mitglieder sind kursiv. Wo kein Mitglied oder Ersatzmitglied 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: T = Transportarbeiter; E = Eisenbahner, S = Seeleute; H = Hafenarbeiter; Z = Zivilluftfahrtpersonal; ST = Straßentransportarbeiter.

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

Die folgenden Kollegen wurden auf dem Londoner Kongreß in den Generalrat gewählt oder sind seitdem gewählt worden:

Land oder Ländergruppen	Mitglieder und Ersatzmitglieder
Großbritannien	<i>J. S. Campbell</i> (E); <i>A. Hallworth</i> (E) <i>A. Deakin</i> (T); <i>D. S. Tennant</i> (S) <i>W. J. P. Webber</i> (E); <i>T. Yates</i> (S)
Deutschland	<i>H. Jahn</i> (E); <i>F. Schreiber</i> (E) <i>C. Kamp</i> (E); <i>F. Berger</i> (E) <i>A. Kummernuß</i> (T); <i>G. Huber</i> (T) <i>A. Hildebrand</i> (H); <i>J. Steldinger</i> (T)

Land oder Ländergruppen	Mitglieder und Ersatzmitglieder
Schweden	<i>H. Blomgren</i> (E); <i>S. Klinga</i> (T)
Frankreich	<i>F. Laurent</i> (E)
Italien, Triest	<i>A. Fiorini</i> (E); <i>M. Martella</i> (E)
Griechenland, Israel, Libanon	<i>A. Thiopoulos</i> (H), Griechenland <i>Z. V. Barash</i> (E), Israel
Spanien	<i>T. Gómez</i> (E); <i>A. Pérez</i> (E)
Belgien, Holland und Luxemburg	<i>R. Dekeyzer</i> (T), Belgien <i>H. J. Kanne</i> (E), Holland <i>C. J. Leurs</i> (E), Luxemburg <i>P. de Vries</i> (S), Holland
Dänemark, Norwegen, Finnland, Island, Estland und Irland	<i>E. Borg</i> (T), Dänemark <i>O. Askeland</i> (T), Norwegen <i>I. Haugen</i> (S), Norwegen <i>S. F. Andersen</i> (S), Dänemark <i>G. Widning</i> (E), Finnland <i>J. K. F. Jensen</i> (E), Dänemark
Österreich, Schweiz, Saar	<i>A. Thaler</i> (E), Österreich <i>R. Freund</i> (E), Österreich <i>H. Düby</i> (E), Schweiz <i>A. Sorg</i> (T), Schweiz <i>E. Welter</i> (E), Saar <i>W. Svetelsky</i> (T), Österreich
Kanada	<i>F. H. Hall</i> (E)
Vereinigte Staaten	<i>A. E. Lyon</i> (E); <i>H. Lundeberg</i> (S) <i>M. Quill</i> (T)
Kuba	<i>F. Pomar</i> (ST)
Lateinamerika	<i>M. Machin</i>
Indien, Ceylon, Kenya	<i>P. D'Mello</i> (H), Indien
Japan	<i>T. Nishimaki</i> (S)
Pakistan, Australien, Neuseeland	Keine ernannt
ITF-Sekretariat	<i>O. Becu</i> und <i>P. Tofahrn</i>

Im Jahre 1955 sind zwei Mitglieder des Generalrates gestorben, und zwar *A. Deakin* und *T. Gómez*. Die angeschlossenen britischen Organisationen haben gemeinsam *A. E. Tiffin*, Generalsekretär des Britischen Transportarbeiterverbandes, als Nachfolger *Deakins* angewiesen. *A. E. Tiffin* starb jedoch, bevor er diese Funktion antreten konnte. Hinsichtlich der Nachfolge für *T. Gómez* wurden keine Maßnahmen getroffen.

Das Mitglied für Lateinamerika, *M. Machin*, ist von seinem Posten als Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes von Uruguay zurückgetreten. Seine Wahl in den Generalrat wurde deshalb nicht bestätigt, und an seine Stelle trat der neue Generalsekretär des Verbandes, *Juan F. Delfino*.

Der Generalrat trat unmittelbar nach dem Kongreß zusammen, um einen Präsidenten und Vizepräsidenten zu wählen. Zum Präsidenten wurde Kollege Arthur Deakin gewählt und zum Vizepräsidenten Kollege Hans Jahn. Die zweite Sitzung des Generalrates fand vom 15. bis 17. Juni 1955 in Helsingfors statt.

Das Exekutivkomitee

Anfang 1954 bestand das Exekutivkomitee aus den folgenden Mitgliedern:

Robert Bratschi (Schweizer Eisenbahner), Präsident
Arthur Deakin (Britische Transportarbeiter), Vizepräsident
R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter)
P. Ferri-Pisani (Französische Seeleute)
T. Gómez (Spanische Eisenbahner und Transportarbeiter)
Ingvold Haugen (Norwegische Seeleute)
Hans Jahn (Deutsche Eisenbahner)
H. J. Kanne (Holländische Eisenbahner)
A. E. Lyon (Amerikanische Eisenbahner)
O. Becu (Belgische Transportarbeiter), Generalsekretär.

Der Londoner Kongreß wählte folgende Mitglieder des Exekutivkomitees:

A. Thaler (Österreichische Eisenbahner)
R. Dekeyzer (Belgische Hafenarbeiter)
F. Laurent (Französische Eisenbahner)
H. Jahn (Deutsche Eisenbahner)
A. Deakin (Britische Hafenarbeiter)
H. J. Kanne (Holländische Transportarbeiter)
I. Haugen (Norwegische Seeleute)
T. Gómez (Spanische Transportarbeiter)
A. E. Lyon (Amerikanische Eisenbahner)
O. Becu (Belgische Transportarbeiter), Generalsekretär.

Zwei Mitglieder, A. Deakin und T. Gómez, sind gestorben. An Stelle Deakins wurde A. E. Tiffin angewiesen, starb jedoch kurz darauf. Während der Berichtsperiode trat das Exekutivkomitee viermal zusammen, und zwar vom 25. bis 27. Januar 1954 in Washington, am 14., 15., 20. und 23. Juli 1954 in London im Zusammenhang mit dem Londoner Kongreß, vom 12. bis 14. Januar 1955 in London und am 13. und 14. Juni 1955 in Helsingfors.

Der Geschäftsführende Ausschuß

Der vom Stockholmer Kongreß gewählte Geschäftsführende Ausschuß, der sich Anfang 1954 noch im Amte befand, bestand aus den folgenden Kollegen:

J. G. Baty (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen)
D. S. Tennant (Navigators and Engineer Officers' Union)
W. J. P. Webber (Transport Salaried Staffs' Association)
Tom Yates (National Union of Seamen), Vorsitzender.

Der vom Londoner Kongreß gewählte Geschäftsführende Ausschuß, der sich Ende 1954 noch im Amte befand, besteht aus den folgenden Kollegen:

J. S. Campbell (National Union of Railwaymen)
A. Hallworth (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen)
W. J. P. Webber (Transport Salaried Staffs' Association)
Tom Yates (National Union of Seamen), Vorsitzender.

Der Geschäftsführende Ausschuß trat 12mal zusammen, und zwar am 11. Januar, 19. März, 4. Juni, 12. Juli, 30. August und 12. November 1954 sowie am 18. Februar, 13. Mai, 1. Juli, 22. Juli, 23. September und 18. November 1955.

Der Präsident

Wie bereits erwähnt, hat der vom Londoner Kongreß gewählte Generalrat A. Deakin einstimmig zum Präsidenten und H. Jahn zum Vizepräsidenten der ITF gewählt. Nach dem am 1. Mai 1955 erfolgten Tod des Präsidenten wurde H. Jahn automatisch Amtierender Präsident der ITF.

Rechnungsprüfer

Auf dem Londoner Kongreß wurden J. Haworth und J. F. Stafford einstimmig zu Rechnungsprüfern gewählt.

Rechnungsrevisoren

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

Veröffentlichungen

Während der ganzen Berichtszeit erschien die ITF-Zeitung einmal monatlich in der englischen Sprache. In der Regel erschien jeden zweiten Monat eine Doppelnummer in deutscher Sprache. Das Exekutivkomitee hat auf seiner Sitzung in Helsingfors (Juni 1955) beschlossen, die deutsche Ausgabe der Zeitung besser auszustatten. Die dadurch entstandenen Mehrkosten werden gemeinsam von beiden deutschen Verbänden und dem Sekretariat der ITF getragen. Mit der Herausgabe der neu ausgestatteten Zeitung wurde im Januar 1956 begonnen. Vor Ablauf des Jahres 1955 bereitete das lateinamerikanische Sekretariat in Mexiko die Herausgabe einer spanischen Fassung der Zeitung vor.

Der Pressebericht erscheint zweimal monatlich in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und spanischer Sprache. Seit April 1955 wird die spanische Ausgabe des Presseberichtes in Mexiko herausgegeben und findet weite Verbreitung in den lateinamerikanischen Staaten.

Seit Januar 1955 wird in Tokio eine besondere Monatsschrift in japanischer Sprache, „ITF News“, eine Kombination der Zeitung und des Presseberichtes, herausgegeben. Sie hat eine Auflage von 10 000 Exemplaren und leistet allen japanischen Transportarbeitern gute Dienste.

Internationale Solidaritätsmarken

Im Jahre 1954 wurden internationale Solidaritätsmarken für 1955 herausgegeben. Folgende Organisationen haben diese Marken bestellt:

Organisation	Anzahl der Marken
Dänischer Lokomotivführerverband	2 000
Holländischer Verband des Luftpersonals	1 000
Estnischer Seeleuterverband	750
Französischer Eisenbahnerverband	30 000
Französischer Verband der Angestellten des Verkehrsministeriums	2 000

Organisation	Anzahl der Marken
Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	20 000
Japanischer Seeleuteverband	40 000
Neuseeländischer Verband des Bedienungspersonals	250
Eisenbahnverband des Saarlandes	10 000
Schwedischer Seeleuteverband	10 000
Amerikanischer Seeleuteverband	10 500

Zweck des Verkaufs der Solidaritätsmarken ist, Gelder zur Unterstützung schwächerer Gewerkschaften der Transportarbeiter einzusammeln. Die meisten Organisationen haben unseren Aufruf in dem Sinne beantwortet, daß sie die Einrichtung eines Sonderbeitrages dem Verkauf der Solidaritätsmarken vorziehen. Einzelheiten über das Ergebnis des Aufrufs sind im Kassenbericht zu finden.

Das Sekretariat

O. Becu und P. Tofahrn sind vom Londoner Kongreß als Generalsekretär bzw. als Stellvertretender Generalsekretär wiedergewählt worden. Wie bereits bekannt, ist der Generalsekretär im Juli 1953 zum Präsidenten des IBFG gewählt und im Mai 1955 wiedergewählt worden. Während der Berichtszeit fanden ziemlich viele Änderungen im Personalstand des Sekretariats statt. Zwei Personalmitglieder sind gestorben: M. Zwalf, Leiter der Dokumentationsabteilung, und G. R. Clutterbuck, Übersetzer. Vier Personalmitglieder sind aus dem Dienst der ITF getreten, und zwar Fräulein I. Elmberg, Frau A. Hughes, (früher Fräulein A. Fank), Frau D. Gibson, alle Stenotypistinnen, und A. Soto, Stenotypist. Folgende Personalmitglieder wurden neu eingestellt: F. Braun (10. Februar 1954), Sektionsassistent, Frau M. Blanchard (31. August 1954), Stenotypistin, Fräulein W. Hesse (18. Oktober 1954), Stenotypistin, H. Lewis (1. April 1955), Assistent der Dokumentationsabteilung, und Frau M. Clerk (27. September 1955), Stenotypistin.

Ende 1955 bestand das Personal des Sekretariats aus folgenden Personen:

O. L. Becu (Generalsekretär)
P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär)
Fräulein M. Anderson (Bibliothekarin)
Fräulein T. Asser (Kassiererin und Übersetzerin)
G. Berger (Dolmetscher und Übersetzer)
Frau M. Blanchard (Stenotypistin)
F. Braun (Sektionsassistent)
Frau M. Clark (Stenotypistin)
I. Dahlbom (Dolmetscher und Übersetzer)
E. Downing (Assistent der Dokumentationsabteilung)
Frau G. Eady (Typistin)
C. Godfrey (Sektionsassistent)
K. Golding (Leiter der Dokumentationsabteilung)
Fräulein W. Hesse (Stenotypistin)

Frau L. Kant (Cheftypistin)
 A. Klatil (Bürochef)
 H. Lewis (Assistent der Dokumentationsabteilung)
 L. Martinez (Übersetzer)
 J. L. Merle (Dolmetscher und Übersetzer)
 Fräulein T. Osborne (Stenotypistin)
 Frau E. Pearson — früher Frau E. Seurre (Telefonistin)
 Frau E. Pemberton (Buchhalterin)
 R. Santley (Sektionsassistent)
 E. Thomas (Archivar)
 Frau R. West — früher Fräulein R. Sohler (Stenotypistin)
 L. White (Sonderbeauftragter der Seeleutesektion)

Gehälter und Pensionsregelung

Die Gehälter aller Personalmitglieder sind am 1. März 1955 um 7½ Prozent erhöht worden.

Nach eingehender Untersuchung hat es sich als unmöglich erwiesen, eine für das ganze Personal geltende Pensionsregelung auszuarbeiten. Es wurde deshalb den Personalmitgliedern freigegeben, individuelle Versicherungen abzuschließen. Außerdem wurde für diejenigen Personalmitglieder, die es wünschen, ein besonderer Personalsparfonds gegründet, der von einem Ausschuß verwaltet wird. Dieser Ausschuß besteht aus einem Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses, dem Generalsekretär (ex officio), einer außenstehenden Person, in diesem Falle dem Rechnungsrevisoren, und einem Vertreter des Personals.

Vertretungen

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

1954

4.—6. Januar	<i>Tagung des Verbindungsausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu</i>
18.—23. Januar	<i>Sondertagung der IAO, betr. Rheinschiffer, Genf, P. Tofahrn</i>
15.—26. Februar	<i>Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO, Genf, O. Becu und P. Tofahrn</i>
4.—5. März	<i>Tagung des Verbindungsausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu</i>
29. März bis 2. April	<i>Konferenz der Internationalen Vereinigung der Flugpiloten, Zürich, C. Godfrey</i>
5.—8. April	<i>Tagung des Unterausschusses des Joint Maritime Commission für Seenahverkehr, Genf, O. Becu</i>
14.—16. April	<i>Generalversammlung der Internationalen Berufssekretariate, Brüssel, R. Dekeyzer, T. Gómez, W. J. P. Webber und O. Becu</i>

24. April Vortrag bei der Skandinavischen Transportarbeiter-
föderation, La Brevière, G. R. Clutterbuck
26. April bis Tagung des Sachverständigenausschusses der IAO für
8. Mai Sicherheit in der Hafenarbeit, Genf, A. Bird
- 10.—15. Mai Wirtschaftskommission für Europa, Kommission für
Verkehrskoordinierung, Genf, P. Tofahrn
- 17.—19. Mai Europäische Konferenz für Jugendfragen, Oberursel,
F. Braun
- 18.—22. Mai Kongreß des französischen Eisenbahnerverbandes,
Toulouse, G. Devaux
- 19.—26. Mai Internationaler Eisenbahnerkongreß, London,
P. Tofahrn und F. Braun
- 24.—28. Mai Kongreß des britischen Verkehrsangestellten-
verbandes, Sandown, P. Tofahrn
- 26.—27. Mai Tagung des Beratungsausschusses des IBFG, Brüssel,
R. Dekeyzer, T. Gómez, T. Yates und O. Becu
- 17.—19. Juni Jubiläumskongreß der Gewerkschaft der Bediensteten
im Handel, Transport und Verkehr (Österreich), Wien,
W. J. P. Webber
3. Juli Jubiläumskongreß des Verbandes der Handels-, Trans-
port- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, Zürich,
P. Tofahrn
- 8.—13. August Kongreß des schwedischen Seeleuterverbandes,
Uddevalla, O. Becu
- 7.—9. September Kongreß des finnischen Lokomotivführerverbandes,
Helsingfors, P. Tofahrn
- 9.—10. September Tagung des Verbindungsausschusses des IBFG,
Brüssel, O. Becu
- 15.—18. September Filmfestival des Internationalen Arbeiterfilminstituts,
Hamburg, F. Braun
- 24.—26. September Kongreß des belgischen Straßenbahnerverbandes,
Ostende, G. Devaux
- 25.—30. Oktober Wirtschaftskommission für Europa,
Tagung des Eisenbahnerausschusses, Genf, P. Tofahrn
- 3.—5. November Europäische Regionalkonferenz des IBFG, Straßburg,
T. Yates
- 18.—19. November Kongreß des britischen Schiffsoffizierverbandes,
London, O. Becu
- 17.—18. Dezember Jubiläumsfest des belgischen Hafenarbeiterverbandes,
Antwerpen, O. Becu
- 1955**
- 24.—25. April Gründungskongreß des philippinischen Transport-
arbeiterverbandes, Manila, P. Tofahrn
- 2.—6. Mai Kongreß des britischen Seeleuterverbandes, London,
O. Becu
- 3.—7. Mai Kongreß der Gewerkschaft Öffentliche Dienste,
Transport und Verkehr, Frankfurt a. M., R. Dekeyzer

- 8.—11. Mai *Kongreß des belgischen Eisenbahnverbandes, Brüssel, P. Tofahrn*
- 8.—13. Mai *Kongreß der Eisenbahner-Esperantisten, Zürich, E. Haudenschild*
- 9.—10. Mai *Kongreß des amerikanischen Verbandes der Eisenbahnbeamten, Boston, O. Becu*
- 16.—20. Mai *Kongreß des britischen Verkehrsangestelltenverbandes, Eastbourne, P. Tofahrn*
19. Mai *Generalversammlung der Internationalen Berufsssekretariate, Wien, H. Jahn, A. Thaler und O. Becu*
- 20.—28. Mai *Kongreß des IBFG, Wien, H. Jahn, A. Thaler und O. Becu*
- 23.—25. Mai *Kongreß des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Bern, P. Tofahrn*
- 23.—28. Mai *Kongreß des amerikanischen Seeleuteverbandes, Montreal, W. Dorchain*
11. Juli *Kongreß des britischen Eisenbahnverbandes, Hastings, O. Becu*
18. Juli *Europäische Regionalkonferenz des IBFG, Wirtschaftskommission, Brüssel, P. Tofahrn*
- 25.—27. August *Gewerkschaftskonferenz zur Wiederbelebung des europäischen Gedankens, Brüssel, J. Campbell, R. Dekeyzer, G. Devaux, O. Becu und P. Tofahrn*
- 19.—24. September *Kongreß des kanadischen Eisenbahnverbandes, Niagara Falls, P. Tofahrn*
30. September bis 2. Oktober *Kongreß des belgischen Transportarbeiterverbandes, Ostende, O. Becu*
19. Oktober *Audienz bei der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister, Bern, P. Tofahrn*
- 24.—29. Oktober *Tagung der Joint Maritime Commission, Paris, O. Becu*
25. Oktober bis 11. November *Tagung des Sachverständigenausschusses der IAO für Fischereifragen*
4. November *Delegiertentagung des Saarländischen Eisenbahnverbandes, Saarbrücken, P. Tofahrn*
7. November *Tagung des Verbindungsausschusses des IBFG, Brüssel, O. Becu*
21. November *Konferenz des IBFG über Fragen der Montanunion, Brüssel, O. Becu*
- 7.—13. Dezember *Konferenz der IAO über Fragen der sozialen Sicherheit im internationalen Straßenverkehr, Genf, P. Tofahrn*
- 12.—16. Dezember *Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa, Genf, P. Tofahrn*
- 18.—20. Dezember *Kongreß des griechischen Eisenbahnverbandes, Athen, G. Devaux*
22. Dezember *Gründungskongreß des niederländischen Transport- und Verkehrsarbeiterverbandes, Utrecht, O. Becu*

II. Mitgliederstand

In den Jahren 1954/55 konnte eine wichtige Tendenz der Entwicklung des Mitgliederstandes der ITF festgestellt werden. Es gelang uns nicht nur, in Ländern Fuß zu fassen, in denen wir früher keine Mitgliedsverbände aufwiesen, sondern auch ein Land, das uns während mehrerer Jahre in Anbetracht der faschistischen Diktatur, die dort an der Macht war, verschlossen war, nämlich Argentinien, wo wir früher stark vertreten gewesen waren, ist der Gemeinschaft der freien Nationen wieder beigetreten, und zwei argentinische Gewerkschaften schlossen sich uns wieder an. Kontakte, die gegen Ende 1955 wiederhergestellt werden konnten, lassen darauf schließen, daß weitere Gewerkschaften diesem Beispiel folgen werden.

Diesem Gewinn steht jedoch der Verlust einer Anzahl von Mitgliedern gegenüber, die durch die Streichung von 1953 ausgetretenen Verbänden aus unserer Mitgliederliste verloren gingen und die gemäß unseren Satzungen noch ein Jahr nach diesem Termin angeführt werden mußten. Als Ergebnis der Addition der von unseren Mitgliederverbänden gemeldeten Mitgliederzahlen — von denen einige äußerst genau sind, andere nur Schätzungen entsprechen — und von uns eingeschätzten Mitgliederzahlen in jenen Fällen, in denen unsere Verbände keine Zahlen meldeten, gelangen wir zu einer Gesamtzahl von 4 914 137, die gegenüber der vorhergehenden Berichtszeit einen Mitgliederzuwachs von etwas weniger als 200 000 beinhaltet. Wie wir in früheren Berichten bereits betont haben, muß auch der Tatsache Rechnung getragen werden, daß einige Organisationen, darunter ziemlich große, aus verschiedenen Gründen nicht alle bei ihnen organisierten Transportarbeiter der ITF anschließen, obwohl die ITF im Rahmen ihrer internationalen Tätigkeit naturgemäß die Interessen aller vertritt. Die Gesamtzahl dieser nicht offiziell angeschlossenen Mitglieder kann mit Sicherheit mit über einer Million eingeschätzt werden, und wir können daher mit gewisser Berechtigung feststellen, daß wir die Interessen von rund sechs Millionen Arbeitnehmern vertreten.

Diese Mitgliederzahl verteilt sich auf 143 Verbände in 48 Ländern. Gegenüber der Berichtszeit 1952/53 beinhalten die Zahlen einen leichten Rückgang, was auf den Beschluß des Exekutivkomitees zurückzuführen ist, eine Anzahl von Organisationen von der Liste unserer Mitgliedsverbände zu streichen, deren Mitgliedschaft erloschen war und die seit einigen Jahren nicht mehr als aktive Mitglieder der ITF bezeichnet werden konnten. Dazu gehören Gewerkschaften in Britisch-Guayana, Ägypten, Indien, Libanon, Surinam und Syrien. Die beiden Verbände in Triest wurden gestrichen, da aus ihnen seit der Rückkehr von Triest nach Italien Zweigorganisationen von italienischen Mitgliedsverbänden geworden sind und sie daher nicht mehr als separate Organisationen betrachtet werden können. Von der Liste unserer Mitgliedsverbände wurden ferner drei Organisationen von Jamaika gestrichen, da sie der christlichen Gewerkschaftsinternationale angehören und den Wunsch zum Ausdruck brachten, die Beziehungen zur ITF abzubauen. Gestrichen wurde ferner der nationalchinesische Seeleuteverband, der in dieser Liste nur aus symbolischen Gründen beibehalten worden war.

Demgemäß ergibt sich aus der Liste der Mitgliedsverbände auf den Seiten 25 bis 32 ein Bild, das den Tatsachen eher entspricht als in früheren Jahren.

Neubeitritte

In den Jahren 1954/55 erfolgte die Aufnahme der folgenden Organisationen in die ITF:

Januar 1954

Verband der Seeleute von Pakistan¹⁾
Verband der Hafenarbeiter von Bombay²⁾
Verband der Angestellten der Hafenbetriebe von Bombay²⁾
Verband des Personals der Kowloon-Kanton-Eisenbahn
Vereinigung der Offiziere der polnischen Handelsmarine in London.

Mai 1954

Verband der afrikanischen Eisenbahner in Kenya.

Juli 1954

Verband der Seeleute und Hafenarbeiter von Grenada
Landesverband der öffentlich Bediensteten, Sektion der Eisenbahner, Israel
Verband der Hafenarbeiter von Nigeria und Kamerun.

Januar 1955

Einheitsgewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Verkehr und Transport³⁾
Verband der Kohlentrimmer von Cardiff, Penarth und Barry
Tunesischer Verband des Zivilpersonals der Kriegsmarine
Verband des technischen Personals der Eisenbahnen von Nigeria
Verband der Schiffsoffiziere von Pakistan.

März 1955

Norwegischer Metallarbeiter-Verband (Sektion Zivilluftfahrt)
National Maritime Union of America (Seeleute von Amerika).

Juli 1955

Föderation der Transportarbeiter der Philippinen.

September 1955

Verband der öffentlich Bediensteten der Goldküste, Sektion der Transportarbeiter.

¹⁾ Dieser Verband trat später der bereits der ITF angeschlossenen Föderation der Transportarbeiter von Pakistan als autonome Körperschaft bei.

²⁾ Diese beiden Verbände bildeten später zusammen mit den Kraftfahrern den Verband der Transport- und Hafenarbeiter.

³⁾ Namensänderung auf Industriegewerkschaft Verkehr und Transport im DGB, Saar.

Suspendierung der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft einer der angeschlossenen Organisationen, die amerikanische International Longshoremen's Association, wurde suspendiert. Das Exekutivkomitee faßte einen Beschluß hierüber auf seiner Sitzung vom Juli 1954 kraft Artikel V Absatz 3 der Satzungen der ITF. Dieser Beschluß wurde damit begründet, „daß erstens die Satzungen und das Verhalten der ILA keine Gewähr für eine demokratische Geschäftsführung bieten und zweitens, daß sie die mit der Mitgliedschaft verbundenen Verpflichtungen nicht auf befriedigende Weise erfüllt“. Von diesem Beschluß wurde der Verband mit Schreiben vom 30. Juli 1954 in Kenntnis gesetzt. Eine Antwort auf dieses Schreiben ist nicht eingelangt.

Liste der Mitgliedsverbände

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
Ägypten				
	Zagazig Motor Drivers' Union (Kraftfahrer)	700	700	700
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syndicate (Seeleute)	575	575	575 *)
Argentinien				
	Confédération General de Gremios Maritimos y Afines (Seeleute)	—	—	—
	La Fraternidad (Lokomotivpersonal)	—	—	20 000
	Unión Ferroviaria (Eisenbahner)	—	—	—
	Unión Tranviarios (Straßenbahner)	—	—	64 000
Australien				
	Maritime Transport Council (Seeleute)	15 000	15 000	15 000
Belgien				
	Belgische Transportarbeitersbond (Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter)	27 150	25 850	20 700
	Secteur Cheminots de la Centrale Générale de Services Publics (Eisenbahner)	35 000	31 900	31 900
	Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner und Autobuspersonal)	15 000	15 000	15 000
	Secteur Aviation Civile de la Centrale Générale des Services Publics (Zivilluftfahrt)	500	500	500
Chile				
	Confederación Marítima de Chile (Seeleute und Hafenarbeiter)	10 887	10 500	10 500
	Federación Industrial Ferroviaria de Chile (Eisenbahner)	30 000	25 000	25 000
	Sindicato Profesional de Empleados de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos (Transportarbeiter)	1 500	1 500	1 500 *)

*) Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
Dänemark				
	Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute)	4 918	4 972	5 074
	Søfyrbødernes Forbund in Danmark (Schiffsheizer)	1 726	1 758	1 759
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Hafen- arbeiter, Straßentransportarbeiter) . .	40 000	40 000	40 000
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Bedienungspersonal)	950	950	1 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	10 715	10 715	10 472
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivpersonal)	2 100	2 200	2 200
	Privatbanefunktionærernes Forbund (Angestellte der Privatbahnen)	1 000	900	900
	Dansk Lokomotivmands Forbund (Lokomotivpersonal der Privatbahnen) .	318	300	291
Deutschland				
	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	106 574	108 075	109 137
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	423 840	424 600	422 170
Ecuador				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter)	150	150	400
Estland (Exil)				
	Eesti Meremeeste Union (Seeleute) . .	1 100	1 100	1 120
Finnland				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute) . .	6 601	6 900	6 920
	Finlands Maskinmästare Förbund (Schiffsmaschinisten)	2 000	1 850	1 860
	Finska Järnvägsmanntaförbundet (Eisenbahner)	15 000	13 331	14 666
	Finlands Lokomotivmannaförening (Lokomotivpersonal)	3 987	4 000	4 500
	Finlands Bilbranscharbetareförbundet (Kraftfahrer)	5 100	4 600	5 500
	Finlands Arbetarförbund (Hafenarbeiter)	2 329	2 372	2 788
Frankreich				
	Fédération Nationale de la Marine Marchande F. O. (Seeleute)	7 650	7 650	7 650
	Fédération des Officiers de la Marine Marchande F. O. (Schiffsoffiziere) . .	2 500	2 500	2 500
	Fédération des Ports et Docks et Assi- milés F. O. (Hafenarbeiter)	6 000	6 000	6 200

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
	Fédération Syndicaliste F. O. des Travailleurs, Cadres et Techniciens des Chemins de Fer de France et de l'Union Française (Eisenbahner)	33 000	31 000	31 000
	Fédération Nationale F. O. des Transports (Straßenverkehrsarbeiter)	7 000	7 000	7 000
	Fédération des Travaux Publics et des Transports F. O. (Öffentliche Arbeiten und Zivilluftfahrt)	5 200	7 700	7 700
	Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile (Personal der Zivilluftfahrt)	700	700	700
Goldküste				
	Government Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	—	—	1 000
Grenada				
	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	—	225	316
Griechenland				
	Pan-Hellenic Seamen's Federation (Seeleute)	22 000	20 500	20 500
	Federation of Greek Dockers (Hafenarbeiter)	11 000	10 000	10 000
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	10 500	10 500	10 500
Großbritannien				
	National Union of Seamen (Seeleute) .	60 000	60 000	60 000
	Navigators' and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	12 500	12 500	12 500
	Radio Officers' Union (Bordfunker) . .	3 701	3 789	3 856
	Transport and General Workers' Union (Transport- und Hafenarbeiter) . . .	250 000	250 000	250 000
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	364 809	360 071	353 338
	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal)	67 808	69 000	69 371
	Transport Salaried Staffs' Association (Eisenbahnangestellte)	91 514	89 681	87 560
	Union of Shop Distributive and Allied Workers (Handelsarbeiter)	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Union (Fuhrleute und Kraftfahrer)	18 000	15 000	15 000
	Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union (Kohlentrimmer)	—	—	340

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
Hongkong				
	Kowloon-Canton Railway Workers' Union (Eisenbahner)	—	1 000	350
Indien				
	Indian Seafarers' Federation (Seeleute)	20 000	14 500	14 520
	Maritime Union of India (Schiffsoffiziere)	920	983	1 075
	National Federation of Indian Railwaymen (Eisenbahner)	280 000	280 000	280 000
	National Union of Railwaymen of India and Burma (Eisenbahner)	1 950	1 900	672
	Transport and Dock Workers' Union of Bombay (Transport- und Hafenarbeiter)	—	10 500	7 382
Irland				
	Marine, Port and General Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . .	2 530	1 000	1 000
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5 000	5 000	5 000
Island				
	Sailors' and Fishermen's Union (Seeleute und Fischer)	1 679	1 670	1 663
Israel				
	Israel Seamen's Union (Seeleute) . . .	1 690	1 690	1 825
	National Union of Government Employees, Railwaymen's Section (Eisenbahner)	—	1 900	1 900
Italien				
	Federazione Gente del Mare (Seeleute)	11 758	16 578	18 000
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	5 968	6 350	7 240
	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri (Eisenbahner)	16 400	16 400	16 400 *)
	Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer)	20 000	20 000	20 000
	Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter)	18 658	18 982	21 415
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	23 172	24 000	33 192
	Sindacato Nazionale Gente dell'Aria (Zivilluftfahrt)	750	800	774

*) Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
Japan				
	All-Japan Seamen's Union (Seeleute) .	80 928	81 229	81 190
	National Railway Worker's Union (Eisenbahner)	380 000	370 000	380 000
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Transportarbeiter) .	30 000	35 000	39 000
	Travel Bureau Trade Union (Personal der Reiseagenturen)	1 900	2 022	2 300
Kanada				
	Canadian Brotherhood of Railway Em- ployees and other Transport Workers (Eisenbahner und Transportarbeiter) .	32 512	30 000	30 000
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	95 000	95 000	95 000
	Canadian Airline Dispatchers' Asso- ciation (Zivilluftfahrt)	59	69	79
Kenya				
	East African Railway Asian Union (Eisenbahner)	2 000	2 000	2 000 *)
	Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	—	20 000	1 600
	Railway African Union (Eisenbahner) .	—	3 000	3 000
	Dock Workers' Union (Hafenarbeiter) .	—	—	1 000
Kolumbien				
	Sindicato de Trabajadores Avianca (Zivilluftfahrt)	1 200	1 200	1 200 *)
Kuba				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	17 000	9 711	10 500
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter) . . .	25 000	16 800	16 800
	Federación Nacional Hermandad Ferro- viaria (Eisenbahner)	18 000	9 780	9 780
	Federación Nacional Aérea (Zivilluftfahrt)	1 200	1 420	1 420
Luxemburg				
	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxem- bourgeois (Eisenbahner und Transport- arbeiter)	8 850	5 955	7 055
Mexiko				
	Alianza de Tranviarios de México (Straßenbahner)	4 100	4 100	4 100 *)

*) Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
Neuseeland				
	Federated Seamen's Union of New Zealand (Seeleute)	2 500	2 500	2 500
	Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand (Köche und Bedienungspersonal)	850	850	850
Niederlande				
	Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (Seeleute, Binnenschiffer, Hafenarbeiter, Straßenverkehrsarbeiter)	35 761	35 216	33 936
	Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)	7 703	7 633	7 370
	Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel (Eisen- und Straßenbahner)	25 260	24 306	24 767
	Federatie van Verenigingen van vliegend Personeel (Zivilluftfahrt)	754	810	810
	Algemene Bond van Luchtvaartpersoneel (Zivilluftfahrt)	1 166	1 000	1 150
Nigerien				
	Amalgamated Dock Workers' Union of Nigeria and the Cameroons (Hafenarbeiter)	—	3 500	3 500
	Railway Technical Staff Association of Nigeria (Technisches Personal der Eisenbahn)	—	—	1 139
Norwegen				
	Norsk Sjømannsforbund (Seeleute)	34 000	35 000	36 000
	Norsk Styrmandsforening (Schiffsoffiziere)	4 019	4 388	4 487
	Det Norske Maskinistforbund (Schiffsmaschinisten)	4 000	4 000	4 000
	Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	24 508	24 881	24 558
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	22 000	23 147	22 506
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)	2 366	2 367	2 300
	Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund (Zivilluftfahrt)	—	—	350
Nyasaland				
	Nyasaland Railway Asian Union (Eisenbahner)	120	110	110
Österreich				
	Gewerkschaft der Eisenbahner	70 000	70 000	70 000
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	20 500	20 500	20 500

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
Pakistan				
	Pakistan Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	60 000	108 213	102 780
	Eastern Pakistan Railway Employees League (Eisenbahner) . . .	45 000	39 161	39 000 *)
	Maritime Union of Pakistan (Schiffsoffiziere)	—	—	150
Philippinen				
	Philippine Transport Workers' Organi- zation (Transportarbeiter)	—	—	35 000
Polen (Exil)				
	Association of Polish Merchant Navy Officers in London (Schiffsoffiziere) .	—	407	441
Rhodesien				
	Rhodesian Railway Workers' Union (Eisenbahner)	4 848	4 700	4 800
	Railway African Workers' Union (Eisenbahner)	4 000	4 000	4 000 *)
Saar				
	Deutsche Gewerkschaft der Eisenbah- ner, Saar	8 000	8 000	8 000
	Industriegewerkschaft Verkehr und Transport im DGB Saar	—	—	1 550
Schweden				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute) .	16 192	14 487	14 579
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsmaschinisten)	4 002	4 103	4 110
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	44 088	44 000	44 000
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	69 000	64 800	63 493
	Handelstjänstemannaförbundet (Zivilluftfahrt)	3 000	3 000	3 080
Schweiz				
	Schweizerischer Eisenbahnverband .	44 005	44 082	44 337
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz . .	10 100	10 234	10 431
	Verband des Personals öffentlicher Dienst, Sektion Zivilluftfahrt	630	774	746
Spanien (illegal)				
	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	12 000	12 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter)	10 000	10 000	10 000

*) Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1953	1954	1955
St. Lucia				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	400	1 118	1 100 *)
Südafrikanische Union				
	South African Council of Transport Workers (Transportarbeiter)	4 300	3 000	3 000
Trinidad				
	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Hafenarbeiter und Seeleute) . .	3 700	2 000	2 000 *)
Tunesien				
	Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner)	2 000	2 000	3 000
	Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	1 200	1 200	1 200 *)
	Syndicat Tunisien du Personnel Civil de la Marine (Zivilpersonal der Kriegsmarine)	—	—	1 200
Uruguay				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	7 500	7 500	7 500
Vereinigte Staaten				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	51 000	51 000	51 000
	National Maritime Union of America (Seeleute)	—	—	40 000
	Radio Officers' Union (Bordfunker) .	1 300	1 300	869
	International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter)	75 000	S)	S)
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	833 777	923 777	923 777
	International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Fuhrleute, Kraftfahrer und Lagerhausarbeiter) . . .	50 000	50 000	150 000
	International Association of Machinists (Personal in der Zivilluftfahrt) . . .	25 000	23 728	29 960
	Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter)	60 000	60 000	75 000
	Air Line Pilots' Association (Piloten) .	8 850	8 699	9 556

*) Schätzung.

S) Von der Mitgliedschaft suspendiert.

III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen

Mit unseren angeschlossenen Organisationen standen wir häufig in Verbindung, aus welchen Anlässen es sich um Angelegenheiten vielgestaltiger Natur handelte, von einfachen Anfragen bis zu Ansuchen um internationale Aktionen.

Nachstehend führen wir einige der wichtigeren Angelegenheiten an, mit denen wir uns zu beschäftigen hatten. Weitere Informationen sind im Abschnitt V unter dem Titel „Verschiedene Aktionen“ enthalten.

Italienische Eisenbahner

Im November 1953 gewährte die ITF dem ihr angeschlossenen Eisenbahnerverband Sindacato Nazionale Ferrovieri eine Subvention in Höhe von 300 £ als Beitrag zur Deckung der Kosten seines Kongresses, der ursprünglich im November 1953 hätte stattfinden sollen, schließlich jedoch vom 13. bis 16. Februar 1954 abgehalten wurde. Infolge des Termins der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genf war eine Vertretung der ITF nicht möglich. Der Eisenbahnerverband konnte gute Fortschritte verzeichnen und Verhandlungen über eine Fusion mit dem Landesverband der italienischen Eisenbahner (Unione Nazionale Ferrovieri), die sich über viele Monate hingezogen hatten, führten schließlich zu einem Übereinkommen. Ab 4. Juli 1954 fusionierten sich die beiden Verbände unter dem Namen Vereinigter Verband der italienischen Eisenbahner (Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri).

Amerikanische Seeleute

Am 26. Januar 1954 fand in Washington eine Besprechung zwischen dem amerikanischen Seeleuteverband (Seafarers' International Union of North America) und europäischen Gewerkschaftsführern der Seeleute statt, die der Sitzung des Exekutivkomitees der ITF in Washington beiwohnten und die Beschwerden über die Konkurrenz europäischer Schiffe an der Westküste Amerikas und auf den großen Seen zum Gegenstand hatten.

Über die Ergebnisse dieser Besprechung wurde auf der Konferenz der Seeleutesektion Anfang April in Genf Bericht erstattet, und es fand eine Diskussion hierüber statt.

Die Vertreter der SIU teilten mit, daß europäische Schiffe, die mit niedrigen Betriebskosten arbeiten, in der Küstenschifffahrt und auf den großen Seen zum Einsatz gelangten, Schifffahrtszonen, die traditionsgemäß amerikanischen Schiffen vorbehalten waren, wodurch eine Gefährdung der Beschäftigung und Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der amerikanischen Seeleute entstand. Die amerikanischen Organisationen, die intervenieren mußten, wollten im Einvernehmen mit den Mitgliedsverbänden der ITF vorgehen. Die Vertreter der europäischen Verbände anerkannten den Umstand, daß die amerikanischen Seeleute von den erwähnten Schifffahrtsgebieten abhängig waren und das Recht hätten, sich vor unfairer Konkurrenz zu schützen.

Ferienlehrgänge der Gewerkschaft ÖTV

Dem bisher geübten Brauch folgend, veranstaltete die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr vom 30. Juni bis 15. Juli 1954 neuerdings einen internationalen Ferienlehrgang in ihrer Michael-Rott-Gewerkschaftsschule in Mosbach, Baden. Wir trafen die

erforderlichen Vorkehrungen für den Besuch dieses Lehrganges für ein Dutzend junger Gewerkschaftler, die Verbänden der Transportarbeiter in Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden und Großbritannien angehörten.

Im Jahre 1955 fand der internationale Ferienlehrgang vom 27. Juli bis 10. August statt. Diesem zweiten Lehrgang wohnten acht Mitglieder angeschlossener Verbände in Belgien, Dänemark, Griechenland, Luxemburg, den Niederlanden, der Saar und Schweden bei.

Nigerischer Hafenarbeiterverband

Im Oktober 1954 beschwerte sich der Hafenarbeiterverband von Nigeria und Kamerun über die Heranziehung von Arbeitskräften aus anderen britischen Kolonien zum Zwecke der Beschäftigung in Häfen Nigerias. Soweit sich ersehen ließ, warben gewisse Schiffskapitäne aus eigener Initiative Arbeitskräfte in Häfen außerhalb Nigerias an und ließen sie dann in nigerischen Häfen abmustern. Daraus ergab sich ein Überschuß an Arbeitskräften in den nigerischen Häfen, durch den unter den dortigen Hafenarbeitern Arbeitslosigkeit verursacht wurde. Wir ersuchten den britischen T. U. C., beim Kolonialamt zu intervenieren, wo er sich seither um Regelung dieser Angelegenheit bemüht.

Der Verband, der der ITF seit Juli 1954 angehört, teilte uns im Februar 1955 mit, daß er beschlossen hätte, sich mit der Marine Clerical Staff und der Marine Floating Staff Union zu fusionieren und eine neue Organisation, die Föderation der nigerischen Seeleute und Hafenarbeiter, zu bilden. Später erhielten wir die Mitteilung, daß diese Fusion stattgefunden hatte. Der Verband brachte die Hoffnung zum Ausdruck, in einem späteren Zeitpunkt eine Fusion mit dem Stationspersonal der Eisenbahnen und weiteren Organisationen der Eisenbahn herbeizuführen.

Italienische Straßentransportarbeiter

Der Präsident des amerikanischen Verbandes der Fuhrleute und Kraftfahrer (International Brotherhood of Teamsters of America) teilte der ITF mit, daß seine Organisation, als Ergebnis seines Besuches von Italien im Jahre 1954, 22 295 \$ gesammelt hatte, um der italienischen Föderation der Transportarbeiter in ihrem Kampf gegen die kommunistische Konkurrenzorganisation beizustehen. Er ersuchte die ITF um ihre Mitarbeit, um die bestmögliche Verwendung dieser Mittel zu gewährleisten.

Auf einer Sitzung im Februar 1955 erklärte sich der Geschäftsführende Ausschuß einverstanden, die Verantwortung für die Verteilung dieser Mittel zu übernehmen. Im März begab sich der Generalsekretär der ITF nach Rom und billigte das bereits früher dem amerikanischen Verband der Fuhrleute und Kraftfahrer unterbreitete Aktionsprogramm der italienischen Föderation. Im Einvernehmen mit ihr und der Landeszentrale (CISL) wurde der Beschluß gefaßt, daß die ITF die Überweisung dieser Mittel nach Italien in vier, alle sechs Monate zahlbaren Raten vornehmen sollte. Nach einem Briefwechsel mit dem Präsidenten der Brotherhood of Teamsters und dem New Yorker Vertreter der ITF wurden im April und August 1955 zwei Zahlungen von 5000 \$ geleistet. Aus den aus Italien eingelangten Berichten geht hervor, daß im großen und ganzen zufriedenstellende Ergebnisse erzielt worden sind und der Mitgliederstand im Vergleich zu Juli 1954 eine zehnprozentige Erhöhung aufweist.

Verband des technischen Personals der Eisenbahnen von Nigeria

Diese Organisation wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1955 in die ITF aufgenommen. In unserem Schreiben, in dem wir den Verband willkommen hießen, erkundigten wir uns, welchen Mitgliedsbeitrag er zu zahlen in der Lage wäre und ob er in irgendwelcher Hinsicht unsere Unterstützung benötigte. In Beantwortung dieses Schreibens überwies der Verband einen Mitgliedsbeitrag in Höhe von 50 Prozent des normalen Beitrags und ersuchte gleichzeitig dringend um eine Vervielfältigungsmaschine. Auf seiner Sitzung im Februar 1955 beschloß der Geschäftsführende Ausschuß, dem Verband eine kleine Vervielfältigungsmaschine zur Verfügung zu stellen.

Mit Unterstützung der ITF reiste der Generalsekretär des nigerischen Verbandes im vergangenen September nach Europa und hielt sich nach Besuch der Eisenbahnerkonferenz in Bern zum Zwecke des Studiums der Tätigkeit der Gewerkschaften einige Wochen in Großbritannien auf. Bei dieser Gelegenheit schlug er der ITF vor, sich beim IBFG dafür einzusetzen, daß drei Funktionäre seines Verbandes Stipendien für den Besuch des Seminars des IBFG vom 30. November 1955 in Accra erhielten. Die drei Stipendien wurden gewährt, wobei die ITF einen Beitrag von 80 £ zur Deckung der Reisekosten leistete und die eigentlichen Kosten des Lehrgangs mit dem IBFG verrechnete.

Afrikanische Eisenbahner in Nordrhodesien

Während der Berichtszeit wurde die Möglichkeit einer Fusion der beiden Verbände der Eisenbahner von Nord- und Südrhodesien näher untersucht. Man gelangte zu der Auffassung, daß eine derartige Fusion im Interesse der Arbeiter läge, da die Eisenbahnen der beiden Gebiete ein und derselben Verwaltung unterstehen und die unterschiedliche Rechtslage in den beiden Gebieten sich nicht wesentlich auf das Funktionieren einer einzigen Gewerkschaft auswirken würde.

Von dieser Auffassung setzten wir den Präsidenten des Verbandes der afrikanischen Eisenbahner Nordrhodesiens im Mai 1955, anlässlich unserer Beantwortung eines Ansuchens um eine Anleihe von 300 £ zum Zwecke der finanziellen und verwaltungstechnischen Reorganisation seines Verbandes, in Kenntnis. Es wurde beschlossen, seinem Ansuchen nicht stattzugeben, da der Geschäftsführende Ausschuß der ITF die Ansicht vertrat, daß es vorteilhafter wäre, zu versuchen, eine Fusion der beiden Organisationen herbeizuführen. Am 25. Mai 1955 erhielt die ITF die Mitteilung, daß die Vorarbeiten für die Fusion im Gange wären. Diese Fusion fand am 30. Juni 1955 tatsächlich statt.

Auf einer Sitzung im September 1955 beschloß der Geschäftsführende Ausschuß, dieser neuen Organisation eine Subvention von 1000 £ zu gewähren. Als wir den Generalsekretär von diesem Beschluß in Kenntnis setzten, betonten wir gleichzeitig, daß diese Subvention unter der Bedingung gewährt würde, daß wir laufend über die Verwendung dieser Mittel informiert würden. Im Oktober brachte der Generalsekretär der neuen Organisation seinen aufrichtigen Dank für „eine Geste von solchem Format“ zum Ausdruck, „die jedes einzelne Mitglied des Verbandes zu Jauern dem Dank verpflichtet“. Am 10. Oktober 1955 sollte eine Sitzung der Exekutive des Rhodesischen Verbandes stattfinden, um über Mittel und Wege der bestmöglichen Verwendung der Subvention zu beraten*).

*) Im Januar 1956 ist ein Bericht über die zufriedenstellende Verwendung dieser Mittel eingegangen.

Projekt eines gemeinsamen Ausschusses der britischen, indischen und pakistanischen Seeleute

Im August beantragte der britische Landesverband der Seeleute die Errichtung eines gemeinsamen Ausschusses für Beratungen über gemeinsame Probleme der britischen, indischen und pakistanischen Seeleute und zum Zwecke der Festlegung einer einheitlichen Stellungnahme den Reedern gegenüber, um auf diese Weise zu vermeiden, daß die britischen Reeder, falls die indischen Seeleute Forderungen nach Erhöhung der Heuern oder sonstigen Verbesserungen erhoben, Besatzungen aus Pakistan oder anderen Ländern anmusterten. Wir antworteten, daß dieser empfehlenswerte Vorschlag gewiß den Gegenstand von Diskussionen der drei Gruppen, anläßlich der Konferenz der Seeleutesektion in Ostende oder der Sitzung der Joint Maritime Commission der IAO in Paris, bilden könnte. Leider ergab sich die erhoffte Gelegenheit hierzu nicht, da diesen Tagungen keine Vertreter Indiens oder Pakistans beiwohnten. Im November ersuchten wir den indischen Verband neuerdings schriftlich um einige Vorschläge über den dem geplanten gemeinsamen Ausschuß zu erteilenden Arbeitsauftrag und legten ihm nahe, sich mit der Föderation der Seeleute von Pakistan ins Einvernehmen zu setzen. Weiteres hat sich bis zum Ende des Jahres nicht ereignet.

Anwerbung von Ingenieuren für israelische Schiffe

Im August 1955 erfuhren wir, daß die American-Israeli-Reederei den Versuch unternahm, Ausländer auf israelischen Schiffen zu beschäftigen. Wir setzten uns mit dem Verband der Seeleute von Israel in Verbindung, der uns mitteilte, daß die Anwerbung von Seeleuten für israelische Schiffe zur Gänze über den Verband zu erfolgen hätte, und in jenen Fällen, in denen dem Verband die Bereitstellung von Besatzungen nicht möglich wäre, würde er die ITF benachrichtigen. Nachdem wir darauf hingewiesen hatten, daß die Reederei in erster Linie Ingenieure anmustern wollte und keine israelischen Offiziere dieser Art verfügbar waren, wurde mit dem Verband vereinbart, daß Ansuchen um Beschäftigung von ausländischen Seeleuten in Zukunft über die ITF geleitet werden sollten, im Einvernehmen mit dem israelischen Seeleuteverband. Dieser erklärte sich damit einverstanden, daß sich die ITF mit den belgischen und niederländischen Mitgliedsverbänden in Verbindung setzen und sie ersuchen sollte, Ingenieure verfügbar zu machen, falls man an sie in diesem Zusammenhang herantreten würde. Diese Informationen wurden mit der Bitte weitergeleitet, die ITF auf dem laufenden zu halten.

Italienische Seeleute auf norwegischen Schiffen

Im August 1955 wandte sich der italienische Seeleuteverband an die ITF mit dem Ersuchen, mit den norwegischen und schwedischen Organisationen der Seeleute im Hinblick auf die Unterstützung der Bemühungen zu wenden, italienischen Seeleuten Beschäftigung bei der Handelsmarine dieser beiden Länder zu verschaffen. Von 110 000 in Italien registrierten Seeleuten waren rund 60 000 arbeitslos.

Als Ergebnis unserer Interventionen benutzten Vertreter der norwegischen und schwedischen Verbände die Gelegenheit, die sich aus einem Besuch von Genua ergab, um mit der italienischen Organisation über diese Frage zu beraten.

Verband der Hafenarbeiter von Bombay

Der Generalsekretär des Verbandes der Transport- und Hafenarbeiter von Bombay hat seinen Dank für den vom Geschäftsführenden Ausschuß der ITF im August 1955 bewilligten Zuschuß in Höhe von 500 £ zum Ausdruck gebracht, der der Unterstützung des Verbandes im Kampfe um die Wahrung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter und Lkw-Fahrer diene.

Geplante Fusion von italienischen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt

Im September 1955 wandte sich unser Mitgliedsverband des Personals der Zivilluftfahrt an uns im Zusammenhang mit einem Projekt einer Fusion mit der Vereinigung der italienischen Verkehrspiloten. Die letztgenannte Organisation, die aus der kommunistischen Landeszentrale ausgetreten und selbständig geworden war, hatte 1953 versprochen, sich mit unserem Mitgliedsverband zu fusionieren, seither waren jedoch keinerlei definitive Vorschläge in dieser Hinsicht gemacht worden. Wir wurden ersucht, unseren Einfluß bei der Vereinigung der Verkehrspiloten im Hinblick auf das vorerwähnte Projekt geltend zu machen. Am 14. November 1955 machten wir der Vereinigung auf schriftlichem Wege den Vorschlag, sich die Frage der Fusion nochmals zu überlegen oder einen direkten Beitritt zur ITF in Erwägung zu ziehen. Bis Ende 1955 hatte die Vereinigung der Verkehrspiloten auf diese Anregung nicht reagiert.

Eisenbahnerverband der Saar

Das Exekutivkomitee des saarländischen Eisenbahnerverbandes hatte vorausgesehen, daß die Gewerkschaftsbewegung vom Ergebnis der Volksabstimmung über das Saarstatut, wie immer es auch ausfiel, in Mitleidenchaft gezogen werden würde und hatte daher etwa vierzehn Tage nach der Abstimmung eine Delegiertenkonferenz anberaumt. Diese Konferenz fand am 4. November 1955 statt, und auf Wunsch des Verbandes war die ITF durch den Stellv. Generalsekretär vertreten. Die Exekutive des Verbandes gab bekannt, daß in Anbetracht der Wahrscheinlichkeit eines politischen Zusammenschlusses des Saargebiets mit der Deutschen Bundesrepublik in der mehr oder minder nahen Zukunft Beratungen mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands stattgefunden hatten, um zu untersuchen, ob irgendwelche vorbereitende Maßnahmen im Hinblick auf die Übertragung der Mitgliedschaft an die deutsche Gewerkschaft getroffen werden könnten oder sollten. Vorläufig wurde lediglich die Namensänderung auf „Gewerkschaft der deutschen Eisenbahner, Saar“ vorgeschlagen.

Der Vertreter der ITF schloß sich dem Appell der Exekutive des Verbandes an, nationalistische Gegensätze aus dem internen Leben des Verbandes auszuschalten, den Verband auf der Grundlage, auf der er aufgebaut wurde und seit 1945 funktioniert, weiterzuführen, und die normale gewerkschaftliche Tätigkeit auf wirksame Weise fortzusetzen, solange ein separates Saargebiet und eine getrennte Eisenbahnverwaltung besteht, um zu gegebener Zeit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eine gesunde und solide Gebietsorganisation zu übertragen.

Föderation des argentinischen Lokpersonals

Am 19. Dezember erreichte uns ein vom 7. November 1955 datiertes Schreiben der argentinischen Föderation des Lokpersonals, in dem sie ihren

Wunsch nach Wiederaufnahme in die ITF zum Ausdruck brachte und erwähnte, daß es sich um den 1887 gegründeten Verband handelte, der seit seiner Gründung, mit lediglich einer kurzen Unterbrechung während der Herrschaft Peróns, für die Grundsätze der freien Gewerkschaftsbewegung einsteht. Der Brief trug die Unterschriften des Sekretärs und des Präsidenten, Jesus Fernandez. Der Letztgenannte ist uns seit vielen Jahren bekannt, da er bereits vor dem zweiten Weltkrieg eine führende Stellung in der Föderation bekleidete.

Verschiffungen von Kriegsmaterial nach dem Mittleren Osten

Der finnische Seeleuteverband erkundigte sich mit Schreiben vom 1. Dezember, ob irgend etwas unternommen werden könnte, um den Verschiffungen von Kriegsmaterial aus kommunistischen Ländern nach Ägypten ein Ende zu bereiten und ob wir der Ansicht wären, daß der IBFG auf irgendeine Weise intervenieren könnte. Wir antworteten am 30. Dezember, daß eine offene Stellungnahme eine heikle Angelegenheit darstellte, da es sich um keinen eigentlichen Kriegszustand handelte, fügten jedoch hinzu, daß wir es begrüßen würden, wenn diese Angelegenheit bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit im Rahmen der ITF zur Sprache käme.

Gründung der niederländischen Transportarbeiterföderation

Während der Berichtszeit wurde an der Verwirklichung von Plänen einer Reorganisation der niederländischen Organisation der Transportarbeiter weitergearbeitet, und am 22. Dezember 1955 fand der Gründungskongreß der Niederländischen Transportarbeiterföderation statt. Diese Föderation umfaßt den ehemaligen Eisenbahnverband sowie die Sektionen der Straßentransport- und Hafenarbeiter und Binnenschiffer des ehemaligen Transportarbeiterverbandes. Diese beiden Organisationen sollten mit Wirkung vom 1. Januar 1956 aufgelöst werden, und die Föderation hat uns von ihrem Wunsch in Kenntnis gesetzt, mit Wirkung vom gleichen Datum der ITF beizutreten.

Die Sektionen der Seeleute und Fischer des ehemaligen Transportarbeiterverbandes hatten ebenfalls eine Fusion mit dem Verband der Schiffs-offiziere zu einem einzigen Seeleuteverband ins Auge gefaßt.

IV. Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen

Im Jahre 1954/55 wurden viele Kontakte mit verschiedenen nicht-angeschlossenen Verbänden der Transportarbeiter hergestellt, entweder auf schriftlichem Wege oder durch persönliche Unterredungen, im Hinblick auf einen eventuellen Beitritt oder bloß zum Zwecke des Austausches von Informationen. In einer Reihe von Fällen hat diese Fühlungnahme zu einem Beitritt geführt. Einzelheiten hierüber sind im Kapitel „Neubeitritte“, Seite 24, ersichtlich.

In einigen wenigen Fällen hatten unsere Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen die Form einer direkten Intervention zu ihren Gunsten. Die einschlägigen Einzelheiten sind aus Abschnitt V, mit dem Titel „Verschiedene Aktionen“, ersichtlich.

Die in Tokio und Mexiko veranstalteten Regionalkonferenzen (Abschnitt VI) boten wertvolle Gelegenheiten zur Fühlungnahme mit einer beträchtlichen Anzahl von asiatischen und lateinamerikanischen Gewerkschaftsführern. In vielen Fällen sind die bei dieser Gelegenheit hergestellten Kontakte aufrechterhalten worden; ein Beitritt ist bereits herbeigeführt worden und mit anderen kann gerechnet werden.

Nachstehend führen wir die Liste der nichtangeschlossenen Verbände an, mit denen wir Kontakte hergestellt haben, die von einiger Bedeutung sind:

Belgischer Metallarbeiterverband (eventueller Beitritt der Sektion Zivilluftfahrt);

Dänische Schiffsingenieure (Austausch von Informationen);

Landesverband der Transportangestellten Irlands (eventueller Beitritt);

Verband der estländischen Offiziere der Handelsmarine (nicht aufgenommen);

Griechischer Kraftfahrerverband (eventueller Beitritt);

Hafenarbeiterverband und allgemeiner Arbeiterverband von Malta (Kontakte und eventueller Beitritt);

Organisation der skandinavischen Schiffsoffiziere (engere Fühlungnahme);

Schwedischer Angestelltenverband (eventueller Beitritt der Organisation der schwedischen Schiffsoffiziere);

Jugoslawischer Eisenbahnerverband (Austausch von Publikationen);

Verband des Personals der Tallyleute, Hafenarbeiter und des Aufsichtspersonals der Hafenarbeiter von Port Said (Informationen und eventueller Beitritt);

Verband der Taxifahrer von Mauritius (Unterstützung in Fragen der Sozialversicherung, eventueller Beitritt);

Verband des Stationspersonals der Eisenbahner von Nigerien (Informationen);

Allgemeiner Transportarbeiterverband von Nordrhodesien (Publikationen);

Bolivianischer Kraftfahrerverband (Kontakte);

Brasilianische Transportarbeiterföderation (Kontakte und Informationen über die brasilianische Gewerkschaftsbewegung);

Seeleuteverband von Kolumbien (Beitritt);

Kraftfahrerverband von Honduras (Kontakte);

Kraftfahrerverband von Paraguay (Kontakte und eventueller Beitritt);

Verband des Personals der Honduras-Tela-Eisenbahn (Informationen);
 Verband der Kraftfahrer von Peru (Kontakte);
 Verband der Eisenbahner von Guatemala (Vertretung auf der Konferenz von Mexiko);
 Verband der Eisenbahner von Paraguay (Kontakte);
 Seeleuterverband von Paraguay (Kontakte);
 Verband der Schiffsoffiziere von Venezuela (Informationen);
 Eisenbahnverband von Peru (Kontakte);
 Verband der Arbeiter im Straßentransport von Peru (Kontakte);
 Vereinigung der Lotsen von Venezuela (Informationen);
 Vereinigung der Schiffsoffiziere von Venezuela (Informationen);
 Verband des Personals der Air India International (eventueller Beitritt);
 Verband des Werkstättenpersonals der Hafenbehörde von Kalkutta (nicht aufgenommen);
 Verband des Personals der Kleinbahnen Howrah, Indien (nicht aufgenommen);
 Verband des Personals der British India Steam Navigation Company, Kalkutta (eventueller Beitritt);
 Verband der Eisenbahner von Indonesien (eventueller Beitritt);
 Seeleuterverband von Indonesien (Vertretung auf der asiatischen Transportarbeiterkonferenz);
 Japanischer Hafenarbeiterverband (Kontakte);
 Föderation der Eisenbahnverbände von Korea (Vertretung auf der asiatischen Transportarbeiterkonferenz);
 Verband der Indo-Malayischen-Pakistanischen Seeleute, Singapur (Kontakte und eventueller Beitritt);
 Landesverband der Eisenbahner von Malaya (Vertretung auf der asiatischen Transportarbeiterkonferenz, eventueller Beitritt);
 Malayische Föderation der Verbände der Transportarbeiter (Vertretung auf der asiatischen Transportarbeiterkonferenz, Kontakte);
 Vereinigter Seeleuterverband der Philippinen (eventueller Beitritt);
 Vereinigung der Eisenbahnbeamten von Neuseeland (Austausch von Publikationen);
 Vereinigung der Transportarbeiter von Neuseeland (Kontakte);
 Vereinigung der Beamten und Angestellten von Neuseeland (eventueller Beitritt der Sektion Zivilluftfahrt);
 Verband der Hafenarbeiter von Auckland (Austausch von Informationen);
 Vereinigung der australischen Navigatoren der Zivilluftfahrt (eventueller Beitritt);
 Vereinigung der Bordingenieure der Zivilluftfahrt USA (eventueller Beitritt).
 Die Beitrittsansuchen der nachstehend angeführten Verbände wurden gebilligt, das mit ihrer Aufnahme verbundene Verfahren konnte jedoch nicht rechtzeitig zum Abschluß gebracht werden, und aus diesem Grunde konnten diese Verbände nicht mehr in die Liste der im Abschnitt „Neubeitritte“ angeführten einbezogen werden:
 Vereinigung der indischen Bordingenieure der Zivilluftfahrt;
 Vereinigung der pakistanischen Bordfunker der Zivilluftfahrt;
 Allgemeiner Hafenarbeiterverband von Mauritius
 und Allgemeiner Hafenarbeiterverband der Nordinsel von Neuseeland.

V. Verschiedene Aktionen

Streik der Hafenarbeiter von Karachi

Der Gewerkschaftsbund von Westpakistan setzte uns im Januar 1954 von einem Konflikt in Kenntnis, der 3500 Hafenarbeiter von Karachi betrafte. Infolge der Haltung der Regierung griff der Streik auf andere Transportarbeiter über, und die Gesamtzahl der Streikenden erhöhte sich auf 14000. Der Generalsekretär, der sich damals in Washington befand, beschloß im Einvernehmen mit einigen Mitgliedern des Exekutivkomitees, die nach der Sitzung noch verfügbar waren, dem Gewerkschaftsbund von Westpakistan einen Zuschuß von 500 £ zu gewähren. Dieser Betrag wurde an dem Tage, an dem der Streik endete, nach Karachi überwiesen. Da die Mittel des Pakistanischen Hafenarbeiterverbandes jedoch durch den Streik ernsthaft in Mitleidenschaft gezogen worden waren, wurde beschlossen, dem westpakistanischen Gewerkschaftsbund diesen Betrag für allgemeine Gewerkschaftszwecke zur Verfügung zu stellen.

Verletzung von japanischen Fischern durch radioaktive Asche

Auf Wunsch des japanischen Seeleuteverbandes wurden wir im April 1954 bei der Kommission für Atomenergie der USA durch den Kollegen A. E. Lyon vorstellig, um zugunsten von 23 japanischen Fischern zu intervenieren, die durch radioaktive Einwirkungen anlässlich von Versuchen mit Atomwaffen im Stillen Ozean verletzt worden waren. Die Kommission brachte ihr Bedauern über den Zwischenfall zum Ausdruck und erklärte, daß die zuständigen amerikanischen Behörden Verhandlungen mit der japanischen Regierung zur Beilegung dieses bedauerlichen Zwischenfalls eingeleitet hätten, wobei eine Entschädigung für die den verletzten Fischern verursachten Kosten der ärztlichen Behandlung sowie Unterstützung für ihre Familien und Lohnausfall ebenfalls vorgesehen war.

Streik bei der Omi-Weberei, Japan

Im Juni 1954 ersuchte uns der japanische Seeleuteverband telegrafisch um unsere Unterstützung einer Boykottaktion, die er gegen die von der Omi-Weberei hergestellten Waren in die Wege geleitet hatte. Diesen Beschluß hatten die japanischen Seeleute gefaßt, um einen Streik der Textilarbeiter dieser Firma zu unterstützen, die als Protest gegen die der Sklavenarbeit ähnlichen Bedingungen die Arbeit niedergelegt hatten. Die ITF ersuchte die amerikanische Seafarers' International Union auf telegrafischem Wege, sich dafür einzusetzen, daß Schiffe, die japanische Häfen anliefen, das Laden von Erzeugnissen der Omi-Weberei vermeiden sollten. Ferner ließen wir allen Mitgliederorganisationen der Seeleute ein ähnlich gehaltenes Rundschreiben zugehen. Etwa drei Monate später wurde der Streik erfolgreich beendet.

Konflikt zwischen Japan und Korea über Fischereirechte

1952 verkündete die südkoreanische Regierung ihre Souveränität über ein weites Gebiet der Japanischen See, das ihre Hoheitsgewässer beträchtlich überschreitet und an einigen Stellen bis zu 150 und 200 Meilen von der Küste Koreas reicht. Bei dieser Aktion handelt es sich um einen Willkürakt, der ohne jegliche Beratung mit andern interessierten Staaten, insbesondere Japan, unternommen wurde. Der japanische Verband der See-

leute ersuchte die ITF um Unterstützung, um ihm behilflich zu sein, den Lebensunterhalt seiner Mitglieder zu schützen. Aus diesem Anlaß standen uns die Dienste des Kollegen Bolle zur Verfügung, der im Rahmen einer Mission im Namen des IBFG nach Korea reiste; seine Beratungen mit Mitgliedern der koreanischen Regierung blieben jedoch ergebnislos. Wir vereinbarten mit dem IBFG, gemeinsam bei der AFL-CIO zu intervenieren, um die Regierung der USA zu veranlassen, einen Druck auf die koreanische Regierung auszuüben.

Am 17. November 1955 gab der südkoreanische Generalstab bekannt, daß japanische Fischereifahrzeuge, die innerhalb der sogenannten Rhee-Linie fischten, selbst wenn sie unter dem Schutze von Einheiten der japanischen Flotte standen, beschossen und nötigenfalls versenkt werden würden. Unser Mitgliedsverband meldete daraufhin die Beschlagnahme von 113 Fischereifahrzeugen, wobei fünf Fischer ihr Leben einbüßten, worauf wir beim Präsidenten Südkoreas nachdrücklich auf telegrafischem Wege Protest erhoben. Wir sandten dem Leiter unseres Büros in Tokio eine Abschrift dieses Telegramms zu, der für seine Verbreitung in Japan sorgte.

Tunesische Eisenbahner

Die von unserem Londoner Kongreß angenommene Resolution über Tunesien wurde dem für Marokko und Tunesien zuständigen französischen Minister am 10. August übermittelt. In einem Begleitschreiben brachten wir die Hoffnung zum Ausdruck, daß die den Eisenbahnern wegen ihrer Beteiligung am Streik am 1. April 1952 auferlegten Strafen endlich aufgehoben und daß das entlassene, in einem dauernden Dienstverhältnis stehende Personal wiedereingestellt werden würde. Mit Schreiben vom 30. September erinnerten wir den Minister an unsere erste Mitteilung. Am 6. Oktober antwortete er wie folgt:

„Die Situation in Tunesien hat sich ohne Zweifel auf eine Weise entwickelt, die Gnadenakte angezeigt erscheinen läßt. Einige derartige Beschlüsse sind bereits gefaßt worden und weitere werden erwogen.“

Der tunesische Eisenbahnerverband vertrat die Ansicht, daß dem Schreiben des Ministers keinerlei praktische Bedeutung zukam. Am 29. November 1954 ersuchten wir die Sozialistische Partei Frankreichs, sich der Interessen der tunesischen Eisenbahner anzunehmen.

Schließlich teilte uns der Generalsekretär des Verbandes mit Schreiben vom 10. Dezember 1955 mit, daß alle Strafen rückgängig gemacht und das entlassene Personal wieder eingestellt worden war.

Konflikt der französischen Hafenarbeiter

Nachdem sich die Arbeitgeber geweigert hatten, Verhandlungen über eine Erhöhung der Löhne aufzunehmen, begannen die Hafenarbeiter von Bordeaux am 22. Oktober 1954 mit „Arbeit nach Vorschrift“. Die Arbeitgeber beantworteten diese Aktion am 8. November mit einer teilweisen Aussperrung, indem sie die Arbeiter nach einstündiger Arbeit in jeder Schicht entließen und sie, wo immer sich dies als möglich erwies, durch Gelegenheitsarbeiter ersetzten. Dieser Zustand dauerte bis 13. Dezember, als die Aussperrung vorbehaltlich der Ergebnisse der Diskussion über einen Landestarifvertrag im Rahmen der Nationalen Paritätischen Kommission rückgängig gemacht wurde.

Als Ergebnis von Beratungen wurde der Beschluß gefaßt, dem französischen Hafenarbeiterverband einen Zuschuß von 200 £ als Beitrag zur Deckung der hohen Kosten zu gewähren, die ihm durch die Aktion erwachsen waren.

Streik in den Londoner Hafenbetrieben

Anläßlich eines Streiks von Mitgliedern des britischen Verbandes der Stauerei- und Hafenarbeiter (nicht Mitglied der ITF) im Oktober 1954 in den Hafenbetrieben in London erkündigten sich die belgischen und niederländischen Transportarbeiterverbände bei uns, welche Stellung sie zu dieser Arbeitsniederlegung beziehen sollten. Wir teilten ihnen sowie anderen in Frage kommenden Verbänden in Deutschland und Skandinavien mit, daß der der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband offiziell nicht in den Streik verwickelt war und demgemäß keine Veranlassung zu einer Solidaritätsaktion bestand. Auf eine ähnliche Anfrage des Seeleuteverbandes von Neuseeland erteilten wir die gleiche Antwort.

Streik der isländischen Trawlerfischer

Am 7. September 1954 teilte uns der isländische Verband der Seeleute und Fischer mit, daß es eventuell gegen Mitte September zu einem Streik der isländischen Trawlerbesatzungen kommen könnte. Das Sekretariat sandte den Organisationen der Seeleute und Hafenarbeiter ein Rundschreiben, in dem sie ersucht wurden, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Verproviantierung von isländischen Trawlern, insbesondere mit Eis und Salz, zu verhindern, falls es zu einem Streik käme. Später erhielten wir die Mitteilung, daß der Streik auf den 21. September anberaumt worden war, sowie eine Liste von Trawlern, die wir an alle in Frage kommenden Organisationen versandten. Nachdem wir den isländischen Verband vom Versand dieser Liste der Trawler nach allen Häfen mit Anweisungen, die Versorgung der Schiffe mit Eis und Salz zu verweigern, in Kenntnis gesetzt hatten, kam es in Island zu einer Änderung der Situation. Der von der Regierung ernannte Schlichter hatte einen Kompromißvorschlag unterbreitet, über den die Mitglieder des Verbandes abstimmten und den sie schließlich billigten. Daraufhin wurde der Aufruf zum Streik rückgängig gemacht. Der Verband hat uns mitgeteilt, daß der Kompromißvorschlag eine beträchtliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen beinhaltet und seinen Dank für den von uns geleisteten Beistand zum Ausdruck gebracht.

Lohnkonflikt der japanischen Eisenbahner

Im Dezember 1954 erhielten wir vom japanischen Kartell der Transportarbeiterverbände und vom Landesverband der Eisenbahner die Mitteilung, daß die Regierung als Antwort auf die Forderungen des letztgenannten Verbandes nach Lohnerhöhungen und Neujahrszulagen, die durch „Arbeit nach Vorschrift“ unterstützt wurden, ein Gesetz gegen die Aufstellung von Streikposten erlassen hatte und daß bis Ende November 1954 41 Gewerkschaftler wegen Betätigung als Streikposten verhaftet worden waren.

Am 13. Dezember sandten wir Protesttelegramme an den japanischen Ministerpräsidenten, die Verkehrs- und Arbeitsminister und den Generaldirektor der Staatsbahnen, in denen wir die Freiheit der Ausübung demokratischer Gewerkschaftsrechte, die Wiedereinstellung des entlassenen Personals und die Freilassung der Verhafteten forderten.

McCarran-Walter Act — Aufhebung des Termins für Einführung der Visa

Am 13. März 1955 empfahl eine Kommission des Kongresses der USA die Aufhebung der Klausel des Mc Carran-Walter Act, derzufolge ausländische Seeleute, die amerikanischen Häfen nach Juli 1945 besuchten, im Besitze eines individuellen Visums sein mußten. Im Bericht der Rechtskommission des Repräsentantenhauses heißt es hierüber u. a.:

„Aus der Unmöglichkeit der praktischen Anwendung der Bestimmung über individuelle Visa für Seeleute ergeben sich Zweifel über die Zweckmäßigkeit der weiteren Beibehaltung dieser Klausel im Gesetze.“

Ferner hieß es: „Der ins Auge gefaßte Visumzwang für die Seeleute hat zu beträchtlichen Reibungen zwischen den USA und ihnen freundlichen Ländern geführt.“

Weiter wird in dem Berichte angeregt, daß an Stelle des Visumzwanges ein System der Einreisekontrolle in den amerikanischen Häfen zur Anwendung gelangen könnte, einschließlich „der Ausstellung von widerruflichen Einreisebewilligungen mit bestimmter Geltungsdauer“. Die Einführung eines derartigen Systems würde in der Praxis einer Fortsetzung der gegenwärtigen Methode der Besatzungslisten gleichkommen.

Unser New Yorker Vertreter unterstrich die von einem hohen Beamten des Staatsdepartements zum Ausdruck gebrachte Auffassung, daß die nachhaltigen Interventionen der der ITF angeschlossenen Verbände der Seeleute in wesentlichem Umfange zu dieser Änderung der Politik beigetragen hatten.

Fliegendes Personal der Deutschen Lufthansa

In Beantwortung eines Ansuchens der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr im März 1955 um Unterstützung im Zusammenhang mit den festgefahrenen Gehaltsvertragsverhandlungen für das fliegende Personal der Deutschen Lufthansa AG. leiteten wir eine Pressekampagne in die Wege, um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und Zivilluftfahrt der Welt auf die von der Lufthansa geplante Politik der niedrigen Gehälter zu lenken und dadurch dem deutschen Personal eine Entlohnung zuzusichern, die sich mit der bei anderen Luftverkehrslinien üblichen vergleichen ließ. Diese Aktion endete mit einem vollkommenen gewerkschaftlichen Erfolg.

Kuba und Verschiffung von Zucker als Massenladung

Unser Mitgliedsverband der Seeleute und Hafenarbeiter hatte uns bereits 1953 ersucht, eine Konferenz einzuberufen, die sich mit der Frage der Verschiffung von Zucker als Massenladung beschäftigen sollte, durch die die Arbeitsbedingungen der kubanischen Hafenarbeiter bedroht wurden.

In unserem Antwortschreiben erläuterten wir ziemlich ausführlich die Situation in den wichtigsten Ländern, nach denen Zucker auf diese Weise verschifft wurde und erteilten unseren kubanischen Kollegen den Rat, zu versuchen, in den USA eine Regionalkonferenz zu organisieren, zu deren Besuch wir uns bereit erklären würden. Wir betonten jedoch, daß es vorteilhafter wäre, wenn sie, anstatt sich gegen diese Verschiffungen zur Wehr zu setzen, versuchen würden, die kubanische Regierung zur Gewährung von Arbeitsbedingungen zu veranlassen, unter denen diese Transporte eventuell annehmbar wären.

Auf Grund unserer Empfehlungen leitete der Verband Verhandlungen ein und teilte uns am 16. April mit, daß eine zufriedenstellende Regelung erreicht worden war. Gleichzeitig bedankte er sich für die ihm erteilten Ratschläge. Am 8. Februar 1955 ratifizierte der Verband den Beschluß des kubanischen Gewerkschaftsbundes, die Vorschläge der kubanischen Regierung über die Verschiffung von Zucker als Massenladung anzunehmen. Die vom Gewerkschaftsbund ausgehandelte Regelung beinhaltete eine Garantielohnordnung für die Hafenarbeiter und Schutz vor Entlassung infolge der Einführung von Methoden der Verschiffung von Zucker als Massenladung.

Forderung der japanischen Seeleute

Im April 1955 erhob der japanische Seeleuteverband im Namen seiner Mitglieder eine Forderung nach einer 15prozentigen Erhöhung der Heuern und beschloß angesichts der unnachgiebigen Haltung der Reeder, nötigenfalls zu einem Streik aufzurufen.

Von dieser Anregung wurde der Generalrat der ITF anlässlich seiner Sitzung am 15. und 16. Juni 1955 in Kenntnis gesetzt, auf der beschlossen wurde, dem japanischen Verband eine Solidaritätsbotschaft zu senden. Diese Botschaft führte zu einer wesentlichen Verstärkung der Stellung des Verbandes, der auf dem Verhandlungswege eine Lösung des Konfliktes fand und sich mit einer ab 1. Juni wirksamen Erhöhung der Heuer um 9 Prozent einverstanden erklärte.

Streik des norwegischen Bodenpersonals der Zivilluftfahrt

Im Mai 1954 teilte uns die Sektion Zivilluftfahrt des schweizerischen Verbandes des Personals Öffentlicher Dienste mit, daß seine in den Bodendiensten der SWISSAIR tätigen Mitglieder sich geweigert hätten, dem Wunsche der Betriebsleitung der SWISSAIR gemäß die Bedienung von Flugzeugen der SAS in Zürich durchzuführen. Infolge eines Streiks des norwegischen Bodenpersonals hatte sich die Wartung dieser Flugzeuge in Skandinavien als unmöglich erwiesen. Da das streikende Bodenpersonal damals der ITF nicht angehörte, waren wir von diesem Konflikt nicht in Kenntnis gesetzt worden und der schweizerische Verband erfuhr davon erst über die SWISSAIR. Wir sandten allen Mitgliederorganisationen des Personals der Zivilluftfahrt ein Rundschreiben, in dem wir sie von dem Zwischenfall in Kenntnis setzten und ihnen die Bestimmungen der Satzungen der ITF über Solidaritätsaktionen bei Arbeitskonflikten in Erinnerung brachten.

Kriegsdienstzulagen für polnische Seeleute im Exil

Im Sommer 1955 beteiligte sich die ITF mit Erfolg an einer Aktion zugunsten von etwa 500 oder 600 polnischen Seeleuten, Offizieren und Mannschaften, die seit der Machtübernahme durch die Kommunisten in Polen im Jahre 1945 im Exil leben.

Die Aktion als solche war von der der ITF abgeschlossenen Vereinigung der polnischen Offiziere der Handelsmarine in London in die Wege geleitet worden, um ihre Forderungen nach Kriegsdienstzulagen durchzusetzen, die den polnischen Seeleuten seit 1945 zustanden, deren Bezahlung die polnische Regierung jedoch verweigerte, obwohl der britische Appellationsgerichtshof einen Entscheid zugunsten der Seeleute gefällt hatte.

Diese Angelegenheit gelangte auf der Sitzung des Exekutivkomitees und des Generalrats der ITF im Juni 1955 in Helsinki sowie auf einer Sitzung der Mitgliederverbände der Hafenarbeiter und Seeleute im Juli in London zur Debatte, aus welchen Anlässen den polnischen Seeleuten die Unterstützung der ITF zugesagt wurde.

Nachdem das polnische Schiff „HEL“ in Antwerpen angehalten und der Entscheid des britischen Gerichtshofes von einer niedrigeren Gerichtsinstanz und einem Appellationsgerichtshof in Belgien bestätigt worden war, kam es zu einem Übereinkommen mit den Vertretern der polnischen Behörden. Dieses Übereinkommen beinhaltete eine 85prozentige Befriedigung der Forderung, die sich auf ungefähr 85 000 £ belaufen hatte.

Einzelheiten dieses Falles waren in verschiedenen Veröffentlichungen der ITF zu jener Zeit enthalten. Anlässlich der Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1955 in Ostende brachte der Vertreter der polnischen Seeleute seinen aufrichtigen Dank für die von der ITF und ihren Mitgliedsverbänden der Hafenarbeiter und Seeleute gewährte Unterstützung zum Ausdruck, den er den leitenden Gremien der ITF auch auf schriftlichem Wege ausgesprochen hatte.

Konflikt mit Flying Tiger Airlines

Am 6. Juli 1955 setzte uns die amerikanische International Association of Machinists auf telegrafischem Wege von einem Streik gegen die Flying Tiger Airlines, Inc., in Kenntnis. Wie aus dem Telegramm hervorging, beförderte diese Luftverkehrslinie Streikbrecher auf dem Luftwege nach gewissen internationalen Flughäfen, und der Verband ersuchte uns, ihm behilflich zu sein, die Absichten der Flying Tiger Airlines zu vereiteln. Wir ersuchten alle Mitgliedsverbände des Bodenpersonals der Zivilluftfahrt telegrafisch, die Bedienung von Flugzeugen, Ausrüstungen und Fracht dieser Luftverkehrslinie zu verweigern, was sie versprachen. Im Londoner Flughafen kam es zu einem 100prozentigen Boykott.

Am 6. Oktober meldete die International Association of Machinists die Unterzeichnung eines zufriedenstellenden Abkommens mit der Luftverkehrslinie und das Ende des Streiks am 5. Oktober.

Streik der estländischen Seeleute

Am 10. Juli 1955 begann ein Streik, zu dem der der ITF angeschlossene estländische Seeleuteverband aufgerufen hatte. Von diesem Streik wurden die Offiziere und Mannschaften von 18 in estländischem Besitz befindlichen und unter der Panamaflagge eingesetzten Schiffen berührt. Seit April war über einen neuen Tarifvertrag verhandelt worden. Die Verhandlungen wurden jedoch abgebrochen, als die Reeder die Vorschläge des Verbandes ablehnten, zu denen eine Forderung nach einer 15prozentigen Erhöhung der Heuern gehörte.

Im Juni ersuchte der Verband die ITF um ihren Beistand, und wir setzten demgemäß unsere Mitgliedsverbände der Seeleute mittels Rundschreibens von diesem Streik in Kenntnis. Wir erhielten die Zusicherung, daß die Bereitstellung von Ersatzpersonal für die vom Streik erfaßten Schiffe verweigert würde.

Der Streik wurde am 21. Juli erfolgreich beendet. In Schweden (wo sich der Sitz des estländischen Seeleuteverbandes befindet) wurde ein neuer Vertrag mit den estländischen Reedern unterzeichnet, der eine fast 100-prozentige Befriedigung aller Forderungen beinhaltet.

Streik japanischer Seeleute aus Solidarität mit Arbeitern der Baumwollspinnereien

Der japanische Seeleuteverband ersuchte uns mit Schreiben vom 26. Oktober 1955 um unseren Beistand bei einem Streik, zu dem er zur Unterstützung der Forderungen der bei der japanischen Föderation der Textilarbeiter organisierten Arbeiter der Baumwollspinnereien aufgerufen hatte. Die japanischen Seeleute hatten die Verladung aller Erzeugnisse der zehn großen Baumwollspinnereien Japans verweigert. Wir antworteten am 1. November, daß wir bereit wären, eine Solidaritätsaktion durchzuführen und die Angelegenheit dem Exekutivkomitee am gleichen Tage zur Kenntnis zu bringen. Bevor jedoch irgendwelche weitere Schritte unternommen werden konnten, erhielten wir die telegrafische Mitteilung, daß der Konflikt beendet und der Solidaritätsstreik abgeblasen worden war.

Konflikt zwischen Personal der Pakistani Airways und dem Vertreter der Air France

Auf Ansuchen des Verbandes des Personals der Luftverkehrslinie von Pakistan setzten wir Kollegen Lapeyre am 4. November 1955 in einer Beschwärde des Verbandes über die Haltung des regionalen Vertreters der Air France im Flughafen von Karachi dem Personal gegenüber in Kenntnis. Wir ersuchten Kollege Lapeyre, die Aufmerksamkeit der Betriebsleitung von Air France auf diesen Sachverhalt zu lenken, im Hinblick auf eine Verbesserung der innerbetrieblichen Beziehungen im Flughafen von Karachi.

Arbeitsbedingungen der deutschen Stewardessen bei Pan American Airways

Nachdem wir im November 1955 von der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr eine Mitteilung über die insbesondere in arbeitsrechtlicher Hinsicht äußerst schlechten Arbeitsbedingungen der von der Pan American Airways auf europäischen Kursen eingesetzten Stewardessen und über die Drohung der Luftverkehrslinien, die der deutschen Organisation beitretenden Stewardessen zu entlassen, erhalten hatten, ersuchten wir den amerikanischen Transportarbeiterverband um seine Zusicherung, daß er die Bereitstellung von amerikanischem Personal verweigern würde, falls ihm dieses Personal beiträt.

Die amerikanische Organisation versprach, allen ihr möglichen Beistand zu gewähren.

Streik der Hafenarbeiter von Barbados

Am 9. November 1955 erhielten wir ein Telegramm des der ITF angeschlossenen Verbandes der Seeleute und Hafenarbeiter von Trinidad, in dem er uns mitteilte, daß die Hafenarbeiter von Barbados die Arbeit niedergelegt und die Organisation in Trinidad ersucht hatten, das Löschen von Fracht aus Barbados zu verweigern. Wir wurden dringend um unseren Rat gebeten. Die Hafenarbeiter von Barbados gehören der ITF nicht an, der Gewerkschaftsbund von Barbados, dem sie als Sektion angeschlossen sind, ist jedoch Mitglied des IBFG, den wir zu Rate zogen, bevor wir unseren Mitgliedsverband der Seeleute und Hafenarbeiter von Trinidad ersuchten, nach besten Kräften seinen Beistand zu gewähren. In unserem Schreiben an den IBFG wiesen wir darauf hin, daß der Verband von Barbados auf unrichtige Weise vorgegangen war, indem er sich direkt mit dem Verband in Trinidad in Verbindung gesetzt hatte, anstatt die zuständige

3. Möglichkeiten von Aktionen zugunsten der asiatischen Transportarbeiter:

- a) im Rahmen der IAO;
- b) im Rahmen der Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten (ECAFE).

4. Verschiedenes.

Die Konferenz billigte die folgenden Resolutionen:

Versammlungsfreiheit und Recht auf kollektive Verhandlungen:

Die Konferenz stellt fest, daß die bei vielen Transportunternehmen Asiens üblichen Gepflogenheiten darauf hinauslaufen, daß die Arbeitnehmer der Koalitionsfreiheit beraubt werden. Es wird daran erinnert, daß durch zwei Konventionen der IAO allen Regierungen die moralische Pflicht auferlegt wird, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um diese Freiheit zu gewährleisten und geeignete Maschinerien für freiwillige Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern einzurichten. Weiterhin wird allen Gewerkschaften Asiens dringend nahegelegt, einen unablässigen Druck auf ihre Regierungen und Parlamente auszuüben und die öffentliche Meinung für ihre Sache zu gewinnen, im Hinblick auf die Ratifizierung der beiden Konventionen und die Umwandlung der moralischen Verpflichtungen der Regierungen in gesetzliche. Die Konferenz verweist ferner auf die vom Binnenverkehrsausschuß der IAO 1947 gebilligten Resolutionen, die eine den Anforderungen entsprechende Kollektivverhandlungsordnung sowie ein System der freiwilligen Schlichtung und schiedsgerichtlichen Entscheidung zum Gegenstand haben. Allen Gewerkschaften Asiens wird empfohlen, diese Resolutionen bei ihren Bemühungen um Einführung geordneter innerbetrieblicher Beziehungen und das Recht einer wirksamen Beteiligung an der Regelung der Arbeitsbedingungen als Leitfaden zu benutzen.

Anwendung des internationalen Arbeitskodex

Die Konferenz anerkennt mit Dankbarkeit die riesige Arbeit, die von der IAO dadurch geleistet wird, daß sie den Regierungen, Parlamenten, Arbeitgebern und Gewerkschaften im Hinblick auf die Einführung von Arbeitsbedingungen, die sich mit den Geboten der sozialen Gerechtigkeit vereinbaren lassen, Anleitungen erteilt. Es wird daran erinnert, daß in zwei vom Binnenverkehrsausschuß der IAO gebilligten Resolutionen eine an Ort und Stelle in Asien (und Afrika) durchzuführende offizielle Untersuchung eingeleitet werden sollte, um herauszufinden, in welchem Umfange den Transportarbeitern noch nicht die Vorteile eingeräumt werden, die die Urheber von Konventionen, Empfehlungen, Resolutionen und Memoranden ins Auge gefaßt hatten, und bedauert, daß diese Untersuchung noch nicht stattgefunden hat. Die Konferenz appelliert an den Verwaltungsrat des IAA, diese beiden Resolutionen im Hinblick auf ihre Verwirklichung einer neuerlichen dringenden Prüfung zu unterziehen.

Sie erklärt weiterhin, daß für riesige Massen von asiatischen Transportarbeitern die Bestimmungen des internationalen Arbeitskodex noch immer nur auf dem Papier bestehen und beantragt, den asiatischen Arbeitgebern dringend nahezu legen und sie, falls nötig und möglich, zu zwingen, diesen Kodex nach besten Kräften anzuwenden. Allen Gewerkschaften im asiatischen Transportwesen wird empfohlen, sich gründlich über

die Bestimmungen des internationalen Arbeitskodex zu informieren, soweit sie auf die Transportarbeiter anwendbar sind, und weiterhin appelliert die Konferenz an die asiatischen Regierungen und Parlamente, bei der Anwendung der Bestimmungen des internationalen Arbeitskodex ihre Mitarbeit zu gewähren.

Gewerkschaftliche Schulung

Um ihren Kampf um die Emanzipierung der Arbeitnehmer aus Armut und sozialer Knechtschaft auf wirksame Weise führen zu können, müssen sich die asiatischen Gewerkschaften „bemühen, unter den Mitgliedern Kenntnisse der moralischen und ethischen Grundlagen der Gewerkschaftsbewegung und ihrer Bestrebungen auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete zu verbreiten. Das Exekutivkomitee der ITF wird ersucht, den Gewerkschaften der asiatischen Transportarbeiter jede im Bereiche des Möglichen liegende technische und materielle Unterstützung zuteil werden zu lassen, um die Bestrebungen der Gewerkschaften auf dem Gebiete der Schulung ihrer Mitglieder zu fördern.

Wohnungsbau

Die Konferenz stellt fest, daß die Mehrheit der asiatischen Transportarbeiter in sehr ärmlichen und sogar elenden Wohnungen untergebracht ist. Es wird anerkannt, daß in Anbetracht der allgemeinen Armut Verbesserungen nicht sehr rasch erfolgen können, den Arbeitgebern im asiatischen Transportwesen wird jedoch empfohlen, konkrete Maßnahmen zu treffen, um die Wohnungsnot vieler Tausender von Transportarbeitern zu mildern, anstatt sich ausschließlich auf die Interventionen der Regierungen zu verlassen. Die Konferenz appelliert an die asiatischen Gewerkschaften und Transportunternehmen, eine gemeinsame Aktion zur Verbesserung der Wohnungsbedingungen im Einklang mit der einschlägigen, von der asiatischen Regionalkonferenz der IAO im September 1953 gebilligten Resolutionen ins Auge zu fassen.

Berufliche Weiterbildung

Im Kampfe gegen die Armut in Asien kommt der Entwicklung und Leistungsfähigkeit des Transportwesens und mithin der beruflichen Tüchtigkeit der Transportarbeiter beträchtliche Bedeutung zu. Die Konferenz vertritt die Ansicht, daß Systeme der beruflichen Weiterbildung und geeignete Schulen die asiatischen Transportarbeiter in die Lage versetzen würden, ihre Kenntnisse und beruflichen Befähigungen zu erhöhen und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Hebung des Niveaus des Verkehrswesens zu leisten. Das Exekutivkomitee der ITF wird ersucht, sich um die Mitarbeit der IAO und des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten zu bemühen, im Hinblick auf die Planung einer raschen Ausweitung der Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung und die Bereitstellung beträchtlicher Mittel für technische Hilfeleistung zu diesem Zwecke. Weiterhin wird das Exekutivkomitee der ITF gebeten, dieses Problem auch im Rahmen der zuständigen Gremien der Vereinten Nationen zur Sprache zu bringen, um die Zuweisung von ausreichenden Mitteln für die berufliche Weiterbildung von Gewerkschaftsfunktionären durchzusetzen.

Er beantragte, daß die ITF in Lateinamerika ein eigenes Büro errichten sollte, das in enger Zusammenarbeit mit der ORIT dem Zwecke dienen sollte, die Beitritte von bona fide Gewerkschaften herbeizuführen. Unter der Leitung dieses Büros würde Lateinamerika in sechs Zonen aufgeteilt werden, die für die Tätigkeit innerhalb ihrer Gebiete verantwortlich sein und sechs Vorsitzende wählen würden, die zusammen mit dem Vertreter der ITF einen Ausschuß bilden würden. Aufgabe dieses Ausschusses würde es sein, die Tätigkeit aller Zonen im Einklang mit den Anweisungen, die sie vom Generalsekretär der ITF erhalten würden, zu leiten, zu fördern und zu entwickeln.

Auf seiner Sitzung vom 12. bis 14. Januar 1955 in London billigte das Exekutivkomitee dieses Projekt und ersuchte Kollege Gómez, in Mexiko City ein Büro zu eröffnen und seine Leitung zu übernehmen. Dieses Büro würde mit der Verwirklichung des Projekts betraut werden. Von diesem Beschluß des Exekutivkomitees wurden alle Organisationen der Transportarbeiter Lateinamerikas in Kenntnis gesetzt.

Gemäß dem Beschluß des Exekutivkomitees, durch den er zum Leiter des lateinamerikanischen Büros der ITF ernannt wurde, begab sich Gómez Anfang März nach Mexiko. Unterwegs hielt er sich zwei Wochen in den Vereinigten Staaten auf. Nach Beendigung der vorbereitenden Arbeiten, die einen Monat in Anspruch nahmen, konnte er das Büro am 29. April 1955 eröffnen und melden, daß viele mexikanische Gewerkschaftsfunktionäre den Eröffnungsfeierlichkeiten beiwohnten. Das Büro hat mit der Veröffentlichung einer lateinamerikanischen Ausgabe des Presseberichts der ITF begonnen.

Die Konferenz der Vorsitzenden der Zonen fand vom 11. bis 13. Oktober 1955 in Mexiko statt. Anwesend waren acht Delegierte aus Brasilien, Kolumbien, Kuba, Guatemala und Mexiko; die Regionalorganisation des IBFG, ORIT, war ebenfalls vertreten. Im Namen der ITF wohnten der Generalsekretär und Kollege Lyon, Mitglied des Exekutivkomitees, der Konferenz bei. In Begleitung des Generalsekretärs befand sich Kollege L. Martinez, Sachbearbeiter für lateinamerikanische Fragen im Sekretariat der ITF.

Die Konferenz, die von Kollege Gómez mit solcher Sorgfalt und Hingabe vorbereitet worden war, begann am 8. Oktober im Zeichen seines Todes. Einer seiner letzten Wünsche war, daß die Konferenz planmäßig stattfinden sollte, und bei den Eröffnungsansprachen wurde seinem Andenken der wohlverdiente Tribut gezollt.

In Anbetracht der Bedeutung der Fortsetzung der von Trifón Gómez so erfolgreich begonnenen Arbeit beschloßen der Generalsekretär und Kollege Lyon in Vertretung des Exekutivkomitees am Ende der Sitzung, daß Kollege L. Martinez vorübergehend in Mexiko bleiben sollte, um eine Unterbrechung der Arbeit zu vermeiden und zu verhindern, daß die bereits erzielten Resultate verlorengingen.

Die Konferenz billigte die Errichtung eines aus Vorsitzenden der Zonen bestehenden regionalen Beirats, der seinerseits Mitarbeiter ernennt, die an der Verwirklichung der jeder Zone zufallenden Aufgaben mitwirken.

Ferner nahm die Sitzung Berichte der Zonenvorsitzenden entgegen, unter besonderer Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeitnehmer im Verkehrswesen.

Ein weiterer Diskussionspunkt bezog sich auf die von allen Delegierten anerkannte Notwendigkeit der Verbreitung von Veröffentlichungen des Regionalbüros der ITF durch die Gewerkschaftspresse ihrer Länder sowie der laufenden Benachrichtigung des Regionalbüros über ihre eigene Tätigkeit. In diesem Zusammenhang wurde vereinbart, daß das Büro eine alle zwei Monate erscheinende illustrierte Transportarbeiterzeitung herausgeben sollte, in der sich die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Transportarbeiter widerspiegeln sollten.

Zu weiteren Diskussionsgegenständen gehörte die Lage der Arbeitnehmer einzelner Verkehrsträger, mit besonderer Bezugnahme auf die Anomalie der Rechtslage der brasilianischen Eisenbahner, die verschiedenartigen Vorschriften unterliegen, je nachdem, ob sie bei staatlichen oder privaten Eisenbahnen beschäftigt sind. Weiter wurde auf die schwierige Lage aufmerksam gemacht, in der sich die Verkehrswirtschaft Kubas zur Zeit infolge des Fehlens sowohl nationaler als auch internationaler Vereinbarungen befindet. Als Ergebnis der Diskussion kam man schließlich überein, Schritte im Hinblick auf die Koordinierung und Integration des Verkehrswesens Lateinamerikas zu unternehmen. Zu diesem Zwecke würde das Regionalbüro Informationen über die Arbeitsbedingungen einholen und in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat die erforderlichen Studien durchführen.

Kollege Lyon gab seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß ihm Gelegenheit geboten worden war, das Exekutivkomitee der ITF auf der Konferenz zu vertreten. Unter Bezugnahme auf die Bedeutung, die die ITF der regionalen gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeitnehmer, sowohl in Südamerika als auch in der ganzen Welt, beimaß, erklärte er, er beabsichtige, die Notwendigkeit der Stärkung der lateinamerikanischen Regionalorganisation mit allen zu Gebote stehenden Mitteln im Exekutivkomitee entsprechend zu betonen.

Während der Konferenz wurde bekanntgegeben, daß zwei mexikanische Organisationen — der Verband der Arbeiter im Straßentransport und der Verband der Arbeiter der Stauereiunternehmen und Seeleute — der ITF beigetreten waren.

Berichte, die seither im Sekretariat der ITF eingelangt sind, lassen den Schluß zu, daß unser Vertreter in Lateinamerika nützliche Arbeit leistet. Vom 4. bis 12. Dezember 1955 wohnte er im Auftrage des Generalsekretärs dem Kongreß des chilenischen Eisenbahnverbandes bei, wo es ihm gelang, engere Kontakte mit den chilenischen Eisenbahnern herzustellen und ihm auch Gelegenheit geboten wurde, einer Sitzung beizuwohnen, die der Tätigkeit in der fünften Zone (Chile, Bolivien und Peru) gewidmet war. Dieser Sitzung wohnte auch ein Gastdelegierter aus Argentinien bei. Auf seiner Reise nach dem Süden besuchte Martinez Peru, wo vor kurzem eine Transportarbeiterföderation ins Leben gerufen wurde, und hielt sich auch kurze Zeit in Argentinien auf.

VII. Tätigkeit der Sektionen

Seeleute*)

Im nachstehenden Bericht geben wir zunächst eine chronologische, ausführliche Übersicht über die verschiedenen Sitzungen und Tagungen der Seeleutesektion in den Jahren 1954/55. Auf einige der wichtigeren Fragen, die auf diesen Tagungen zur Debatte gelangten, wird danach ausführlicher unter separaten Überschriften eingegangen, nämlich: Küstenschiffahrt und Seenahverkehr Nordwesteuropas; Internationale Seefahrtskonferenz, Konvention Nr. 93, Methoden der Anwerbung von Seeleuten, Konvention über IMCO, Schiffahrt unter schweizerischer Flagge, Übergriffe gegen Seeleute in ausländischen Häfen, McCarran-Walter Act, Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute in den Häfen, Konventionen von Seattle.

Die Frage des Flaggenwechsels bildet den Gegenstand eines separaten Sektionsberichts.

Regionale Konferenz, 8. bis 9. Januar 1954 in Hamburg

Bei dieser Regionalen Konferenz handelte es sich um die vierte einer Reihe von Konferenzen (London, Januar 1953; Stockholm, März 1953; Kopenhagen, Juni 1953; Hamburg, Januar 1954), die dem Problem der Konkurrenz gewidmet waren, von der die Küstenschiffahrt und der Seenahverkehr Nordwesteuropas ernsthaft in Mitleidenschaft gezogen wird. Anwesend waren Vertreter der Verbände der Schiffsoffiziere und Mannschaften aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden.

Die Konferenz faßte einen Beschluß über die allgemeine Politik, die von der Seeleutegruppe im dreigliedrigen Unterausschuß der Joint Maritime Commission der IAO verfolgt werden sollte, der sich auf Ansuchen der ITF im folgenden April in Genf mit diesem Problem beschäftigen sollte.

Ferner wurde vereinbart, daß inoffizielle Unterredungen zwischen Vertretern der ITF und jenen der Wirtschaftskommission für Europa und der IAO über einen Vorschlag der ITF stattfinden sollten, eine Maschinerie zur Regelung der Frachtraten in der regionalen Schiffahrt ins Leben zu rufen.

Zusammenkunft mit der SIU, 26. Januar 1954 in Washington

Anläßlich der Sitzung des Exekutivkomitees der ITF im Januar 1954 in Washington fand eine Zusammenkunft der dem Exekutivkomitee angehörenden Vertreter der Seeleute und des Generalsekretärs mit Vertretern der Seafarers' International Union der USA statt, auf der Beschwerden über die Konkurrenz von Schiffen unter europäischen Flaggen zur Sprache kamen, die auf den großen Seen und an der Küste des Stillen Ozeans zum Einsatz gelangten.

Die amerikanischen Delegierten erklärten, daß die mit niedrigen Betriebskosten arbeitenden europäischen Schiffe, die auf den großen Seen und an der Pazifischen Küste zwischen kanadischen und nordamerikanischen Häfen verkehren, eine Bedrohung der Arbeitsbedingungen und

*) Weitere, die Seeleute berührende Fragen werden auf Seiten 12 und 13 behandelt.

Beschäftigungsmöglichkeiten der amerikanischen Seeleute bedeuteten. Infolge des höheren Niveaus der Heuern und Arbeitsbedingungen und sonstigen Kostenfaktoren wäre die amerikanische Schifffahrt international nicht konkurrenzfähig und hing daher von der Küstenschifffahrt ab. Andererseits befanden sich die europäischen Besatzungen infolge ihres niedrigen Verdienstes im Vergleich zu den höheren Kosten der Lebenshaltung in den amerikanischen Häfen in einer kaum beneidenswerten Lage.

Die europäischen Vertreter der Seeleute anerkannten zwar die Begründung des amerikanischen Gesichtspunkts, wiesen jedoch auf die Schwierigkeiten hin, die sich einer Trennung der Entlohnung der Seeleute von der allgemeinen Lohnstruktur und den wirtschaftlichen Gegebenheiten ihrer Heimatländer entgegenstellten. Ebenso verwiesen sie darauf, daß die Besatzungen ihrerseits kaum etwas Konkretes unternehmen könnten, da sich Seeleute bei Verstößen gegen die Bestimmungen ihres Heuervertrages im Auslande auf Grund der Seefahrtgesetzgebung schweren Strafen aussetzten. Die europäischen Delegierten anerkannten, daß Seeleute, die sich längere Zeit in Gebieten mit hohen Kosten der Lebenshaltung aufhalten, Anspruch auf Entschädigung hätten. Diesem Umstand wurde wohl in gewissem Umfange in bereits geltenden Tarifverträgen Rechnung getragen; bei der Anwendung dieses Grundsatzes müßte man jedoch Vorsicht walten lassen, da er sonst in Gebieten mit niedrigeren Lebenshaltungskosten im umgekehrten Sinne angewendet werden könne. Es wurde weiterhin anerkannt, daß die amerikanischen Seeleute berechtigt waren, Maßnahmen zum Schutze ihrer Lebenshaltung in den oben erwähnten Schifffahrtsgebieten zu ergreifen.

Die anlässlich dieser Zusammenkunft gefaßten Entschlüsse wurden der nächsten Sitzung der Seeleutesektion mitgeteilt.

Sektionskonferenz, 1. bis 3. April 1954 in Genf

Auf dieser Konferenz der Sektion waren Verbände der Offiziere und Mannschaften aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland (Exil), Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und, als Neuerscheinung auf einer Seeleutekonferenz, der Schweiz vertreten.

Zu den Angelegenheiten, die im Rahmen des Berichts des Sekretariats zur Debatte gelangten, gehörte ein Vorschlag über Einberufung einer Seefahrtssession der Arbeitskonferenz, Revision der Konvention Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung, und der Konvention Nr. 9 über Methoden der Anwerbung von Seeleuten, gewerkschaftliche Erfassung der asiatischen Seeleute, Anwendung des McCarran-Walter Act auf ausländische Seeleute, und die Zweite Konferenz des paritätischen Ausschusses der IAO-WGO für Fragen der Hygiene der Seeleute.

Die Konferenz richtete an den damals tagenden Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen ein Telegramm, in dem an der Haltung der wichtigeren maritimen Länder, die die Konvention über IMCO noch nicht ratifiziert haben, Kritik geübt und den Regierungen, die die Konvention bereits ratifiziert haben, nahegelegt wird, die Möglichkeit der Erreichung der Ziele der Konvention durch freiwillige Vereinbarungen zu prüfen. Hinsichtlich des McCarran-Walter Act wurde eine Resolution angenommen, in der die dem Gesetze zugrunde liegenden Motive und insbesondere die Bemühungen der zuständigen amerikanischen Behörden um eine möglichst elastische Anwendung seiner Vorschriften auf

ausländische Seeleute anerkannt werden, jedoch an die Regierung der USA das Ansuchen gerichtet wird, die Klauseln einer Revision zu unterziehen, denen zufolge ausländische Seeleute beim Landgang in Häfen der USA individuelle Visa vorzuweisen haben würden. Im Laufe der Diskussion wurden alternative Methoden erwähnt, durch die die Ziele des McCarran-Walter Act, soweit sie die Sicherheit des Landes betrafen, erreicht werden könnten.

Die Konferenz widmete ihre besondere Aufmerksamkeit der von der Seeleutegruppe im dreigliedrigen Unterausschuß der JMC zu befolgenden Politik und Taktik; eine Tagung dieses Ausschusses war auf die folgenden Tage in Genf anberaumt, um über das Problem der Konkurrenz im Seehandelverkehr und der Küstenschifffahrt Nordwesteuropas zu beraten.

Weiter wurde das Problem des Flaggenwechsels und die damit verbundene Kampagne der ITF einer ausführlichen Beratung unterzogen. In einer Resolution hierüber wurde den Regierungen und Reedern nachdrücklich vor Augen geführt, daß ihnen die Mitverantwortung für die Lösung dieses Problems zufiel und beantragt, daß sich eine internationale Seefahrtskonferenz mit den Auswirkungen unfairer Praktiken auf den sozialen Standard der Seeleute beschäftigen sollte. Eine Resolution über das Auftreten der Flagge der Schweiz in der Hochseeschifffahrt führte zur Annahme eines Programms im Hinblick auf die wirksame gewerkschaftliche Erfassung und Gewährleistung der kollektiven Verhandlungsrechte der Besatzungen dieser Schiffe.

Dreiparteiischer Unterausschuß der JMC, 5. bis 8. April 1954 in Genf

Dieser Ausschuß war von der IAO auf Initiative der ITF ins Leben gerufen worden, um sich mit dem Problem der akuten Konkurrenz zu beschäftigen, die im Küsten- und Seehandelverkehr Nordwesteuropas zu Befürchtungen Anlaß gab. Der Ausschuß bestand aus den in der JMC vertretenen Seeleuten und Reedern der neun von dieser Konkurrenz betroffenen Länder: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande, Norwegen und Schweden sowie Vertretern der Regierungen der gleichen neun Länder.

Der ursprüngliche Vorschlag der Seeleute, dieses Problem im Rahmen der IAO auf regionaler Basis zu behandeln, stieß auf den Widerstand der Reeder und einiger Regierungen. Abgesehen von den Komplikationen, die sich im Hinblick auf eine zufriedenstellende Definition der geographischen und Tonnagegrenzen ergaben, vertraten sie die Ansicht, daß ein Gebiet nicht getrennt von den übrigen behandelt werden könnte, und sie befürchteten ferner, daß eine Aktion regionaler Natur zu unerwünschten Auswirkungen außerhalb des Gebietes führen könnte.

Um einen Fortschritt zu ermöglichen, stimmten die Seeleute schließlich einer anderen Vorgangsweise zu. Anstatt einer regionalen Lösung für Nordwesteuropa wurde eine Ausweitung des Geltungsbereiches der Konvention der IAO über die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute ins Auge gefaßt. Einerseits sollte die in Konvention Nr. 93 festgelegte Tonnagegrenze erhöht werden, andererseits sollten die vom Geltungsbereich dieser Konvention ausgeschlossenen Schiffe gemeinsam mit den noch kleineren getrennt behandelt werden. Gleichzeitig würde die Konvention Nr. 93 einer Revision unterzogen werden, um dadurch die Ratifizierung zu gewährleisten.

Das vorerwähnte Arbeitsprogramm sollte den Gegenstand einer Seefahrt-konferenz der IAO bilden, die sobald wie möglich einberufen werden und der eine Vollsitzung der JMC vorangehen würde. Auf dieser Vollsitzung würden dem Verwaltungsrat des IAA die erforderlichen Empfehlungen vorgelegt und das im Rahmen der Bestimmungen der IAO vorgesehene vorbereitende technische Verfahren in die Wege geleitet werden.

Die Frage der Frachtraten stieß auf derart nachdrücklichen Widerstand, sowohl von seiten der Reeder als auch der Regierungen, daß von einer offiziellen Stellungnahme hierzu Abstand genommen werden mußte.

Gemeinsamer Ausschuß der IAO und WGO für Hygiene der Seeleute,

9. bis 12. April 1954 in Genf

Dieser 2. Sitzung wohnten T. Yates und D. S. Tennant (der letztgenannte in Vertretung von O. Becu) als Vertreter der Seeleutegruppe der IAO bei. Der Ausschuß beschäftigte sich mit (1) der ärztlichen Beratung von Schiffen auf hoher See auf dem Funkwege; (2) der Untersuchung von Seeleuten zwecks Diagnose von Tuberkulose; (3) Arzneikisten an Bord von Schiffen; (4) gewissen Aspekten der Verhütung und Behandlung von Geschlechtskrankheiten. Über alle vier Fragen wurden Empfehlungen an die Regierungen ausgearbeitet, wobei zu den wichtigsten die folgenden gehören: (1) Schiffen auf hoher See sollte zu jeder Tages- oder Nachtzeit ärztlicher Rat auf dem Funkwege zur Verfügung stehen; (2) jedes Schiff sollte eine Arzneikiste an Bord führen, die eine gewisse Auswahl empfohlener Arzneien zu enthalten hätte; (3) alle neu in den Seemannsberuf Eintretenden sollten auf Tuberkulose untersucht werden.

Zwei der vorerwähnten Fragen — Inhalt der Arzneikisten und ärztliche Beratung auf dem Funkwege — sind inzwischen auf Empfehlungen der JMC auf die Tagesordnung der Seefahrtkonferenzen der IAO gesetzt worden, die in den Jahren 1956 und 1957 abgehalten werden sollen.

Die nächste Sitzung des Ausschusses soll sich mit (1) den ärztlichen und wirtschaftlichen Aspekten der Behandlung im Krankenhaus; (2) Möglichkeiten der ärztlichen Behandlung in Häfen und (3) ärztlichen Karteien und Berichten befassen. Auf Ansuchen einer in einem späteren Zeitpunkt abgehaltenen Session der JMC richtete die IAO an den Ausschuß ferner das Ansuchen, sich mit der Frage der Mindestbefähigungen von Personen zu beschäftigen, denen ärztliche Befugnisse an Bord von Schiffen übertragen werden.

Sektions-Konferenz, 16. bis 17. Juli 1954 in London

Hierbei handelte es sich um die wie üblich im Zusammenhang mit dem Kongreß der ITF stattfindende Konferenz der Sektion. Ihre wichtigste Aufgabe bestand in der Prüfung der Tätigkeit der Sektion während der abgelaufenen Berichtszeit. Zu diesen Tätigkeiten gehörten die Schritte im Hinblick auf die nachdrückliche Befürwortung der Ratifizierung der Konvention über IMCO, Aktionen zur Milderung der Auswirkungen des McCarran-Walter Act, Maßnahmen zugunsten der Einigung der Gewerkschaftsbewegung der indischen Seeleute sowie die Verfolgung verschiedener Ziele über die IAO.

Die Konferenz billigte Resolutionen, in denen die Stellungnahme der Seeleute zum McCarran-Walter Act zum Ausdruck gebracht wurde, ferner eine Resolution, in der die Einberufung einer Seefahrtkonferenz der IAO

gefordert wurde, die sich unter anderem mit der Revision der Konvention Nr. 93 zu beschäftigen haben würde; eine weitere, in der die Versuche gewisser Reeder verurteilt wurden, die den Inhalt gewisser auf internationaler Ebene gefaßter Beschlüsse aus eigennützigen Motiven falsch auslegen; die Wiederholung der Forderung nach Ratifizierung der Konvention über IMCO und eine Resolution, in der die Solidarität mit geflüchteten Seeleuten aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang zum Ausdruck gebracht wurde

Gemeinsame Sitzung der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute,

8. Juli 1955 in London

Die Veranlassung zu dieser Sitzung gab eine vom Generalrat der ITF im Juni 1955 in Helsinki gebilligte Resolution, in der an die Mitgliedsverbände der Hafenarbeiter und Seeleute appelliert wurde, die Aktion der ITF zu unterstützen, die dem Zwecke diene, etwa 600 im Exil lebenden polnischen Seeleuten, die eine Forderung nach seit 1945 ausständigen Kriegsdienstzulagen in Höhe von £ 85.000 erhoben hatten, eine gerechte Behandlung zuzusichern. Einzelheiten dieses Falls und das höchst erfolgreiche Resultat dieser Aktion werden unter dem Titel „Verschiedene Aktionen“ (Abschnitt V), angeführt.

Die gleiche Konferenz beschäftigte sich mit den Bemühungen der ITF, über die IAO eine Aktion im Hinblick auf die Beschwerden in die Wege zu leiten, die über Mißhandlungen von ausländischen Seeleuten in den Häfen gewisser Länder erhoben worden waren. Die finnischen Seeleute beschwerten sich insbesondere über Ausschreitungen in polnischen Häfen. Schließlich unterzog die Sitzung die Lage im Hinblick auf einen Streik einer Prüfung, zu dem der estländische Seeleuteverband gegen 18 in estländischem Besitz befindliche und in Panama eingetragene Schiffe aufgerufen hatte. Der Streik wurde von den schwedischen Organisationen der Hafenarbeiter und Seeleute unterstützt und endete mit einem Erfolg des estländischen Seeleuteverbandes.

Sektions-Konferenz, 3. bis 4. Oktober 1955 in Ostende

Dieser Konferenz wohnten Delegierte von 22 Verbänden der Schiffsoffiziere und Mannschaften aus 17 Ländern bei. Im Bericht des Sekretariats wurde die Lage im Hinblick auf verschiedene im Programm der Sektion enthaltene Fragen einer Prüfung unterzogen, zu denen die Konvention über IMCO, der McCarran-Walter Act, die Kriegsdienstzulagen der polnischen Seeleute und die Ratifizierung der Konventionen von Seattle gehörten.

Separate Punkte der Tagesordnung hatte die 18. Session der JMC, die geplante internationale Seefahrtskonferenz, die Revision der Konventionen Nr. 93 (Heuern, Arbeitszeit und Bemannung) und Nr. 9 (Methoden der Anwerbung von Seeleuten), Flaggenwechsel, Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute in den Häfen, geflüchtete Seeleute, Fragen der Fischer, Mißhandlungen von ausländischen Seeleuten, Identitätsnachweise für Seeleute und doppelte Zuständigkeit für Befähigungsnachweise von Schiffsoffizieren zum Gegenstand.

Alle die vorerwähnten Punkte werden unter separaten Überschriften behandelt.

Joint Maritime Commission (18. Session), 24. bis 29. Oktober 1955 in Paris

Diese Session der JMC war in erster Linie der Ausarbeitung der Tagesordnung der Seefahrtkonferenz der IAO und der ihr vorangehenden vorbereitenden technischen Seefahrtkonferenz gewidmet, die von den Seeleuten beantragt worden waren. Die Konferenz billigte Empfehlungen über diese Gegenstände an den Verwaltungsrät des IAA.

Ferner beantragte die JMC auf Vorschlag der Seeleute, daß die IAO den Regierungen einen Fragebogen über das Problem des Flaggenwechsels zusenden sollte und billigte Resolutionen über Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute in den Häfen, geflüchtete Seeleute, Befähigungen von Personen mit ärztlichen Befugnissen an Bord von Schiffen und die Konstruktion von Lotsenleitern.

McCarran-Walter Act

Der von der ITF im Hinblick auf eine inhaltliche Änderung dieses Gesetzes, insbesondere der die Seeleute betreffenden Bestimmungen ausgeübte Druck, wurde in den der Sektionskonferenz in London im Juli 1954 folgenden Monaten aufrechterhalten. Bekanntlich machten sich, in den Kreisen der Seeleute hauptsächlich Befürchtungen hinsichtlich der Bestimmungen geltend, in denen persönliche Visa für Besatzungsmitglieder von Schiffen gefordert wurden, die amerikanische Häfen anlaufen. Bei unseren Interventionen in diesem Zusammenhang vertraten wir die Forderung nach einer weiteren Verwendung der Besatzungslisten als Grundlage für die Einreisebewilligung.

Im Februar 1955 erfuhren wir, daß der Termin für das Inkrafttreten der Vorschriften über die individuellen Visa für ausländische Seeleute, die Häfen der USA besuchten, vom State Department in Washington auf unbestimmte Zeit verschoben worden war. Aus später eingelangten Informationen ging hervor, daß mit einem Inkrafttreten dieser Vorschrift nicht mehr gerechnet wurde. In der Praxis bedeutet die Aufhebung dieser Vorschrift, daß die Einwanderungsbehörden der USA weiterhin sowohl Besatzungslisten als auch persönliche Visa als gültig anerkennen. Gleichzeitig wurde die Vorschrift über Geldstrafen für Schiffe mit Besatzungen, deren Papiere nicht in Ordnung sind, abgeändert. Die Geldstrafe von 1.000 \$, die ihnen ursprünglich auferlegt werden konnte, wurde rückgängig gemacht.

Der Erklärung eines Beamten des State Department zufolge, haben die von den Mitgliedsverbänden der Seeleute in Washington erhobenen dauernden Vorstellungen einen wesentlichen Beitrag zu dieser Änderung der Politik geleistet. Spätere Berichte erhielten die Mitteilung, daß der McCarran-Walter Act vom Kongreß der USA einer vollständigen Umarbeitung unterzogen werden würde.

Intergovernmental Maritime Consultative Organization

(IMCO — Zwischenstaatliche beratende Seefahrt-Organisation)

Wir haben bereits früher über zwei Konferenzen der Seeleutesektion (April 1954 in Genf und Juli 1954 in London) und die Interventionen beim Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen berichtet, in denen wir dringenden Maßnahmen im Hinblick auf die Inkraftsetzung der vom Jahre 1948 datierenden Konvention über IMCO forderten. Abgesehen von dem dringenden Antrag nach einer möglichst umgehenden Ratifizierung be-

antrugen die beiden Konferenzen, daß die Zwecke dieser Konvention, vorbehaltlich ihrer Ratifizierung, durch freiwillige Vereinbarungen zwischen den Regierungen erreicht werden könnten, die die Konvention bereits ratifiziert haben.

Insbesondere in den skandinavischen Ländern konnte eine Versteifung der Opposition gegen IMCO festgestellt werden, die dem Einfluß der Reeder zuzuschreiben war. Auf der 7. Session der Kommission der Vereinten Nationen für Transport und Nachrichtenwesen (Februar 1955 in New York) beantragte Norwegen in der Tat eine Abänderung der Konvention über IMCO, durch die die Funktionen dieses Gremiums, insbesondere auf wirtschaftlichem Gebiete, eingeschränkt worden wären. Dieser Antrag wurde mit einer Stimmenmehrheit von sechs (Ägypten, China, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten) zu einer Stimme (Norwegen) abgelehnt, wobei sich fünf Mitglieder der Stimme enthielten und drei abwesend waren. Ein weiterer Versuch in dieser Hinsicht, der anläßlich der Sitzung des Wirtschafts- und Sozialrats der Vereinten Nationen im Mai/Juni 1955 in Genf unternommen wurde, wurde ebenfalls abgelehnt, und zwar mit einer Stimmenmehrheit von zehn zu drei.

Anläßlich der Sitzungen des Exekutivkomitees und des Generalrats der ITF im Juni 1955 in Helsinki, unterstrichen die dort anwesenden Vertreter der Seeleute die Bedeutung der Wachsamkeit der Organisationen der Seeleute, um jede Abschwächung der Konvention über IMCO zu verhindern, insbesondere hinsichtlich der wirtschaftspolitischen Befugnisse dieses Gremiums, da in Anbetracht der gegenwärtigen Lage der Schifffahrt der Welt mit einer planlosen Ausweitung der Tonnage, massenhaftem Flaggenwechsel und aller möglichen Arten von diskriminierenden Maßnahmen, ein dringenderes Bedürfnis nach einem Gremium der Vereinten Nationen zur Anwendung einer rationalen Schifffahrtspolitik und Verhütung einer chaotischen Entwicklung besteht als je zuvor.

Ein oder zwei im Bericht des Generaldirektors der IAO an die 18. Session der JMC (Oktober 1955 in Paris) enthaltene Bemerkungen liefern den Beweis für dieses Argument: „... es scheint, daß sich die internationale Tonnage in schnellerem Tempo erhöht als die zu befördernde Fracht“, und weiter hieß es im gleichen Bericht: „... Das Angebot an Tankertonnage übersteigt bereits bei weitem die Nachfrage, und zusätzliche Schiffe befinden sich im Bau. Im September 1954 belief sich die Tankertonnage der Welt auf ungefähr 37 Millionen dwt, wovon fast drei Millionen dwt aufgelegt waren und weitere 10 Millionen dwt bis 1956 fertiggestellt sein werden.“

Wenn dies der Sachverhalt zur Zeit einer Konjunktur in der Schifffahrt ist, kann unschwer vorausgesagt werden, was sich im Falle einer rückläufigen Tendenz ereignen würde. Die Seeleute sind weiterhin entschlossen, auf eine Erfüllung der sich aus der Konvention über IMCO ergebenden Verpflichtungen zu dringen.

Auf Grund der Anweisungen, die dem Sekretariat der ITF in Helsinki erteilt worden waren, sandte es im Juni 1955 ein Rundschreiben an die Mitgliedsverbände der Seeleute, in dem ihnen nahegelegt wurde (a) auf Regierungen, die die Konvention noch nicht ratifiziert haben, den erforderlichen Druck auszuüben und (b) in allen übrigen Fällen weiterhin darauf zu achten, daß einem von den Gegnern der IMCO ausgeübten Druck nicht nachgegeben wurde. Auf der Konferenz der Seeleutesektion am 1. und 2. Oktober 1955 in Ostende wurde ebenfalls der Beschluß gefaßt, auch in

Zukunft einen Druck zugunsten der Ratifizierung der Konvention über IMCO auszuüben und Schritte zu unternehmen, um die Mitwirkung der Seeleute in der IMCO zu gewährleisten, sobald dieses Gremium errichtet sein würde.

Für das Inkrafttreten dieser Konvention sind 21 Ratifizierungen erforderlich, darunter sieben durch Länder mit mehr als einer Million Tonnen. Ende 1955 hatten die folgenden Länder die Konvention ratifiziert (Länder mit über 1 Million Tonnen in *Kursivschrift*): Ägypten, Argentinien, Australien, Belgien, Burma, Dominikanische Republik, Ecuador, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Haiti, Honduras, Kanada, Irland, Israel, Mexiko, die Niederlande, die Schweiz, die Vereinigten Staaten. Hinsichtlich zweier weiterer Länder, Österreich und Italien, wurde gemeldet, daß sie eine baldige Ratifizierung ins Auge gefaßt haben, wodurch sich die Zahl auf die für das Inkrafttreten der Konvention erforderliche erhöhen würde. Berichten in der Schifffahrtspresse zufolge soll die Frage der IMCO auf der 8. Session (Februar 1956) der Kommission der Vereinten Nationen für Transport und Nachrichtenwesen zur Debatte gelangen.

Konventionen über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung

Die Sektion hat ihre Bemühungen um Inkraftsetzung dieser Konvention fortgesetzt, die bekanntlich auf der Seefahrtkonferenz der IAO im Jahre 1946 als Konvention Nr. 76 gebilligt wurde. Obwohl sie anläßlich der internationalen Arbeitskonferenz 1949 (allgemeine Session) einer Revision unterzogen wurde, konnte die erforderliche Anzahl von Ratifizierungen auch nicht annähernd herbeigeführt werden. Die Konvention kann nur in Kraft treten, wenn sie von neun darin angeführten Ländern, davon fünf mit über einer Million Tonnen, ratifiziert wird. Bisher ist sie nur von einem namentlich angeführten Land (Australien) und drei übrigen (Kuba, Philippinen und Uruguay) ratifiziert worden. Die Seeleute unterbreiteten Vorschläge über eine weitere Revision der Konvention auf der 16. Session (Mai 1951 in Genf) und der 17. Session (Mai 1952 in Genf) der JMC. In beiden Fällen mußten die Verhandlungen jedoch ergebnislos abgebrochen werden. Die Seeleute beantragten zwar eine Revision, wollten sie jedoch auf die Aufteilung der Konvention auf zwei Teile beschränken, einen über Heuern und einen über Arbeitszeit und Bemannung, die jeder getrennt ratifiziert werden könnten. Die Begründung dieses Vorschlags über die Aufteilung der Konvention war, daß, soweit bekannt war, die Klauseln über eine internationale Mindeststeuer das größte Hindernis darstellten, das sich einer Ratifizierung in den Weg stellte, und man hoffte, auf diese Weise zumindest die Ratifizierung der Klauseln über die Arbeitszeit zu ermöglichen. Die Reeder bestanden jedoch auf der Unteilbarkeit der Faktoren Heuern und Arbeitszeit und wollten eine Revision nur in Erwägung ziehen, wenn die gesamte Frage einer vollkommen neuen Beratung unterzogen wurde.

Als ein dreigliedriger Unterausschuß der JMC zusammentrat, um über das Problem der Küstenschifffahrt und des Seenahverkehrs Nordwesteuropas zu beraten (April 1956 in Genf), führten diese Beratungen zu einer Kompromißlösung, die gleichzeitig Aussichten auf Fortschritte hinsichtlich der Konvention Nr. 93 eröffnete. Es wurde eine Resolution mit Unterstützung der Vertreter der Regierungen sowie der Reeder und Seeleute gebilligt, in der die Frage der Küstenschifffahrt und des Seenahverkehrs mit der der Revision der Konvention Nr. 93 verbunden wurde. Im Verfolge dieser Resolution gelangte diese Angelegenheit auf der 18. Session der

JMC (Oktober 1955 in Paris) zur Debatte, deren Ergebnis eine Empfehlung darstellte, diese Frage in die Tagesordnung der Seefahrtkonferenz der IAO 1957 und der auf 1956 anberaumten vorbereitenden Seefahrtkonferenz einzubeziehen. Anlässlich seiner Sitzung im Herbst 1955 leistete der Verwaltungsrat des IAA den Empfehlungen der JMC Folge, und die Revision der Konvention Nr. 93 erscheint somit auf den Tagesordnungen der Konferenzen 1956 und 1957.

Die Seeleute neigen der Auffassung zu, daß die Reeder zum Austausch für eine Diskussion über eine allgemeine Revision der Konvention Nr. 93 und auf der Basis einer Erhöhung der Tonnagegrenze ein ähnliches Arrangement anbieten würden, in das auch kleinere Schiffe einbezogen werden könnten, insbesondere die im Seenahverkehr Nordwesteuropas eingesetzten.

Internationale Seefahrtkonferenz der IAO

Wir haben bereits aus verschiedenen Anlässen den Vorschlag einer Seefahrtkonferenz der IAO erwähnt. Die letzte Konferenz dieser Art fand 1946 in Seattle (USA) statt. Sie war besonders denkwürdig wegen der Annahme von neun — seither unter dem Namen „Konventionen von Seattle“ — bekanntgewordenen internationalen Seefahrtskonventionen sowie einer Anzahl von Empfehlungen und Resolutionen, die als wesentliche Fortschritte auf dem Wege zur Erreichung der Ziele betrachtet wurden, die in dem von der Seeleutesektion der ITF unter dem Titel „Internationale Charta der Seeleute“ am Ende des zweiten Weltkriegs ausgearbeiteten Programm von Zielsetzungen der Nachkriegszeit festgelegt worden waren. Im allgemeinen kann nur auf derartigen Sessionen der Konferenz der IAO die Billigung wichtiger internationaler sozialer Vereinbarungen für die Schifffahrt erfolgen, obwohl in Ausnahmefällen auf einer allgemeinen Session der Konferenz der IAO Revisionen von Seefahrtskonventionen stattgefunden haben, zum Beispiel im Jahre 1949, als eine teilweise Revision der Konvention Nr. 72 (Urlaub der Seeleute), Nr. 75 (Unterkunfts-räume der Besatzung) und Nr. 76 (Heuern, Arbeitszeit und Bemannung) stattfand und aus ihnen die Konventionen Nr. 91, 92 und 93 wurden.

Seit Seattle sind zehn Jahre vergangen. In den Kreisen der Seeleute wird seit einiger Zeit mit Nachdruck die Auffassung vertreten, daß eine weitere Seefahrtkonferenz der IAO fällig ist. Resolutionen im Hinblick auf diesen Wunsch sind aus verschiedenen Anlässen gebilligt worden. Wir wiederholen neuerdings die einstimmig gebilligten Resolutionen, d. h. jene, die sich auf die Billigung der Regierungen und Reeder anlässlich der Sitzung des dreigliedrigen Unterausschusses im April 1954 stützen und auf die Zustimmung der Reeder anlässlich der 18. Session der (paritätischen) Konferenz der JMC im Oktober 1955 in Paris.

Die Empfehlungen der letztgenannten Sitzung wurden vom Verwaltungsrat des IAA auf seiner Sitzung im November 1955 gutgeheißen, die den Beschluß faßte, im Laufe des Jahres 1957 eine Seefahrtssession der internationalen Arbeitskonferenz einzuberufen, um über die folgende Tagesordnung zu beraten:

- (1) Allgemeine Revision der Konvention 1949 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung;
- (2) Anwerbung von Seeleuten durch offiziell errichtete Arbeitsvermittlungsstellen;

- (3) Übertragung von Schiffen an Flaggen von traditionellen nichtmaritimen Ländern unter Berücksichtigung der sozialen Bedingungen und der Sicherheit an Bord;
- (4) Inhalt von Arzeneikisten an Bord von Schiffen und ärztliche Beratung auf dem Funkwege für Schiffe auf hoher See;
- (5) Rechtsprechung im Zusammenhang mit Befähigungsnachweisen von Schiffsoffizieren;
- (6) gegenseitige bzw. internationale Anerkennung von nationalen Identitätsnachweisen von Seeleuten.

Gleichzeitig billigte der Verwaltungsrat die Empfehlung der JMC über die Einberufung einer vorbereitenden technischen Seefahrtskonferenz. Die letztgenannte Konferenz ist auf Herbst 1956 anberaumt und wird als erste Phase des im Rahmen der IAO vorgesehenen Verfahrens der doppelten Diskussion betrachtet werden. Die JMC hatte einstimmig empfohlen, daß diese vorbereitende Konferenz aus Vertretern der Länder bestehen sollte, die durch Titular- oder Ersatzmitglieder der JMC vertreten sind. Der Verwaltungsrat des IAA verschob jedoch seine Beschlußfassung über die Zusammensetzung der vorbereitenden Konferenz bis zu seiner nächsten Sitzung im Frühjahr 1956. Die Tagesordnung der vorbereitenden Konferenz wird die gleiche sein wie die der Vollkonferenz 1957.

Unrichtige Auslegung von Beschlüssen der IAO

Auf dem Londoner Kongreß 1954 wurde eine Resolution gebilligt, in der die Tendenz gewisser Reeder zu einer falschen Auslegung von Beschlüssen von Gremien wie die IAO verurteilt und die den international festgelegten Normen innewohnende Bedeutung von Mindestnormen unterstrichen wurde. Diese Resolution wurde nach dem Kongreß der Öffentlichkeit in erforderlichem Umfange zugänglich gemacht. Anlässlich der Konferenz der Sektion im Oktober 1955 in Ostende brachten die französischen Organisationen ihre Anerkennung dieser moralischen Unterstützung ihres Dreifrontenkampfes gegen die Regierung, die Reeder und Kommunisten zum Ausdruck, mit dem sie den Zweck verfolgten, den Standard der Arbeitszeit der französischen Seeleute zu wahren.

Konventionen von Seattle

Mit einer der Konventionen von Seattle haben wir uns bereits unter der Überschrift „Konvention Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung“ beschäftigt. Hinsichtlich der Ratifizierung der übrigen wurde auf der Sektionskonferenz im Oktober 1955 in Ostende ein eingehender Bericht erstattet. Von den 9 Konventionen von Seattle sind derzeit 4 in Kraft, nämlich die Konventionen über Befähigungsnachweise für Schiffsköche (Nr. 69), ärztliche Untersuchungen (Nr. 73), Befähigungsnachweise für Vollmatrosen (Nr. 74) und Unterkunftsräume der Besatzung (Nr. 75, abgeändert Nr. 92). Die übrigen Konventionen: Verpflegung (Nr. 68), soziale Sicherheit (Nr. 70), Altersversicherung der Seeleute (Nr. 71), bezahlter Urlaub (Nr. 72, abgeändert Nr. 91) und die bereits erwähnte Konvention über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung (Nr. 76, abgeändert Nr. 93) sind nach wie vor noch nicht in Kraft.

Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute in den Häfen

Die 18. Session der JMC billigte eine Resolution, in der auf die Notwendigkeit einer auf Gegenseitigkeit beruhenden internationalen Zusammen-

arbeit zum Zwecke der Förderung der Wohlfahrt der Seeleute in den Häfen aufmerksam gemacht und die Errichtung eines dreigliedrigen Unterausschusses der JMC zum Zwecke der Behandlung von Wohlfahrtsfragen auf internationaler Basis vorgeschlagen wurde. Diese Resolution wurde vom Verwaltungsrat des IAA auf seiner Sitzung im November 1955 befürwortet.

Die Errichtung eines dreigliedrigen Ausschusses der IAO bedeutet einen Schritt vorwärts auf dem Wege zur Verwirklichung früherer Beschlüsse der JMC über Wohlfahrt, auf die die Vertreter der Seeleute seit längerer Zeit drängen. In diesen Beschlüssen wurde betont, daß Wohlfahrtseinrichtungen auf Grund von gegenseitigen internationalen Abkommen errichtet und die Finanzierung derartiger Einrichtungen auf ausreichender und dauernder Basis erfolgen sollte und nicht ausschließlich auf Initiative privater Gremien.

Für die Resolution, die auf der letzten Session der JMC gebilligt wurde, war die Seeleutegruppe verantwortlich, im Verfolge der Diskussion über diesen Gegenstand auf der Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1955 in Ostende.

Internationale Studienkommission New York

Im Zusammenhang mit der Frage der Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute in den Häfen erfuhr die Seeleutesektion von der Tätigkeit des oben angeführten Gremiums. Diese Tätigkeit stützt sich hauptsächlich auf private Initiative und die Studienkommission bemüht sich um die Förderung der Wohlfahrt der Seeleute auf internationaler Ebene. Sie hat u. a. die ITF und ihre angeschlossenen Verbände der Seeleute um ihre Mitarbeit gebeten.

Anläßlich der Konferenz in Ostende brachte die Seeleutesektion ihre Anerkennung der Arbeit von Gremien, wie die internationale Studienkommission, zum Ausdruck. Gleichzeitig vertrat sie jedoch die Ansicht, daß eine derartige Tätigkeit zu einer Verdoppelung der im Rahmen der Schifffahrt bereits geleisteten Arbeit führen könnte. Es trifft wohl zu, daß die Mitarbeit öffentlicher Stellen auf diesem Gebiete benötigt wird, angesichts der beträchtlichen Ausgaben für umfassendere Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute. Im übrigen ist es jedoch wünschenswert, derartige Projekte unter den Auspizien der Schifffahrt selber zu verwirklichen, d. h. durch gemeinsame Bemühungen von Organisationen der Reeder und Seeleute. Die konstruktive Arbeit von außenstehenden Gremien wie die internationale Studienkommission wird jedoch willkommen geheißen und vorausgesetzt, daß die Initiative weiterhin der Schifffahrt überlassen bleibt, sind die ITF und ihre Mitgliedsverbände der Seeleute bereit, mit Gremien zusammenzuarbeiten, die bereits auf eine erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete der Wohlfahrt der Seeleute in den Häfen zurückblicken können.

Methoden der Anwerbung von Seeleuten

Als Ergebnis von Vorstellungen, die zum ersten Male anläßlich der Session der JMC im April 1952 erhoben worden waren, soll nun die Frage der Anwerbung von Seeleuten durch offizielle Arbeitsvermittlungsstellen in die Tagesordnung der Seefahrtskonferenzen der IAO 1956 (vorbereitende Konferenz) und 1957 (Vollkonferenz) einbezogen werden. Ein diesbezüglicher Beschluß wurde vom Verwaltungsrat des IAA im November

1955 auf Grund einer Empfehlung der Session der JMC im Oktober des gleichen Jahres gefaßt.

Es besteht nicht, wie ursprünglich von den Seeleuten beabsichtigt, die Absicht, eine Revision der seit 1920 bestehenden einschlägigen Konvention (Nr. 93) zu verlangen, sondern es sollen Mittel und Wege geprüft werden, um zu gewährleisten, daß die Anwerbung von Seeleuten zum Zwecke der Bemanning ausländischer Schiffe nur über offiziell anerkannte Arbeitsvermittlungsstellen erfolgt. Soweit bekannt ist, wird mit dem ins Auge gefaßten Übereinkommen nicht die Absicht verfolgt, die bereits allgemein gebilligten oder üblichen Methoden der Anwerbung oder Ersetzung von Seeleuten traditionsgemäß maritimer Länder zu unterbinden, sondern lediglich Mißbräuche bei der Vermittlung von Seeleuten für ausländische Schiffe zu verhindern.

Hier handelt es sich um das besondere Problem, das sich im Zusammenhang mit Seeleuten unterentwickelter Gebiete ergibt, sondern um das allgemeinere Problem zweifelhafter Praktiken gewisser Reeder bei der Anwerbung von Seeleuten. Mit dem besonderen Problem der asiatischen Seeleute beschäftigte sich, wie erinnernlich sein wird, die asiatische Seefahrtskonferenz der IAO in Nuwara Eliya im Oktober 1953. In der dort angenommenen Resolution wurde auf die in einer Reihe von asiatischen Ländern üblichen Mißbräuche aufmerksam gemacht und beschlossen, Schritte zur Ausmerzung dieser Methoden zu unternehmen. In der gleichen Resolution wurde ferner empfohlen, daß sich die Regierungen mit den Vertretern der Reeder und Seeleute ins Einvernehmen setzen sollten, um das gegenwärtige System der Anwerbung von Seeleuten einer Prüfung zu unterziehen und zu erwägen, welche Maschinerie einzurichten wäre, um etwaigen Nachteilen des gegenwärtigen Systems abzuweichen.

Ausschreitungen gegen Seeleute in ausländischen Häfen

Von Zeit zu Zeit werden Beschwerden über Ausschreitungen gegen Seeleute erhoben, die in Häfen gewisser Länder an Land gehen. Gewöhnlich handelt es sich um Häfen kommunistischer Länder, manchmal aber auch um Länder mit anderen totalitären Regierungsformen. Besonders schwerwiegende Anklagen wurden von den finnischen Seeleuterverbänden anläßlich der Sitzung des Generalrats und des Exekutivkomitees der ITF im Juni 1955 in Helsinki über die Behandlung ihrer Mitglieder in polnischen Häfen erhoben. Der Generalrat billigte eine Resolution, in der die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit der Welt auf diese Beschwerden der Seeleute gelenkt wurde. Die gleiche Resolution wurde auf einer Sitzung der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände der ITF im folgenden Monat in London befürwortet. Die Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1955 in Ostende erwog ebenfalls Maßnahmen zur Verhinderung derartiger Ausschreitungen gegen Seeleute in ausländischen Häfen.

Als Ergebnis der Diskussionen über diesen Gegenstand wurde die ITF bei der IAO vorstellig. Unter Bezugnahme auf die Präambel zu den Satzungen der IAO, in der es heißt, daß alle Mitgliederländer die Interessen von Arbeitnehmern, die außerhalb ihres Heimatlandes beschäftigt sind, zu wahren haben, und auf die Erklärung von Philadelphia, derzufolge alle Menschen Anspruch auf Freiheit und Achtung der menschlichen Würde haben, ersuchte die ITF die IAO, eine Untersuchung in die Wege zu leiten und sich dieser Angelegenheit anzunehmen, im Hinblick auf die Annahme einer Konvention, durch die Seeleuten in Mitgliedsstaaten der IAO und

der Vereinten Nationen gesetzlich gewährleistete Rechte und eine menschenwürdige Behandlung zugesichert werden würden.

In Beantwortung dieses Antrags erklärte die IAO, daß sie nicht über den geeigneten Apparat zur Behandlung einer derartigen Angelegenheit verfüge und schlug vor, sie auf diplomatischem Wege zu bereinigen. Dieser Weg ist der richtige, sofern es sich um Angelegenheiten handelt, die nur zwei Länder berühren. Es besteht jedoch nach wie vor die Hoffnung, diese Frage anlässlich der Seefahrtskonferenzen der IAO 1956 und 1957 im Zusammenhang mit der Frage der Identitätsnachweise von Seeleuten auf breiterer Basis ventilieren zu können und ein internationales Abkommen über gewisse Normen der Behandlung ausländischer Seeleute herbeizuführen.

Identitätsnachweise für Seeleute

Die Seeleutegruppe befürwortete einen Vorschlag über diesen Gegenstand anlässlich der Session der JMC im Oktober 1955 und als Ergebnis dieser Initiative wird er auf der vorbereitenden Seefahrtkonferenz 1956 und der ihr folgenden Vollsitzung der Seefahrtkonferenz der IAO 1957 zur Diskussion gelangen.

Normalerweise hinterlegen die Seeleute ihre Identitätsnachweise für die Dauer ihrer Beschäftigung an Bord eines Schiffes beim Kapitän, so daß sie beim Landgang keine Identitätsnachweise mit sich führen, wodurch sie sich unter gewissen Verhältnissen Schwierigkeiten aussetzen. Mit dem zur Debatte stehenden Vorschlag wird die Absicht verfolgt, die Seeleute mit einem von den nationalen Behörden ausgestellten Nachweis auszustatten, der international anerkannt werden würde und den die Seeleute zum Zwecke des Nachweises ihrer Identität zum Unterschied von Reise- und ähnlichen Dokumenten in ausländischen Häfen benutzen könnten.

Rechtsprechung im Hinblick auf Patente von Offizieren

Von Zeit zu Zeit ereignen sich Fälle, in denen Schiffsoffiziere an ausländischen Küsten in Havarien verwickelt werden und von zwei verschiedenen Gerichten zur Verantwortung gezogen werden, eines im Auslande und eines im Heimatlande des Schiffes. Die Situation kompliziert sich dadurch, daß derartige Fälle sowohl strafrechtliche als auch disziplinarrechtliche Aspekte aufweisen. Was die letztgenannten Aspekte betrifft, würden die Seeleute eine getrennte Behandlung mittels eines internationalen Übereinkommens vorziehen, durch das gewährleistet würde, daß für Fragen, die Offizierspatente betreffen, die Rechtsprechung der Behörde maßgebend sein sollte, die das Patent ursprünglich ausstellte.

Die Seeleutesektion der ITF beschäftigte sich mit dieser Angelegenheit anlässlich ihrer Konferenz im Oktober 1955 in Ostende und beschloß, im Hinblick auf die vorerwähnte Zielsetzung bei der IAO zu intervenieren. Auf der im gleichen Monat in Paris abgehaltenen Session der JMC wurde auf Antrag der Seeleutegruppe einstimmig beschlossen, die Einbeziehung dieser Frage in die Tagesordnung der Seefahrtkonferenzen der IAO 1956 und 1957 zu empfehlen. Dieser Empfehlung leistete der Verwaltungsrat des IAA im November 1955 Folge.

Das Sekretariat der ITF bemüht sich nun, von den angeschlossenen Verbänden der Schiffsoffiziere möglichst umfassende Unterlagen einzuholen, um sie der IAO vorlegen zu können, sobald diese Angelegenheit zur Debatte gelangt.

Fragen der Fischer

Infolge des Mangels an Zeit zur Behandlung von Angelegenheiten der Fischer auf Konferenzen der IAO wurde anlässlich der letzten Sitzung und Session der JMC vorgeschlagen, Vorkehrungen für die Diskussion einer aus drei Punkten bestehenden Frage der Fischer im Rahmen der Tagesordnung der auf 1956 und 1957 anberaumten Seefahrtkonferenzen zu treffen. Diesem Vorschlag widersetzten sich jedoch die Reeder aus den gleichen Gründen, aus denen sie sich immer der Behandlung von Fragen der Fischer im Rahmen der JMC widersetzen. Der Vorschlag wurde daraufhin dahingehend abgeändert, daß der Verwaltungsrat der IAO ersucht werden sollte, die Fragen der Fischer als zusätzlichen Punkt in die Tagesordnung der allgemeinen Session der Arbeitskonferenz der IAO 1957 einzubeziehen, und eine diesbezügliche Empfehlung wurde ausgearbeitet.

Als sich der Verwaltungsrat jedoch im November 1955 mit dieser Frage beschäftigte, gelangte er zu der Schlußfolgerung, daß bei der Ausarbeitung der Tagesordnung für die Konferenz 1957 ein zu vorgeschrittenes Stadium erreicht worden sei, um Fragen der Fischerei selbst als zusätzlichen Punkt einbeziehen zu können. Man hofft jedoch, ihnen beim Entwurf der Tagesordnung der Konferenz 1958 hohe Priorität einräumen zu können.

Seenahverkehr und Küstenschifffahrt Nordwest-Europas

Diese Frage wurde vor einigen Jahren vom schwedischen Seeleuteverband infolge der akuten Konkurrenz zur Sprache gebracht, die sich in den letzten Jahren in der Schifffahrt dieses Gebiets, besonders unter den kleineren Schiffen, wieder bemerkbar gemacht hatte. Durch Diskussionen auf verschiedenen unter den Auspizien der ITF veranstalteten regionalen Konferenzen (Januar 1953 in London, März 1953 in Stockholm, Juni 1953 in Kopenhagen, Januar 1954 in Hamburg) wurde der Weg für eine Sitzung des dreigliedrigen Ausschusses der IAO geebnet, der sich im April 1954 mit dieser Frage beschäftigte. Im Rahmen dieses dreigliedrigen Ausschusses beantragten die Seeleute auf Initiative der ITF den Abschluß eines regionalen Übereinkommens über Mindestarbeitsbedingungen, um einer Konkurrenz vorbeugen, die sich auf eine Ausbeutung der Unterschiede zwischen den Arbeitsbedingungen der Seeleute stützte.

In den Geltungsbereich des Abkommens sollten Schiffe unterhalb einer gewissen Tonnage einbezogen werden, die, wie bereits erwähnt, von dieser Konkurrenz besonders in Mitleidenschaft gezogen wurden. Sinngemäß bedeutet dieser Vorschlag eine Abänderung der in Konvention Nr. 93 enthaltenen Tonnagegrenze, da ein Teil der erwähnten niedrigeren Tonnage bereits innerhalb dieser Grenze lag. Die Seeleute hatten beantragt, die kleineren Schiffe aus dem Geltungsbereich der Konvention auszuschließen und sie in ein regionales Abkommen einzubeziehen. Eine Lösung auf regionaler Basis wurde jedoch von den Vertretern der Regierungen und Reeder als praktisch undurchführbar abgelehnt. An Stelle dessen tauchte der Gedanke der Erhöhung der in Konvention Nr. 93 festgelegten Tonnagegrenze auf, wie von den Seeleuten angeregt war, sowie der Vorschlag, einer allgemeinen Anpassung der Bestimmungen der Konvention an die gegebenen Verhältnisse und ein separates Übereinkommen auf allgemeiner Grundlage für kleinere Schiffe, sowohl die vom Geltungsbereich der Konvention ausgeschlossenen als auch die mit noch niedrigerer Tonnage. Da die in der nordwesteuropäischen Zone eingesetzten kleineren Schiffe naturgemäß in den Geltungsbereich eines der-

artigen Übereinkommens fallen würden, stimmten die Seeleute diesem Kompromiß zu.

Das nächste und, wie wir hoffen, entscheidende Stadium der Behandlung dieser Angelegenheit wird anläßlich der Revision der Konvention Nr. 93 auf den Konferenzen der IAO 1956 und 1957 erreicht werden.

Frachtraten

Die praktische Erfahrung hat gelehrt, daß das soziale Problem der Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute schließlich nicht getrennt von wirtschaftlichen Problemen der Frachtraten gelöst werden kann. Demgemäß haben die Vertreter der Seeleute in Gremien wie die JMC die Notwendigkeit einer gleichgerichteten Aktion auf wirtschaftspolitischen Gebieten unterstrichen. Die Vertreter der Reeder wollten jedoch von einer offiziellen Stellungnahme der JMC, bei der auf diesen Umstand aufmerksam gemacht werden würde, nichts wissen, wobei sie das Argument ins Treffen führten, daß die IAO nur für soziale Fragen zuständig sei.

Es gelang den Seeleuten, den bereits erwähnten dreigliedrigen Ausschuss der JMC mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen. Auch dort setzte sich jedoch die Auffassung durch, daß die IAO für eine Stellungnahme zu der wirtschaftspolitischen Frage der Frachtraten nicht zuständig sei.

Sobald IMCO ins Leben gerufen ist, hofft man, daraus ein Gremium der Vereinten Nationen zu machen, das sich mit wirtschaftlichen Problemen der Schifffahrt auf internationaler Ebene beschäftigen kann. Inzwischen intervenierten wir bei der Wirtschaftskommission für Europa in der Hoffnung, daß sie als regionales Gremium der Vereinten Nationen in der Lage sein könnte, Maßnahmen im Hinblick auf die Regelung der Frachtraten in der europäischen Schifffahrt zu treffen. Anläßlich der Sitzung des dreigliedrigen Unterausschusses der JMC fanden inoffizielle Unterredungen über diesen Gegenstand zwischen Vertretern der Wirtschaftskommission für Europa, der IAO und der ITF statt. Da die JMC jedoch zu der Schlussfolgerung gelangte, daß eine regionale Regelung dieses Problems undurchführbar sei, kam es zu keinem weiteren konkreten Schritt im Verfolge dieser Unterredungen.

Die Bedeutung der Berücksichtigung der Meinungen der Seeleute bei der Errichtung von IMCO ist bereits im einschlägigen Abschnitt des vorliegenden Berichts betont worden. Abschließend möchten wir bemerken, daß der Zusammenhang zwischen sozialen und wirtschaftlichen Belangen bereits in gewissem Umfange im Entwurf eines Abkommens über die gegenseitigen Beziehungen zwischen der IAO und IMCO nach Gründung der letztgenannten Organisation anerkannt wird.

Relative Normen der Entlohnung

Eine weitgehende Angleichung der Heuern und Arbeitsbedingungen der Länder, die von der Konkurrenz in der Küstenschifffahrt und im Seeverkehr Nordwesteuropas in Mitleidenschaft gezogen werden, bildet den Gegenstand einer von drei anläßlich des Kongresses der ITF 1950 gebilligten Resolutionen über dieses Problem. Die beiden übrigen bezogen sich, wie bereits erwähnt, auf Aktionen über die IAO und Regelung der Frachtraten.

Was die Heuern betrifft, gestaltet sich ein Vergleich dadurch kompliziert, daß die Normen der Entlohnung in der Schifffahrt einen organischen Teil der allgemeinen Lohn- und Wirtschaftsstruktur eines Landes bilden. Aus

diesem Grunde ergibt ein Vergleich mittels Umrechnung von Heuern in eine gegebene Währung zum offiziellen Kurs kein der Wirklichkeit entsprechendes Bild von der Realentlohnung und kann sehr irreführend sein. Vorbehaltlich dieser Einschränkungen führen wir nachstehend die am Ende des Jahres 1955 entrichteten Heuern von Vollmatrosen an (in den in der nachstehenden Tabelle angeführten Heuern sind Teuerungszulagen und Sondervergütungen inbegriffen, aber nicht Dienstalterzulagen für Beschäftigung bei der gleichen Reederei).

	Landeswährung	Pfund Sterling
		£ s d
Belgien	5,634 B. Frs.	40 5 0
Dänemark*)		
Dreiwachenschiff	676,50 D. Kr.	34 19 0
Zweiwachenschiff	750,— D. Kr.	38 12 0
Deutschland	280,— DM	23 17 0
Finnland	22,050 FM	33 19 0
Frankreich*)		
Zone 1	24,810 F. Frs.	25 6 0
Zone 2	24,810	25 6 0
Zone 3	26,820	27 8 0
Großbritannien*)		31 10 0
Niederlande		
Unter 400 BRT	301,90 f.	
400—500 BRT	315,—	
Über 500 BRT	350,—	32 19 0
Norwegen*)	670,— N. Kr.	33 10 0
Schweden	595,— S. Kr.	41 1 0

In allen Ländern dieses Gebiets ist man außerdem auf allen Schiffsklassen und bei allen Kategorien des Personals der 48-Stunden-Woche durch Gewährung von zusätzlichem Urlaub als Abgeltung für die auf See verbrachten Sonn- und Feiertage und acht Stunden je Tag überschreitende Arbeitszeit nähergekommen.

Geflüchtete Seeleute

Diese Frage stand auf der Tagesordnung von ein oder zwei Sessionen der JMC. Im Jahre 1951 wurde dieses Problem aktuell, weil die internationale Flüchtlingsorganisation, IRO, die sich bis dahin der elenden Lage der Flüchtlinge, darunter geflüchtete Seeleute, angenommen hatte, zugelassen werden sollte. Daraufhin wurde unter den Auspizien der Vereinten Nationen das Hohe Kommissariat für Flüchtlingswesen errichtet und im Juli 1951 eine Konvention über den Status von Flüchtlingen gebilligt, die eine Bestimmung über geflüchtete Seeleute enthielt. In dieser Bestimmung war vorgesehen, daß im Falle von regelmäßig auf Schiffen eines vertragschließenden Staates beschäftigten Besatzungen dieser Staat ihre Niederlassung auf seinem Gebiet sowie die Ausstellung von Reisedokumenten oder Bewilligung eines zeitweiligen Aufenthalts, insbesondere im Hinblick auf Niederlassung in einem anderen Lande, wohlwollend in Erwägung ziehen sollte.

*) In diesen Ländern finden zur Zeit Lohnverhandlungen statt oder stehen unmittelbar bevor.

Im Mai 1951 billigte die JMC eine Resolution, in der an alle Regierungen appelliert wurde, alle ihnen möglichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Lage geflüchteter Seeleute zu verbessern. Aus Anfragen bei der IAO im Jahre 1951 und neuerdings im Oktober 1953 ergab sich, daß die meisten Länder auf Grund der zur Zeit geltenden Gesetze nicht in der Lage waren, die erwünschten Schritte zu unternehmen. Sie legten jedoch weitgehendes Verständnis für die Lage der Seeleute an den Tag, indem sie ihnen soweit entgegenkamen, als sich mit der Sicherheit des Landes und anderen Erwägungen vereinbaren ließ. Einige Regierungen stellten geflüchteten Seeleuten eine Art von Identitäts- oder Reisedokument aus.

Besonders erwähnenswert war die Initiative der Regierung der Niederlande, die acht westeuropäische maritime Länder zur Diskussion dieses Problems auf einer Konferenz Ende September 1955 im Haag einlud. Auf dieser Konferenz wurde grundsätzliche Übereinstimmung über ein Projekt zur Umsiedlung von etwa 8000 geflüchteten Seeleuten erzielt; die meisten davon aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang, insbesondere Polen. Im Rahmen dieses Projekts würden Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande, Norwegen und Schweden den geflüchteten Seeleuten irgendeine Art von dauerndem Schutz zuteil werden lassen. Drei Monate später sollte eine weitere Konferenz zum Zwecke des Entwurfs der endgültigen Fassung dieses Abkommens einberufen werden. Der Zweck dieser Konferenz wird hauptsächlich in einer Ergänzung der Konvention vom Jahre 1951 bestehen, um der besonderen Lage der Seeleute Rechnung zu tragen, von denen etwa 4000 auf Schiffen der acht vertragschließenden Länder beschäftigt waren. Der Großteil der übrigen Seeleute war auf Schiffen beschäftigt, die in Lateinamerika registriert waren. Diese Seeleute besaßen fast ausnahmslos keinen ständigen Wohnsitz an Land und durften, abgesehen von kurzem Landgang, kein Land betreten.

Auf der 18. Session der JMC, Oktober 1955 in Paris, wurde eine Resolution gebilligt, in der die Hoffnung zum Ausdruck gebracht wird, daß der im Haag gebilligte Plan zu konkreten Maßnahmen führen werde und in der um Berichterstattung über etwaige weitere Entwicklungen ersucht wurde.

Besteuerung der Seeleute

In Beantwortung von Anfragen erteilte das Sekretariat der ITF mehreren Mitgliedsverbänden Informationen über die Besteuerung der Seeleute. Aus diesen Mitteilungen ging hervor, daß Seeleuten hinsichtlich der Besteuerung ihrer Einkünfte keine bevorzugte Behandlung zuteil wird. Dieser Frage wird in Kreisen der Seeleute immer größere Aufmerksamkeit zugewandt, insbesondere in den skandinavischen Ländern, wo auf dem Wege zu einer zufriedenstellenden Regelung dieser Frage die größten Fortschritte erzielt worden sind.

Auf der Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1955 in Ostende wurde beschlossen, diese Frage auf nationaler Ebene weiter zu prüfen, bevor irgendeine Aktion über die ITF ins Auge zu fassen wäre.

Tarifverträge der Seeleute

Auf der Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1955 in Ostende wurde die Zweckmäßigkeit der Zusammenstellung einer internationalen Sammlung von Tarifverträgen der Seeleute in englischer Sprache unterstrichen. Am Ende des Jahres 1955 waren zusammengefaßte englische Übersetzungen

gen der Tarifverträge von Mannschaften Dänemarks, Deutschlands, Finnlands, Norwegens und Schwedens unter dem Titel „Dokumentenreihe der Seeleute 1956“ verfügbar.

Es besteht die Absicht, dieser Dokumentenreihe die Tarifverträge der Schiffsmannschaften anderer Länder folgen zu lassen und anschließend daran, sobald als möglich, die Tarifverträge der Schiffsoffiziere.

Asyl für geflüchtete Seeleute

Auf dem Londoner Kongreß 1954 wurde eine Resolution gebilligt, in der die Solidarität mit Seeleuten zum Ausdruck gebracht wurde, die nach freien Ländern flüchteten und in der dringend beantragt wurde, ihnen sowohl das traditionelle Asylrecht zu gewähren als auch Möglichkeiten der Beschäftigung, soweit sich diese mit Erwägungen der Landessicherheit und wirtschaftspolitischen Überlegungen vereinbaren ließen. Diese Resolution wurde gemeinsam mit den übrigen Resolutionen des Londoner Kongresses in der aus diesem Anlaß veröffentlichten Sonderausgabe des Presseberichts der ITF veröffentlicht.

Einschränkung der Freiheit der Meere

Der Londoner Kongreß billigte eine Resolution der Sektion der Hochseefischer über den obigen Gegenstand, die infolge ihrer Bezugnahme auf die Frage der Hoheitsgewässer und Navigationsrechte auch für die Seeleute von Interesse war.

Die internationale Rechtskommission der Vereinten Nationen hatte sich mit dieser Frage seit längerer Zeit beschäftigt und eine Anzahl von Grundsätzen festgelegt. Soweit sie sich auf die Hochseeschifffahrt beziehen, handelt es sich hauptsächlich um eine Kodifizierung bereits geltender Bestimmungen; mit jenen aber, die sich auf die Flagge beziehen, die ein Schiff zu führen berechtigt ist, wird eine neue Begriffsbildung eingeführt, die wichtige Auswirkungen auf die Schattenflaggen haben kann. Diese Artikel sollen auf der nächsten Sitzung der Mitgliedsstaaten der Internationalen Rechtskommission zur Debatte gelangen, wonach sie erwartungsgemäß der Generalversammlung der Vereinten Nationen im Frühjahr 1956 vorgelegt werden.

Es wurde vorgeschlagen, daß die ITF und der IBFG gemeinsame Vorstellungen über diese Angelegenheit erheben sollten und demgemäß wurden die Mitgliedsverbände der Seeleute und Fischer um ihre Stellungnahme zu den vorerwähnten Vorschlägen der Internationalen Rechtskommission gebeten. Aus den Antworten unserer Mitgliedsverbände war ersichtlich, daß sie nachdrücklich auf die Aufrechterhaltung der traditionellen Dreimeilenzone bestanden. Diese Auffassung wurde auf der Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1955 in Ostende bekräftigt.

Wie vorgesehen, gaben daraufhin der IBFG und die ITF anläßlich der zehnten Generalversammlung der Vereinten Nationen (Herbst 1955) eine gemeinsame Erklärung ab, in der die von der Internationalen Rechtskommission beantragte Regelung der Hochseeschifffahrt ohne Vorbehalt gebilligt wurde.

Schifffahrt unter der Flagge der Schweiz

In Anbetracht des Umfanges der Beteiligung der Schweiz an der Hochseeschifffahrt hat sich die Sektion mehrfach mit der Lage der Besatzungen dieser Schiffe befaßt. Der Kongreß 1952 in Stockholm nahm eine Reso-

lution an, in der der schweizerische Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (VHTL) eingeladen wurde, diese Besatzungen mittels einer zu diesem Zwecke zu errichtenden eigenen Sektion zu organisieren und in ihrem Namen mit den Reedern die entsprechenden Heuern und Arbeitsbedingungen auszuhandeln.

Anläßlich einer Prüfung dieser Frage auf der Sektionskonferenz in Genf im April 1954 wurde mit den Vertretern des schweizerischen Verbandes ein Arbeitsprogramm vereinbart, durch das die wirksame gewerkschaftliche Erfassung und Vertretung dieses Personals bei Kollektivvertragsverhandlungen gewährleistet werden sollte. Seither sind in gewissen Zeitabständen Berichte eingelangt, aus denen hervorgeht, daß der schweizerische Verband mit den bisher erzielten Ergebnissen zufrieden ist.

Ausschuß und Funktionäre der Sektion

Auf dem Londoner Kongreß wurde Kollege T. Yates (Brit. Landesverband der Seeleute) zum Vorsitzenden der Sektion für die nächsten zwei Jahre gewählt und Kollege D. S. Tennant (Brit. Verband der Schiffsoffiziere) zum stellvertretenden Vorsitzenden.

Am Ende des Jahres 1955 setzte sich der Sektionsausschuß wie folgt zusammen:

Vorsitzender: T. Yates (Großbritannien, Mannschaften)

Stellv. Vorsitzender: D. S. Tennant (Großbritannien, Offiziere)

<i>Australien:</i>	J. Tudehope (Offiziere und Mannschaften)
<i>Belgien:</i>	R. Dekeyser (Mannschaften), W. Cassiers (Offiziere)
<i>Dänemark:</i>	S. From Andersen (Mannschaften)
<i>Deutschland:</i>	H. Hildebrand (Offiziere und Mannschaften)
<i>Estland:</i>	E. Kuun (Offiziere), N. Metslov (Mannschaften)
<i>Finnland:</i>	N. Wälläri (Mannschaften), E. R. Einar (Offiziere)
<i>Frankreich:</i>	J. Philipps (Mannschaften), G. Gendron (Offiziere)
<i>Griechenland:</i>	M. Petroulis (Offiziere), D. Benetatos (Mannschaften) und P. Kalapothakis (Ersatzmann)
<i>Indien:</i>	D. Desai (Mannschaften), A. M. K. Serang (Ersatzmann)
<i>Irland:</i>	D. Branigan (Mannschaften)
<i>Israel:</i>	E. Sittenfeld (Offiziere und Mannschaften)
<i>Italien:</i>	U. Romagnoli (Offiziere), L. Mucci (Mannschaften)
<i>Japan:</i>	Y. Nabasama (Offiziere und Mannschaften)
<i>Niederlande:</i>	P. de Vries (Offiziere), A. de Boon (Mannschaften)
<i>Pakistan:</i>	M. A. Khatib (Mannschaften)
<i>Norwegen:</i>	I. Haugen (Mannschaften), N. Nilsen (Offiziere)
<i>Polen:</i>	J. Krainski (Offiziere und Mannschaften)
<i>Schweden:</i>	J. Svensson (Mannschaften), Harry Lycke (Offiziere)
<i>Schweiz:</i>	E. Hofer (Offiziere und Mannschaften)
<i>USA:</i>	J. Hawk (Mannschaften)

Auf der Sektionskonferenz in Ostende wurde betont, daß es wünschenswert wäre, wenn alle angeschlossenen Länder ihr Recht auf Nominierung eines Vertreters der Offiziere und der Mannschaften im Sektionsausschuß ausüben, selbst in jenen Fällen, in denen diese Delegierten aus diesem oder jenem Grunde nicht in der Lage wären, allen Sitzungen beizuwohnen. Hiervon wurden alle Mitgliedsverbände der Seeleute mittels Rundschreiben in Kenntnis gesetzt; nichtsdestoweniger sind einige Sitze im Sektionsausschuß noch immer unbesetzt.

Sondersektion der Seeleute

Wir müssen neuerdings mitteilen, daß die Zahl der in Panama, Liberia und ähnlichen Ländern registrierten Schiffe in weiterer Zunahme begriffen ist.

Ende 1955 belief sich ihre Bruttotonnage auf ungefähr 9 Millionen, was eine Erhöhung um mehr als 2 Millionen seit unserem letzten Bericht bedeutet. In dieser Ziffer sind alle Kategorien von Handelsschiffen inbegriffen. Aus der Summe der Tonnage, die jetzt in Liberia, Panama usw. eingetragen ist, ergibt sich, daß diese Flotte die drittgrößte Gruppe und ungefähr 9 Prozent der gesamten Schifffahrt der Welt darstellt.

Die Registrierungen in Liberia haben in einem derartigen Tempo zugenommen, daß dieses Land nunmehr an die Stelle von Panama als Land mit der viertgrößten Tonnage der Handelsschiffe getreten ist.

Besonders charakteristisch ist bei der fortwährenden Zunahme der Registrierungen in diesen Ländern die Erhöhung der neuen Tonnage. Sie beläuft sich nunmehr auf über 50 Prozent der Tankertonnage und 15 Prozent der übrigen Tonnage. Insgesamt ist ungefähr ein Drittel der gesamten Tonnage weniger als sechs Jahre alt. Aus Pressemeldungen geht hervor, daß griechische Reeder in Japan eine halbe Million Bruttotonnen in Auftrag gegeben haben, die unter den Flaggen Liberias oder Panamas registriert werden sollen. Ebenso geht aus diesen Mitteilungen hervor, daß sich in Japan im Auftrag von griechischen Reedern insgesamt 3 Millionen Bruttotonnen im Bau befinden und es muß angenommen werden, daß ein großer Teil dieser Tonnage in Liberia und Panama eingetragen werden wird.

Aus dieser erhöhten neuen Tonnage, die in den vorerwähnten Ländern registriert wird, läßt sich der Nutzen ersehen, der Reedern erwächst, die sich nicht scheuen, sich die mit derartigen Registrierungen verbundenen Vorteile der niedrigeren Besteuerung zunutze zu machen. Die armseligen Abgaben, die ihnen auferlegt werden, gestatten ihnen, Kapital für Neubauten in rascherem Tempo anzusammeln als Reeder, deren Schiffe in anerkannten maritimen Ländern registriert sind, wodurch sich die Konkurrenzfähigkeit der erstgenannten Reeder erhöht.

Tätigkeit der ITF

Im Rahmen ihrer Tätigkeit im Zusammenhang mit diesen Schiffen wendet die Sondersektion der Seeleute der ITF weiterhin die auf dem Kongreß 1952 in Stockholm festgelegte Politik an. An dieser Stelle mag es zweckmäßig sein, daran zu erinnern, daß diese Politik den Abschluß von Kollektivverträgen versucht, durch die die Heuern und Arbeitsbedingungen der auf diesen Schiffen beschäftigten Seeleute geregelt werden; dabei findet der Grundsatz Anwendung, daß in jenen Fällen, in denen die Mehrheit der Besatzung ein und derselben Staatsangehörigkeit ist, die Heuern und Arbeitsbedingungen die in den Tarifverträgen des betreffenden Landes festgelegt sein würden, ausgenommen jedoch, daß sie in keinem Falle niedriger sein dürfen als die auf Grund der Bestimmungen des britischen National Maritime Board vereinbarten Heuern und Arbeitsbedingungen. Bei gemischten Besatzungen würden die Bestimmungen des britischen National Maritime Board zur Anwendung gelangen. Außerdem würde von den Reedern die Beitragsleistung an die

Internationale Wohlfahrtskasse der Seeleute verlangt und ferner Vorkehrungen für die Erfassung der betreffenden Seeleute durch die zuständigen Gewerkschaften getroffen werden.

Der Internationale Fair Practices Ausschuß, der sich aus Vertretern der Hafenarbeiter und Seeleute zusammensetzt und die Tätigkeit der Sondersektion überwacht, wurde auf dem Londoner Kongreß neu gebildet. Der Ausschuß setzt sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen:

Seeleute

T. Yates (britische Seeleute)
W. Cassiers (Belgien)
I. Haugen (Norwegen)
P. de Vries (Holland)
D. S. Tennant (britische Offiziere)
H. Hildebrand (Deutschland)
T. Yates und *A. Bird* — Gemeinsame Vorsitzende.

Hafenarbeiter

A. Bird (britische Hafenarbeiter)
R. Dekeyzer (Belgien)
A. Flenström (Schweden)
R. Laan (Holland)
A. Nicolaisen (Deutschland)
O. Becu (ITF)

Der Ausschuß ist 1954 und 1955 dreimal zusammengetreten, um die allgemeine Tätigkeit der Sektion einer Prüfung zu unterziehen und nötigenfalls Empfehlungen zu machen. In der wichtigsten dieser nunmehr als gewerkschaftspolitische Richtlinien zur Anwendung gelangenden Empfehlungen wird festgelegt, daß die Tätigkeit der Sondersektion gegen jedes Schiff unter den Panlibhonco-Flaggen gerichtet werden wird, dessen Besatzung noch nicht von Kollektivverträgen im Einklang mit der Politik der ITF erfaßt ist.

Diese Politik wurde auf Sektionskonferenzen der Seeleute, der Hafenarbeitersektion und auf gemeinsamen Konferenzen der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute in den Jahren 1954 und 1955 bestätigt. Auf jeder dieser Konferenzen wurden Resolutionen gebilligt, in denen die Entschlossenheit der Seeleute und Hafenarbeiter zum Ausdruck gebracht wurde, ihre Tätigkeit fortzusetzen.

Boykottaktionen sind notwendig

Der Beweis für die Richtigkeit der Behauptung der ITF, daß die Reeder ihre Schiffe unter diesen Flaggen in erster Linie wegen der sich daraus ergebenden materiellen Vorteile registrieren, wird durch die Tatsache erbracht, daß trotz Vorstellungen bei einer großen Anzahl dieser Reeder in dem Bestreben, zum Schutze der bei ihnen beschäftigten Seeleute Kollektivverträge mit der ITF zu vereinbaren, diese Reeder in der Mehrheit der Fälle auf diese Interventionen nicht reagiert haben. Die gleichen Reeder, die zwar geflissentlich das Angebot einer Regelung auf gutlichem Wege übersehen, geben immer vor, äußerst überrascht zu sein, sobald eines ihrer Schiffe den Gegenstand einer Boykottaktion von Mitgliedsverbänden der ITF zur Unterstützung ihrer Politik bildet. Aus derartigen Anlässen erklären die Reeder immer wieder, daß sie dem Abschluß von Kollektivverträgen keine unüberwindlichen Hindernisse in den Weg gelegt hätten, wenn sie davon nur vorher gewußt hätten, wobei sie passenderweise das in riesigem Umfange verbreitete Material der ITF über diesen Gegenstand sowie in vielen Fällen Vorstellungen von Vertretern der Sondersektion bei den individuellen Reedern vergessen. In Anbetracht dieses Sachverhalts hatte es sich in den Jahren 1954 und 1955 als notwendig erwiesen, Boykottaktionen durchzuführen, obzwar

in den Kreisen der ITF sowie denjenigen ihrer Mitgliedsverbände anerkannt wird, daß der Lebensunterhalt der Seeleute und Hafenarbeiter vom regelmäßigen Einsatz der Schiffe abhängig ist.

In einem Falle einer Boykottaktion verpflichteten sich die Reeder, durch die nationale Organisation der Arbeitgeber des Landes, in dem die Boykottaktion durchgeführt wurde, sofort Verhandlungen über den Abschluß von Kollektivverträgen aufzunehmen, falls der Boykott rückgängig gemacht würde. Angesichts dieses Versprechens wurde die Arbeit auf dem betreffenden Schiffe sofort sowohl von den Transportarbeitern, die mit dem Löschen, als auch den Metallarbeitern, die mit Reparaturen beschäftigt waren, wieder aufgenommen.

Obwohl von gewerkschaftlicher Seite wiederholt Versuche unternommen wurden, die Verhandlungen in Gang zu bringen, erwies es sich nach einigen Stunden fruchtloser Bemühungen als erforderlich, den Arbeitgebern mitzuteilen, daß, falls innerhalb einer gewissen Frist keine endgültigen Vorkehrungen für die Aufnahme der Verhandlungen getroffen würden, der Boykott fortgesetzt werden würde. Die Reeder ließen jedoch von ihrer Verzögerungstaktik nicht ab und die Gewerkschaften wurden sich darüber klar, daß die Reeder damit die Absicht verfolgten, sie lange genug hinzuhalten, um das Löschen und die Reparaturen beenden zu können, damit das Schiff auslaufen konnte. Aus diesem Grunde mußte trotz der Bemühungen der Gewerkschaften, zu einer Kompromißlösung zu gelangen, neuerdings zu einer direkten Aktion Zuflucht genommen werden und die Arbeit auf dem Schiffe ein zweites Mal zum Stillstand gebracht werden, bevor Verträge abgeschlossen werden konnten.

In einem weiteren Falle versuchten die Reeder ebenfalls, diese Taktik anzuwenden. Auch aus diesem Anlasse war die Arbeit auf dem Schiffe wieder aufgenommen worden. Die Reeder begannen jedoch, durch ihren Vertreter eine Verzögerungstaktik anzuwenden, in der Hoffnung, dadurch genügend Zeit für die Beendigung der Löscharbeiten zu gewinnen und das Schiff ungehindert auslaufen zu lassen. In diesem Falle wurde den Reedern jedoch in Anbetracht der Erfahrungen in der Vergangenheit sofort eine Frist gesetzt, innerhalb der sie einen Entschluß zu fassen hatten. Sie bequemen sich unter möglichster Wahrung des Gesichts, den an sie gerichteten Aufforderungen innerhalb der festgesetzten Frist zu entsprechen, so daß sich die Wiederholung der Boykottaktion erübrigte. In einem Falle führte eine Boykottaktion von Mitgliedsverbänden zu einer Klage der Reeder auf Schadenersatz. Deswegen hat sich jedoch an der Haltung dieser Verbände und der Bereitschaft, eine Boykottaktion durchzuführen, falls die Politik der ITF dies bedingt, nichts geändert. Sie sind nach wie vor entschlossen, ihren Beitrag zur Anwendung dieser Politik zu leisten.

Andererseits war es während der Berichtszeit möglich, mit einigen Reedern direkt die erforderlichen Kollektivverträge auszuhandeln, ohne zu irgendwelchen Aktionen oder auch nur Drohungen Zuflucht nehmen zu müssen. Im Laufe der Verhandlungen brachten diese Reeder ihren Wunsch zum Ausdruck, angemessene Heuern und Arbeitsbedingungen einzuführen und erklärten, daß sie gegen den Abschluß von Kollektivverträgen zu diesem Zwecke nichts einzuwenden hätten. Die Verhandlungen konnten daher zur beiderseitigen Zufriedenheit abgeschlossen werden.

Als Ergebnis der Tätigkeit der Sektion sowohl auf dem normalen Verhandlungswege als auch durch Boykottaktionen hat sich die Anzahl der in Durchführung der Stockholmer Politik abgeschlossenen Kollektivverträge weiterhin erhöht. Die meisten Reeder, für deren Schiffe mit der ITF unterzeichnete Kollektivverträge gelten, halten sich an die Vertragsbestimmungen und größere Schwierigkeiten haben sich nicht ergeben. In Einzelfällen, in denen Reeder versuchten, die Vertragsbestimmungen außer acht zu lassen, sind diese Schwierigkeiten nach Interventionen bei der betreffenden Reederei überwunden worden.

Auf Grund der Erfahrungen bei der Anwendung der in Stockholm festgelegten Politik in den beiden vergangenen Jahren ergibt sich die klare Schlußfolgerung, daß die Erhöhung der Zahl der Kollektivverträge in einem gewissen Verhältnis zu der Zahl der von Mitgliedsverbänden der ITF durchgeführten erfolgreichen Aktionen steht. In einem Falle erkundigten sich Reeder nach einer Boykottaktion beim Sekretariat der ITF, ob Aktionen gegen gewisse Schiffe geplant waren, die sie zu chartern beabsichtigten. Aus den vorerwähnten Ausführungen geht hervor, daß 1. die Reeder im großen und ganzen es vorgezogen haben, Versuche, auf gutlichem Wege zum Abschluß von Kollektivverträgen zu gelangen, außer acht zu lassen und daß 2. infolge dieser Haltung der Reeder die Notwendigkeit besteht, Zwangsmaßnahmen anzuwenden. Ebenso ist ersichtlich, daß auf dem Wege zur Regelung des Einsatzes dieser Schiffe Fortschritte erzielt worden sind.

Arbeitsbedingungen an Bord

Wir haben bereits früher auf den hohen Prozentsatz der Neubauten hingewiesen, die in den traditionell nichtmaritimen Ländern vorzufinden sind. Der Standard der Konstruktion dieser Schiffe entspricht selbstverständlich modernen Anforderungen. Welche Verhältnisse in einigen Jahren an Bord dieser Schiffe herrschen werden, möge dahingestellt bleiben.

Die Einrichtungen und die Verhältnisse auf den übrigen zwei Dritteln dieser Tonnage haben sich als Ergebnis der fortgesetzten Tätigkeit der ITF wesentlich gebessert und im Vergleich zu der Zeit vor Beginn der intensiven Kampagne der ITF können im allgemeinen beträchtliche Fortschritte verzeichnet werden.

Auch was die Behandlung der Besatzung betrifft, kann festgestellt werden, daß infolge der Tätigkeit und des Interesses der ITF nicht mehr die krassen Anomalien bei der Behandlung von Besatzungsmitgliedern vorzufinden sind, wie sie vorher mehr oder minder im allgemeinen üblich waren. Es ereignen sich jedoch noch immer Fälle, in denen die Reeder versuchen, die internationalen Normen der Entlohnung zu mißachten und in derartigen Fällen nimmt sich entweder die ITF direkt oder ihre Mitgliedsverbände auf nachdrückliche Weise der betreffenden Besatzungsmitglieder an. Als Ergebnis derartiger Aktionen konnten für die betreffenden Seeleute die geeigneten Verträge ausgehandelt werden.

In einem Falle handelt es sich um die gesamte griechische Besatzung eines Panlibhonco-Schiffes, die entlassen wurde, weil das Schiff in das Eigentum eines anderen Reeders überging. Die Reeder boten den Mitgliedern der Besatzung eine Entschädigung für die vorzeitige Abmusterung an, deren Höhe jedoch hinter den allgemein üblichen Normen zu-

rückblieb. Die Besatzung setzte sich mit einem Regionalbüro der ITF in Verbindung, und als Ergebnis der Intervention des Büros der ITF konnten alle Forderungen zur großen Zufriedenheit der Besatzungsmitglieder geregelt werden.

Steigendes Interesse an der Frage des Flaggenwechsels

Eine der ermutigendsten Erscheinungen in den Jahren 1954/55 im Zusammenhang mit diesem Problem ist wohl das steigende Interesse daran, daß außerhalb der Kreise der ITF an den Tag gelegt wird. Von seiten gewisser Reeder sind Erklärungen abgegeben worden, in denen sie ihren Befürchtungen über die langfristigen Auswirkungen der in stetigem Ansteigen begriffenen Konkurrenz dieser großen Flotten Ausdruck verleihen. So erklärte z. B. der Vorsitzende der britischen Handelskammer im Januar 1956 anläßlich einer Zusammenkunft von Versicherungssachverständigen: „Es handelt sich hierbei (die Schattenflaggen) jedoch um ein sehr wichtiges Problem, das sich jeder, dem die Interessen der britischen Schifffahrt am Herzen liegen, ernsthaft überlegt.“

Abgesehen von derartigen Erklärungen einzelner Reeder zeigt nun auch die Internationale Reedervereinigung Interesse an dieser Frage. Sie soll den Gegenstand einer besonderen Untersuchung und Berichterstattung durch die Internationale Schifffahrtskammer bilden.

Die Erweiterung des Kreises der interessierten Parteien ist auf die Initiative der ITF zurückzuführen, als sie an den Generaldirektor der IAO das Ansuchen richtete, die Frage des Flaggenwechsels auf die Tagesordnung der Joint Maritime Commission zu setzen. Demgemäß gelangte dieser Gegenstand auf internationaler Ebene zwischen den Vertretern der Reeder und Seeleute anläßlich der Sitzung der Joint Maritime Commission im Oktober 1955 in Paris zur Debatte. Auf dieser Sitzung wurde beschlossen, dem Generaldirektor der IAO zu empfehlen, diesen Punkt in die Tagesordnung der auf 1956 anberaumten Vorbereitenden Seefahrtskonferenz einzubeziehen und die Regierungen mittels Fragebogen um einschlägige Informationen zu ersuchen.

Die unablässige Tätigkeit der ITF und ihre Bemühungen, der Öffentlichkeit in den Jahren 1954/55 die Bedeutung dieses Problems vor Augen zu führen, hat also zu seiner Anerkennung durch einflußreiche Kreise außerhalb der ITF geführt und es besteht die Hoffnung, daß diese Erweiterung des Kreises der interessierten Parteien das Problem einer Lösung näherbringen wird.

New-Yorker Büro

Infolge des erhöhten Interesses an diesem Problem in den Vereinigten Staaten wurde im Juni 1955 in New York ein besonderes Büro errichtet, um die Tätigkeit der Sondersektion in Nordamerika mit ihrer Tätigkeit in Europa zu koordinieren. Dieses Büro untersteht der Leitung des Vertreters der ITF in New York. Als Ergebnis dieser Maßnahme ist eine Reihe von Kollektivverträgen ausgehandelt und Besatzungen organisiert worden. Das New Yorker Büro arbeitet eng mit den der ITF angeschlossenen amerikanischen Verbänden der Seeleute zusammen, die die Kampagne rückhaltlos unterstützen.

Fortsetzung der Tätigkeit

Es liegt auf der Hand, daß die unablässige, entschlossene Tätigkeit der Sektion und ihrer angeschlossenen Verbände der Hafenarbeiter und See-

leute nicht nur zu Folgen hinsichtlich der direkten Regelung der Heuern, Arbeitsbedingungen und gewerkschaftlichen Erfassung der Besatzungen dieser Schiffe geführt hat, sondern daß ihr auch in erster Linie die Einbeziehung so gut wie aller an der internationalen Schifffahrt interessierten Kreise in den traditionellen maritimen Ländern in den Bereich des Interesses an diesem Gegenstand zu verdanken ist. Am Anfang der Berichtszeit konnte von einer Stellungnahme von Kreisen außerhalb der ITF zu diesen Schiffen oder den auf ihnen beschäftigten Seeleuten kaum oder überhaupt nicht die Rede sein. Im Laufe der beiden Jahre ließen jedoch individuelle Reeder, Makler, Sektionen der Schifffahrtspresse und sonstige mit der Schifffahrt in Verbindung stehende Personen auf immer nachdrücklichere Weise ihre Stimme vernehmen, wozu sich die kollektive Stellungnahme verschiedener vertretungsbefugter nationaler und internationaler Schifffahrtsgremien gesellte, die ihrem Protest gegen die Auswirkungen der fortwährenden Zunahme der Tonnage unter den Schattenflaggen Ausdruck verliehen. Man scheint also jetzt in den Kreisen der Schifffahrt im allgemeinen die Ansichten über dieses Problem zu teilen, die die ITF mit solchem Nachdruck seit Ende des zweiten Weltkrieges vertritt.

Hafenarbeiter*)

Während der Berichtszeit fanden die folgenden Zusammenkünfte und Tagungen statt, die für die Sektion der Hafenarbeiter von direktem Interesse waren:

Sektionskonferenz, 12. bis 13. Februar 1954 in Genf

Hierbei handelt es sich um eine Vollkonferenz der Sektion, der Delegationen aus Belgien, Deutschland, Finnland, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und dem Vereinten Königreich beiwohnten. Die skandinavische Transportarbeiter-Föderation war ebenfalls vertreten.

Die Tagesordnung lautete wie folgt: 1. Bericht des Sekretariats, der sich mit den nachstehenden Fragen beschäftigte: Arbeitsinspektion in den Häfen, Staubentwicklung bei der Verladung von Getreide, Beschränkung der von einem Mann zu tragenden Lasten; 2. Der Binnenverkehrsausschuß der IAO; 3. Wohlfahrtseinrichtungen für Hafenarbeiter; 4. Garantielohnordnung in den Häfen; 5. Betriebssicherheit in den Häfen; 6. Altersversicherung der Hafenarbeiter; 7. Austauschurlaub.

Fragen der beruflichen Ausbildung von Hafenarbeitern und der Mechanisierung der Hafenarbeit wurden auf der Konferenz ebenfalls angeschnitten. Alle diese Fragen werden unter den entsprechenden Überschriften getrennt behandelt.

Binnenverkehrsausschuß der IAO (Fünfte Session), 15. bis 27. Februar 1954 in Genf

Die Tagesordnung der Fünften Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO bestand aus Fragen, die den Straßentransport und die Hafenarbeit betrafen. Sowohl im Rahmen der 32 Delegationen als auch der zur Behandlung der beiden Berufsgruppen eingesetzten Unterausschüsse

*) Weitere die Sektion der Hafenarbeiter berührende Fragen werden auf Seite 47 behandelt.

konnte eine starke Vertretung der der ITF angeschlossenen Verbände festgestellt werden.

Dem Unterausschuß für Fragen der Hafenarbeiter gehörten Vertreter der Mitgliedsverbände der ITF aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Italien, Japan, Kanada, den Niederlanden, Norwegen und Schweden an und spielten unter der Führung des Generalsekretärs der ITF bei den Debatten eine wichtige Rolle.

Der Unterausschuß beschäftigte sich mit folgenden Angelegenheiten der Hafenarbeiter: 1. Wohlfahrtseinrichtungen für Hafenarbeiter; 2. Schutz vor Staubentwicklung beim Verladen von Getreide; 3. Beschränkung der von einem Mann zu tragenden Lasten; 4. Gewichtsbezeichnung auf Lasten; 5. Konkurrenz zwischen den kontinentalen Nordseehäfen.

Die im Hinblick auf diese Fragen gefaßten Beschlüsse werden nachstehend unter den entsprechenden Titeln angeführt.

Sektionskonferenz, 19. bis 20. Juli 1954 in London

Hierbei handelte es sich um die wie üblich im Zusammenhang mit dem Kongreß der ITF stattfindende Konferenz der Sektion, auf der die Tätigkeit in den vorangehenden zwei Jahren einer Prüfung unterzogen wurde. Die in dem von der Konferenz gebilligten Berichte des Sekretariats berücksichtigten Fragen werden nachstehend getrennt behandelt.

Die Konferenz billigte zwei Resolutionen, die danach auch vom Kongreß angenommen wurden. In der ersten wurde eine Reihe von Punkten angeführt, die in ein von der Sektion auf einer späteren Konferenz auszuarbeitendes internationales Programm einbezogen werden sollten. In der zweiten Resolution wurde den Hafenarbeitern von Bombay bei ihren Bemühungen um eine verbesserte Regelung der Hafenarbeit gemäß den Grundsätzen der IAO der Beistand der ITF zugesagt.

Die Sektion wählte einen neuen Ausschuß für die nächste zweijährliche Periode und Kollege R. Dekeyzer, Präsident des belgischen Transportarbeiterverbandes, zu seinem Vorsitzenden.

Außer der Sektionskonferenz fand eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute statt, die sich mit dem Problem der Abwanderung zu Flaggen von Ländern wie Panama und anderen nicht-maritimen Ländern beschäftigte, unter besonderer Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die Sicherheit der Arbeit, den Standard der Arbeitsbedingungen und andere einschlägige Fragen, sowohl in bezug auf die Hafenarbeit als auch auf die Schifffahrt. Diese Frage bildet den Gegenstand eines besonderen Abschnittes des vorliegenden Berichtes.

Sachverständigenausschuß der IAO für die Betriebssicherheit in den Häfen, 21. April bis 6. Mai 1954 in Genf

Dieser Ausschuß war von der IAO als Ergebnis der von der ITF erhobenen Vorstellungen eingesetzt worden, um sich mit Vorschlägen einer Revision der Konvention No. 32 (1932) über den Schutz von Hafenarbeitern vor Unfällen zu beschäftigen.

Bei den dem Ausschuß vorgelegten Vorschlägen handelt es sich hauptsächlich um die von der ITF auf Grund des vom Osloer Kongreß 1948 gebilligten Programms unterbreiteten Anträgen über Betriebssicherheit.

Der Sachverständigenausschuß, der aus 6 Vertretern der Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Großbritanniens, der Niederlande und Schwedens, eines Vertreters der Internationalen Reeder-Vereinigung und eines der ITF bestand, nahm die Vorarbeiten für einen internationalen Kodex der Praxis der Hafenarbeit in Angriff. Diese Arbeiten werden von einer zweiten Sitzung von Sachverständigen fortgesetzt, die gegen Ende 1956 stattfinden soll.

In dem 1954 ernannten Ausschuß war die ITF durch Kollegen Arthur Bird vom Britischen Transportarbeiterverband vertreten. Weitere Informationen über das im Hinblick auf die Verwirklichung des Programms der ITF erreichte Stadium, soweit es sich um die Betriebssicherheit in den Häfen handelt, werden unter der entsprechenden Überschrift behandelt.

Vorbereitende Regionale Hafenarbeiterkonferenz,

4. Februar 1955 in Hamburg

Diese Konferenz diente der Vorbereitung der Regionalen Konferenz der Hafenarbeitersektion, die später im gleichen Monat in Amsterdam stattfand. Anwesend waren Vertreter der Verbände der Hafenarbeiter aus Belgien, Deutschland und den Niederlanden, die die Grundzüge der der Amsterdamer Konferenz vorzulegenden Dokumente und Anträge ausarbeiteten.

Regionale Hafenarbeiterkonferenz, 21. bis 23. Februar 1955 in Amsterdam

In Durchführung der auf der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 in Genf und anlässlich des Londoner Kongresses im Juli 1954 gefaßten Beschlüsse wurde auf den oben erwähnten Termin in Amsterdam eine Regionale Konferenz anberaumt, um das in Antwerpen im August 1946 entworfene regionale Programm einer Revision zu unterziehen.

Auf dieser Konferenz waren die Hafenarbeiter Belgiens, Deutschlands, Frankreichs und der Niederlande vertreten. Es wurde ein neues regionales Programm ausgearbeitet, das auf eine weitergehende Vereinheitlichung des Standards der Arbeit in den Häfen dieses Gebietes abzielt, sowie auf eine Beschränkung der Arbeitszeit auf 40 Stunden je Woche, Beteiligung der Gewerkschaften an der Verwaltung von Hafenarbeitsordnungen und regionale Koordinierung der Hafenarbeit. Weitere Einzelheiten hierüber sind im Abschnitt „Konkurrenz zwischen Häfen“ enthalten.

Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter,

8. Juli 1955 in London

Im Verfolge eine vom Generalrat der ITF im Juni 1955 in Helsinki gebilligten Resolution wurde eine gemeinsame Konferenz der in Frage kommenden Verbände der Hafenarbeiter und Seeleute einberufen, um die Möglichkeit der Unterstützung einer Aktion von etwa 500 im Exil lebenden polnischen Seeleuten zu prüfen, durch die ihren Forderungen nach Bezahlung von Kriegsdienstzulagen Nachdruck verliehen werden sollte, die ihnen seit 1945 zustanden und sich insgesamt auf etwa 85 000 £ beliefen. Die Konferenz billigte eine Erklärung, in der die Solidarität mit den polnischen Seeleuten zum Ausdruck gebracht und an die öffentliche Meinung der Welt appelliert. Wie im vorliegenden Bericht an anderer Stelle ausführlich erwähnt wird, konnte diese Aktion sehr erfolgreich beendet werden, nachdem ein polnisches Schiff etwa 45 Tage in Erwartung des Entscheids des belgischen Gerichtshofes im Hafen von Antwerpen festgehalten worden war. Diese gemeinsame Konferenz beschäftigte sich auf

Wunsch der Sitzung des Generalrats in Helsinki auch mit Beschwerden über Mißhandlungen von Seeleuten auf Schiffen, die Häfen kommunistischer und sonstiger totalitärer Länder anliefen. Die Konferenz schloß sich der inzwischen auch von der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation befürworteten Resolution des Generalrats an und billigte die Bestrebungen der ITF, diese Angelegenheit im Rahmen der IAO zur Sprache zu bringen. In diesem Zusammenhang versprach die Konferenz ferner, diese Bemühungen durch entsprechende Propaganda in der Gewerkschaftspresse und Bereitstellung von möglichst umfassendem Beweismaterial über diesen Gegenstand zu unterstützen.

Zwei weitere Fragen, die zur Debatte gelangten, betrafen einen Streik, dessen Durchführung der Estländische Seeleuterverband zu jener Zeit erwog, und die Auswirkungen von inoffiziellen Streikbewegungen, die sich in gewissen europäischen Häfen ereignet hatten. Nach einem Austausch von Informationen wurden Beschlüsse über die durchzuführenden Maßnahmen gefaßt.

Hafeninspektionsdienste

Nachdem das Sekretariat der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 über diese Angelegenheit Bericht erstattet hatte, wurden die Mitgliedsverbände der Hafenarbeiter um weitere Informationen über die in den verschiedenen Ländern üblichen Methoden der Überwachung der Betriebssicherheit in den Häfen ersucht.

Auf diese Anfrage erhielten wir Antworten aus Belgien, Deutschland, Griechenland, Großbritannien, den Niederlanden, Indien und Schweden. Diese Informationen werden in einen Bericht einbezogen, der einer Sitzung des Ausschusses der Hafenarbeitersektion vorgelegt werden wird, mit deren Einberufung vor dem Wiener Kongreß gerechnet wird.

Staubentwicklung beim Verladen von Getreide

Im Bericht an den letzten Kongreß der ITF, der sich auf die Jahre 1952/53 bezog, wurde die Untersuchung erwähnt, die die IAO im Verfolge einer Resolution der Sektion des Binnenverkehrsausschusses 1951 über die schädlichen Auswirkungen der Staubentwicklung beim Verladen von Getreide für die Hafenarbeiter durchgeführt hatte. Wir hatten unsere Mitgliedsverbände von den Schlußfolgerungen der IAO in Kenntnis gesetzt und sie ersucht, die Reaktion der Regierungen auf die Empfehlungen der IAO im Auge zu behalten.

Als diese Angelegenheit auf der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 in Genf zur Sprache gelangte, wurde neuerdings die Notwendigkeit des Schutzes der Hafenarbeiter vor der Staubentwicklung beim Verladen von Getreide, insbesondere in den abgeschlossenen Räumen von Schiffsluken und Lagerhäusern unterstrichen. Es wurde nachdrücklich betont, daß durch den Verloader ein Beitrag zur Lösung dieses Problems geleistet werden könnte, da das Getreide im Zeitpunkt der Verladung oft mit einer beträchtlichen Menge von unnötigem Staub durchsetzt ist.

Im Verfolge dieser Resolution gelang es der Arbeitnehmergruppe anläßlich der 5. Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO, die unmittelbar danach stattfand, unter Leitung von Vertretern der Mitgliedsverbände der ITF, die Billigung einer Resolution durchzusetzen, in der den Regierungen nahegelegt wird, diese Möglichkeit der Gefährdung der Gesundheit

mittels Arbeitsinspektion und zuständige ärztliche Stellen in den Häfen im Auge zu behalten und in der ferner betont wird, daß die mit dem Verladen von Getreide verbundenen Risiken in einigen Fällen durch unnötig große Mengen von Staub in dieser Art von Fracht erhöht werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Zweckmäßigkeit vorbeugender Maßnahmen von seiten der Verloader hingewiesen.

Beschränkung der von einem Mann zu tragenden Lasten

Bekanntlich wird diese Frage vom Sekretariat der ITF fortwährend geprüft. In den Berichten an die Kongresse wird regelmäßig auf die Bemühungen um Verwirklichung der einschlägigen Vorschläge der Hafenarbeiter hingewiesen.

Daß das Tragen von übermäßigen Lasten in den Hafenbetrieben nach wie vor ein schwerwiegendes Problem darstellt, trotz der Mechanisierung, durch die die Schwierigkeiten des Hantierens mit schweren Lasten in Plätzen wie Schiffsluken, nicht überwunden werden, wurde anlässlich der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 neuerdings betont. Die Lösung hängt letzten Endes von den Arbeitsmethoden der Verloader ab und muß daher auf internationaler Ebene in Angriff genommen werden. Ferner ist auf die Verpackungsmethoden zu achten, da eine fehlerhafte Verpackung von Stoffen wie feiner Lampenruß die Hafenarbeiter einer Gefährdung ihrer Gesundheit aussetzt.

Auf der 5. Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO, die unmittelbar danach in Genf stattfand, gelang es den Vertretern von Mitgliedsverbänden der ITF, die Annahme einer Resolution durchzusetzen, in der die IAO ersucht wird, von Regierungen und ärztlichen Organisationen Informationen über den Umfang und die schädlichen Auswirkungen des Tragens von übermäßigen Lasten einzuholen, die Ergebnisse der Untersuchung zu veröffentlichen und die Einbeziehung der Frage in die Tagesordnung der geeignetsten Session der Konferenz der IAO zu erwägen. Man kann daher erwarten, daß bei der Behandlung dieser Angelegenheit ein wesentlicher Schritt vorwärts erzielt werden wird, sobald die an Ort und Stelle zur Durchführung gelangenden Untersuchungen ein genügend fortgeschrittenes Stadium erreicht haben.

Konkurrenz zwischen den Häfen

Die Frage der Konkurrenz zwischen den Häfen an der kontinentalen Küste der Nordsee und des Ärmelkanals und die dadurch verursachte Bedrohung der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter ist wiederholt auf den Tagesordnungen der Konferenzen der Hafenarbeitersektion der ITF gestanden.

Versuche einer Lösung dieses Problems vor dem letzten Kriege sind seit Kriegsende sowohl von der ITF als auch der IAO wieder unternommen worden. Im Rahmen des letztgenannten Gremiums beantragte die Arbeitnehmergruppe auf einer Reihe von Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses nachdrücklich, daß die IAO eine Untersuchung durchführen, eine dreigliedrige Konferenz für die Nordseehäfen einberufen und den Abschluß von regionalen Verträgen über die Mindestarbeitsbedingungen von Hafenarbeitern befürworten sollte. Es wurde eine Reihe von Resolutionen hierüber gebilligt, wobei den letzten Anlaß die 5. Session des Binnenverkehrsausschusses im Februar in Genf bildete. Es bestand jedoch

kaum eine Aussicht auf Einberufung der Konferenz, da sich die Regierungen der drei wichtigsten, von diesem Problem berührten Länder, Belgiens, Deutschlands und der Niederlande, der geplanten dreigliedrigen Konferenz u. a. aus dem Grunde widersetzen, daß die zu beratenden Angelegenheiten zum großen Teil nicht in den Rahmen der sozialpolitischen Belange fallen würden.

Im Rahmen der ITF wurde die Lösung dieses Problems mittels regionaler Hafenarbeiterkonferenzen in Angriff genommen. Auf der ersten dieser Konferenzen nach Ende des Krieges, im August 1946 in Antwerpen, wurde ein regionales Arbeitsprogramm der Hafenarbeiter gebilligt. Zu den darin festgehaltenen Zielen gehörten ein Mindestlohn, die 40-Stunden-Woche, garantierte Entlohnung und Regelmäßigkeit der Beschäftigung, Bezahlung für öffentliche Feiertage und jährlichen Urlaub, angemessene Entlohnung für Mehrarbeit. Ein beträchtlicher Teil der in diesem Programm enthaltenen Ziele ist im Zuge der Evolution der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter in der Nachkriegszeit verwirklicht worden. Die Unterschiede in bezug auf das Niveau der Löhne und insbesondere der Arbeitszeit bestanden jedoch weiterhin. Aus diesem Grunde wurde auf verschiedenen Konferenzen der Hafenarbeitersektion der ITF die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines neuen Programms als Grundlage für eine Aktion auf regionaler Ebene betont.

Demzufolge wurde unter den Auspizien der ITF im Februar 1955 in Amsterdam eine regionale Hafenarbeiterkonferenz veranstaltet, nachdem durch Unterredungen zwischen den in Frage kommenden Verbänden in Antwerpen und Hamburg und eine vorbereitende Konferenz der ITF in Hamburg die entsprechenden Vorarbeiten geleistet worden waren. Es kam zur Billigung eines neuen Aktionsprogramms, das zwar auch Fragen wie Einführung von Garantielohnordnungen, Mitbestimmung, Integration auf regionaler Ebene berücksichtigte — die Forderung nach einem Mindestlohn war als in Anbetracht der gegenwärtigen Lage vollkommen undurchführbar fallengelassen worden —, jedoch in erster Linie auf eine Neuregelung der Arbeitszeit Wert legt; die beteiligten Verbände bekräftigten ihre Absicht, die Herabsetzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden durchzusetzen.

Die Amsterdamer Konferenz anerkannte, daß die Lage in den Häfen der betreffenden Länder sehr wesentliche Unterschiede aufweist und daß daher bei der Durchführung des Programms die größtmögliche Elastizität am Platze wäre. In einigen Fällen besteht besondere Vorliebe für ein langes Wochenende, während anderswo auf einen kurzen Arbeitstag Wert gelegt wird. Vor allem wurde anerkannt, daß die Produktivität der Häfen durch die Neuregelung der Arbeitszeit nicht beeinträchtigt werden dürfe. Demgemäß kam man überein, daß es bei der Anwendung des Grundsatzes der 40-Stunden-Woche zulässig sein sollte, die Wahl zwischen einer Berechnung auf Grund eines 14tägigen Durchschnitts, einer 5-Tage-Woche oder einer 7-Tage-Woche zu treffen, ein System der 24stündigen Schichtarbeit oder das einer normalen täglichen Arbeitszeit anzuwenden, vorausgesetzt, daß gewisse wesentliche Grundsätze eingehalten werden und daß nationalen Gepflogenheiten soweit wie möglich Rechnung getragen wird:

- (1) Wochenendgangs sind auf die für dringende Arbeiten erforderliche Zahl zu beschränken. Sie sollten den Gegenstand besonderer Vereinbarungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bilden und

die auf diese Weise geleistete Arbeit hat zu den 40 Stunden pro Woche zu zählen;

- (2) Arbeit außerhalb der normalen Arbeitszeit vor 8 Uhr und nach 17 Uhr ist soweit wie möglich einzuschränken, durch höhere Entlohnung bzw. kürzere Arbeitszeit in entsprechender Weise abzugelten und gemäß den ortsüblichen Gepflogenheiten auf faire Weise zu verteilen;
- (3) die zwischen zwei volle Arbeitstage fallende Ruheperiode darf in keinem Falle kürzer sein als 12 aufeinanderfolgende Stunden;
- (4) Überstundenarbeit ist in Ausnahmefällen zulässig, ist jedoch auf z. B. 2 Stunden zu beschränken, zur Abfertigung eines Schiffes oder bei außergewöhnlich dringenden Arbeiten.

Auf der Amsterdamer Konferenz wurde ein aus vier Mitgliedern bestehender Unterausschuß zur Überwachung der Fortschritte bei der Verwirklichung des dort gebilligten Programms ernannt.

Eine Sitzung dieses Unterausschusses ist auf Antrag 1956 anberaumt. Ein Manifest, in dem das in Amsterdam angenommene regionale Programm erläutert wird, wurde in der ITF-Zeitung (April) veröffentlicht.

Gewichtsbezeichnungen auf Lasten

Auf der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 in Genf machten die schwedischen Delegierten auf die Notwendigkeit einer genaueren Einhaltung der Internationalen Konvention aufmerksam, die die Bestimmung enthält, daß dem Verlader die Bezeichnung des Gewichtes von Lasten obliegt. Es wurde beschlossen, diese Frage auf der unmittelbar danach anberaumten Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO zur Sprache zu bringen.

Auf dieser Session des Binnenverkehrsausschusses wurde demgemäß eine Resolution gebilligt, in der verlangt wird, daß sich der Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen, der kurz danach zusammentreten sollte, mit den Auswirkungen der übermäßigen Beanspruchung von Hebeegeräten durch Unterlassung der Bezeichnung des richtigen Gewichtes auf Lasten beschäftigen sollte. Dieser Sachverständigenausschuß gelangte auf seiner Sitzung im folgenden April zu der Schlußfolgerung, daß Defekte dieser Art selten sind, da das Gewicht von schweren Lasten gewöhnlich bezeichnet ist und Kranfahrer und Hafenarbeiter sich gewöhnlich weigern, mit schweren Lasten von unbekanntem Gewicht zu hantieren. Der Ausschuß betonte den Wert von automatischen Einrichtungen zur Verhütung einer übermäßigen Beanspruchung von Hebeegeräten, mit Ausnahme von Hebebäumen. Anlässlich der Tatsache, daß die betreffende Konvention von 40 Ländern ratifiziert worden ist, beschloß der Ausschuß, daß sie von soviel Ländern wie möglich ratifiziert und genau angewandt werden müßte.

Sicherheit, Hygiene und Wohlfahrt der Hafenarbeiter

Anlässlich des Kongresses im Jahre 1948 in Oslo wurde ein ins einzelne gehendes Programm gebilligt, das eine Reihe von Vorschlägen über Sicherheit, Hygiene und Wohlfahrt in den Hafenbetrieben enthielt. Mit diesem Programm wurde in den darauffolgenden Jahren die IAO be-

schäftigt, im Hinblick auf eine Revision der bereits bestehenden Konvention vom Jahre 1929, abgeändert 1932, über den Schutz der Hafenarbeiter vor Unfällen.

Die in Oslo angenommenen Vorschläge verteilten sich auf zwei Abschnitte, einen über Fragen der Betriebssicherheit in den Häfen und der andere über Angelegenheiten, die mit Hygiene und Wohlfahrtseinrichtungen zusammenhängen. Mit den erstgenannten Vorschlägen, zu denen von der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 vier weitere hinzugefügt wurden, beschäftigte sich später ein Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen und sie führten zur Ausarbeitung eines internationalen Kodex der Praxis der Hafenarbeiter. Dieser Kodex soll einem zweiten Sachverständigenausschuß im Laufe des Jahres 1956 vorgelegt werden, wonach er den Gegenstand von Beratungen auf der Konferenz der IAO bilden wird. Mit den übrigen in Oslo angenommenen Vorschlägen über Hygiene und Wohlfahrtseinrichtungen beschäftigte sich die 5. Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO. Die von diesem Gremium der IAO gebilligte einschlägige Resolution und Erklärung bedeutet die so gut wie vollkommene Verwirklichung dieses Teils des Osloer Programms.

Einzelheiten der im Rahmen der beiden vorerwähnten Gremien der IAO, des Sachverständigenausschusses und des Binnenverkehrsausschusses, erzielten Resultate waren im Anhang zu Rundschreiben Nr. 63/D/10 vom 27. Dezember 1955 enthalten.

Einführung von Garantielohnordnungen

Auf der 3. Session des Binnenverkehrsausschusses (Brüssel 1949) wurde eine umfassende Resolution gebilligt, die Empfehlungen über Grundsätze enthielt, die bei der Einführung von Garantielohnordnungen in den Häfen auf internationaler Ebene zur Anwendung gelangen könnten. Im Zusammenhang mit Plänen der Ausarbeitung eines neuen Arbeitsprogrammes der Hafenarbeitersektion ersuchten wir unsere Mitgliedsverbände, zu beurteilen, in welchem Umfang die in Brüssel festgelegten Grundsätze bisher in nationalen Garantielohnordnungen in den Hafenbetrieben angewandt worden sind.

Auf der Sektionskonferenz der Hafenarbeiter im Februar 1954 wurden insbesondere zwei Aspekte der Garantielohnordnung hervorgehoben: Erstens die Bedeutung einer angemessenen Beteiligung der Gewerkschaften auf den verschiedenen Ebenen an der Überwachung und Verwaltung derartiger Garantielohnordnungen und zweitens die Finanzierung solcher Garantielohnordnungen. Die Konferenz gelangte zu der Auffassung, daß eine Vereinheitlichung der Finanzierung durch den Staat oder die Hafenbetriebe selbst wünschenswert wäre, insbesondere dort, wo Häfen einander Konkurrenz machen. Der Londoner Kongreß (1954) billigte eine Resolution, in der u. a. ein garantierter monatlicher Mindestlohn gefordert wurde, der durch Beiträge der Arbeitgeber oder eine den umgeschlagenen Gütern auferlegte Abgabe zu finanzieren wäre.

Altersrenten und soziale Sicherheit

Der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 wurde eine zusammenfassende Übersicht über die Regelung der Altersversicherung der Hafenarbeiter, sowohl auf Grund der allgemeinen staatlichen Versicherung

als auch besonderer betriebseigener Versicherungen in den verschiedenen Ländern vorgelegt. Diese Übersicht erstreckte sich auf Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, die Niederlande, Norwegen und Schweden.

Die Konferenz gelangte zu der Schlußfolgerung, daß Arbeitnehmer, die während einer Reihe von Jahren regelmäßig in einem Berufe oder Gewerbe beschäftigt sind, Anspruch auf eine Altersrente zusätzlich zu der auf Grund der allgemeinen staatlichen Versicherung gewährt haben und daß dieser Grundsatz bei der Ausarbeitung eines internationalen Programms der Hafenarbeitersektion in einem späteren Zeitpunkt entsprechend berücksichtigt werden sollte.

Aus dem gleichen Anlaß fand eine allgemeine Diskussion über die Frage der sozialen Sicherheit der Hafenarbeiter statt. In dieser Hinsicht wird für die Arbeitnehmer z. T. durch die allgemeine Sozialversicherung, teilweise durch betriebseigene Versicherung und teilweise durch freiwillige Versicherung gesorgt. In der bereits erwähnten, in London gebilligten Resolution wird eine Invaliditätsrente erwähnt, die im Verhältnis zu den höheren körperlichen Anforderungen der Hafenarbeit stehen sollte und ebenfalls für die Einbeziehung in das internationale Programm der Sektion in Betracht käme.

Austauschurlaub und Studienreisen

Auf der Konferenz der Hafenarbeitersektion fand eine Diskussion über die Möglichkeit eines Austauschurlaubes von Hafenarbeitern in den verschiedenen Ländern statt, entweder mit Unterbringung in Privatwohnungen oder in Heimen. Aus einer Umfrage des Sekretariats bei unseren Mitgliedsverbänden ergab sich das Interesse der belgischen, niederländischen und britischen Verbände an diesem Plan und wir setzten die betreffenden Gewerkschaften miteinander in Verbindung, damit die erforderlichen Vorkehrungen auf direktem Wege getroffen werden könnten. Andere Verbände erklärten sich ebenfalls bereit, Hafenarbeitern, die ihren Urlaub in den betreffenden Ländern verbringen wollten, behilflich zu sein, wollten jedoch an einem Austauschurlaub der ins Auge gefaßten Art nicht teilnehmen.

Auf unsere Anfrage bei UNESCO, ob der von diesem Gremium veranstaltete Austausch von Arbeitnehmern für Schulungs- und Bildungszwecke oder zur Förderung ihrer beruflichen Kenntnisse im Zusammenhang mit unserem obigen Plan benutzt werden konnte, erfuhren wir, daß das von UNESCO ins Leben gerufene System im wesentlichen Schulungszwecken dienen sollte. Mitglieder von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften haben an Studienreisen von UNESCO nach verschiedenen Ländern teilgenommen und Verbände der Hafenarbeiter, die um Reisestipendien im Zusammenhang mit dem UNESCO-Plan ansuchten, können mit größtem Entgegenkommen von seiten UNESCO rechnen. Derartige Stipendien stehen jedoch, wie bereits erwähnt, für Urlaubsreisen nicht zur Verfügung.

Produktivität und Mechanisierung

Die Frage der Mechanisierung der Hafenarbeit ist auf Konferenzen der Hafenarbeitersektion der ITF aus verschiedenen Anlässen angeschnitten worden. Der letzte Anlaß hierzu bot sich auf der Sektionskonferenz im Februar 1954 anläßlich der Diskussion über die Höchstlast, die von einem

Mann getragen werden kann. Auf dieser Konferenz wurde erklärt, daß bei der Mechanisierung wohl beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen seien, daß man jedoch dadurch die mit dem Hantieren schwerer Lasten in beschränkten Räumen, wie Schiffsluken, verbundenen Schwierigkeiten nicht überwinden könnte. Wie in dem Bericht an den Londoner Kongreß erwähnt, ist die Sektion der Mechanisierung der Hafenarbeit gegenüber positiv eingestellt, soweit die Mechanisierung der Erleichterung der Arbeit und der Erhöhung der Produktivität dient, aber nicht die Hafenarbeiter ihres Lebensunterhalts beraubt. Außerdem bestehen die Verbände der Hafenarbeiter auf ihr Mitsprachenrecht in Angelegenheiten dieser Art.

Die Frage der Produktivität in den Hafenbetrieben ist für die Einbeziehung in die Tagesordnung der nächsten (Sechsten) Session des Binnenverkehrsausschusses vorgeschlagen worden. Vorausgesetzt, daß man sich vor Augen hält, daß die Funktion der IAO in der Behandlung von sozialpolitischen und nicht-technischen Fragen besteht, können die Verbände der Hafenarbeiter eine derartige Diskussion begrüßen. Die Arbeitgeber widersetzen sich gewöhnlich hartnäckig jeglicher Behandlung von Fragen durch die IAO, die nicht ausschließlich sozialpolitischer Natur sind, die Arbeitnehmer vertreten jedoch die Ansicht, daß es Fragen gibt, bei denen die sozialpolitischen und nicht-sozialpolitischen Aspekte miteinander verquickt sind und daß die IAO oder zumindest ein paritätisches Gremium, an dem sich die IAO beteiligt, für die Behandlung derartiger Fragen innerhalb dieser Grenzen zuständig sei. Berücksichtigt man diese Überlegungen bei der Frage der Produktivität und Mechanisierung der Hafenarbeit, so würde sie als Punkt der Tagesordnung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Betracht kommen, vorausgesetzt, daß die Aufgabe dieses Gremiums nicht nur die eigentlichen Arbeitsmethoden umfaßt, sondern auch die sozialen Aspekte, wie z. B. Arbeitszeit, Länge der Arbeitsschicht, Zusammensetzung von Gangs, u. ä.

Auf der Sektionskonferenz im Februar 1954 beantragte der norwegische Verband, die Frage der Mechanisierung der Hafenarbeit auf einer Konferenz der ITF zu diskutieren. Dieser Antrag wurde zwecks Berücksichtigung bei der Ausarbeitung des zukünftigen Programms der Sektion vorgemerkt.

Berufliche Ausbildung von Hafenarbeitern

Auf der Konferenz der Hafenarbeitersektion im Februar 1954 fand ein Meinungsaustausch über die Frage der beruflichen Ausbildung von Hafenarbeitern statt. In den Niederlanden, wo man dieser Frage besondere Aufmerksamkeit widmet, besteht in Rotterdam eine Fortbildungsschule, die als Vorbild ihrer Art bezeichnet werden kann.

Es herrschen jedoch Meinungsverschiedenheiten über die besten Ausbildungsmethoden und in gewissen Ländern hält man die eigentliche berufliche Praxis für die beste Schule. Der Vertreter Großbritanniens wies auf den Zusammenhang zwischen beruflicher Ausbildung und Altersfürsorge hin und unterstrich die Notwendigkeit zusätzlicher Altersrenten für Hafenarbeiter als wesentliche Begleiterscheinung von Fortbildungsschulen.

Neues Programm der Sektion

Die Sektionskonferenz im Februar 1954 war u. a. zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die Ausarbeitung eines neuen internationalen Programms

der Hafenarbeitersektion wünschenswert wäre. Dieser Auffassung schloß sich die während des Londoner Kongresses im Juli 1954 veranstaltete Sektionskonferenz an, und billigte eine Resolution, die gleichzeitig einige Vorschläge zwecks Berücksichtigung beim Entwurf des Programms enthielt: 1. Ein garantierter monatlicher Mindestlohn, der durch Beiträge der Arbeitgeber oder eine den umgeschlagenen Gütern auferlegte Abgabe zu finanzieren wäre; 2. jährlicher bezahlter Urlaub; 3. Altersrente bei Erreichung des Alters von 60 Jahren; 4. Invalidenrenten, die den höheren körperlichen Anforderungen der Hafenarbeit angepaßt sind.

Als man gegen Ende 1955 zu der Auffassung gelangt war, daß bei der Verwirklichung der bisherigen Programme genügende Fortschritte erzielt worden seien, sandte das Sekretariat im Verfolge der obenerwähnten Anträge ein Rundschreiben aus. In diesem Rundschreiben wurde auf das bei der Verwirklichung der verschiedenen Programme auf internationaler Ebene erreichte Stadium hingewiesen und die Mitgliedsverbände ersucht, zu beurteilen, in welchem Umfange die in diesen Programmen enthaltenen Ziele auf nationaler Ebene verwirklicht worden sind. Schließlich wurden sie um Anregungen für ein neues internationales Programm er sucht. Es besteht die Absicht, vor dem Kongreß 1956 eine Sitzung des Ausschusses der Hafenarbeitersektion abzuhalten, um diese Frage einer einleitenden Beratung zu unterziehen.

Ausschuß der Sektion

Auf der während des Londoner Kongresses im Juli 1954 veranstalteten Sektionskonferenz wurden die folgenden Kollegen in den Sektionsausschuß gewählt: *R. Dekeyzer* (Belgien), *E. Borg* (Dänemark), *M. Kitunen* (Finnland), *G. Piquemal* (Frankreich), *H. Hildebrand* (Deutschland), *A. Thiopoulos* (Griechenland), *P. D'Mello* (Indien), *A. Maffei* (Italien), *R. Laan* (Niederlande), *K. Kjöniksen* (Norwegen), *N. Peterson* (Schweden) und *Arthur Bird* (Vereinigtes Königreich).

Zum Vorsitzenden der Hafenarbeitersektion für die folgende Periode bis zum nächsten Kongreß wurde Kollege *R. Dekeyzer* (Belgien) gewählt. Der Ausschuß trat während der Berichtszeit nicht zusammen.

Eisenbahner*)

Auf der Konferenz der Sektion anläßlich des Kongresses 1954 wurde das Sekretariat beauftragt, seine Arbeit so zu planen, daß den Erfordernissen der Sektion in größerem Umfange Rechnung getragen wurde. Ferner wurde beantragt, daß der Sektionsausschuß zumindest zweimal im Jahre zusammentreten sollte.

Anfang 1954 wurde Kollege *Fritz Braun* zum Assistenten des Sekretärs der Eisenbahnersektion ernannt.

Der Sektionsausschuß

Der auf der Konferenz im Zusammenhang mit dem Kongreß 1954 gewählte Ausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

*) Weitere, die Eisenbahner berührende Fragen werden auf Seite 124 behandelt.

Benelux	G. Devaux
Deutschland	F. Berger (Stellvertr. K. Weiß)
Frankreich	R. Degris
Großbritannien	J. S. Campbell
Österreich	R. Freund
Schweiz	H. Düby
Skandinavien	H. Blomgren
Tunesien	M. L. Benghozia

Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Kollege G. Devaux einstimmig wiedergewählt.

Kollege Benghozia mußte kurz nach dem Kongreß seinen Rücktritt vom Ausschuß anmelden, da er aus Gesundheitsrücksichten gezwungen war, von seinem Posten als Generalsekretär der tunesischen Eisenbahnerföderation zurückzutreten.

Der Ausschuß trat im Oktober 1954 und im März 1955 zusammen. Beide Sitzungen waren in erster Linie der Vorbereitung der Konferenz der Sektion 1955 in Bern gewidmet.

Beziehungen zu internationalen staatlichen und nicht-staatlichen Organisationen

Auf seiner Sitzung vom 21. bis 23. März 1955 in Paris beschäftigte sich der Sektionsausschuß mit einem ausführlichen Bericht über alle internationalen regierungs- und nicht-regierungsgebundenen Organisationen und die Beziehungen, die die ITF zu ihnen unterhielt oder unterhalten könnte. Der Ausschuß billigte den Bericht und erklärte, es sollte Aufgabe des Sekretariates sein, die internationalen Gremien auszuwählen, die von Resolutionen oder Beschlüssen der Eisenbahnersektion in Kenntnis gesetzt werden sollten.

Aus diesem Anlaß fand eine Unterredung des Ausschusses mit dem Generalsekretär der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) und seinen Mitarbeitern statt. Die Atmosphäre war freundlich und aus dem Austausch von Meinungen ließ sich ersehen, daß in dem Umfange, in dem Diskussionen über Fragen gemeinsamen Interesses in Betracht kamen, eine fallweise Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der UIC und dem der ITF im allgemeinen genügen und ihr jedenfalls stets bereitwillig zugestimmt werden würde.

Internationale Eisenbahnerkonferenz, 14. bis 17. September 1955 in Bern

Der Konferenz in Bern wohnten 87 Delegierte in Vertretung von 33 Mitgliedsverbänden aus 15 Ländern bei. Vertreten waren auch zwei nicht-europäische Länder, nämlich Tunesien und Nigeria.

Die Konferenz faßte die folgenden Beschlüsse:

Unterstützung der freien Gewerkschaften

Die Konferenz billigte das Vorgehen der ITF zur Unterstützung der freien Transportarbeitergewerkschaften in Ländern, in denen sie mit außerordentlichen großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben sowie auch die Hilfe, die den um ihre Existenz ringenden Arbeitnehmerorganisationen in den unterentwickelten Ländern zuteil wird.

Sie ersuchte das Sekretariat, sich eingehend und gründlich mit diesem Problem zu befassen und darüber zu berichten, welche Art der Hilfeleistung am notwendigsten ist und wie diese am besten ihrem Zweck entsprechend gewährt werden kann. Es ist dabei in gemeinsamer Beratung mit dem IBFG vorzugehen, damit dessen Bestrebungen mit denen der ITF koordiniert werden und dadurch das Höchstmaß an Unterstützung sichergestellt wird.

Koordinierung des Verkehrs

Über die Koordinierung des Verkehrs legte Kollege Campbell, der Generalsekretär des britischen Landesverbandes der Eisenbahner (National Union of Railwaymen), einen ausführlichen Bericht vor, in dem ausgeführt wird, eine gesunde Verkehrspolitik müsse sich auf die folgenden Grundsätze stützen:

1. Der Verkehr muß der Volkswirtschaft dienen und nicht deren Nutznießer sein.
2. Die Richtschnur der den Verkehr organisierenden und überwachenden Behörde muß ausschließlich das öffentliche Interesse sein.
3. Das Angebot an Verkehrsmitteln und -diensten muß im Gleichgewicht zur Nachfrage stehen, und die Verkehrsmittel müssen sich gegenseitig ergänzen.
4. Alle Verkehrsunternehmen müssen ihre Aufgabe gemäß den für einen öffentlichen Dienst geltenden Regeln erfüllen.
5. Alle Verkehrsmittel und -unternehmen müssen dieselben oder gleichwertige Verpflichtungen übernehmen gegenüber ihren eigenen Arbeitnehmern, dem Staat, den Benutzern und Dritten.
6. Jedes Verkehrsmittel muß für seinen vollen Anteil der durch seinen Verkehr verursachten oder zu seinen Gunsten erwachsenden Kosten aufkommen.

Nach einem längeren Meinungsaustausch stimmte die Konferenz den in dieser Unterlage aufgestellten allgemeinen Grundsätzen zu, wobei vorausgesetzt wurde, daß die Beschäftigungsbedingungen, Löhne und Gehälter nicht weniger günstig sein dürfen als allgemein in Industrie, Gewerbe und Handel.

Die Konferenz beschloß sodann die Überweisung dieser Angelegenheit an einen Sachverständigenausschuß, dessen Aufgabe es sein wird, Richtlinien über eine Verkehrspolitik aufzustellen, die nicht nur mit den Belangen der Arbeitnehmer in den verschiedenen Verkehrszweigen, sondern auch mit den Interessen der Allgemeinheit vereinbar ist.

Die Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung der Eisenbahnen

Die Konferenz nahm einen Bericht des Sekretariats zur Kenntnis, in dem verschiedene Methoden der Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung von Eisenbahnen in einer Reihe von Ländern kurz beschrieben werden.

Auf Grund der verschiedenartigen Form einer solchen Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung, als Folge der geschichtlichen Entwicklung auf diesem Gebiete in den einzelnen Ländern, brachte die Tagung die Ansicht zum Ausdruck, daß keines der angewendeten Systeme als allgemein durchführbar bezeichnet werden könne; jedoch betrachtete sie

diese Zusammenstellung als eine sehr wertvolle Unterlage für die der ITF angeschlossenen Organisationen und überdies als wesentlichen Beitrag zur weiteren Entwicklung der Beteiligung der Arbeitnehmer an der Verwaltung.

Die Konferenz bekundete ihre feste Überzeugung, daß die Arbeitnehmer ein unabdingbares Recht auf Teilnahme an der Verwaltung und Führung der Betriebe haben.

Periodische Prüfungen der Sehschärfe

Diesbezüglich behandelte die Konferenz ein von Kollege H. Blomgren, dem Vorsitzenden des schwedischen Eisenbahnverbandes, vorgelegtes Referat. Unter der wohlverstandenen Voraussetzung, daß die Hauptsorge der Verwaltung auf die Sicherheit der Reisenden und des übrigen Betriebspersonals gerichtet sein muß, war die Konferenz jedoch der festen Überzeugung, daß Eisenbahnbediensteten, deren Sehschärfe beeinträchtigt ist, die nachstehenden Garantien zu bieten sind:

- a) die gleichen Löhne und Gehälter wie in der früheren Beschäftigung;
- b) durch Ausgleichszahlungen die volle Altersrente und sonstige Versicherungsleistungen;
- c) keine Beeinträchtigung, der Beförderungsmöglichkeiten im neuen Dienstzweig.

Bericht der IAO über Rangierunfälle

Anfang 1954 veröffentlichte die IAO einen Bericht über Unfälle, die sich beim Kuppeln von Wagen und dem damit im Zusammenhang stehenden Verschieben ereignen, den das Sekretariat der ITF an alle Mitgliedsverbände der Eisenbahner weiterleitete. Dieser Bericht steht im Zusammenhang mit den Bemühungen der ITF um Einführung der automatischen Kuppelung bei den europäischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1948 wandte sich die ITF bei ihren Bestrebungen, ein Abkommen zwischen den europäischen Regierungen über die Einführung der automatischen Kuppelung auf allen Güterwagen herbeizuführen, an den Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa. Diese Frage gelangte in Genf mehrfach zur Debatte und rief fast immer die offene oder versteckte Opposition der Eisenbahnen hervor. Im April 1951 nahm jedoch die UIC (Internationaler Eisenbahnverband) eine nachgiebigere Haltung ein und meldete eine günstige Stellungnahme der Konferenz der Generaldirektoren zum Vorschlag der ITF, alle neuen Wagen in Zukunft mit einem Rahmen zu versehen, der nach Belieben ohne größere konstruktive Änderungen mit einer automatischen Kuppelung versehen werden kann. Die UIC hatte ihre zuständigen technischen Gremien angewiesen, Prototypen von normierten Wagen zu bauen, die dieser Bedingung entsprechen. So wurde also mit 20jähriger Verspätung ein Anfang mit der Verwirklichung der Resolution gemacht, die dank den unablässigen Bemühungen der Eisenbahnersektion der ITF im Jahre 1931 vom dreiteiligen Ausschuß der IAO für automatische Kuppelungen gebilligt worden war.

Der Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) nahm diesen Beschluß mit Genugtuung zur Kenntnis und billigte Resolution Nr. 44, der beträchtliche Bedeutung zukommt. Im letzten Absatz dieser Resolution heißt es:

„Der Ausschuß macht die Regierungen darauf aufmerksam, daß es wünschenswert wäre, wenn die Eisenbahnverwaltungen ihre Wagen in Zukunft im Einklang mit den von der UIC gebilligten Norm-Typen bauen würden.“

Vorausgesetzt, daß die Eisenbahnverwaltungen — und EUROFIMA! — diese in der Resolution enthaltene Empfehlung tatsächlich verwirklichen, werden die europäischen Eisenbahner eines Tages den Alpdruck der Unfälle beim Kuppeln der Wagen loswerden. Es wäre sehr anzuraten, daß die Gewerkschaften der Eisenbahner die weitere Vorgangsweise der Eisenbahnverwaltungen im Auge behalten. Ein weiterer Grund dafür besteht darin, daß die Verwirklichung dieser Resolution die aus wirtschaftlichen Gründen erforderliche Normierung des Rollmaterials in Europa fördern würde.

Schraubenkuppelung und Seitenpuffer werden jedoch notwendigerweise in den nächsten drei bis fünf Jahrzehnten auf allen Wagen weiterhin verwendet werden, und während dieser Zeit wird das Problem der Unfallverhütung beim Kuppeln und dem damit verbundenen Rangieren der Wagen gelöst werden müssen. Der Binnenverkehrsausschuß der ECE forderte demgemäß die IAO und alle von diesem Problem berührten Stellen auf, sich um seine Lösung zu bemühen. Die Umfrage der IAO hat zu einer Reihe von wertvollen Anregungen geführt, die im Interesse der Herabsetzung der Zahl der Unglücksfälle bei einer Gruppe von Arbeitnehmern verwendet werden können, deren Unfallquote im Verhältnis zehnmal so hoch ist wie die jeder sonstigen Verwendungsgruppe von Eisenbahnern.

EUROFIMA

Mit Billigung der europäischen Konferenz der Verkehrsminister errichteten die im Besitze der öffentlichen Hand befindlichen Eisenbahnen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande und der Schweiz im Jahre 1955 eine Aktiengesellschaft zum Zwecke des Ankaufs von normiertem Rollmaterial. Die Gesellschaft soll zwei Hauptfunktionen ausüben:

1. den Besitz von Rollmaterial zum Zwecke seiner Vermietung oder seines Verkaufs an Eisenbahnverwaltungen;
2. als Zwischenglied zwischen Eisenbahnunternehmen und Herstellerfirmen von Rollmaterial fungieren und die Aufträge der Eisenbahnbetriebe zusammenfassen.

Beide Funktionen beinhalten Verhandlungen mit den Herstellerfirmen, um Lieferungen von Rollmaterial „zu den bestmöglichen Bedingungen“ zu gewährleisten.

Das Sekretariat hat den Gesellschaftsvertrag und sonstige einschlägige Dokumente studiert und die Mitgliedsverbände vom Ergebnis seiner Untersuchung in Kenntnis gesetzt. Diese laufen im wesentlichen auf die folgenden Schlußfolgerungen hinaus:

1. Die Errichtung eines Käuferkartells führt mit großer Wahrscheinlichkeit zur Errichtung eines Produzentenkartells, so daß von einer Gewißheit, daß die Lieferungsbedingungen immer die „bestmöglichen“ sein werden, nicht die Rede sein kann. Es wäre sehr angezeigt, wenn die Eisenbahnen selber einige betriebseigene Fabriken unterhielten, um auf diese Weise die von den Herstellerfirmen angebotenen Bedingungen kontrollieren zu können.

2. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit der EUROFIMA erfolgt durch Banken. In dem Umfange, in dem Eisenbahnverwaltungen Rollmaterial der EUROFIMA mieten, werden sie die Verpflichtung los, bei ihren Regierungen auf Investitionen oder Mittel zur Erneuerung des Fahrparks zu drängen; das auf privatem Wege geborgte Kapital bedingt jedoch einen Zinsendienst, der in die von den Eisenbahnverwaltungen zu entrichtende Miete wird einbezogen werden müssen.
3. Die Regierungen haben sich kein Überwachungsrecht oder Einspruchsrecht vorbehalten. Noch weniger haben die Eisenbahnbenutzer oder die Gewerkschaften bei der Geschäftsgebarung der EUROFIMA mitzureden. Daraus kann sich in jenen Fällen ein Nachteil ergeben, in denen die Eisenbahnverwaltungen überwiegend oder zur Gänze von ihren Regierungen abhängig sind.
4. Die EUROFIMA soll der europäischen Konferenz der Verkehrsminister ihren jährlichen Tätigkeitsbericht vorlegen. Obzwar der Grundsatz dieser Bestimmung richtig ist, kann sie nicht als wirksames Kontrollmittel bezeichnet werden, da man die europäische Konferenz der Verkehrsminister vor eine vollendete Tatsache gestellt hat, anstatt sie vorher zu Rate zu ziehen.

Der EUROFIMA kommt als Einrichtung zur Förderung der Normierung des Rollmaterials eines großen Gebietes Europas eine sehr wesentliche Bedeutung zu. Im Hinblick auf die Integration des europäischen Verkehrswesens und wirtschaftspolitische Erwägungen im allgemeinen, stellt dieser Umstand einen unleugbaren Vorteil dar. Ferner kommt EUROFIMA in Zukunft als Organ in Betracht, das den Zeitpunkt und Ort der Herstellung von Rollmaterial wählen kann, um auf diese Weise eine stabile und ausgeglichene Beschäftigungslage auf einem wichtigen Sektor des Maschinenbaus zu gewährleisten.

Die Gewerkschaften der Eisenbahner werden darauf zu achten haben, daß dieses Gremium ausschließlich zum Nutzen des gesamten Eisenbahnwesens verwendet wird.

Internationaler Eisenbahnkongreß

Die Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung, ein von den Eisenbahnen und Regierungen unterhaltenes wissenschaftliches Gremium, veranstaltete vom 19. bis 26. Mai 1954 in London seine 6. Session. Auf Grund der Satzungen dieses Gremiums kommt keine Form der Beteiligung der ITF an seiner Arbeit in Betracht. Dennoch war es dem Sekretär der Eisenbahnersektion und seinem Assistenten infolge guter Beziehungen zwischen beiden Sekretariaten möglich, durch den Besitz einer Journalistenkarte Zutritt zu diesen Sitzungen zu erlangen.

Die endgültige Zusammenfassung aller zur Diskussion gelangenden Fragen — die hauptsächlich technischer Natur waren — wurde allen Mitgliedsorganisationen zugestellt. Besonders erwähnenswert sind die Beschlüsse über den Punkt der Tagesordnung „Modernisierung der bei der Einstellung von Personal hinsichtlich der Zahl und beruflichen Befähigung anzuwendenden Methoden“, die, obzwar sie keine neuen oder revolutionären Ideen enthalten, die Notwendigkeit einer langfristigen Planung der Personalpolitik unterstreichen. Es heißt darin unter anderem:

„Dieser Plan muß einer allfälligen Änderung der Lage Rechnung tragen, die sich aus dem Fortschritt bei der Entwicklung der Arbeitsmethoden (Modernisierung, Rationalisierung usw.) und Änderungen der sozialen Verhältnisse ergeben kann und so beschaffen sein, daß eine Verlagerung des Gleichgewichts des Stellenplans vermieden wird.“

Da es sich hier um eine Meinungsäußerung einer Eisenbahnverwaltung handelt, könnte es sich gelegentlich als zweckmäßig erweisen, sie bei Verhandlungen zu zitieren.

Psychotechnische Auslesemethoden

Das Sekretariat hat mittels Fragebogen ziemlich umfangreiche Informationen über die bei verschiedenen Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung gelangenden psychotechnischen Auslesemethoden und die Stellungnahme der Mitgliedsverbände hierzu eingeholt.

Der Sektionsausschuß hat dieses Material studiert und außerdem dem psychotechnischen Institut der französischen Staatsbahnen einen Besuch abgestattet. Hinsichtlich der Vor- und Nachteile dieser Methoden bestanden beträchtliche Meinungsverschiedenheiten, und im Rahmen der einleitenden Diskussion dieser Frage konnte keine positive oder negative Schlußfolgerung erzielt werden. Der Ausschuß beabsichtigt, die Untersuchung dieser Frage fortzusetzen und sie in die Tagesordnung einer Sektionskonferenz einzubeziehen. Der Sektionsausschuß hat sich vorbehalten, zu beschließen, ob die Diskussion hierüber ausschließlich zum Zwecke der gegenseitigen Information stattfinden sollte oder im Hinblick auf eine offizielle Stellungnahme als Richtlinien für die in Zukunft einzuschlagende gewerkschaftliche Politik der Eisenbahnersektion.

Regelung der Arbeitszeit

Der Sektionsausschuß hat beschlossen, eine Untersuchung der Regelung der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen durchzuführen. Das Sekretariat hat eine beträchtliche Menge von einschlägigen Informationen eingeholt.

Um Vergleiche und Analysen zu ermöglichen, müssen die verschiedenen auf nationaler Ebene geltenden Vorschriften, gemäß einem einheitlichen System, neu bearbeitet werden. Die Wahl eines solchen Systems muß zwangsläufig willkürlich sein. Diese Arbeit würde sich schon schwierig genug gestalten, wenn alle Vorschriften in einer einzigen Sprache abgefaßt wären. Angesichts der vielen Sprachen, die zur Anwendung gelangen, wird es sich um eine komplizierte und langwierige Aufgabe handeln.

Straf- und disziplinarrechtliche Bestimmungen, die bei Unfällen zur Anwendung gelangen

Auf der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport und Binnenschiffer anläßlich des Kongresses 1954 wurde beschlossen, einen Vergleich der Grundsätze durchzuführen, die den disziplinar- und strafrechtlichen Bestimmungen zugrunde liegen, die auf für Unfälle verantwortlich gemachte Arbeitnehmer angewandt werden. Ebenso sollte ein Vergleich der in den verschiedenen Ländern üblichen Verfahren angestellt werden. Der Zweck dieser Aufgabe besteht darin, festzustellen, ob eine günstige Regelung und Erfahrung in gewissen Ländern zugunsten von Arbeitnehmern in anderen Ländern verwendet werden könnte.

Am Anfang sollten nur einige wenige Länder in den Bereich dieser Untersuchung einbezogen werden. Im Laufe des Jahres 1955 erhielt das Sekretariat einen ausführlichen Bericht über die Lage in Deutschland und Großbritannien.

Es besteht die Absicht, das eingehende Studium dieser Frage im Jahre 1956 zu beginnen und die Ergebnisse einer späteren Sitzung des Sektionsausschusses vorzulegen.

Arbeiter im Straßentransport

Der Sektionsausschuß

Auf der im Zusammenhang mit dem Kongreß 1954 veranstalteten Konferenz der Sektion fand die Neuwahl des Sektionsausschusses statt, der sich nunmehr wie folgt zusammensetzt:

	Mitglied	Ersatzmann
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>	<i>J. Geldof</i>
Dänemark	<i>E. Borg</i>	<i>E. Winther</i>
Deutschland	<i>J. Steldinger</i>	<i>O. Knaack</i>
Frankreich	<i>P. Felce</i>	<i>H. Légo</i>
Großbritannien	<i>F. Cousins</i>	<i>F. Coyle</i>
Niederlande	<i>H. W. Koppens</i>	<i>J. de Later</i>
Norwegen	<i>O. Askeland</i>	<i>E. Aasen</i>
Österreich	<i>H. Dobnik</i>	<i>L. Brosch</i>
Schweden	<i>S. Klinga</i>	<i>G. Carlsson</i>

Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Kollege Koppens gewählt.

Sitzungen der Sektion

Der Sektionsausschuß trat am 13. Februar 1954 zusammen, und die Sektionskonferenz versammelte sich am 4. Februar, um die auf der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO vom 15. bis 26. Februar zu verfolgende Politik festzulegen.

Der Großteil der Diskussion war der Konvention vom Jahre 1939 über Arbeitszeit und Ruheperioden im Straßentransport gewidmet, da die der ITF angehörenden Vertreter der Arbeitnehmer die erforderlichen Vorbereitungen treffen wollten, um an einer Debatte über die eventuelle Revision dieser noch nicht ratifizierten Konvention teilnehmen zu können, falls sich eine derartige Debatte aus der allgemeinen Diskussion ergeben sollte. Die Konferenz prüfte sehr eingehend alle Bestimmungen der Konvention und legte ihre Stellungnahme in bezug auf eventuelle Vorschläge von Änderungen fest und faßte ferner einen Beschluß über eine Reihe von neuen Bestimmungen, die für die Einbeziehung in eine abgeänderte Konvention in Betracht kämen. Diese Bestimmungen bezogen sich auf Langstreckentransport, städtischen Personenverkehr und das Taxi- und Mietwagengewerbe.

Im Rahmen des Binnenverkehrsausschusses der IAO kam es jedoch zu keiner Debatte über die Revision der Konvention No. 67. Das Ergebnis der Beratungen im Rahmen der Konferenz der ITF diente jedoch als Leitfaden bei den Diskussionen über das Memorandum über die Arbeitsbedingungen im Straßentransport.

Vom 17. bis 19. Februar 1955 fand eine weitere Sitzung des Sektionsausschusses statt, in deren Verlauf alle Geschäfte der Sektion einer Prüfung unterzogen und ein Beschluß über die Tagesordnung der Sektionskonferenz 1956 gefaßt wurde.

Beziehungen zu internationalen staatlichen und nichtstaatlichen

Organisationen

Der Sektionsausschuß prüfte einen Bericht des Sekretariats über den Charakter und die Tätigkeit aller internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Gremien, die sich in irgendeinem nennenswerten Umfange mit dem Straßentransport beschäftigen und nahm die zur Zeit bestehenden Beziehungen zwischen diesen Organisationen und der ITF zur Kenntnis. Als Ergebnis der Diskussion erklärte der Ausschuß der Sektion sich bereit, die Beziehungen zur IRU (Internationaler Straßentransport-Verband) über die bereits bestehenden persönlichen, inoffiziellen Kontakte zwischen den beiden Sekretariaten hinaus auszudehnen. Ein Beschluß über Verhandlungen mit der IRU muß in jedem einzelnen Falle separat, gemäß den jeweils herrschenden Umständen, gefaßt werden. Dem Ausschuß schwebten dabei insbesondere Diskussionen vor, die geeignet wären, die Arbeit im Rahmen des Binnenverkehrsausschusses der IAO zu erleichtern.

Denkschrift der IAO über die Arbeitsbedingungen im Straßentransport

Im Verlaufe seiner Arbeit im Jahre 1951 plante der Sektionsausschuß eine Politik im Hinblick auf die Annahme einer „Charta der Arbeiter im Straßentransport“ durch den Binnenverkehrsausschuß der IAO. Anlässlich der Session dieses Ausschusses im Jahre 1951 gelang es der Arbeitnehmergruppe, die Billigung einer Resolution über die Tagesordnung der nächsten Session durchzusetzen. Der Ausdruck „Charta“ wurde jedoch aus taktischen Erwägungen nicht verwendet. Diese Politik war von Erfolg begleitet, und die Arbeitsbedingungen im Straßentransport bildeten einen der beiden wichtigsten Punkte der Tagesordnung der Session 1954. Der vom Sektionsausschuß ausgearbeitete und von der Sektionskonferenz gebilligte Entwurf einer Charta, dem man die Form eines „Entwurfs einer Resolution“ verliehen hatte, wurde zur Diskussionsgrundlage bei den Beratungen des Unterausschusses für Straßentransport des Binnenverkehrsausschusses der IAO. Die langwierigen und manchmal schwierigen Diskussionen, bei denen beide Teile mit großer Hartnäckigkeit auf ihrem Standpunkt beharrten, fanden ihren Abschluß mit der Annahme des „Memorandums (No. 51) über die Arbeitsbedingungen im Straßentransport“, das mit einer Stimmenmehrheit von 124 zu 0 Stimmen und 8 Stimmenthaltungen gebilligt wurde. Dieses Dokument besteht aus 56 Paragraphen und beschäftigt sich mit so gut wie allen Aspekten der Beschäftigung. Obwohl einige der darin enthaltenen Bestimmungen harmloser Natur sind, bildet der Großteil des Inhalts des Dokuments eine ausgezeichnete Richtschnur für Kollektivvertragsverhandlungen und gesetzgeberische Maßnahmen, insbesondere, aber nicht ausschließlich, in weniger entwickelten und unterentwickelten Ländern. Die Bestimmungen über die Arbeitszeit und Ruheperioden stellen der Gesetzgebung vieler Länder gegenüber einen Fortschritt dar. Auch die Bestimmung, daß die Entlohnung von Fahrern im Personenverkehr, im Langstreckentransport und im internationalen Transport der eines gelernten Arbeiters

entsprechen sollte, bildet eine wertvolle Richtlinie beim Vergleich von Normen der Entlohnung. Aus der Tatsache, daß so gut wie die gesamte Arbeitnehmergruppe sowie alle vertretenen Regierungen für die Denkschrift stimmten, ergibt sich der Wert als maßgebende Richtschnur für die Regelung der Arbeitsbedingungen und als wertvolle Waffe in den Händen von Gewerkschaftsfunktionären, die mit Verhandlungen betraut sind.

Regelung der internationalen Sozialversicherung

Memorandum 51 über Beschäftigung im Straßentransport enthielt den folgenden Paragraphen:

„44. ... Was den internationalen Straßentransport betrifft, wäre der Abschluß von Gegenseitigkeitsverträgen zwischen Regierungen und Sozialversicherungsgremien zu empfehlen, um zu gewährleisten, daß keinem Arbeitnehmer die Vorteile der Sozialversicherung versagt bleiben, falls er bei einem berufsbedingten Aufenthalt außerhalb seines Heimatlandes erkrankt oder einen Unfall erleidet.“

In Durchführung dieser Bestimmung berief der Verwaltungsrat des IAA im Dezember 1955 eine Konferenz von Sachverständigen ein, um den Entwurf eines multilateralen Abkommens der europäischen Regierungen auszuarbeiten. Die Arbeitnehmergruppe der IAO wandte sich an die ITF zwecks Nominierung von Sachverständigen der Arbeitnehmer. Die ITF erhob Anspruch auf alle vier Sitze der Arbeitnehmer und nominierte vier leitende Funktionäre von Verbänden der Arbeiter im Straßentransport, es gelang jedoch nur, die Ernennung von drei durchzusetzen, nämlich die Kollegen Klinga (Schweden), Koppens (Niederlande) und Stedinger (Deutschland); mit der Nominierung des Kollegen Felce (Frankreich) hatte die ITF keinen Erfolg.

Der Entwurf des Übereinkommens, der von dieser Sachverständigenkonferenz ausgearbeitet wurde, trägt praktisch allen Erfordernissen der Arbeiter im Straßentransport Rechnung und auch anderer Arbeitnehmer — wie des Personals der Zivilluftfahrt, der Binnenschiffer, die nicht in den Geltungsbereich des Abkommens über die Rheinschiffahrt fallen, und wo nötig der Eisenbahner —, die im internationalen Transport beschäftigt sind. Sobald dieses Übereinkommen ratifiziert ist, wird dadurch gewährleistet werden, daß einem Transportarbeiter, der sich im Auslande befindet und dort der Leistungen der Sozialversicherung bedarf, diese unter den gleichen Bedingungen und ohne Hindernis gewährt werden, wie wenn er sich in seinem Heimatlande befände.

Arbeitsbedingungen im internationalen Straßentransport in Europa (Lastenheft)

Am 17. März 1954 unterzeichnete eine Reihe von europäischen Regierungen das „Generalabkommen über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßentransports“.

Dieses Abkommen enthält ein „Lastenheft“, dessen Anhang A sich auf die „Arbeitsbedingungen im internationalen Straßentransport“ bezieht, das wir allen Mitgliedsorganisationen im Januar 1954 zusandten. In den Berichten an den Stockholmer und Londoner Kongreß wird über die von der ITF ergriffene Initiative und durchgeführten Aktionen berichtet, als deren Ergebnis der Entwurf des vorerwähnten Anhangs A und seine Einbeziehung in das Generalabkommen zu bezeichnen ist. Um Lob zu spen-

den, wem es gebührt, sei an dieser Stelle daran erinnert, daß die erste Initiative auf diesem Gebiete 1939 vom verstorbenen Kollegen Eugen Jaccoud, dem damaligen Generalsekretär der französischen Transportarbeiter-Föderation und Vorsitzender der Sektion Straßentransport der ITF, ergriffen wurde. Anlässlich der Internationalen Arbeitskonferenz, die die Konvention über die Arbeitszeit im Straßentransport billigte, machte Jaccoud auf die Verhältnisse im internationalen Straßentransport aufmerksam und betonte die Notwendigkeit der Regelung der Arbeitsbedingungen auf „möglichst einheitliche Weise“ und einer „Überwachung auf einheitlicher Grundlage“.

Leider ist das Abkommen vom 17. März 1954 noch nicht ratifiziert worden. Wenn man die Tatsache, daß es sich hier um das allererste Übereinkommen seiner Art handelt, aus der richtigen Perspektive beurteilt, so kann diese Verzögerung bei der Ratifizierung kaum überraschen. Durch die Annahme des „Generalabkommens“ haben die europäischen Regierungen zwar einen neuen Weg geplant, zögern aber sehr, ihn zu betreten, was sich sehr weitgehend durch ihre konservative Einstellung erklären läßt. Im Jahre 1954 wurde im Hinblick auf das Ratifizierungsverfahren wenig oder überhaupt kein Fortschritt erzielt. Nichtsdestoweniger konnten wir mit Genugtuung feststellen, daß die europäische Konferenz der Verkehrsminister auf ihrer Session im Oktober 1954 eine Resolution billigte, in der die Ratifizierung des Generalabkommens empfohlen wurde.

Im Jahre 1955 konnte kaum irgendein Fortschritt bei der Ratifizierung festgestellt werden, und es wurde keine eigentliche Ratifizierungsurkunde hinterlegt. Wir legten unseren Mitgliedsverbänden dringend nahe, in jedem Lande geeignete Schritte zu unternehmen, um eine etwas aktivere Behandlung dieser Angelegenheit durchzusetzen. Außerdem benützte das Sekretariat der ITF seinen Konsultativstatus bei der europäischen Konferenz der Verkehrsminister, um dort mit Nachdruck für eine raschere und wirksamere Vorgangsweise einzutreten. Die gleiche Angelegenheit kam auf der Konferenz der Verkehrsminister in Bern am 19. Oktober zur Sprache, wo der Sekretär der Sektion der Arbeiter im Straßentransport sich energisch für die Ratifizierung einsetzte. Die gleichen Bestrebungen wurden anlässlich der 13. Session des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa fortgesetzt. Der Sprecher der ITF betonte die Bedeutung der Regelung der Arbeitsbedingungen als eine wirtschaftliche Maßnahme, durch die eine faire Konkurrenz gewährleistet wird, als ein soziales Instrument zum Schutze der Arbeitnehmer und als ein unentbehrliches Mittel zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. In Anbetracht der Tatsache, daß die Ratifizierung des Generalabkommens aufgehalten wurde, weil der Entwurf einiger weiterer Anhänge noch nicht beendet war und kein Übereinkommen hierüber erzielt worden war, stellte er den Antrag, Anhang A sofort durch die Unterzeichnung eines besonderen separaten Protokolls in Kraft zu setzen. Diesem Antrag stimmte der Ausschuß nicht zu. Der Bericht über seine Sitzung enthält jedoch die folgende Festlegung:

„Der Ausschuß brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß die Arbeit der Vorbereitung der Anhänge zum Generalabkommen und zum Lastenheft beschleunigt wird, und die Länder, die das Abkommen bereits unterzeichnet haben, sobald wie möglich ratifizieren würden.“

Diese Erwähnung im Bericht des Ausschusses bedeutet, daß sich der Direktor der Transportabteilung der Wirtschaftskommission für Europa mit jeder der in Frage kommenden Regierungen im Hinblick auf diese Frage in Verbindung setzen muß.

Als Übereinkommen, durch das Normen festgelegt werden, kommt Anhang A sehr große Bedeutung zu, da darin die Höchstzeit, die am Steuer verbracht werden darf, mit neun Stunden innerhalb einer vierundzwanzigstündigen Periode festgelegt wird, und ferner, daß eine regelmäßige Mindestruhezeit von zehn Stunden (ausnahmsweise eine Mindestruhezeit von acht Stunden) außerhalb des Fahrzeugs eingehalten werden muß, wobei die Benutzung der Schlafgelegenheit nicht als Ruhe anerkannt wird. Aus diesem Grunde allein kann es sich für die Gewerkschaften der Transportarbeiter als sehr einträglich erweisen, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für die Ratifizierung des Generalabkommens einzusetzen.

Zivilrechtliche Haftung von Kraftfahrern

Auf der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Jahre 1947 gelang es der Gruppe der Arbeitnehmer, die Mitgliedsorganisationen der ITF angehören, die Annahme einer Resolution durchzusetzen, in der der Verwaltungsrat des IAA ersucht wurde, den Regierungen zu empfehlen, Vorkehrungen für die obligatorische Haftpflichtversicherung zu treffen, durch die die Kraftfahrer, die für einen Unfall verantwortlich gemacht werden, schadlos gehalten werden.

Mit dieser Angelegenheit hat sich das Arbeitsamt von Zeit zu Zeit beschäftigt, und schließlich kam es im Jahre 1954 zu einem Beschluß des Verwaltungsrats des IAA, über eine Untersuchung dieser Frage in Zusammenarbeit mit dem Institut für Vereinheitlichung des Privatrechts. Als der Sektionsausschuß von diesem Beschluß erfuhr, entschied er sich zugunsten einer Erklärung über die Forderungen der gewerblichen Kraftfahrer mittels einer an die IAO gerichteten Denkschrift vom 25. Februar 1955. In Anbetracht der grundlegenden Bedeutung dieses Dokuments und der Wichtigkeit seines Inhalts geben wir es nachstehend im Wortlaut wieder:

„Kraftfahrer können für Fehler, die sie bei ihrer Arbeit begehen, strafrechtlich verfolgt und bestraft werden. Obwohl sie anerkennen, daß sie dieser Verantwortlichkeit nicht entgehen werden können, weisen sie darauf hin, daß in ihrem Beruf die Gefahr des Begehens von Fehlern, durch die sie sich straffällig machen, fortwährend und in einem Umfange besteht, der in den meisten, wenn nicht in allen übrigen Berufen nicht gegeben ist. Würde dieses Risiko durch die Verantwortung für die Folgen von begangenen Fehlern vergrößert — von denen viele, selbst wenn sie als strafbar erklärt worden sind, auf irrtümliche Beurteilung von Situationen oder unzureichende Reflexe zurückzuführen sind —, so würde sich daraus eine untragbare Belastung ergeben, die viel schwerwiegender wäre als in irgendeinem anderen Berufe. Auch aus diesem Grunde sollte der Fahrer selbst dann durch die Versicherung schadlos gehalten werden, wenn er die Schuld an einem Unfall trägt.

Die Gesetze, auf denen die obligatorische Versicherung beruht, stützen sich auf die Tatsache, daß dem Transportwesen ein hohes Unfallrisiko innewohnt, daß die wichtigste Gefahrenquelle das

Versagen des menschlichen Organismus ist und daß viele Urheber von Unfällen nicht in der Lage sind, die Opfer für den erlittenen Schaden zu entschädigen. Auch die Berechnung der Versicherungsprämien erfolgt auf dieser Grundlage. Der Gesetzgeber sollte soweit gehen wie es die Logik gebietet und die Einführung von Versicherungspolice anordnen, durch die alle Straßenbenutzer, einschließlich der Fahrer, geschützt werden. In gewisser Hinsicht ist der Fahrer ebenso sehr das Opfer der Verhältnisse, die im Verkehrswesen herrschen und zu Unfällen führen wie die Person, die bei einem Unfall Schaden erleidet, und es besteht kein triftiger Grund, Fahrer weniger rücksichtsvoll zu behandeln als die übrigen Straßenbenutzer, mit denen sie die sich im Straßenverkehr ergebenden Gefahren teilen.

Das Gesetz sollte Versicherungspolice obligatorisch machen, durch die in einem Arbeitsverhältnis stehende Fahrer in gleichem Maße schadlos gehalten werden wie ihre Arbeitgeber und Eigen-Fahrer. Geschieht dies nicht, so kann sich daraus ohne weiteres ergeben, daß das Gesetz den Unternehmer und Eigen-Fahrer vor Verlust oder Bankrott schützt, dem in einem Arbeitsverhältnis stehenden Fahrer jedoch, der diesen Schutz ebenso sehr, wenn nicht mehr als sein Arbeitgeber benötigt, nicht den gleichen Schutz zuteil werden läßt. Ferner könnte dadurch dem Unternehmer oder seinem Versicherer jede Rekursmöglichkeit gegen den in einem Arbeitsverhältnis stehenden Fahrer gegeben werden. Eine derartige Rechtslage widerspricht dem Gerechtigkeitssinn.“

Viele Arbeitgeber versichern ihre eigenen Fahrzeuge und die darin beförderten Güter gegen Diebstahl und Schaden, der sich bei Zusammenstößen mit anderen Fahrzeugen oder festen Einrichtungen ergeben kann. Andere wieder machen den Fahrer und seinen Assistenten persönlich verantwortlich für den vollen oder teilweisen Umfang einer derartigen Beschädigung. Die Fahrer und Mitfahrer sind der Ansicht, daß sie, in Anbetracht der Tatsache, daß ihre Arbeit eine fortwährende und intensive Gefährdung ihres Werkzeugs bedingt, gerechterweise von dieser Verantwortlichkeit befreit werden sollten. Sie würden eine allgemeine Anwendung des in der belgischen Novelle zum Gesetz vom 4. März 1954 über den Arbeitsvertrag verankerten Grundsatzes begrüßen, in dem es u. a. wie folgt heißt:

„Bei schlechter Arbeit oder Mißbrauch von Material oder Zerstörung oder Beschädigung von Einrichtungen, Ausrüstungsgegenständen oder Maschinen, Rohmaterial oder Fertigwaren, ist er (der Arbeitnehmer) verantwortlich für einen Akt der böswilligen oder groben Fahrlässigkeit.

Für einen Akt geringerer Fahrlässigkeit ist er nur verantwortlich, wenn es sich bei ihm um eine Gewohnheit und nicht um eine zufällig auftretende Erscheinung handelt.“

Zahlreiche Konflikte zwischen Arbeitgebern im Straßentransport und ihrem Personal könnten vermieden werden, wenn sie sich gegen Schaden und Diebstahl versicherten, und die betreffenden Arbeitnehmer wünschen, daß eine derartige Versicherung obligatorisch gemacht werde.

In der vorliegenden Erklärung wird nichts über Handlungen, wie schuldhaftes Fahrlässigkeit oder solche erwähnt, die in verbrecherischer Absicht

begangen werden. Kein Gesetz kann einen in einem Beschäftigungsverhältnis stehenden Fahrer oder Mitfahrer, der sich eines derartigen Vergehens schuldig macht, von seiner Verantwortlichkeit lossprechen.

Der in einem Beschäftigungsverhältnis stehende Fahrer oder Mitfahrer, der unter Alkoholeinwirkung einen Unfall verschuldet, kann von den Konsequenzen seines Vergehens nicht freigesprochen werden. Das Gesetz muß jedoch gewährleisten, daß er in einem solchen Falle auf Basis der Gleichberechtigung mit allen übrigen Fahrern behandelt wird.

Diesem Memorandum wurden der Bericht und die Resolution über die obligatorische Haftpflichtversicherung hinzugefügt, mit denen sich die Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport im Jahre 1952 beschäftigt hatte. Im Laufe des Jahres 1955 leiteten wir weiteres Beweismaterial, das uns unsere Mitgliedsverbände in Belgien, Finnland, Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien zur Verfügung gestellt hatten, an die IAO weiter, nämlich Berichte über die Rechtslage und Auszüge aus Urteilen. Aus diesem Beweismaterial geht hervor, daß die Fahrer von Straßenfahrzeugen in der Tat außergewöhnlichen beruflichen Gefahren ausgesetzt sind, u. a. den folgenden:

1. Bei gewissen Gesetzen (oder gewissen Richtern) ist ein Unfall automatisch gleichbedeutend mit Fahrlässigkeit.
2. Gewisse Gesetze räumen den Versicherungsgesellschaften gegen Fahrer Rekursmöglichkeiten und Forderungen auf Schadenersatz ein.
3. Auf Grund gewisser Gesetze kann ein Fahrer unter Anklage gestellt und verurteilt werden, weil der Arbeitgeber aus irgendeinem rein formaljuristischen Grund nicht strafrechtlich verfolgt werden kann.
4. Auf Grund gewisser Gesetze können Arbeitgeber gegen ihre Fahrer Strafverfahren anstrengen und die Fahrer können zum Schadenersatz verurteilt werden, falls das Fahrzeug des Arbeitgebers nicht versichert ist.
5. Auf Grund gewisser Gesetze kann gegen Fahrer die Anklage auf Bezahlung von Schmerzensgeld erhoben und sie dazu verurteilt werden, weil dieses Risiko versicherungstechnisch nicht erfaßbar ist.
6. Fahrer im Dienste von selbstversicherten Arbeitgebern, z. B. Behörden, sind weniger geschützt als Fahrer von Unternehmen, die gesetzlich gezwungen sind, Versicherungen einzugehen.
7. Auf Grund gewisser Gesetze kann der Arbeitgeber bei Sachschaden am eigenen Fahrzeug eine Schadenersatzklage gegen den Fahrer anstrengen.

Im großen und ganzen geht aus dem eingegangenen Beweismaterial hervor, daß die gemeinsame Anwendung des Straf- und Zivilrechts für den Beruf des Kraftfahrers eine Belastung bedeutet und Gefahren mit sich bringt, die als außergewöhnlich hoch bezeichnet werden müssen und wahrscheinlich in keinem anderen Beruf oder Gewerbe vorzufinden sind. Andererseits geht aus den eingelangten Unterlagen auch hervor, daß gewisse Aspekte auf gesetzlichem Wege auf vernünftige und gerechte Weise geregelt werden. Demzufolge ist es möglich, alle Gesetze so zu ändern, daß alle Fragen, die mit diesem Teil der mit dem Kraftfahrerberuf verbundenen beruflichen Risiken zusammenhängen, auf vernünftige und angemessene Weise geregelt werden können. Das Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts kann allen legislativen Gremien

die erforderlichen Anleitungen erteilen, und die IAO kann dazu beitragen, daß die einschlägigen Gesetze im allgemeinen den Geboten der Vernunft und Gerechtigkeit angepaßt werden.

Es ist anzunehmen, daß anläßlich der nächsten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO ein Bericht über die bei der Behandlung dieser Angelegenheit erzielten Fortschritte unterbreitet werden wird.

Tagesordnung der Konferenz 1956

Der Ausschuß beschloß, die folgende Tagesordnung für die Konferenz der Sektion 1956 festzulegen:

1. Bericht des Sekretariats. (Dieser Bericht ist hauptsächlich den Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen der Arbeiter im Straßentransport gewidmet sowie den Beschlüssen des Exekutivkomitees, die für die Sektion von besonderem Interesse sind, und aktuellen Fragen, die nicht unter anderen Punkten der Tagesordnung behandelt werden.)
2. Koordinierung des Verkehrswesens. (Dieser Beschluß ist inzwischen durch den auf der Berner Konferenz für das europäische Verkehrswesen im September 1955 gefaßten Beschluß überholt, dieses Problem auf einer Sonderkonferenz zu behandeln, der alle in Frage kommenden Sektionen beiwohnen werden.)
3. Ein-Mann-Betrieb im Personenverkehr. (Die Sektionskonferenz anläßlich des Kongresses 1954 hatte bereits einen diesbezüglichen Beschluß gefaßt.)
4. Arbeitsinspektionen im Straßentransport. (Siehe unten.)
5. Verwirklichung der Resolutionen der IAO über den Straßentransport. (Das Sekretariat wurde beauftragt, eine Untersuchung der Frage anzustellen, um ausfindig zu machen, in welchem Umfange diese Resolutionen in der Praxis angewandt werden können.)
6. Rechtsschutz für Fahrer im Ausland. (Es besteht die Absicht, das multilaterale Gegenseitigkeitsabkommen zwischen europäischen Organisationen der Straßentransportarbeiter vom Jahre 1931 wieder ins Leben zu rufen, demzufolge jeder Verband den Mitgliedern des anderen Rechtsschutz gewährt, wenn sie bei einem berufsbedingten Aufenthalt im Ausland in Gerichtsverfahren verwickelt werden.)
7. Anträge angeschlossener Organisationen.

Arbeitsinspektion im Straßentransport

Anläßlich der Sektionskonferenz 1952 wurde der Beschluß gefaßt, auf die Verbesserung der Arbeitsinspektion im Straßentransport hinzuarbeiten. Demgemäß bemühte sich die Arbeitnehmergruppe anläßlich der Session 1954 des Binnenverkehrsausschusses der IAO, die Annahme einer Resolution durchzusetzen, in der der Verwaltungsrat des IAA ersucht wurde, die Frage der Arbeitsinspektion im Straßentransport auf die Tagesordnung der nächsten Session zu setzen. Dieses Vorhaben der Arbeitnehmergruppe war von Erfolg begleitet. Ein Beschluß in diesem Sinne wurde gefaßt, der Ausschuß der IAO wird jedoch nicht vor 1957 zusammentreten.

Auf einer Sitzung im Februar 1955 beschloß der Sektionsausschuß, das Problem der Arbeitsinspektion im Straßentransport auf die Tagesord-

nung der Sektionskonferenz 1956 zu setzen und beauftragte den Sekretär, einen Bericht auszuarbeiten, der die folgenden Grundsätze berücksichtigt:

- a) Die Inspektion muß auf den gesamten Bereich der Arbeitsbedingungen Anwendung finden unter besonderer Berücksichtigung der Einhaltung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten, Hygiene, Komfort und wenn möglich Entlohnung;
- b) Die Inspektion muß auf das gesamte Taxigewerbe und den Werkverkehr Anwendung finden;
- c) Als wichtigstes Mittel der Überwachung muß das vom Kraftfahrer zu führende individuelle Fahrtenbuch gelten;
- d) Die mit der Durchführung der Inspektion betrauten Beamten müssen sowohl zahlenmäßig als auch qualitativ ausreichen, und es muß ein Kontrollverfahren eingeführt werden, durch das die Zusammenarbeit zwischen dem Gewerbeaufsichtsamt und der Verkehrspolizei gewährleistet wird;
- e) Eigenfahrer müssen der Inspektion auf die gleiche Weise unterstellt werden wie in einem Beschäftigungsverhältnis befindliche Fahrer.

Das Sekretariat hat mittels Fragebogen eine Umfrage bei den angeschlossenen Organisationen durchgeführt und einen Bericht ausgearbeitet.

Sonstige Probleme

Der Sektionsausschuß unterzog eine Reihe von alten und neuen Problemen, die für die Sektion von Interesse sind, einer Prüfung und traf folgende Auswahl:

1. Arbeitsbedingungen im Taxigewerbe.
2. Arbeitsbedingungen im städtischen Personenverkehr.
3. Nacht- und Sonntagsarbeit im Gütertransport (der schweizerische Verband befürwortet ein Verbot).
4. Die Verwendung von Tachographen als Mittel zur Kontrolle der am Steuer verbrachten Zeit.
5. Typ und Art der Eintragungen in Fahrtenbücher.
6. Berufliche Fortbildung von Straßentransportarbeitern.
7. Bedingungen des Eintritts in den Beruf des Straßentransportarbeiters.
8. Versicherungsfragen.

Über verschiedene dieser Fragen fand ein umfassender vorbereitender Austausch von Meinungen statt. Aus der Bearbeitung des Berichtes über die Arbeitsinspektion im Straßentransport ergab sich, daß die unter den Punkten 3, 4 und 5 angeführten Fragen eng mit dem Problem der Inspektion zusammenhängen und daß sie dem Umfange, in dem der Ausschuß bereits einige vorläufige Beschlüsse gefaßt hat, in dem oben erwähnten Bericht einbezogen worden sind. Sofern bisher noch keine Schlußfolgerungen erzielt worden sind, hat sich der Berichtersteller gezwungen gesehen, seine eigenen Meinungen zum Ausdruck zu bringen.

Personal der Zivilluftfahrt*)

Konferenz des Bodenpersonals der Zivilluftfahrt, 22. bis 23. März 1954, London

Am 22. und 23. März 1954 fand in London eine Konferenz des Bodenpersonals statt, der Delegierte von Organisationen in Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden und der Schweiz beiwohnten.

Über die Frage der gewerkschaftlichen Erfassung des Bodenpersonals fand eine eingehende Diskussion statt, und es wurde beschlossen, die Aufmerksamkeit unserer Mitgliedsverbände auf die Zweckmäßigkeit der Einführung einer paritätischen Verhandlungsordnung in jedem Lande zu lenken, an der sich bona fide demokratische Organisationen beteiligen würden, und in jenen Ländern, in denen eine derartige Verhandlungsordnung bereits besteht, sollten unsere Mitgliedsverbände an andere Gewerkschaften, mit denen sie auf nationaler Ebene zusammenarbeiten, im Hinblick auf einen Beitritt zur ITF herantreten. Hinsichtlich der Frage der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Bodenpersonal und fliegendem Personal wurde beschlossen, diese Frage der Vollkonferenz der Sektion anlässlich des Kongresses 1954 zur Behandlung zu überweisen.

Die Konferenz billigte einstimmig eine Resolution, in der eine für den gesamten Bereich der Zivilluftfahrt geltende Altersversicherung des Bodenpersonals bei Erreichung des Alters von 65 Jahren gefordert wird. Die Höhe dieser Rente soll nach 35jähriger Dienstzeit, einschließlich einer etwaigen, auf Grund der allgemeinen Sozialgesetzgebung zahlbaren Rente 70 Prozent der durchschnittlichen Entlohnung der letzten drei Dienstjahre ausmachen.

Der Bericht über die Befähigungsnachweise von Flugzeuginstandhaltungsmonteuren Klasse II wurde zur Kenntnis genommen und das Sekretariat beauftragt, seine Forschungsarbeiten fortzusetzen.

Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, 18. Juli 1954 in London

Anlässlich des Kongresses 1954 fand eine Vollkonferenz der Sektion Zivilluftfahrt statt. Dieser Konferenz wohnten Vertreter von Organisationen in Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Großbritannien, der Schweiz und den Vereinigten Staaten bei. Die Internationale Föderation der Vereinigung der Verkehrspiloten (IFALPA) und die Internationale Arbeits-Organisation (IAO) waren durch Beobachter vertreten.

Die Kollegen R. Lapeyre vom französischen Verband öffentliche Arbeiten und Transport und Kapitän S. Stolz (1955 verstorben) vom belgischen Verband des Personals öffentlicher Dienste wurden einstimmig zum Vorsitzenden, bzw. Zweiten Vorsitzenden der Sektion wiedergewählt.

Die Konferenz beschloß, auf dauernde Ausschüsse der Untersektionen zu verzichten, da sie nicht mehr benötigt wurden, jedem Mitgliedsverband einen Sitz auf Konferenzen der Untersektionen und der Sektionen zuzuweisen. Für besondere Zwecke könnten immer ad hoc-Ausschüsse errichtet werden.

*) Weitere Punkte, die für die Sektion von Interesse sind, werden auf Seite 44 und 45 des Berichtes behandelt.

Es wurden drei Resolutionen gebilligt. In der ersten wird die große Verschiedenheit der gewerkschaftlichen Erfassung des Personals der Zivilluftfahrt in der ganzen Welt festgestellt und allen Gewerkschaften, die Personal der Luftverkehrslinien und der Flughafenbetriebe zu ihren Mitgliedern zählen, dringend nahegelegt, ihre Leistungsfähigkeit durch Beitritt zur ITF zu erhöhen; ... das Sekretariat wurde beauftragt, eine Werbekampagne unter diesen Verbänden in die Wege zu leiten. In der zweiten Resolution wird gegen den Ausschluß der ITF von der Konferenz über die Koordinierung des europäischen Luftverkehrs im April und Mai 1954 in Straßburg protestiert und die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) aufgefordert, ihre Stellungnahme zur Frage der Vertretung der Gewerkschaften auf derartigen Konferenzen zu ändern. In der dritten Resolution wird bedauert, daß der Verwaltungsrat des IAA noch keinen Beschluß über die Errichtung einer geeigneten Maschinerie zur Behandlung von sozialen Problemen der Zivilluftfahrt gefaßt hat, und ihm empfohlen, diese Frage neuerdings zu prüfen und im Rahmen des IAA eine besondere Abteilung für Angelegenheiten der Zivilluftfahrt zu errichten.

Im Zusammenhang mit einer Diskussion über den zusätzlichen Tätigkeitsbericht für die Zeit von Januar bis Juli 1954 wurde darauf verwiesen, daß der Kongreß von IFALPA im April 1954, auf dem die ITF durch einen Beobachter vertreten war, eine Resolution über Beschäftigung in mehrfacher Eigenschaft an Bord von Flugzeugen gebilligt hatte, deren Inhalt im Widerspruch zur einschlägigen Politik der ITF stand. Demgemäß wurde vereinbart, bei IFALPA zwecks weiterer Beratungen über die Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen und damit in Zusammenhang stehende Angelegenheiten vorstellig zu werden.

Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt (fliegendes Personal)

18. bis 19. Juli 1955

Dieser Konferenz wohnten neunzehn Delegierte in Vertretung von zehn Mitgliedsverbänden in acht Ländern bei, nämlich Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz und den USA. IFALPA war durch einen Beobachter vertreten.

Die Konferenz ehrte das Andenken des beim Absturz eines Flugzeuges der Sabena im Februar 1955 tödlich verunglückten Flugkapitäns S. Stolz und Flugkapitän F. Verpoorten, ebenfalls vom belgischen Verband des Personals öffentlicher Dienste, wurde als Nachfolger des Kollegen Stolz zum 2. Vorsitzenden der Sektion gewählt. Da der 2. Vorsitzende dem Brauch zufolge auf Konferenzen des Bordpersonals den Vorsitz führt, übernahm Flugkapitän Verpoorten aus diesem Anlaß ebenfalls den Vorsitz. Die Frage der Zusammensetzung der Arbeitnehmergruppe auf der paritätischen Zivilluftfahrt-Konferenz der IAO 1956 wurde einer eingehenden Prüfung unterzogen; die Konferenz beschloß, eine Vertretung der folgenden Länder zu empfehlen: Belgien, Brasilien, Frankreich, Indien, Mexiko, Niederlande, Schweden, Schweiz, Vereinigtes Königreich und USA mit dem Vorbehalt, daß, falls eines der Länder nicht in der Lage wäre, einen Delegierten zu entsenden, die Deutsche Bundesrepublik an seine Stelle treten würde.

Das Problem der Zusammensetzung der Besatzungen, dem die Sektion seit Jahren ihre Aufmerksamkeit widmet, wurde unter Berücksichtigung aller seiner Aspekte untersucht. Als Ergebnis dieser Diskussionen billigte die Konferenz die „Gemeinsame Erklärung der ITF und IFALPA“ über

die Zusammensetzung des Bordpersonals, deren Wortlaut wir im vorliegenden Bericht an anderer Stelle wiedergeben.

In einer einstimmig gebilligten Resolution brachte die Konferenz ihre Befürchtungen hinsichtlich der immer häufiger zum Ausdruck kommenden Gewohnheit von Konstrukteuren und Luftverkehrslinien zum Ausdruck, die Zahl der Besatzungen im voraus durch Beschränkung des für die Besatzung vorgesehenen Raums festzulegen, woran später nicht auf zufriedenstellende Weise Änderungen vorgenommen werden können; ferner wird namens der Vertretungsorganisation des fliegenden Personals Anspruch auf Konsultation im Entwurfsstadium von Flugzeugen erhoben, um zu gewährleisten, daß ein ausreichend bemessener Führerstand und Ruheplätze eingebaut werden.

Die Konferenz widmete dem doppelten Problem der Ermüdung der Besatzungen und der Begrenzung der Flugzeit beträchtliche Aufmerksamkeit, wobei die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Einbeziehung einer maximalen täglichen Flugzeit im Kurzstreckenverkehr in die von der ITF aufgestellte Tabelle erwogen wurde. Eine Beschlußfassung über die eigentliche Stundenzahl konnte nicht zustande kommen, obwohl die Notwendigkeit der Festsetzung irgendeiner Zahl anerkannt wurde. Es wurde beschlossen, daß das Sekretariat die mit diesem Punkt verbundenen Probleme studieren und der nächsten Konferenz des fliegenden Personals Definitionen der Begriffe „Kurzstreckenverkehr“, „Langstreckenverkehr“ und „Flugzeitdienst“ vorlegen sollte.

Die Diskussionen über die Ermüdung der Besatzungen veranlaßten die Konferenz, offiziell gegen die Gewohnheit gewisser Luftverkehrslinien zu protestieren, ihrem Kabinenpersonal keine passenden Sitzgelegenheiten zur Verfügung zu stellen.

Die Konferenz nahm die Berichte über Altersversicherung, Krankenversicherung und Unfallversicherung des Bordpersonals zur Kenntnis und beauftragte das Sekretariat, das Studium dieser Fragen fortzusetzen.

Beziehungen zur IAO

Während der Berichtszeit hat die Sektion weiterhin bei der IAO mit Nachdruck ihre Forderung nach Schaffung einer geeigneten Maschinerie für die Behandlung der sozialen Probleme der Zivilluftfahrt vertreten. Unsere Bemühungen, die auf das Jahr 1951 zurückgehen, wurden durch den Londoner Kongreß 1954 weiter gefördert, der in einer Resolution „das tiefe Bedauern“ darüber zum Ausdruck brachte, „daß der Verwaltungsrat des IAA noch keinen Beschluß über diese lebenswichtige Angelegenheit gefaßt hat“ und in der empfohlen wurde, „neuerdings an den Generaldirektor der IAO mit dem Ersuchen heranzutreten, diese Frage anläßlich der Herbstsession 1954 des Verwaltungsrates zur Sprache zu bringen, dem Verwaltungsrat nochmals dringend die möglichst baldige Ernennung einer Sonderkommission für Zivilluftfahrt nahezu legen, die ihm bei sozialen Fragen der Zivilluftfahrt als technischer Beirat zur Seite stehen würde und im Rahmen des Sekretariats der IAO eine besondere Sektion zur Behandlung der einschlägigen Fragen einzurichten“.

Der Generaldirektor bestätigte den Empfang unserer Resolution mit Schreiben vom 18. August 1954 und teilte gleichzeitig mit, daß der Verwaltungsrat anläßlich seiner Session im Juni 1954 nicht zu der Schlußfolgerung gelangt sei, daß den Interessen des Personals der Zivilluftfahrt der Vorrang vor anderen dringenden Arbeiten, mit denen das Internatio-

nale Arbeitsamt beschäftigt ist, einzuräumen wäre; zweitens, daß hinsichtlich der Notwendigkeit der Schaffung einer besonderen Maschinerie kein Übereinkommen erzielt worden sei; drittens, daß gewisse Regierungen die Ansicht vertraten, ein neu zu schaffendes Gremium müsse dreiteilig sein und viertens, daß bei der Errichtung eines neuen Ausschusses finanzielle Erwägungen zu berücksichtigen wären. Der Verwaltungsrat hatte jedoch den Generaldirektor ersucht, definitive Vorschläge über die Veranstaltung einer ad-hoc-Konferenz für Zivilluftfahrt auszuarbeiten.

Anläßlich einer Session im November 1954 beschloß der Verwaltungsrat des IAA, eine ad-hoc-Konferenz zur Diskussion der Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt einzuberufen; er beschloß ferner, daß es eine paritätische Konferenz sein sollte und daß die Gruppen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer um Nominierungen von je zehn vertretungsbefugten Personen ersucht werden sollten. Der Verwaltungsrat wird durch eine dreiteilige Delegation vertreten sein, wobei der Regierungsdelegierte den Vorsitz übernehmen wird. Zur Diskussion gelangt die folgende Tagesordnung:

- a) Übersicht über die Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt;
- b) Arbeitszeit des fliegenden Personals;
- c) Sicherheit des Einkommens des fliegenden Personals bei Pensionierung oder dauernder Versetzung in den Bodendienst.

Obwohl die Sektion Zivilluftfahrt die Tatsache anerkennt, daß die Erwartungen der ITF durch die ins Auge gefaßten Schritte nicht zur Gänze erfüllt werden, begrüßt sie dennoch dieses Vorhaben der IAO und hofft, daß diese ad-hoc-Konferenz zur Errichtung einer auf dauernder Grundlage beruhenden Maschinerie führen wird. Die Konferenz der IAO ist auf 1956 anberaumt.

Beziehungen zur ICAO

Die Bemühungen der Sektion um Entsendung eines Beobachters zur Konferenz über die Koordinierung des europäischen Luftverkehrs im April/Mai 1954 in Straßburg blieben erfolglos. Demgemäß beschloß die Londoner Sektionskonferenz am 18. Juli 1954, energisch gegen diesen Ausschluß zu protestieren und die ICAO aufzufordern, „ihre Stellungnahme zur Frage der Vertretung der Gewerkschaften auf derartigen Konferenzen zu ändern“ und auf „Zulassung in beratender Eigenschaft zu jeder zukünftigen regionalen oder internationalen Konferenz der Zivilluftfahrt“ Anspruch zu erheben.

Diese Resolution veranlaßte den Vorsitzenden des Rates von ICAO zu der Antwort, es bestehe nicht die Absicht, irgendeiner Organisation den Zutritt zu Konferenzen zu verweigern, und gewisse Organisationen würden eingeladen, den entsprechenden Sitzungen als Beobachter beizuwohnen, die ITF stünde jedoch nicht auf der Liste von ICAO. Daraufhin suchten wir mit Unterstützung des IBFG neuerdings offiziell um Zubilligung des Konsultativstatus an und wiesen bei dieser Gelegenheit auf die erhöhte Tätigkeit und zahlenmäßige Stärkung unserer Sektion seit unserem letzten im Jahre 1951 abgewiesenen Ansuchen hin. Im Juli 1955 erhielten wir die Mitteilung, daß die ITF in die Liste der Organisationen einbezogen worden wäre, die zu gewissen Sitzungen von ICAO eingeladen werden können. Einen Konsultativstatus als solchen kennt ICAO nicht, und aus der Aufnahme einer Organisation in die vorerwähnte Liste ergibt sich kein An-

spruch auf Anwesenheit auf allen oder irgendeiner besonderen Sitzung von ICAO.

Demzufolge mußten wir separat um Zulassung zur ersten Sitzung der Konferenz für Europäische Zivilluftfahrt ansuchen, die als Ergebnis der Straßburger Konferenz 1954 ins Leben gerufen worden war und am 29. November 1955, ebenfalls in Straßburg, begann. Am 7. November wurden wir vom Beschluß des Rates von ICAO in Kenntnis gesetzt, die ITF nicht einzuladen. Die gleichzeitig von der europäischen Regionalorganisation des IBFG zu unseren Gunsten über den Europarat durchgeführten Interventionen blieben unbeantwortet.

Beziehungen zu IFALPA

Ein Beschluß der Sektionskonferenz in London am 18. Juli 1954 führte zu einer Zusammenkunft von Vertretern der ITF und IFALPA am 14. Dezember 1954 in London.

Wir ersuchten IFALPA um eine Abklärung ihrer Stellungnahme zur Frage der Zusammensetzung der Besatzungen und erhielten die erforderlichen Auskünfte. Eine eingehende Analyse der einschlägigen Resolutionen der beiden Föderationen führte zu der Erkenntnis, daß über die wichtigsten Grundsätze Übereinstimmung herrschte, und es wurde vereinbart, daß die beiden Sekretariate eine „Gemeinsame Erklärung über die Zusammensetzung der Besatzungen“ von viermotorigen Langstreckenflugzeugen ausarbeiten sollten. Diese Erklärung würde auch eine der Zivilluftfahrt der Welt vorzulegende Politik auseinandersetzen und die Grundlage für Konsultationen zum Zwecke der Lösung eines wichtigen Problems, sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene, bilden.

Diese Erklärung, die vom Kongreß der IFALPA im April 1955 in Montreal ratifiziert worden war, wurde von der im Juli des gleichen Jahres in Stuttgart veranstalteten Konferenz des fliegenden Personals der ITF gebilligt. Sie lautet wie folgt:

„Die Internationale Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten und die Sektion Zivilluftfahrt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

VERANLASST durch ihr Bestreben, jederzeit den höchstmöglichen Standard der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt aufrechtzuerhalten und der rasch fortschreitenden technischen Entwicklung sowie dem fortwährenden Einsatz neuer Flugzeugtypen zu kommerziellen Zwecken Rechnung zu tragen,

STELLEN MIT BESORGNIS FEST, daß die in den verschiedenen Ländern geltenden Bestimmungen über die Zusammensetzung der Besatzungen unzureichend sind, zwischen den landesüblichen Bräuchen beträchtliche Unterschiede bestehen und

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Tatsache, daß die Bestimmungen verschiedener Länder in vielfacher Hinsicht auf den Empfehlungen von ICAO beruhen und daß diese Empfehlungen innerhalb weiter Grenzen ausgelegt werden können,

BESCHLIESSEN, ihre gemeinsamen Ansichten über die im Langstrecken-Luftverkehr erforderliche Zusammensetzung der Besatzungen allen interessierten nationalen und internationalen Gremien zur Kenntnis zu bringen, damit einheitlichere Normen eingeführt werden, die den Geboten der Betriebssicherheit in höherem Maße

Rechnung tragen und etwaige weitere, zur Erreichung dieses Zieles für erforderlich erachtete Schritte unternommen werden und
VERTRETEN DIE ANSICHT, daß bei der Zusammensetzung der Besatzung die folgenden Mindestanforderungen zu berücksichtigen sind:

Piloten

Alle viermotorigen Flugzeuge haben jederzeit mindestens zwei entsprechend befähigte Piloten mit Patent an Bord zu führen sowie weitere Besatzungsmitglieder unter den in den nachstehenden Abschnitten angeführten Bedingungen.

Navigatoren

Ein Besatzungsmitglied mit Befähigungsnachweis für Bordnavigatoren ist mitzuführen, ausgenommen in jenen Fällen, in denen im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden und den in Frage kommenden bona fide Vertretungsorganisationen des betreffenden Bordpersonals festgestellt wird, daß sich ein Bordnavigator in Anbetracht der ausreichenden Bodenhilfen erübrigt.

Bordingenieur

Zur Besatzung hat ein Mitglied zu zählen, das Inhaber eines für das betreffende Flugzeug ausgestellten Befähigungsnachweises für Bordingenieure ist. Der Bordingenieur ist ausschließlich in dieser Eigenschaft zu beschäftigen und hat einen entsprechenden abgetrennten Raum, geeignete Instrumente und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt erhalten.

Ausgenommen sind jene Fälle, in denen im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden und in Frage kommenden bona fide Vertretungsorganisationen des betreffenden Bordpersonals festgestellt wird, daß ein Bordingenieur in Anbetracht der Konstruktion des Flugzeugs oder der Art des Einsatzes nicht erforderlich ist.

Bordfunker

Ein Besatzungsmitglied mit Bordfunkerpatent, das ausschließlich als Bordfunker zu beschäftigen ist, ist mitzuführen, ausgenommen in jenen Fällen, in denen im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden und den in Frage kommenden Vertretungsorganisationen des betreffenden Bordpersonals entschieden wird, daß sich ein Bordfunker erübrigt.

Die gemeinsame Konferenz der ITF und IFALPA am 14. Dezember 1954 beschäftigte sich auch mit der Frage der Beschränkung der Flugzeit. Die auf nationaler Ebene unternommenen Versuche, auf die Regierungen einen Druck auszuüben, um sie zu einer zufriedenstellenden gesetzlichen Regelung dieser Frage zu veranlassen, wurden zur Kenntnis genommen und es wurde beschlossen, das Ergebnis der nächsten Konferenz beider Internationalen abzuwarten und danach zu untersuchen, ob eine gemeinsame Inangriffnahme einer Lösung dieses Problems möglich wäre.

Dienstleistungen an unsere Mitgliedsverbände

Abgesehen von der im Rahmen der normalen Arbeit erfolgenden Weiterleitung von Kollektivverträgen und allgemeinen Informationen über wichtige Entwicklungen auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt ist es der Sektion

zu ihrer Genugtuung möglich gewesen, den Kampf um bessere Bedingungen der Entlohnung und Beschäftigung durch konkrete Maßnahmen zu unterstützen.

Bordpersonal der Deutschen Lufthansa

Gegen Ende 1954 meldete unser deutscher Mitgliedsverband, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, den Beginn von Gehaltstarifvertragsverhandlungen für das Bordpersonal der wiedererstandenen Deutschen Lufthansa. Wir übermittelten ihm Einzelheiten von Gehalts- und Arbeitsbedingungen bei anderen europäischen Luftverkehrslinien, um ihn in die Lage zu versetzen, mit Hilfe dieser Unterlagen für seine Mitglieder angemessene Bedingungen auszuhandeln. Die Verhandlungen kamen im März 1955 zum Stillstand, da selbst das „endgültige Angebot“ der Deutschen Lufthansa nur 70 Prozent der in Europa durchschnittlich entrichteten Gehälter entsprach. Die ITF brachte ihre Enttäuschung über diese unternormale Entlohnung zum Ausdruck und erteilte dem deutschen Mitgliedsverband den Rat, dieses Angebot weiterhin abzulehnen. Am 23. März gab das Sekretariat der ITF die folgende Pressemitteilung heraus, der über Rundfunk und Presse weitgehendste Verbreitung zuteil wurde:

Wiedergeburt der deutschen Zivilluftfahrt

Bedrohung des sozialen Standards und Arbeitsfriedens

„Die vor dem Kriege bestehende deutsche Luftfahrtgesellschaft Deutsche Lufthansa soll nach Abschluß langwieriger Verhandlungen ihre planmäßigen Dienste innerhalb Europas am 15. Mai und den transatlantischen Linienverkehr am 1. Juni wieder aufnehmen.

Das Luftfahrtpersonal der ganzen Welt und insbesondere Europas sah diesem Ereignis mit Genugtuung entgegen und erwartete mit großem Interesse die Bekanntgabe der Gehaltsskalen und Arbeitsbedingungen des deutschen Bordpersonals. Wie die Internationale Transportarbeiter-Föderation (Sektion des Personals der Zivilluftfahrt) nunmehr aus absolut zuverlässiger Quelle erfährt, beabsichtigt die Luftverkehrsgesellschaft, für das Bordpersonal Gehälter festzulegen, die weit niedriger sind als die, die von anderen europäischen Luftverkehrslinien bezahlt werden; die vorgeschlagenen Gehälter betragen nur 70 Prozent der durchschnittlich entrichteten Bezüge.

Hier handelt es sich ohne Zweifel um einen unlauteren Wettbewerb, gegen den das Personal aller übrigen Luftverkehrslinien schwerwiegende Einwände erheben wird; eine derartige Politik der niedrigen Gehälter bedeutet eine Bedrohung der wirtschaftlichen Lage anderer Luftverkehrsunternehmen und des Lebensunterhalts des Bordpersonals. Wenn die europäischen Luftverkehrsgesellschaften gegen die Wiederaufnahme der Tätigkeit der Deutschen Lufthansa auf einer solchen Grundlage entschieden protestieren, wird es nur verständlich sein.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation erwartet, daß die zuständige deutsche Gewerkschaft sich gegen eine derart unerträgliche Politik energisch zur Wehr setzen wird. Sie hat ihre angeschlossenen Organisationen des Luftfahrtpersonals von der

Sachlage in Kenntnis gesetzt und insbesondere ihre europäischen Mitglieder, die ihren Dienst in direkter Konkurrenz mit der neuen Luftverkehrslinie zu versehen haben werden, angewiesen, sich bereitzuhalten, um mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln ihre Unterstützung gewähren zu können, falls sich eine Aktion als notwendig erweise, um dem Personal der Deutschen Lufthansa eine Behandlung auf der Basis der sozialen Gerechtigkeit zuzusichern.

Der Internationalen Transportarbeiter-Föderation liegt es fern, die deutsche Zivilluftfahrt daran hindern zu wollen, den ihr gebührenden Platz in der Welt wieder einzunehmen, vorausgesetzt, daß der bei einem Verkehrsträger mit so tief verwurzeltem internationalem Charakter übliche soziale Standard respektiert wird und daß sie sich nicht auf eine halsabschneiderische Konkurrenz auf Kosten ihres Personals einläßt. Das Personal der Zivilluftfahrt kann nicht dulden, daß ein wirtschaftlich hochentwickeltes Deutschland in der Zivilluftfahrt dieselbe schändliche Rolle spielt wie Panama in der Schifffahrt.“

Gleichzeitig erhielten wir von europäischen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt die Zusicherung, daß im Falle eines Streiks der deutschen Verkehrsflieger kein fliegendes Personal anderer Länder an ihre Stelle treten würde. Genauso unnachgiebig beharrte das Bodenpersonal auf seiner Weigerung, die Flugzeuge der Lufthansa zu bedienen, solange keine zufriedenstellende Regelung erzielt wurde.

Die Intervention der ITF war vom erwünschten Erfolg gekrönt, nämlich, die Öffentlichkeit und Zivilluftfahrt der Welt wurden auf die von der Lufthansa ins Auge gefaßte Politik der niedrigen Löhne aufmerksam gemacht, und die Lufthansa gezwungen, sich die Sache nochmals zu überlegen, was auch durch die darauffolgende Entwicklung vollauf bewiesen wurde. Die deutsche Gewerkschaft, die die Verhandlungen mit der Lufthansa über die Regelung der Gehaltsfrage abgebrochen hatte, wurde von ihr ersucht, auf ihren Beschluß zurückzukommen. Die Verhandlungen wurden wieder aufgenommen, und im Juli 1955 kam es zum Abschluß eines Vertrages, der Gehälter gewährleistet, die den von anderen europäischen Luftverkehrslinien entrichteten entsprechen.

Bei der IAM organisiertes Bodenpersonal der Flying Tiger Airlines, Inc.

Im Juli 1955 setzte uns der uns angeschlossene amerikanische Monteurverband (International Association of Machinists — IAM) von einem Konflikt mit den Flying Tiger Airlines, einer internationalen nicht-linienmäßigen Luftverkehrslinie in Kenntnis.

Der Verband hatte sechs Monate lang ergebnislose Verhandlungen mit dieser Luftverkehrslinie geführt, in dem Bestreben, die Entlohnung seiner im Instandhaltungsdienst beschäftigten Mitglieder den Löhnen anzupassen, die er erfolgreich mit anderen großen amerikanischen Luftverkehrslinien ausgehandelt hatte. Der Gegenvorschlag der Arbeitgeber beinhaltete eine fünfprozentige Kürzung der Löhne sowie einen Abbau gewisser Nebenleistungen, und von der Verwirklichung dieser Pläne nahmen sie nur Abstand, als ihnen klar vor Augen geführt wurde, daß sich die Gewerkschaft mit einer derartigen Vorgangsweise nicht abfinden würde. Die unnachgiebige Haltung der Flying Tiger Airlines rief einen Streik mit weltweiten Auswirkungen hervor.

Gleichzeitig mit diesen Informationen ersuchte uns die IAM um unseren Beistand. Der Verband konnte wohl innerhalb Amerikas seine Streikposten in Aktion treten lassen, die Flugzeuge der Flying Tiger Airlines wurden jedoch auch zwischen Punkten außerhalb der Grenzen der USA eingesetzt, wie z. B. im Einwandererverkehr zwischen Westindien und London und kehrten längere Zeit nicht nach Amerika zurück. Ebenso unternahm diese Linie den Versuch, Streikbrecher auf dem Luftwege von den USA nach einer Reihe von größeren internationalen Flughäfen zu befördern, um auf diese Weise ihren Verkehr aufrechtzuerhalten.

Die Mitgliedsverbände der ITF beantworteten die an sie gerichteten Ansuchen um Beistand auf großzügigste Weise. Sie erteilten ihren Mitgliedern sofort die Anweisung, die Bedienung der Flugzeuge, Ausrüstung und Fracht der Flying Tiger Airlines zu verweigern und obwohl es aus verschiedenen Gründen nicht möglich war, alle Lücken zu verschließen, machten sich die Auswirkungen dieser weitreichenden Solidaritätsaktion bald bemerkbar und die Flying Tiger Airlines mußten schwerwiegende Einschränkungen ihres Betriebs in Kauf nehmen. Am Londoner Flughafen kam es zu einem hundertprozentigen Boykott.

Dieser erste von der ITF organisierte weltweite Boykott auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt rief in den Kreisen der Industrie und Zivilluftfahrt der Welt beträchtliches Aufsehen hervor und hatte, was noch wichtiger ist, positive Ergebnisse in den USA zur Folge. Am 5. Oktober 1955 konnte die IAM den Abschluß eines Vertrages bekanntgeben, durch den die von den Flying Tiger Airlines entrichteten Löhne jenen anderen Luftverkehrsgesellschaften angepaßt wurden, mit denen der Verband in einem Vertragsverhältnis steht; ferner wurden alle am Streik beteiligten Arbeitnehmer im gleichen Beschäftigungsverhältnis wie vor dem Streik wieder eingestellt. Das Sekretariat der ITF spricht allen, die zu diesem Erfolg beigetragen haben, seinen Dank aus.

Deutsche Stewardessen der Pan American World Airways Incorporated

Im November 1955 setzte uns die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) von den überaus schlechten Arbeitsbedingungen der bei Pan American World Airways beschäftigten deutschen Stewardessen in Kenntnis. Es gab keinen schriftlichen Kollektivvertrag und keine Kranken- und Unfallversicherung, lediglich zwölf Tage Urlaub im Jahre, und die Stewardessen mußten bei der Einstellung eine Erklärung unterzeichnen, in der sie sich verpflichteten, sich mit ihrem Beruf vertraut zu machen und ihren Dienst gewissenhaft zu versehen; es wurde ausdrücklich festgelegt, daß im Falle des Beitritts zu einer Gewerkschaft mit sofortiger Entlassung zu rechnen wäre.

Die meisten Stewardessen hatten beschlossen, der Gewerkschaft ÖTV beizutreten, die ihrerseits vom amerikanischen Transportarbeiterverband, der das Bordpersonal der Pan American Airways organisiert, die Zusage erhalten wollte, daß sich keine amerikanischen Stewardessen für den Dienst innerhalb Deutschlands melden würden, falls ihnen infolge des Beitritts der deutschen Stewardessen zu der deutschen Gewerkschaft eine derartige Beschäftigung angeboten würde.

Der amerikanische Transportarbeiterverband bot der deutschen Gewerkschaft bei ihren organisatorischen Bestrebungen alle ihm mögliche Unterstützung an. Als Alternative erklärte er sich bereit, die deutschen Stewardessen als Mitglieder aufzunehmen, auf die gleiche Weise, wie bei ihm

eine Anzahl von nicht-amerikanischen Stewardessen im Dienst der Pan American Airways organisiert sind. Dadurch würden den deutschen Stewardessen die gleichen Rechte und tarifvertraglichen Bedingungen zugesichert werden wie dem übrigen Bordpersonal der Pan American Airways. Vor dieser Wahl stand die deutsche Gewerkschaft am Ende des Jahres 1955.

Verband des Personals der Luftverkehrslinie von Pakistan — Differenzen mit dem Vertreter der Air France in Karachi

Im November 1955 berichtete der Verband des Personals der Luftverkehrslinie von Pakistan über Differenzen mit dem regionalen Vertreter der Air France am Flughafen von Karachi. Dabei wurde besonderer Wert auf die Feststellung gelegt, daß diese Meinungsverschiedenheiten die Person des Vertreters betrafen, nicht aber die Air France als Gesellschaft. Die Beschwerden bezogen sich auf unhöfliche, Anstoß erregende Ausdrucksweise und Repressalien im allgemeinen; insbesondere herrschte Entrüstung über die ungerechtfertigte Entlassung eines Angestellten. Wir ersuchten Kollegen R. Lapeyre (französischer Verband öffentlicher Arbeiten und Transport), Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt der ITF, am Sitz der Air France in Paris einen Vermittlungsversuch zu unternehmen, im Hinblick auf die Wiederherstellung guter innerbetrieblicher Beziehungen am Flughafen von Karachi. Im Dezember 1955 teilte uns der pakistanische Verband mit, daß er beschlossen hatte, die strittigen Fragen durch Entscheidung des dortigen Vertreters der IAO regeln zu lassen.

Verband des Personals der Zivilluftfahrt von Pakistan Konflikt mit Pakistan International Airlines

Im Dezember 1955 ersuchte der Verband des Personals der Zivilluftfahrt von Pakistan die ITF um ihren Beistand in einem Konflikt mit den Pakistan International Airlines und gab seinen Beschluß bekannt, am 14. Dezember 1955 zum Streik aufzurufen, falls bis dahin den Forderungen — darunter eine nach Regelung der Gehaltsfragen des ehemaligen Personals der Orient Airways, die bei der Gründung der Pakistan International Airlines in diesen aufgegangen war — nicht entsprochen würde. Der Generalsekretär der ITF besprach diese Angelegenheit anläßlich eines Besuches von New York mit Kollegen M. A. Khatib vom Gewerkschaftsbund Pakistans, der versprach, nach seiner Rückkehr nach Pakistan in diesem Konflikt zu intervenieren.

Plan einer Fusion der italienischen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt

Auf Wunsch unseres italienischen Mitgliedsverbandes der Arbeiter der Zivilluftfahrt setzten wir uns im November 1955 auf schriftlichem Wege mit der Vereinigung der italienischen Verkehrspiloten hinsichtlich der Möglichkeit einer Fusion der beiden Organisationen oder eines eventuellen direkten Beitritts der Verkehrspiloten zur ITF in Verbindung. Bis Ende 1955 war keine Antwort eingegangen.

Beziehungen zu nicht-angeschlossenen Organisationen Norwegischer Metallarbeiterverband

Im Mai 1954 rief der norwegische Metallarbeiterverband — damals noch kein Mitgliedsverband — die bei ihm organisierten Bodenmonteure zum

Streik gegen die SAS auf, durch den der Luftverkehr in Norwegen stillgelegt wurde. Das dänische und schwedische Personal verweigerten die Bedienung der Flugzeuge, und die SAS ersuchte die Betriebsleitung der Swissair um Wartung und Instandhaltung ihrer Flugzeuge am Züricher Flughafen. Trotz Druck von seiten der Swissair weigerte sich unser schweizerischer Mitgliedsverband des Personals öffentlicher Dienste aus Erwägungen der internationalen Solidarität, diese Arbeiten zu übernehmen und trug durch seine Haltung zweifellos sehr wesentlich dazu bei, daß der Konflikt zur Zufriedenheit des norwegischen Metallarbeiterverbandes beigelegt werden konnte.

Obwohl es sich hier ursprünglich um eine Aktion eines nicht-angeschlossenen Verbandes handelte (der norwegische Metallarbeiterverband trat der ITF erst im März 1955 bei), benutzte das Sekretariat die Gelegenheit, die Mitgliedsverbände mittels Rundschreiben an die Bestimmungen der Satzungen der ITF zu erinnern, in denen hinsichtlich Solidaritätsaktionen vorgesehen ist, daß sie vom Sekretariat der ITF aus in die Wege geleitet werden sollten.

Australasische Vereinigung der Bordnavigatoren

Durch die Vermittlung unseres britischen Mitgliedsverbandes der Schiffsoffiziere setzten wir uns im Sommer 1955 mit der Vereinigung der Australasischen Bordnavigatoren in Verbindung, der wir genaue Informationen über die Ziele und Tätigkeit der Sektion erteilten. Die Vereinigung erklärte sich mit Schreiben vom 19. Dezember 1955 bereit, anlässlich der Sitzung des Internationalen Rates der Bordnavigatoren der Zivilluftfahrt die Frage des Beitritts des Rates zur ITF anzuschneiden; gleichzeitig erwog sie einen direkten Beitritt zur ITF. Wir erhielten die Mitteilung, daß ein Mitglied der Exekutive der Vereinigung kurz danach wahrscheinlich in London eintreffen würde; Ende 1955 antworteten wir, daß wir gerne zu einer Unterredung bereit wären.

Propaganda

Im November 1955 versandten wir viertausend Exemplare einer gedruckten Broschüre in englischer Sprache mit dem Titel „Standortmeldung“ an Organisationen des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt in der ganzen Welt, um diese Arbeitnehmer mit den internationalen Problemen vertraut zu machen, um deren Lösung sich die ITF im Interesse des fliegenden Personals bemüht. In dieser Broschüre wird sowohl der gegenwärtige Umfang der Tätigkeit der ITF behandelt als auch ihre zukünftigen Ziele.

Werbekampagne

Im Verfolge der auf dem Kongreß 1954 gebilligten Resolution über die gewerkschaftliche Erfassung des Personals der Zivilluftfahrt leitete das Sekretariat eine Werbekampagne in die Wege. Im März 1955 schloß der norwegische Metallarbeiterverband seine in der Zivilluftfahrt tätigen Mitglieder der ITF an, und im Oktober 1955 langten die offiziellen Beitrittsansuchen der Vereinigung der indischen Bordingenieure und der Vereinigung der Bordfunker von Pakistan ein. Die beiden letztgenannten Organisationen werden mit Wirkung vom 1. Januar 1956 Mitglieder der Sektion.

Ende 1955 teilte uns die Vereinigung der Bordingenieure der USA mit, daß sie auf Grund des Ergebnisses einer Abstimmung zum Beitritt zur ITF ermächtigt worden wäre.

In Beantwortung unseres Schreibens, mit dem wir Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt zum Beitritt einluden, erhielten wir Anfragen von Verbänden des fliegenden und Bodenpersonals. Alle diese Anfragen werden bearbeitet.

Neue Mitglieder

Datum	Organisation	Personal	Mitgliederzahl
März 1955	Norwegischer Metall- arbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt)	Bodendienst- Wartung	350

Hochseefischer*)

Sitzungen und Konferenzen

In den Jahren 1954 und 1955 fanden die folgenden, für die Sektion der Hochseefischer wichtigen Sitzungen und Konferenzen statt:

1. Sektionskonferenz anläßlich des Londoner Kongresses, 18. Juli 1954

Auf dieser Konferenz wurde die Tätigkeit der Sektion in den beiden vorangehenden Jahren einer Prüfung unterzogen und zwei Resolutionen gebilligt. In der ersten wurde die Einbeziehung gewisser Angelegenheiten der Fischer in die Tagesordnung der Konferenz der IAO 1956 gefordert und in der zweiten auf die Notwendigkeit von Maßnahmen der Vereinten Nationen zur Gewährung der Freiheit der Meere betont. Kollege H. Hildebrand (Deutschland) wurde zum Vorsitzenden der Sektion gewählt. Ferner wurde der Beschluß gefaßt, daß die Sektion der Hochseefischer in Anbetracht ihres Umfangs auf einen Sektionsausschuß verzichten sollte.

2. Vorbereitende Sitzung von Vertretern der Hochseefischer, 23. Oktober 1954 in Genf

Diese Sitzung diente einer Beratung der Vertreter der Hochseefischer, alle aus Mitgliedsverbänden der ITF, im Sachverständigenausschuß der IAO für die Arbeitsbedingungen im Fischereiwesen; sie fand unmittelbar vor der Tagung dieses Ausschusses in Genf statt.

3. Sachverständigenausschuß der IAO für Arbeitsbedingungen im Fischereiwesen, 25. Oktober bis 4. November 1954

Einzelheiten der Arbeit dieses Ausschusses werden nachstehend unter der Überschrift „Fragen der Hochseefischer vor der IAO“ angeführt.

4. Achtzehnte Session der Joint Maritime Commission, 24. bis 29. Oktober 1955 in Paris

Diese Sitzung beschäftigte sich mit dem Vorschlag, gewisse Fragen der Hochseefischer in die Tagesordnung der nächsten Seefahrtskonferenz der IAO einzubeziehen. Diese Angelegenheit wird im nächsten Abschnitt ausführlich behandelt.

*) Weitere, die Sektion der Hochseefischer berührende Angelegenheiten werden auf Seiten 13 und 43 behandelt.

Fragen der Hochseefischer vor der IAO

Im Bericht an den letzten Kongreß der ITF (Juli 1954, London) erwähnten wir die Ernennung des Sachverständigenausschusses der IAO für die Arbeitsbedingungen der Fischer als Ergebnis der von der ITF seit 1948 erhobenen Vorstellungen im Hinblick auf die Verwirklichung des vom Osloer Kongreß gebilligten Internationalen Programms der Fischer. Dem dreiteiligen Ausschuß gehörten 4 Vertreter der Arbeitnehmer an, alle von Mitgliedsverbänden der ITF. Ursprünglich waren die Kollegen *K. Takahashi* (Japan), *G. Hauge* (Norwegen), *T. Birkett* (Großbritannien) und *M. McHugh* (USA) nominiert worden. Infolge dringender Geschäfte in ihren Heimatländern konnten die Kollegen *Hauge* und *Birkett* der Konferenz (25. Oktober bis 4. November 1954 in Genf) nicht beiwohnen und wurden durch die Kollegen *E. Ulvested* (Norwegen) und *H. Hildebrand* (Deutschland) ersetzt. Die Kollegen *R. Dekeyser* (Belgien), *I. Nes* (Norwegen) und *O. Becu* (ITF) wohnten dieser Konferenz als technische Berater bei.

Die IAO hatte die Regierungen vor der Konferenz befragt, welche aus der langen Liste der Fragen der Fischer für eine Diskussion auf internationaler Ebene reif wären. Die IAO wählte vier dieser Fragen zwecks Prüfung durch den Sachverständigenausschuß aus, nämlich: Mindestalter beim Eintritt in den Beruf, ärztliche Untersuchung beim Eintritt in den Beruf und nachher in regelmäßigen Zeitabständen, Heuerverträge und Unfallversicherung. Über die Ergebnisse der Arbeit des Ausschusses berichteten wir mittels Rundschreiben Nr. 53 vom 9. Dezember 1954. An dieser Stelle erwähnen wir lediglich die wichtigsten Punkte:

Im Rahmen des Ausschusses kam ein Übereinkommen über die Texte von Entwürfen von Konventionen über die ersten drei der vorerwähnten Fragen zustande (Mindestalter, ärztliche Untersuchung, Heuerverträge) und über eine Zusammenstellung internationaler Grundsätze hinsichtlich der vierten Frage (Unfallversicherung). Der Ausschuß empfahl in einer Resolution, die ersten drei Fragen auf die Tagesordnung der Seefahrtskonferenz der IAO zu setzen und mit der vierten Frage auf gleiche Weise zu verfahren, nachdem sich ein Sachverständigenausschuß noch einmal mit ihr befaßt hatte.

Wir wollen hier kurz die Gründe des Ausschusses für die Empfehlung dieses Verfahrens auseinandersetzen. Im Rahmen der IAO gibt es keine besondere Maschinerie zur Behandlung von Fragen der Fischer, und auf die Errichtung einer solchen in der absehbaren Zukunft besteht kaum irgendwelche Aussicht. Man gelangte zu der Auffassung, daß vorbehaltlich einer zufriedenstellenden Vertretung der Interessen der Fischer in den für die Schifffahrt zuständigen Gremien der IAO ein schnellerer Fortschritt erzielt werden könnte als durch ihre allgemeine Maschinerie. Unter zufriedenstellender Vertretung war zu verstehen, daß im Falle der Behandlung von Fragen der Fischer durch eine Konferenz der IAO zu den Delegationen der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer eine ausreichende Anzahl von Sachverständigen auf dem Gebiete des Fischereiwesens zählen sollte.

Leider wurde diese Hoffnung zunichte gemacht, als diese Angelegenheit auf der Achtzehnten Session der GMC, des beratenden Gremiums der IAO für Fragen der Schifffahrt (Oktober 1955 in Paris) zur Debatte gelangte, da sich die Reeder mit einer Diskussion der Frage der Fischer auf die vorgeschlagene Weise nicht einverstanden erklären wollten. Sie waren jedoch gewillt, eine Empfehlung an den Verwaltungsrat des IAA über die Einbeziehung eines Punktes, der sich auf Fragen der Fischer bezieht, in die

Tagesordnung der allgemeinen Arbeitskonferenz 1957 zu unterstützen. Diese Vorgangsweise führte jedoch ebenfalls infolge der verfahrenstechnischen Schwierigkeiten, die wir im Rundschreiben Nr. 57/F2 vom 30. November 1955 an alle Mitgliedsverbände der Fischer erläuterten, zu keinem Ergebnis.

Die Lage zur Zeit des Abschlusses des vorliegenden Berichtes ist daher die, daß mit einer günstigen Stellungnahme zur Einbeziehung der vorerwähnten Fragen der Fischer in die Tagesordnung der allgemeinen Konferenz der IAO 1958 gerechnet werden kann.

Es bleibt noch zu berichten übrig, daß der Sachverständigenausschuß der IAO eine Resolution billigte, in der die Ansicht zum Ausdruck gebracht wurde, daß eine Anzahl von weiteren Fragen, betreffend die Arbeitsbedingungen im Fischereiwesen, zusätzlich zu den vier bereits erwähnten einer Beratung bedurften; (1) die Sicherheit von Fischern auf See und an Bord; (2) Befähigungsnachweise von Fischern; (3) Arbeitslosenversicherung; (4) Krankenversicherung; (5) Unterkunft an Bord von Fischereifahrzeugen; (6) ärztliche Behandlung an Bord von Fischereifahrzeugen; (7) Berufliche Fortbildung von Fischern.

Die IAO wurde ersucht, diese Fragen weiterhin zu prüfen und Anregungen über zukünftige Maßnahmen einschließlich der Möglichkeit der Einberufung einer weiteren Sitzung von Sachverständigen zu unterbreiten.

Seitdem die Seefahrtskonferenz von Seattle (1946) die IAO beauftragte, die Arbeit für den Entwurf einer internationalen Charta der Hochseefischer, ähnlich der der Seeleute, in Angriff zu nehmen, ist ein beträchtliches Arbeitspensum bewältigt worden. Wir sind noch nicht am Ende dieser Arbeiten angelangt. Wenn jedoch die Verbände der Hochseefischer in den verschiedenen Ländern das größtmögliche Interesse an der internationalen Arbeit nehmen und ihr ihre vollste Unterstützung zuteil werden lassen, dürfte in der nicht allzufernen Zukunft mit der Verabschiedung der ersten internationalen Sozialgesetzgebung für das Fischereiwesen zu rechnen sein, die die Grundlage darstellen wird, auf der ein weiterer Fortschritt beruhen kann.

Das Problem der Hoheitsgewässer

Bekanntlich handelt es sich hier um ein Problem, das seit einer Reihe von Jahren schwerwiegende Befürchtungen verursacht, infolge der willkürlichen Vorgangsweise gewisser Staaten, die den Bereich ihrer Hoheitsgewässer von der traditionellen 3-Meilen-Zone auf 4, 6, 12 und in ganz extremen Fällen auf 200 Meilen ausgedehnt haben. Über die Linie, von der aus die Begrenzung der Hoheitsgewässer zu ermessen ist, bestehen ebenfalls Meinungsverschiedenheiten zwischen den einzelnen Ländern.

Von den Zwischenfällen, die sich aus dieser verworrenen Lage ergeben haben, sind die Hochseefischer besonders in Mitleidenschaft gezogen worden. Sowohl auf dem Londoner Kongreß 1954 als auch vorher, auf dem Stockholmer Kongreß 1952, waren Resolutionen gebilligt worden, in denen den Vereinten Nationen die allerdringlichste Behandlung dieses ernststen Problems nahegelegt wurde. Diese Resolutionen wurden an die Vereinten Nationen weitergeleitet und außerdem die in Frage kommenden Mitgliedsverbände ersucht, diesen Vorstellungen auf nationaler Ebene durch Druck auf die Regierungen Nachdruck zu verleihen, um dadurch die Bemühungen der Vereinten Nationen um eine zufriedenstellende Lösung des Problems zu unterstützen.

Wie bereits auf dem Londoner Kongreß berichtet wurde, wird dieses Problem im Rahmen der Vereinten Nationen durch die internationale Rechtskommission behandelt, die die Ausarbeitung eines neuen Kodex der internationalen Rechtsprechung im Hinblick auf die Hohe See, die Hoheitsgewässer und den Schutz des Fischereiwesens in Angriff nimmt. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen im Oktober 1954 beschäftigte sich mit den Entwürfen von Anträgen der Rechtskommission, die an die Regierungen zwecks Stellungnahme weitergeleitet wurden. Die daraufhin von der internationalen Rechtskommission ausgearbeiteten endgültigen Fassungen dieser Anträge werden einer Sitzung der Mitgliedstaaten vorgelegt, wonach sich die Generalversammlung der Vereinten Nationen im Frühjahr 1956 mit ihnen beschäftigen wird.

Der vorgeschlagene Kodex besteht aus Vorschriften über Navigationsrechte und Vorschriften über die Rechte auf natürliche Hilfsquellen im und oberhalb des sogenannten kontinentalen Schelfs, einschließlich des Fischbestandes. In den Bestimmungen über das Fischereiwesen ist u. a. die Errichtung einer Schiedsgerichtsinstanz zur Beilegung von internationalen Konflikten im Zusammenhang mit Hoheitsgewässern und der Freiheit der Meere vorgesehen. Dieses Gremium würde aus einer im Einvernehmen zwischen den Parteien gewählten Schiedsgerichtskommission bestehen. Mangels eines solchen Übereinkommens würde sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen im Einvernehmen mit der Ernährungs- und Landwirtschafts-Organisation gewählt werden.

Der Kodex verlangt ferner den Abschluß von Verträgen über Maßnahmen zur Wahrung des Fischbestandes, falls zwei oder mehr Staaten in der gleichen Zone fischen. Kommt ein derartiges Übereinkommen nicht zustande, so würde die Schiedsgerichtsmaschinerie in Funktion treten. Der Kodex würde die besonderen Interessen von Küstenstaaten in den benachbarten Meereszonen anerkennen und ihnen bei allen Forschungsarbeiten und Regelungen, die sich aus der Auswertung ihrer Resultate ergeben, Gleichberechtigung zuerkennen, einerlei, ob sie Fischfang betreiben oder nicht. Ein Küstenstaat, der an der Wahrung des Fischbestandes entlang seiner eigenen Küste interessiert ist, würde in der Lage sein, zu diesem Zwecke nach eigenem Ermessen Maßnahmen zu ergreifen, falls innerhalb angemessener Frist kein Übereinkommen mit anderen interessierten Staaten erzielt wird. Derartige Maßnahmen würden jedoch auf wissenschaftlichen Gutachten über die Notwendigkeit derartiger Schutzmaßnahmen zu beruhen haben, und eine Diskriminierung gegen ausländische Fischer würde unzulässig sein.

Auf Grund des Kodex würden als Hohe See alle Meerestelle bezeichnet werden, die nicht zu den Binnen- oder Hoheitsgewässern eines Staates gehören. Die Rechtskommission gelangte zu der Erkenntnis, daß eine Ausdehnung der Hoheitsgewässer über 12 Meilen hinaus durch internationales Recht nicht zu rechtfertigen ist und daß auf Grund des gleichen Rechtes von keinem Staat verlangt werden kann, eine Begrenzung der Hoheitsgewässer, die drei Meilen überschreitet, anzuerkennen. Die Kommission bestätigte das Recht auf Fischfang auf Hoher See und ließ nur eine Ausnahme von jenem Grundsatz in jenem Falle zu, in dem sich die hohe See über das kontinentale Schelf erstreckt, nämlich im Hinblick auf stationäre Fischereibetriebe. Die im geplanten Kodex enthaltenen Vorschriften über Navigationsrechte und ähnliches werden im Bericht der Seeleutesektion behandelt.

Im Dezember 1954 ersuchten wir unsere Mitgliedsverbände der Fischer und Seeleute um ihre Stellungnahme zu dem geplanten Kodex, unter besonderer Berücksichtigung der Frage der Hoheitsgewässer. Aus den Antworten ging ebenso wie aus früheren Diskussionen über diesen Gegenstand hervor, daß die Mitgliedsverbände der ITF für die Aufrechterhaltung der traditionellen 3-Meilen-Zone der Hoheitsgewässer eintreten und daß Maßnahmen zum Schutze des Fischbestandes, die eine Änderung der gegenwärtigen Lage bedingen, im Einvernehmen der beteiligten Parteien auf Grund von internationalen Konventionen ergriffen werden sollten.

Anläßlich der Zehnten Generalversammlung der Vereinten Nationen (November 1955) unterbreiteten der IBFG und die ITF eine gemeinsame Erklärung, in der sie ihre rückhaltlose Unterstützung der von der internationalen Rechtskommission vorgeschlagenen provisorischen Bestimmungen über die Hohe See und Hoheitsgewässer zum Ausdruck brachten. Ferner kam darin die Hoffnung zum Ausdruck, daß die Ansichten der in der Schifffahrt und im Fischereiwesen beschäftigten Arbeitnehmer, deren Interessen unmittelbar berührt werden, von der Generalversammlung der Vereinten Nationen sorgfältig berücksichtigt und die ins Auge gefaßten Projekte rasch und auf wirksame Weise verwirklicht werden würden. Wie bereits erwähnt, soll sich die internationale Rechtskommission und danach die Generalversammlung der Vereinten Nationen im Frühjahr 1956 weiter mit dieser Angelegenheit beschäftigen.

Zukünftige Tätigkeit der Sektion

Unter der Überschrift: „Fragen der Hochseefischer vor der IAO“ haben wir über das Stadium berichtet, das bei der Behandlung der vom Sachverständigenausschuß für Arbeitsbedingungen im Fischereiwesen beratenen Fragen erreicht worden ist. Der Ausschuß empfiehlt:

- a) daß vier Fragen den Gegenstand von internationalen Übereinkommen bilden sollten: Mindestalter beim Eintritt in den Beruf, ärztliche Untersuchung, Heuerverträge und (nach weiterer Prüfung durch den Sachverständigenausschuß), Unfallversicherung;
- b) daß die IAO 7 weitere Fragen einer fortwährenden Prüfung unterziehen sollte: Sicherheit auf See und an Bord, Befähigungsnachweise, Unfallversicherung, Krankenversicherung, Unterkunft an Bord und berufliche Fortbildung.

Zu weiteren Fragen, die auf früheren Konferenzen der Sektion zur Diskussion gelangten, gehören die folgenden:

Struktur der Entlohnung im Fischereiwesen unter besonderer Berücksichtigung der Praxis hinsichtlich Brutto- und Nettoerlös.

Gewerkschaftliche Erfassung der Hochseefischer unter besonderer Berücksichtigung der Frage der selbständigen Fischer.

Vertretung der Hochseefischer auf internationalen Konferenzen, die sich mit Fragen des Fischereiwesens beschäftigen.

An dieser Stelle wäre auch auf verschiedene Punkte der internationalen Charta der Fischer (Oslo 1948) aufmerksam zu machen, die in den vorstehenden Abschnitten nicht behandelt werden, wie z. B. Arbeitszeit und Bemannung, Einstellung von Fischern durch anerkannte Heuerstellen und jährlicher Urlaub.

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit wurde es als angezeigt erachtet, eine beschränkte Zahl dieser Fragen einer konzentrierten Behandlung zu unterziehen und die hierzu erforderliche Maschinerie der IAO in Gang zu bringen. Wir hoffen, daß sich aus einem Meinungsaustausch auf der Konferenz der Sektion in Wien eine gewisse Priorität der Behandlung der vorerwähnten Fragen ergeben wird, und daß es möglich sein wird, in der nicht allzufernen Zukunft eine separate Sektionskonferenz zu veranstalten, um ein neues Aktionsprogramm auszuarbeiten.

Binnenschiffer

Konferenz der Sektion der Binnenschiffer, 18. Juli 1954 in London

In den beiden letzten Jahren fand die einzige Konferenz der Binnenschiffer am 18. Juli 1954 während des Kongresses in London statt. Anwesend waren Vertreter angeschlossener Organisationen aus Österreich, Frankreich, Deutschland, Schweden, der Schweiz und Großbritannien. Der 1955 verstorbene Kollege A. Deakin, damaliger Präsident der ITF und der Generalsekretär waren ebenfalls anwesend.

Die Kollegen T. Smeding (Niederlande) und H. Hildebrand (Deutschland) wurden einstimmig zum Vorsitzenden bzw. Zweiten Vorsitzenden der Sektion gewählt.

In Anbetracht des Umfanges der Sektion kam man überein, daß sich ein Sektionsausschuß erübrigt und daß von Zeit zu Zeit eine aus einer beschränkten Anzahl von Mitgliedern bestehende Sektionskonferenz veranstaltet werden sollte, um über Probleme zu beraten, an denen die daran Teilnehmenden besonders interessiert sind. Zu Mitgliedern der Sektionskonferenz wurden die folgenden Kollegen gewählt: Belgien: L. Eggers; Deutschland: H. Hildebrand; Frankreich: G. Piquemal; Niederlande: T. Smeding; Österreich: L. Brosch; Pakistan: unbesetzt; Schweden: Hj. Svensson; Schweiz: unbesetzt; Großbritannien: unbesetzt.

Eine Resolution über gerechte Arbeitsplatzbewertung in der Binnenschifffahrt, d. h. die Gleichstellung von Fahrzeit mit Arbeitszeit, wurde einstimmig gebilligt. Dabei wurde betont, daß auf nationaler Ebene unternommene Bemühungen, eine derartige Gleichstellung herbeizuführen, bisher fehlgeschlagen waren, da sich die Arbeitgeber immer auf die internationale Konkurrenz beriefen. In der gleichen Resolution wurde dem Sekretariat empfohlen, an die betreffenden Regierungen heranzutreten, um zu versuchen, auf dem Verhandlungswege die Gleichstellung von Fahrzeit und Arbeitszeit herbeizuführen, da eine zufriedenstellende Regelung nur auf internationaler Basis möglich sei.

Die Konferenz nahm zur Kenntnis, daß eine Konvention über die soziale Sicherheit des Personals der Rheinschifffahrt wohl ratifiziert ist und von den betreffenden Ländern angewandt wird, daß jedoch die Konvention, die sich auf die Arbeitsbedingungen bezieht, in jenem Zeitpunkt nur von Deutschland ratifiziert worden ist.

Die Konferenz nahm die Erklärung des österreichischen Delegierten zur Kenntnis, daß, was die Wiederaufnahme des ungehinderten Verkehrs auf der Donau bis zum Schwarzen Meer betrifft, Ungarn, Bulgarien und Rumänien, vom gewerkschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, als unter-

entwickelte Länder bezeichnet werden müssen und daß in diesen drei Ländern z. B. mit Verstößen gegen den Grundsatz der siebenstündigen Mindestnachtruhe gerechnet werden müßte.

Der französische Delegierte befichtete über die Verwendung des der Force Ouvrière-Gewerkschaft in Straßburg gewährten Zuschusses in Höhe von 720 000 Francs und über die bisher erzielten Resultate.

Dreiteilige Sonderkonferenz der IAO für das Personal der Rheinschiffahrt, Januar 1954 in Genf

Im Januar 1954 wurde von der IAO eine besondere Konferenz für das Personal der Rheinschiffahrt nach Genf einberufen. Vertreter der Arbeitnehmer waren L. Eggers (Belgien); G. Piquemal (Frankreich); H. Hildebrand (Deutschland); T. Smeding (Niederlande); W. Brunner (Schweiz). Der stellvertretende Generalsekretär der ITF wohnte der Konferenz als Beobachter bei.

Diese Konferenz war einberufen worden, um das Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer zu diskutieren, das von der Dreiteiligen Sonderkonferenz im November-Dezember 1949 entworfen und von der Konferenz der Regierungen am 27. Juli 1950 in Paris einstimmig gebilligt worden war. Zwischen 25. und 30. September 1950 war dieses Abkommen von Belgien, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden unterzeichnet worden. Außerdem wurde es am 4. Juni 1952 von Deutschland ratifiziert. Die Schweiz hatte zwar das Schlußprotokoll der Konferenz der Regierungen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer unterzeichnet, war jedoch der einzige Rheinuferstaat, der es bis dahin nicht für möglich erachtet hatte, das Abkommen als solches zu unterzeichnen, da die an der Rheinschiffahrt interessierten schweizerischen Organisationen gewisse Probleme aufgeworfen hatten. Die Schweiz beantragte eine Auslegung der Bestimmungen über die Nachtruhe dahingehend, daß diese Nachtruhe im Einvernehmen zwischen Kapitän und Besatzung verkürzt werden könnte. Die beteiligten Parteien konnten sich mit einer solchen Auslegung nicht einverstanden erklären, worauf die Schweiz den Antrag auf Revision des Abkommens stellte.

Zu dieser Revision kam es anläßlich der Sonderkonferenz der IAO. In der abgeänderten Fassung des Abkommens heißt es, wie in der ursprünglichen, daß die Nachtruhe im Winter 12 und im Sommer 10 Stunden betragen muß, daß davon aber nur 7 Stunden in die Zeit zwischen 20 Uhr und 6 Uhr fallen müssen. Alle Besatzungsmitglieder müssen die volle Ruhepause nicht zur gleichen Zeit in Anspruch nehmen, so daß ein Schiff im Winter mehr als 12 Stunden je Kalendertag auf der Fahrt bleiben kann, und im Sommer länger als 14 Stunden. Theoretisch kann ein Schiff bis zu 20 Stunden je 24 Stunden fahren, ohne zusätzliche Besatzung aufnehmen zu müssen.

Ferner erfolgte eine Revision der Bestimmungen über die gesetzlichen Feiertage. In der abgeänderten Fassung werden 8 Feiertage einschließlich des 1. Mai angeführt, von denen den Schifffern mindestens 7 als arbeitsfreie Tage gewährt werden müssen. Was den jährlich bezahlten Urlaub betrifft, hat das Personal Anspruch auf 1 Tag bezahlten Urlaub je Monat der Beschäftigung, und der erste sechstägige Urlaub kann nach sechsmonatiger Beschäftigungsdauer in Anspruch genommen werden.

Nach Ratifizierung bleibt das Abkommen 3 Jahre in Kraft.

**Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt der ITF, 30.—31. Januar 1956
in Rotterdam**

Am Ende des Jahres 1955 waren Vorbereitungen für die Einberufung einer Konferenz der ITF im Gange, an der Mitgliedsorganisationen teilnehmen sollten, die die Interessen von Rheinschiffern vertreten. Diese Konferenz war auf den 30. und 31. Januar 1956 in Rotterdam anberaumt.

Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen

Koordinierung Straße — Schiene

Auf dem Kongreß 1954 beantragte die Eisenbahnersektion im Arbeitsprogramm der Frage des Schutzes der Eisenbahner vor unfairer Konkurrenz, insbesondere jener, die durch schlechtere Arbeitsbedingungen bei anderen Verkehrsunternehmungen hervorgerufen wird, entsprechende Priorität einzuräumen.

Im Einvernehmen mit den Vorsitzenden der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport berief das Sekretariat am 14. und 15. Oktober in London eine gemeinsame Sitzung der beiden Sektionsausschüsse ein. Zu dieser Sitzung hatte das Sekretariat die folgenden Dokumente vorgelegt:

1. Alle seit 1930 genehmigten Resolutionen der ITF über die Koordinierung des Verkehrswesens.
2. Alle einschlägigen, vom Binnenverkehrsausschuß der IAO gebilligten, Resolutionen.
3. Erklärungen der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) über die in Fragen der Konkurrenz und Koordinierung zu befolgende Politik.
4. Einschlägige Erklärungen der IRU (Internationaler Straßentransportverband — eine Arbeitgeberorganisation).
5. Erklärung über die Verkehrspolitik der Internationalen Handelskammer (ICC).
6. Gemeinsame Erklärung der UIC, IRU und ICC über Aspekte der Konkurrenz und Koordinierung des Verkehrswesens, über die unter ihnen Einstimmigkeit bzw. Meinungsverschiedenheiten herrschen.
7. Auszüge aus einschlägigen Resolutionen des Binnenverkehrsausschusses der ECE (Wirtschaftskommission für Europa).
8. Entwurf von Grundzügen der Politik der ITF in der Frage der Koordinierung des Verkehrswesens.
9. Entwurf einer Denkschrift über Koordinierung (ausgearbeitet im Sinne einer alle Aspekte erfassenden Erläuterung der Politik der ITF).

Die beiden Sektionsausschüsse diskutierten und änderten das neunte Dokument im Sinne aller übrigen ab und beschlossen, alle angeschlossenen Organisationen zu ersuchen, es zu prüfen und das Sekretariat von etwaigen, für notwendig befundenen Abänderungen in Kenntnis zu setzen. Die von

den Verbänden der Eisenbahner vorgeschlagenen Abänderungen wurden in einem Bericht des Kollegen J. Campbell an die Konferenz der Eisenbahnersektion 1955 zusammengefaßt und besprochen.

Dieser Bericht und die von anderen Organisationen beantragten Abänderungen sind einem Sachverständigenausschuß zur Behandlung überwiesen worden, der von der Europäischen Binnenverkehrskonferenz im September 1955 in Bern ernannt wurde. Dieser Ausschuß ist beauftragt worden, den Entwurf der Denkschrift über die Koordinierung unter Berücksichtigung des vorliegenden Berichtes, der von den übrigen Organisationen (d. h. abgesehen von den Eisenbahnern) beantragten Abänderungen und im Sinne der Diskussion über den Bericht des Kollegen Campbell auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner abzuändern, im Hinblick auf eine endgültige Beratung und Billigung durch den Kongreß 1956.

Organisation des europäischen Verkehrswesens

Auf dem Kongreß 1952 wurde ein Antrag auf Ernennung eines Ausschusses gestellt, der dem Sekretariat in Fragen der europäischen Verkehrspolitik zur Seite stehen sollte. Diese Resolution konnte nicht verwirklicht werden. Aus diesem Grunde berief das Sekretariat im Mai 1954 eine Konferenz der in Frage kommenden europäischen Organisationen ein, um ein Projekt einer Politik der ITF auf diesem Gebiete auszuarbeiten. Dieser Konferenz wohnten 20 Delegierte von 20 Organisationen aus 7 europäischen Ländern bei, nämlich Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande, Österreich und die Schweiz.

Aus der zweitägigen Diskussion ging hervor, daß es damals nicht möglich war, irgendeinen Vorschlag für die Lösung gewisser konkreter Probleme zu machen, wie z. B. die Mosel-Kanalisation, der Bau eines Verbindungskanals Rhein—Donau, der Bau eines Straßentunnels unter dem Mont Blanc, die Errichtung eines schiffbaren Wasserweges zwischen Basel und dem Bodensee, die Ausdehnung des Geltungsbereiches der Mannheimer Akte auf die Rheinschifffahrt mit Freiheit des Verkehrs, die Beziehungen zwischen dem Hafen von Triest und seinem Hinterland usw. Die bis dahin ausgearbeiteten primären Grundsätze allgemeiner Natur waren unzureichend zur Lösung von Problemen dieser Art. Die Diskussion lieferte die Grundlage für die weitere Bearbeitung allgemeiner Grundsätze und für den Bericht über das europäische Verkehrswesen an den Kongreß 1954.

Dieser Kongreß beauftragte das Exekutivkomitee neuerdings, einen Ausschuß zu ernennen, um dem Sekretariat bei seiner Aufgabe behilflich zu sein, die Verbindung mit der Tätigkeit der regierungs- und nicht-regierungsgebundenen Gremien aufrechtzuerhalten, die sich mit europäischen Verkehrsproblemen beschäftigen. Auch dieser Versuch der Ernennung eines solchen Ausschusses schlug fehl, und das Exekutivkomitee beschloß daraufhin, neuerdings eine Konferenz der betreffenden europäischen Organisationen einzuberufen. Sie fand am 12. und 13. September 1955 in Bern statt; anwesend waren 82 Delegierte in Vertretung von 31 Organisationen aus 15 europäischen Ländern. Außerdem wohnten der Konferenz ein europäischer und zwei außereuropäische Beobachter bei.

Als Grundlage für die zweitägige Diskussion hatte das Sekretariat einen umfassenden Bericht vorgelegt. Zum Abschluß ihrer Beratungen billigte die Konferenz eine Resolution, die wir hier in Anbetracht ihrer grundlegenden Bedeutung im vollen Wortlaut wiedergeben:

Entschlieung über die Organisation des europäischen Verkehrs

Die Konferenz der der ITF angeschlossenen Arbeiter, Angestellten und Beamten des europäischen Verkehrs, tagend in Bern am 12. und 13. September 1955, bekrtigte erneut die früheren Erklärungen der ITF-Kongresse betreffs des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Europas. Diese wirtschaftliche Zusammenarbeit ist erforderlich, wenn die freien Völker Europas sich als demokratische und wirtschaftlich lebensfähige Gemeinwesen behaupten sollen. Auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre erklären jedoch die Wortführer der europäischen Transportarbeiter, daß eine ausschließlich oder hauptsächlich auf kapitalistische Interessen abgestellte Integration Europas die Arbeitnehmerschaft nicht interessiert, der Unterstützung der gewerkschaftlichen Organisation nicht würdig und sogar geeignet ist, deren Widerstand hervorzurufen.

Die Konferenz stellt fest, daß wichtige Organe, die von den Regierungen u. a. mit der Lösung von Verkehrsproblemen beauftragt sind, wie die Montan-Union, der Europarat, die Europäische Verkehrsministerkonferenz und die europäische Luftfahrtkonferenz, die Gewerkschaften der beteiligten Arbeitnehmer vorsätzlich nicht zu ihren Arbeiten heranziehen und den sozialpolitischen Problemen des Verkehrswesens überhaupt keine Beachtung schenken.

Ebenso werden die Vertreter der Arbeitnehmer nicht zu den Arbeiten des in Messina im Juni 1955 errichteten Ausschusses der Regierungsvertreter herangezogen, der mit der Behandlung von Verkehrsfragen beauftragt ist, obschon die der Montan-Union angehörenden Regierungen mit Recht erklärt haben, der Augenblick sei gekommen, auch im Verkehrswesen eine neue Etappe auf dem Wege der Integration Europas zurückzulegen.

Die Konferenz protestiert mit Entrüstung gegen diesen systematischen Ausschluß und fordert mit Nachdruck die sofortige Abänderung der Protokolle, Statuten und Vorschriften, die die Tätigkeit dieser Stellen regeln, damit die wirksame Mitarbeit von Vertretern der ITF sichergestellt werde. In der Annahme, daß die Mitarbeit der Gewerkschaften unbedingt notwendig ist, betrachtet die Konferenz die folgenden Vorschläge (die von allen interessierten Gewerkschaften unterstützt werden) als von wesentlicher Bedeutung für die Lösung der Probleme, denen die Behörden einzelner Länder sowie internationale Körperschaften gegenüberstehen.

A. Zur Sicherstellung des Erfolges der auf die wirtschaftliche Integration Europas abzielenden Bestrebungen muß Ordnung im europäischen Verkehrswesen geschaffen werden, wobei insbesondere die folgenden Erfordernisse bestehen:

1. Verständigung zwischen den hauptsächlich beteiligten Ländern über Grundsätze betr. die Verteilung der großen Ströme des internationalen Verkehrs auf die wichtigeren Verkehrswege und Hfen, mit dem Ziele der Errichtung eines gemeinsamen europäischen Marktes.
2. Verzicht der Regierungen auf die Förderung nationaler Interessen durch diskriminierende Maßnahmen.
3. Rationelle Planung des Verkehrswesens in Europa und Planung der für die Verbindungen von europäischer Bedeutung erforderlichen Investitionen.
4. Errichtung eines stndigen europäischen Gremiums, das mit der Ausarbeitung und Ausführung der notwendigen Pläne und der Organisie-

rung des Verkehrswesens im allgemeinen unter der höchsten Leitung und Aufsicht der Regierungen und Parlamente zu betrauen ist, mit der Maßgabe, daß die Staaten die nationalen Hoheitsrechte gemeinsam statt einzeln ausüben.

B. der Auftrag des vorgeschlagenen Gremiums muß wirtschaftliche und soziale Aufgaben und Verpflichtungen umfassen und namentlich folgende:

1. Organisierung des europäischen Verkehrs auf Grund eines Planes für ein wirtschaftliches und leistungsfähiges Verkehrswesen, das allen Bedürfnissen entspricht, ein geschlossenes Ganzes bildet und imstande ist, zur Erhöhung des Lebensstandards in Europa beizutragen, unter besonderer Berücksichtigung der Länder, deren wirtschaftliche und soziale Entwicklung im Rückstand ist.
2. Förderung des sozialen Fortschritts im Verkehr durch beharrliches und planmäßiges Wirken in allen Zweigen des Verkehrs zwecks allgemeiner Einführung der besten Arbeitsverhältnisse und -bedingungen.

Die Konferenz stellt mit Bedauern fest, daß der Widerstand gewisser Kreise die Einsetzung einer europäischen Verkehrsbehörde in unmittelbarer Zukunft unmöglich macht. Deshalb stimmt sie dem Grundsatz des von der Beratenden Versammlung des Europarates bei ihrer Tagung im Juli 1955 angenommenen Vorschlages eines ständigen Ausschusses für das europäische Verkehrswesen zu. Der Grundsatz dieses Planes bildet das unbedingt erforderliche Mindestmaß an Fortschritt auf dem Wege einer rationelleren Ordnung des europäischen Verkehrs.

Die Zustimmung zu dem Grundsatz des Vorschlages des Europarates hat die Erfüllung der beiden folgenden Forderungen zur Voraussetzung:

1. Der Auftrag dieses Ständigen Ausschusses muß Aufgaben und Verpflichtungen sozialer Art umfassen.
2. Der Gewerkschaftsbewegung der beteiligten Arbeitnehmer muß das Recht zuerkannt werden, eine Anzahl Mitglieder des Ausschusses zu ernennen.

Die Konferenz ruft die angeschlossenen Organisationen auf, in ihren Ländern die Unterstützung der öffentlichen Meinung und der Gewerkschaftsbewegung zu erwirken, mit dem Ziele, die Regierungen und Parlamente zu tatkräftigem Handeln zugunsten der wirtschaftlichen Vereinigung Europas durch Mitarbeit an der Errichtung des Ständigen Europäischen Verkehrsausschusses zu bewegen.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat, mit der Europäischen Regional-Organisation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften zusammenzuarbeiten, um das Vorgehen der Gewerkschaften zur Durchführung der in dieser EntschlieÙung umschriebenen Verkehrspolitik zu koordinieren.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat ferner, diese EntschlieÙung zur Kenntnis des Vorsitzenden des in Messina eingesetzten Ausschusses zu bringen sowie zur Kenntnis der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission, der Internationalen Organisation für zivile Luftfahrt (ICAO) und des Internationalen Arbeitsamtes, zum Zwecke der Vorlage an den Binnenverkehrsausschuß der IAO.

Ferner erreichte die Konferenz die Ernennung eines Sachverständigenausschusses, wie ihn die Stockholmer und Londoner Kongresse beantragt hatten. Er besteht aus den Kollegen *M. Gilbert* (Französische Beamtenorganisation des Verkehrsministeriums), *W. Mikkelsen* (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands), *K. Osterkamp* (Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr), *P. W. Seton* (Niederländische Föderation der Transportarbeiterverbände) und *P. Tofahrn* (ITF-Sekretariat). Die erste Sitzung dieses Ausschusses fand am 1. und 2. November 1955 statt und legte seinen Aufgabenbereich fest.

Im Jahre 1955 veröffentlichte die Europäische Verkehrsministerkonferenz ihren ersten Jahresbericht. Kraft des der ITF zugestandenen Konsultativstatus bei diesem Gremium kommentierte das Sekretariat der ITF diesen Bericht mittels einer Denkschrift, in der behandelt wurden:

1. Die Koordinierung der Investitionen im Verkehrswesen auf der Grundlage eines allgemeinen Plans der Organisation des europäischen Verkehrswesens.
2. Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der am wenigsten begünstigten Verkehrsträger und Länder, im Hinblick auf eine Verringerung der bestehenden Unterschiede.

Dieses Memorandum wurde der Berner Binnenverkehrs-Konferenz vorgelegt.

*

Die europäische Regionalorganisation des IBFG (E.R.O.) veranstaltete vom 25. bis 27. August 1955 eine Konferenz, die der Wiedererweckung des europäischen Gedankens gewidmet war und zu der die Konferenz der Außenminister der Länder der Montan-Union am 1. und 2. Juni 1955 in Messina den Anstoß gegeben hatte. Die ITF hatte eine Einladung zu dieser Konferenz angenommen; ihre Delegation bestand aus den Kollegen *O. Becu*, Generalsekretär; *J. Campbell*, Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses; *R. Dekeyzer*, Mitglied des Exekutivkomitees; *G. Devaux*, Präsident der Eisenbahner-Sektion und *P. Tofahrn*, Stellvertr. Generalsekretär.

Auf der Konferenz referierte der Stellvertr. Generalsekretär über die Integration des europäischen Verkehrswesens. Die Konferenz billigte eine Resolution, die sich mit den wichtigsten Problemen der europäischen Integration beschäftigt. Hinsichtlich des Transportwesens wird namens der freien Gewerkschaften erklärt, daß die traditionellen Gremien und Methoden der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrswesens den Beweis dafür erbracht haben, daß sie die auf diesem Gebiete sich ergebenden wirtschaftlichen Probleme nicht lösen können. Die Zeit sei daher gekommen...

eine europäische Behörde zu errichten, mit der Aufgabe, das Verkehrswesen auf Grund eines Planes zu organisieren, der geeignet wäre, Europa mit einem leistungsfähigen, den Anforderungen entsprechenden wirtschaftlichen und integrierten Transportsystem auszustatten.

Es wurde vereinbart, Vertreter der ITF zu den Arbeiten des Ausschusses der ERO heranzuziehen, der sich mit Fragen der Integration beschäftigt, sobald diese Diskussionen das Verkehrswesen berühren.

*

Am 21. November 1955 fand eine gemeinsam von der ERO und dem XXIIer Ausschuß (ein gemeinsames Gremium der Gewerkschaften der Bergarbeiter und Metallarbeiter der Länder der Montan-Union ihrer IBS und des IBFG) einberufene Konferenz statt, um sich mit der Verkehrspolitik der Montan-Union zu beschäftigen. Die ITF hatte die Einladung zu dieser Konferenz angenommen, und ihre Delegation bestand aus Vertretern von Mitgliedsverbänden in Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden sowie dem Generalsekretär, Kollegen O. Becu.

Den Gegenstand einer Diskussion bildete die Tatsache, daß im Sachverständigenausschuß der Hohen Behörde der Montan-Union kein Vertreter der Arbeiter vorhanden war, und es wurde beschlossen, die folgenden Bemühungen zu unternehmen, um in dieser Hinsicht Abhilfe zu schaffen:

- (i) Auf nationaler Ebene sollten die Landeszentralen der Länder der Montan-Union bei ihren Regierungen darauf dringen, daß in die nationalen Delegationen ein Vertreter der Transportarbeiter einbezogen werde;
- (ii) der XXIIer Ausschuß sollte beim Ministerrat der Montan-Union vorstellig werden, um zu gewährleisten, daß sechs nationale Delegierte dem Sachverständigenausschuß beigeordnet werden, wobei diese sechs so zu wählen wären, daß sie alle Verkehrsträger vertreten.

Hinsichtlich der Frage einer dauernden Verbindung zwischen der ITF und der Montan-Union wurde vereinbart, in dieser Hinsicht bei ihrem Präsidenten zu intervenieren.

VIII. Internationale Gewerkschaftsfragen

Beziehungen zwischen dem IBFG

und den Internationalen Berufssekretariaten: Regionale Tätigkeit

In den zwei Jahren, auf die sich der vorliegende Bericht bezieht, trat die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit der Internationalen Berufssekretariate untereinander und mit dem IBFG immer deutlicher zutage, insbesondere im Hinblick auf die regionale Tätigkeit. Die nachfolgenden Ausführungen geben einen Überblick auf die in diesem Gebiete erzielten Fortschritte:

Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS, 4. Januar 1954

Anfang 1954 trat der Verbindungsausschuß der IBS in Brüssel zusammen. Kollege O. Becu, Generalsekretär der ITF, trat von seinem Posten als einer der Vertreter der Internationalen Berufssekretariate in den leitenden Gremien des IBFG zurück, da er einen solchen Posten mit seiner neuen Stellung als Präsident des IBFG für unvereinbar erachtete. Demzufolge fanden die folgenden Wahlen statt:

Exekutivrat

W. Spiekman (Internationale der Privatangestellten),

M. C. Bolle (Öffentlich Bedienstete),

W. Bock (Textilarbeiter) als Ersatzmann.

Der Posten des zweiten Ersatzmannes wurde unbesetzt gelassen und der Metallarbeiterinternationale vorbehalten, in Erwartung ihres bevorstehenden Beitritts zum Verbindungsausschuß.

Kleiner Ausschuß

M. C. Bolle, mit den Kollegen *W. Bock* und *W. Spiekman* als Ersatzmänner in dieser Reihenfolge.

Regionalfondsausschuß

W. Spiekman, mit *M. C. Bolle* als Ersatzmann.

Berliner Ausschuß

W. Spiekman, mit *W. Bock* als Ersatzmann.

Es wurde beschlossen, zu empfehlen, daß die dem Verbindungsausschuß angehörenden IBS für das Jahr 1954 einen Betrag von 1 s je 1000 Mitglieder beitragen sollten, um die Kosten der Vertretung im Verbindungsausschuß, Exekutivrat und Kleinen Ausschuß des IBFG zu decken. Ferner fand eine Diskussion über die eventuelle Reorganisation der Internationalen Gewerkschaftsbewegung statt, unter besonderer Berücksichtigung einer gemeinsamen regionalen Tätigkeit.

Sitzung des Exekutivkomitees der ITF, 25. bis 27. Januar 1954

Das in Washington vom 25. bis 27. Januar 1954 versammelte Exekutivkomitee der ITF billigte einen ihm vorgelegten Bericht über die Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS gegen Anfang des gleichen Monats.

Was die Frage einer eventuellen Reorganisation der internationalen Gewerkschaftsbewegung betraf, widersetzte sich das Exekutivkomitee jeder Form der Integration, durch die die Tätigkeit der ITF in irgendeiner Weise beeinträchtigt werden könnte.

Allgemeine Konferenz der IBS, 14. bis 16. April 1954 in Brüssel

Vom 14. bis 16. April 1954 beschäftigte sich eine Allgemeine Konferenz der IBS mit einer Reihe von Berichten und Vorschlägen über eine intensivere Zusammenarbeit zwischen den Berufsekretariaten und dem IBFG, die vom Verbindungsausschuß der IBS unterbreitet worden waren. Der Konferenz wohnten Vertreter aller neunzehn IBS bei. Den IBFG vertraten J. H. Oldenbroek und A. Heyer.

Die Aufgabe der Förderung und Unterstützung des Wachstums der Freien Gewerkschaftsbewegung in unterentwickelten Ländern ist ein Vorhaben, das vom IBFG allein nicht durchgeführt werden kann. Obzwar gewisse IBS auf diesem aner kennenswerten Tätigkeitsgebiet beschäftigt sind, ist diese Mission zu bedeutend, um von irgendeinem IBS, auf sich allein angewiesen, auf zufriedenstellende Weise bewältigt werden zu können, und erfordert eine Zusammenarbeit entweder über die vom IBFG ins Leben gerufenen Regionalbüros oder durch die Errichtung gemeinsamer Regionalbüros der IBS in Gebieten, an denen sie ein besonderes Interesse haben. Aus diesem Grunde billigte die Allgemeine Konferenz der IBS die folgende Resolution:

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 erforderlich sein könnten, um in den verschiedenen Regionen zu einem gemeinsamen Wirken zwischen den IBS und dem IBFG beizutragen.

Der Generalsekretär der ITF unterbreitete einen Bericht, in dem ganz andeutungsweise Anregungen in bezug auf eine eventuelle Fusion einiger IBS gemacht wurden, und obwohl die meisten IBS — theoretisch — gegen den Vorschlag einer Verringerung ihrer Zahl nichts einzuwenden hatten, wurden konkrete Vorschläge in dieser Hinsicht weniger günstig aufgenommen. Mit positiven Vorschlägen ist also vorläufig nicht zu rechnen.

Zu den weiteren Beschlüssen der Allgemeinen Konferenz der IBS gehörte eine Vereinbarung über die Erhöhung der Zahl der Mitglieder des Verbindungsausschusses der IBS auf zehn; ferner, daß die Kosten für die Entsendung von Vertretern in den Verbindungsausschuß durch die betreffenden IBS gedeckt werden, anstatt aus den Mitteln des Verbindungsausschusses. Weiter, daß Vertreter der IBS, die an der Arbeit der industriellen Ausschüsse der IAO interessiert sind, mit Vertretern des IBFG

und der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat der IAA zusammen-treffen sollten. Es fand auch eine Diskussion über den Umfang statt, in dem Beschlüsse des Verbindungsausschusses für alle an seiner Arbeit beteiligten IBS bindend sein sollten, und obwohl man sich im allgemeinen zunächst dagegen aussprach, wurde der Verbindungsausschuß schließlich ersucht, eine Geschäftsordnung zu entwerfen, in der diese und andere Fragen berücksichtigt werden, um sie der nächsten Allgemeinen Kon-ferenz vorzulegen.

Beratender Ausschuß des IBFG, 26. und 27. Mai 1954

Die Probleme der Beziehungen zwischen dem IBFG und den IBS bildeten den Gegenstand weiterer Diskussionen anläßlich einer Sitzung des Be-ratenden Ausschusses des IBFG am 26. und 27. Mai 1957 in Brüssel. Auch hier wurde die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit, insbesondere auf regionaler Basis, unterstrichen. Es wurde vorgeschlagen, daß der Verbindungsausschuß ein Programm ausarbeiten sollte, in dessen Rahmen mehrere IBS eingeladen werden sollten, gemeinsam eine regio-nale Organisation ins Leben zu rufen, unter besonderer Berücksichtigung der wichtigsten Gewerbe- und Berufsgruppen jedes Gebietes. Ferner wurde vereinbart, daß der IBFG ein Rundschreiben an alle ihm an-geschlossenen Landeszentralen aussenden und ihnen darin ihre Verant-wortlichkeit für die Gewährleistung des Beitritts ihrer eigenen Mitglieds-organisationen zu den zuständigen IBS vor Augen führen sollte.

Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS, 9. und 10. September 1954

Der erweiterte Verbindungsausschuß trat zum ersten Male am 9. und 10. September 1954 in Brüssel zusammen. Zum Vorsitzenden wurde Kollege *W. Bock* (Textilarbeiter) gewählt, und zum 2. Vorsitzenden Kollege *W. Spiekman* (Internationale der Privatangestellten). In die leitenden Gremien des IBFG wurden die Folgenden gewählt:

Gremium	Vertreter	Ersatzmann
Vorstand	<i>W. Bock</i>	<i>C. Levinson</i>
Kleiner Ausschuß . . .	<i>W. Spiekman</i>	<i>J. Poulsen</i>
Kleiner Ausschuß . . .	<i>W. Bock</i>	<i>W. Spiekman</i>
Regionalfondsausschuß	<i>Sir William Lawther</i>	<i>C. Levinson</i>
Berliner Ausschuß . . .	<i>W. Spiekman</i>	<i>A. Hagen</i>
		<i>W. Bock</i>

Da man vom IBFG nicht weiterhin die Deckung des gesamten, mit der Geschäftstätigkeit des Verbindungsausschusses und der sonstigen Tätig-keit des IBS verbundenen Aufwands an Personal und finanziellen Mitteln erwarten konnte, beschloß der Ausschuß eine Erhöhung seines Beitrags von 1 s auf 2 s 6 d je 1000 Mitglieder pro Jahr, um dadurch einen Teil der Kosten des Sekretariats und des Verbindungsausschusses zu decken. Ferner wurde vereinbart, daß für die Spesen von Ausschußmitgliedern, die mit der Anwesenheit auf Sitzungen verbunden sind, in Zukunft die einzelnen IBS aufkommen sollten, denen sie angehören, anstatt sie wie bisher aus den Mitteln des Verbindungsausschusses zu decken.

Im Verfolge eines Beschlusses der Allgemeinen Konferenz der IBS im April 1954 in Brüssel, den Verbindungsausschuß mit der Aufgabe zu betrauen, im Einvernehmen und in Zusammenarbeit mit dem IBFG Mittel und Wege zur Errichtung von Regionalbüros und Durchführung

etwaiger sonstiger Maßnahmen, die im Hinblick auf ein gemeinsames Vorgehen der IBS und des IBFG in den verschiedenen Gebieten erforderlich erscheinen mögen, ausfindig zu machen, beschäftigte sich der Ausschuß mit einem Dokument, das unter anderem Vorschläge über Sofortmaßnahmen enthielt. Nach eingehender Debatte wurde beschlossen, allen IBS zu empfehlen, ab 1. Januar 1955 jährlich £ 1 je 1000 Mitglieder in einen Fonds für regionale Tätigkeit einzuzahlen. Das Sekretariat des Verbindungsausschusses wurde beauftragt, den IBS einen Plan der Verwendung dieser Mittel vorzulegen. Ferner soll ein Arbeitsprogramm ausgearbeitet werden, das den Regionalfondsausschuß des IBFG und den Verbindungsausschuß in die Lage versetzen wird, den IBS Vorschläge über dringende, gemeinsam durchzuführende Arbeiten auf regionalem Gebiete zu unterbreiten.

Wie erinnerlich sein wird, richtete eine frühere Allgemeine Konferenz der IBS im Jahre 1950 in Amsterdam ebenfalls an sie die Aufforderung, £ 1 je 1000 Mitglieder pro Jahr zum Regionalfonds des IBFG beizutragen. Diesem Beschluß leisteten nicht alle IBS Folge, einige von ihnen leisteten überhaupt keinen Beitrag, und andere zahlten nur einen Teil des festgesetzten Betrages. Der Generalrat der ITF beschloß auf seiner Sitzung 1951, dem IBFG nur die Hälfte des £ 1 pro Jahr zu überweisen und die andere Hälfte für die eigene umfangreiche Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiete zurückzubehalten. 1953 faßte der Generalrat auf Grund der Erfahrungen den Beschluß, keine weiteren Beiträge an den Regionalfonds des IBFG zu leisten und den gesamten Betrag für die regionale Tätigkeit der ITF zu verwenden. In den Jahren, in denen Beiträge entrichtet wurden, zahlte die ITF insgesamt £ 1, 802 ein.

Obwohl noch kein gemeinsames Arbeitsprogramm bestand, begann der Regionalfondsausschuß des IBFG mit einer allgemeinen Behandlung des Problems und erwog in diesem Zusammenhang die folgenden Möglichkeiten:

1. daß gewisse IBS (individuell oder gemeinsam) ihr eigenes Personal bereitstellen, das seine Tätigkeit von den bereits bestehenden Regionalbüros aus entfalten würde;
2. Einberufung gemeinsamer Regionalkonferenzen der jeweils daran interessierten IBS, zum Beispiel in Afrika und Lateinamerika;
3. gemeinsame Missionen, zum Beispiel im Mittleren Osten;
4. koordinierte Schulungs- und Bildungsprogramme, einschließlich Stipendien der IBS für Lehrgänge, unter den Auspizien des IBFG.

Sitzung des Exekutivkomitees der ITF, 12. bis 14. Januar 1955

Anläßlich seiner Sitzung vom 12. bis 14. Januar 1955 in London billigte das Exekutivkomitee der ITF die Erhöhung der Beiträge an den Verbindungsausschuß der IBS von 1 s auf 2 s 6 d je 1000 Mitglieder pro Jahr. Es faßte ferner einen Beschluß über die Beantwortung eines vom Verbindungsausschuß ausgearbeiteten Fragebogens über die eventuelle Fusion gewisser IBS, wobei in dieser Antwort betont wurde, daß die ITF in dieser Angelegenheit nicht die Initiative ergreifen und Vorschläge über eine Fusion mit anderen IBS machen möchte. Bei dieser Gelegenheit wurde weiter beschlossen, den Fragebogen zu benutzen, um das Problem der der Internationalen Föderation des Personals Öffentlicher Dienste angeschlossenen Transportarbeiter aufzuwerfen.

Das Exekutivkomitee beschloß (gegen die Stimme des Kollegen Lyon), dem Generalrat der ITF die Wiederaufnahme der Beitragsleistungen an den Regionalfonds des IBFG in Höhe von £ 1 je 1000 Mitglieder pro Jahr zu empfehlen, vorbehaltlich einer weiteren Beschlußfassung nach Ablauf eines Jahres, wobei sich aus dieser Beitragsleistung der Anspruch auf Überwachung der Verwendung dieser Mittel zu ergeben hätte.

Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS am 8. und 9. März 1955

Auf der Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS am 8. und 9. März 1955 in Brüssel standen die regionale Tätigkeit und die Zusammenarbeit zwischen den IBS und dem IBFG neuerdings im Vordergrund der Diskussionen. Es herrschte allgemeine Übereinstimmung über die Dringlichkeit der Intensivierung der regionalen Tätigkeit der IBS, insbesondere in Lateinamerika. In finanzieller Hinsicht wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß alle Vertreter der IBS anläßlich der Allgemeinen Konferenz der IBS im Mai 1955 zu einem definitiven Beschluß über die jährliche Beitragsleistung an den Regionalfonds des IBFG in Höhe von £ 1 je 1000 Mitglieder gelangen würden. Gewisse IBS hatten zu verstehen gegeben, daß sie nicht in der Lage wären, diesen Beitrag zu zahlen. Andere hatten sich dagegen bereit erklärt, sowohl den erforderlichen Beitrag zu leisten als auch ihre eigene regionale Tätigkeit fortzusetzen.

Zur Debatte gelangte ferner die Beteiligung der IBS an der Bildungsarbeit des IBFG.

Allgemeine Konferenz der IBS, 19. Mai 1955

Auf dieser Sitzung, die in Wien stattfand, waren alle IBS, mit Ausnahme des Berufsssekretariats der Diamantenarbeiter, vertreten.

Es wurde vereinbart, daß jedes IBS einen jährlichen Beitrag von 2 s 6 d je 1000 Mitglieder an die Kasse des Verbindungsausschusses leisten sollte. Nach längerer Diskussion wurde ferner beschlossen, der Empfehlung des Verbindungsausschusses der IBS Folge zu leisten und jedes IBS zu ersuchen, einen jährlichen Beitrag von £ 1 je 1000 Mitglieder an den IBFG zu leisten.

Sitzung des Exekutivkomitees der ITF, 13. und 14. Juni 1955

Auf der Sitzung des Exekutivkomitees in Helsinki wurde das Sekretariat ermächtigt, mit der Internationalen Föderation des Personals öffentlicher Dienste hinsichtlich der Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer Fusion mit der ITF Fühlung zu nehmen und der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees hierüber Bericht zu erstatten.

Sitzung des Generalrats der ITF, 15. und 16. Juni 1955

Auf seiner Sitzung am 15. und 16. Juni 1955 in Helsinki beschloß der Generalrat, daß die ITF aus ihrem Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen einen jährlichen Beitrag von £ 1 je 1000 Mitglieder an den Regionalfonds des IBFG leisten sollte. Ferner, daß die eine Hälfte dieses £ 1 sofort überwiesen werden sollte und die andere Hälfte nach Überprüfung der regionalen Tätigkeit des IBFG nach Ablauf eines Jahres. Weiter, daß der Verbindungsausschuß der IBS ersucht werden sollte, sich mit der Frage eines regionalen Arbeitsprogrammes des IBFG zu beschäftigen.

Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS am 7. November 1955

Auf der Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS vom 7. November 1955 in Brüssel wurde beschlossen, alle IBS, die bis dahin den Beitrag von 2 s 6 d je 1000 Mitglieder an die Kasse des Verbindungsausschusses nicht entrichtet hatten, aufzufordern, dies nachzuholen oder zu begründen, warum sie der Empfehlung der allgemeinen Konferenz der IBS in Wien nicht Folge geleistet hatten.

Unter weiteren Beschlüssen ist zu erwähnen, daß das Sekretariat des Verbindungsausschusses der IBS mit dem Entwurf eines Dokumentes über die Aufgaben eines Vertreters der IBS in Genf beauftragt werden sollte; ferner ein Beschluß über gemeinsame Aktionen und Errichtung gemeinsamer Regionalbüros, wo immer eine Gruppe von IBS dies erforderlich erachtet, wobei alle IBS vom Sekretariat zu Rate gezogen werden sollten. Außerdem wurde der Wunsch zum Ausdruck gebracht, daß dem IBFG seine ihm im Zusammenhang mit der Tätigkeit der IBS und dem Verbindungsausschuß erwachsenden Ausgaben rückerstattet werden sollten.

Die Konferenz beschäftigte sich mit ausführlichen Unterlagen, in denen die IBS angeführt wurden, die bereits über Zweigstellen oder Regionalbüros verfügen, sowie jene, die die Entsendung von Delegationen nach irgendeinem der wichtigeren Gebiete der Welt planen, ferner jene IBS die die Verwirklichung besonderer Vorhaben auf dem Gebiete der Publikationen ins Auge gefaßt haben, Methoden der Finanzierung der regionalen Tätigkeit einzelner IBS und besondere Schulungs- und Bildungsprogramme. Es wurde beschlossen, daß der IBFG dieses Dokument als Grundlage für einen Plan gemeinsamer Vorhaben auf regionaler Ebene benutzen sollte.

Konferenz der Europäischen Regionalorganisation des IBFG, 3. bis 5. November 1954

Vom 3. bis 5. November 1954 fand in Straßburg eine Europäische Regionalkonferenz des IBFG statt. Die IBS waren eingeladen worden, Beobachter zu entsenden, und die ITF war durch Kollegen Tom Yates vertreten. Im Rahmen der Tagesordnung, die fast zur Gänze internen organisations- und verwaltungstechnischen Fragen der ERO gewidmet war, gelangte auch die freie Gewerkschaftsbewegung in Europa vom Standpunkt der wirtschaftlichen Aussichten der sozialen Integration und der Verteidigung der menschlichen Freiheit und Demokratie zur Debatte.

Europäische Regionalorganisation des IBFG

Sitzung des Wirtschaftsausschusses, 18. Juli 1955 in Brüssel

Der Zweck dieser Sitzung, auf der die ITF durch Kollegen P. Tofahrn vertreten war, bestand in der Prüfung des Entwurfs einer Erklärung über die Wiedererweckung des europäischen Gedankens, mit der sich eine auf den 25. bis 27. August 1955 anberaumte Sonderkonferenz zu beschäftigen haben würde. Die auf dieser Konferenz gefaßten Beschlüsse werden im nachstehenden Abschnitte angeführt:

Konferenz des IBFG über die Wiedererweckung des europäischen Gedankens, 25. bis 27. August 1955 in Brüssel

Der IBFG (Europäische Regionalorganisation) veranstaltete vom 25. bis 27. August 1955 in Brüssel eine Gewerkschaftskonferenz für die Wieder-

erweckung des europäischen Gedankens. Dieser Konferenz wohnten Vertreter der Landeszentralen in Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Österreich, der Saar und der Schweiz bei. Außerdem waren sieben IBS vertreten, darunter die ITF durch die Kollegen *O. Becu, P. Tofahrn, J. Campbell, R. Dekeyzer* und *G. Devaux*. In Vertretung des IBFG waren *J. H. Oldenbroek, A. Braunthal* und *S. Nedzynski* anwesend. Vertreten waren ferner die Montan-Union, die OEEC, der Europarat, die IAO und die Europäische Zahlungsunion.

Die Konferenz billigte einstimmig drei Resolutionen, die an das Exekutivkomitee der Europäischen Regionalorganisation des IBFG zwecks Verwirklichung weitergeleitet wurden. In der ersten wurde eine möglichst baldige Konferenz der Organisationen der Bergarbeiter, Metallarbeiter und der Landeszentralen der sechs Mitgliedsstaaten der Montan-Union gefordert im Hinblick auf die Erreichung der sozialen Ziele der Erklärung von Messina, in der die allmähliche Harmonisierung der Sozialpolitik der einzelnen Länder gefordert wurde, wobei die Konferenz der Herabsetzung der Arbeitszeit, dem Entgelt für zusätzliche Leistungen und der Dauer und Bezahlung des Urlaubs Priorität zuzubilligen hätte. In der zweiten Resolution wurde die besondere Bedeutung der Atomkraft für die wirtschaftliche Entwicklung festgehalten und an das Exekutivkomitee der ERO der Antrag gerichtet, die Errichtung eines ständigen Ausschusses für Atomkraft zu genehmigen. In der dritten Resolution wurde die Errichtung einer Studienkommission beantragt, an der sich die unmittelbar beteiligten europäischen Gewerkschaften durch Entsendung von Sachverständigen beteiligen würden.

Schließlich veröffentlichte die Konferenz eine Erklärung über die Wiedererweckung des europäischen Gedankens, in der darauf hingewiesen wurde, daß die Notwendigkeit der Hebung des Lebensstandards und der Gewährleistung der Vollbeschäftigung in allen Ländern der ausschlaggebende Grund für die Bemühungen der freien Gewerkschaften sei, eine ganz Europa erfassende Lösung wirtschaftlicher Probleme zu suchen, und in der die Forderung vertreten wird, daß jeder Schritt auf dem Wege zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit und Integration im Rahmen der Vollbeschäftigung und des sozialen Fortschritts im allgemeinen erfolgen müsse einschließlich einer allgemeinen Verbesserung der sozialen Verhältnisse. Ferner wurde in dieser Erklärung bestätigt, daß sich die freien Gewerkschaften für eine allmähliche Liberalisierung des Handels zwischen möglichst vielen europäischen Ländern einsetzten sowie für die Integration der gesamten Volksgemeinschaft jedes demokratischen Landes Europas und für die rückhaltlose Unterstützung der Bemühungen um Verwirklichung des Gedankens der wirtschaftlichen und sozialen Zusammenarbeit durch die freie Arbeitnehmerschaft Europas.

IX. Beziehungen zu internationalen offiziellen Gremien

Internationale Arbeitsorganisation

Während der Berichtszeit unterhielten wir weiterhin enge Beziehungen zu den verschiedenen Organen der IAO. Nachstehend führen wir in chronologischer Reihenfolge die Sitzungen an, denen Vertreter der ITF beiwohnten. Wir halten es nicht für angezeigt, die auf diesen Sitzungen gefaßten Beschlüsse im vorliegenden Abschnitt wiederzugeben, da die einschlägigen Informationen ausführlich im Rahmen der entsprechenden Sektionsberichte (Abschnitt VII) enthalten sind:

1954

- | | |
|----------------------|--|
| 18. bis 23. Januar | Dreiteilige Sonderkonferenz über Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer. |
| 15. bis 26. Februar | Binnenverkehrsausschuß des IAA (Fünfte Session). |
| 5. bis 8. April | Joint Maritime Commission Unterausschuß für Seeverkehr. |
| 26. April bis 8. Mai | Sachverständigenausschuß der IAO für das Fischereiwesen. |

1955

- | | |
|---------------------|--|
| 24. bis 29. Oktober | Joint Maritime Commission (Achtzehnte Session). |
| 7. bis 13. Dezember | Konferenz der IAO über soziale Sicherheit im Straßentransport. |

In den Jahren 1954/55 übte die ITF weiterhin bei der IAO einen Druck zwecks Errichtung der entsprechenden Organe zur Behandlung von sozialen Problemen der Zivilluftfahrt aus. Eine ausführliche Übersicht über diese Interventionen sowie ihre Ergebnisse sind auf Seite 108 enthalten.

Internationale Organisation der Zivilluftfahrt (ICAO)

Wie erinnern sich wird, gehen die Bemühungen der ITF um Anerkennung durch ICAO auf 1951 zurück. Damals blieb unseren Bestrebungen der Erfolg versagt. In den beiden Jahren, auf die sich der vorliegende Bericht bezieht, ließen wir keine Gelegenheit vorbeigehen, unser Ansuchen zu erneuern, dem schließlich im Juli 1955 stattgegeben wurde. Die Lage läßt jedoch nach wie vor zu wünschen übrig, da sich ICAO das Recht vorbehält zu entscheiden, zu welchen Sitzungen die ITF eingeladen werden soll.

Europäische Konferenz der Verkehrsminister im Oktober 1953

Als im Oktober 1953 die Europäische Konferenz der Verkehrsminister gegründet wurde, bemühten wir uns um Vertretung in diesem Gremium. Der Vorsitzende der Konferenz teilte uns mit Schreiben vom 14. April 1954 mit, daß uns eine derartige Vertretung zugestanden werden würde. Vom 18. bis 24. Oktober 1954 fand eine Sitzung statt, auf der die ITF jedoch nicht vertreten sein konnte. Auf einem Empfang am 19. Oktober 1955, anlässlich der nächsten Sitzung, wurde dem stellvertretenden Generalsekretär Gelegenheit geboten, das Wort zu ergreifen und den Ministern

die Stellungnahme der ITF zu einigen der Diskussionspunkten ihrer Sitzung auseinanderzusetzen.

Verkehrsausschuß der Montan-Union

Mit Schreiben vom 22. Oktober 1954 machte uns der Verbindungsausschuß der Länder der Montan-Union darauf aufmerksam, daß dem Ausschuß von Verkehrssachverständigen der Hohen Behörde der Montan-Union keine Vertreter der Arbeitnehmer angehörten, daß dagegen für eine reichliche Vertretung der Organisationen der Arbeitgeber und der staatlichen Behörden gesorgt war.

Auf der Konferenz der Europäischen Regionalorganisation des IBFG am 21. November 1955 in Brüssel wurde angeregt, daß sich die ITF bemühen sollte, engere Beziehungen zu dem vorerwähnten Gremium, insbesondere seinem Verkehrsausschuß, herzustellen. Zu diesem Zwecke wurde eine Unterredung mit dem Präsidenten der Montan-Union vorgeschlagen, und Ende 1955 waren die Vorbereitungen für diese Unterredung im Gange.

Gleichzeitig setzten wir uns mit unseren Mitgliedsverbänden der Binnen-transportarbeiter der sechs Länder der Montan-Union zwecks Nominierung von Vertretern in Verbindung. Ende 1955 erwarteten wir ihren Bescheid.

Wirtschaftskommission für Europa (ECE)

Vom 10. bis 15. Mai 1954 hatte dieses Gremium — ein regionaler Ausschuß des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen — unter den Auspizien seines Binnenverkehrsausschusses eine Sitzung der Arbeitsgruppe für die Koordinierung des Verkehrswesens einberufen. Dieser Sitzung wohnte Kollege P. Tofahrn als gemeinsamer Vertreter des IBFG und der ITF bei. Zu den Fragen, die zur Debatte standen, gehörten Verkehrswegekosten, der Umfang, in dem sich die Verkehrspolitik der Regierungen der vom Binnenverkehrsausschuß der ECE festgelegten Grundsätzen anpaßt, die finanzielle Stabilität von Transportunternehmen und die Koordinierung der Tarife.

Der Unterausschuß für Eisenbahnwesen des Binnenverkehrsausschusses der ECE trat vom 25. bis 27. Oktober 1954 in Genf zusammen, wobei Kollege P. Tofahrn auch dieser Sitzung beiwohnte. Es wurden fünf Resolutionen genehmigt, die die Standardisierung und Erneuerung von Rollmaterial, den Güterwagenpool, rationelle Streckenführung, Vorkehrungen, um in privatem Besitz befindlichen Wagen die Überschreitung von Grenzen auf dem Schienenwege zu ermöglichen und die Ursachen und Vorbeugungsmaßnahmen gegen Unfälle beim Verschieben zum Gegenstand hatten.

Auf der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der ECE vom 12. bis 16. Dezember 1955 in Genf war die ITF ebenfalls vertreten. Der Ausschuß beschäftigte sich mit der Frage des Touristenverkehrs zwischen dem Osten und dem Westen, ferner mit der Notwendigkeit, zwei Konventionen der Binnenschifffahrt, die sich mit der Vereinheitlichung gewisser Vorschriften im Zusammenhang mit Zusammenstößen in der Binnenschifffahrt und der Registrierung von Schiffen befassen, obligatorisch zu machen bzw. zu ersetzen. Weiteres: die Beförderung von schweren Lasten mittels Lkw, die Nominierung automatischer, von den Zügen gestellter Signale auf unbewachten schienengleichen Straßenübergängen, die Ausdehnung des Geltungsbereiches gewisser Dokumente von Kraftfahrern, technische

Normen für internationale Hauptverkehrsstraßen, internationale Tarife und Harmonisierung nationaler Tarife, Koordinierung des Verkehrswesens.

Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten

Der Unterausschuß für Binnenschifffahrt des Binnenverkehrsausschusses der ECAFE versammelte sich vom 24. bis 31. Oktober 1955 in Dacca. Der IBFG hatte uns von dieser Konferenz in Kenntnis gesetzt, wir waren jedoch der Ansicht, daß die zur Debatte gelangenden Fragen nicht von genügendem Interesse waren, um eine Vertretung der ITF zu rechtfertigen.

Kollege Randeri vom indischen Verband der Schiffsoffiziere teilte uns jedoch mit, daß er beabsichtige, der Konferenz beizuwohnen, und ersuchte uns um etwaige besondere Kommentare. Wir erteilten ihm verschiedene Informationen über die Fragen, die zur Debatte gelangen könnten. Kollege Randeri hat uns seither mitgeteilt, daß unsere Bemerkungen äußerst zweckdienlich waren, und uns von seiner Meinung über die Tätigkeit des Ausschusses in Kenntnis gesetzt. Zu den wichtigsten auf dieser Konferenz gefaßten Beschlüssen gehörten:

- (I) den Regierungen die Einführung vereinheitlichter Bojen auf den Binnenwasserstraßen zu empfehlen;
- (II) Abänderungen des endgültigen Entwurfs einer Konvention über die Dimensionen und Registrierung von Binnenschiffen;
- (III) Empfehlung über einen aus fünf Mitgliedern bestehenden Beirat für die Ausbildungsschule für Schiffsdieselmonteure in Rangun;
- (IV) Veranstaltung einer Studienreise zur Prüfung des technischen Fortschritts auf den Binnenwasserstraßen Osteuropas und Afrikas;
- (V) Besichtigung von Baggern, die für Verwendung auf Binnenwasserstraßen und in Binnenhäfen geeignet sind.

X. Verschiedenes

Kommunistische Umtriebe unter den Hafenarbeitern

Am 23. September 1954 erhielten wir einen Bericht von unserem italienischen Mitgliedsverband der Hafenarbeiter, aus dem hervorging, daß sich die kommunistische Partei Italiens auf ihrer Konferenz am 28. August mit der Prüfung von Mitteln und Wegen zur Intensivierung ihrer Propagandatätigkeit unter den Hafenarbeitern in belgischen, englischen und französischen Häfen beschäftigt hatte und die Möglichkeit einer Koordinierung ihrer Aktionen mit Kommunisten in diesen Häfen erwogen hatte. Wir setzten unsere Mitgliedsverbände der Hafenarbeiter in den drei Ländern von diesem Sachverhalt sofort in Kenntnis.

Tätigkeit der Kommunisten unter den Eisenbahnern

Die französische kommunistische Eisenbahnerföderation sandte den europäischen Organisationen der Eisenbahner mittels Rundschreiben vom 1. Dezember 1954 eine Einladung zu einer auf den 24. bis 27. Januar 1955 anberaumten Konferenz. In dieser Einladung, die auch von den kommunistischen Verbänden der Transport- und Hafenarbeiter Frankreichs unterzeichnet war, wurde angeregt, daß zu den Diskussionsgegenständen auch eine Prüfung der Zielsetzung, Funktionen und des Wirkungsbereiches der Konferenz der europäischen Verkehrsminister, die Auswirkungen der von den Ministern gefaßten Beschlüsse auf die Lage der Transportarbeiter, der in den Zuständigkeitsbereich der Konferenz fallenden Länder, eventuelle Aktionen zugunsten der von Beschlüssen der Minister bereits bedrohten und ungünstig beeinflussten Arbeitnehmer gehören könnten. Soweit sich aus Informationen, die wir erhalten haben, beurteilen läßt, nehmen unsere Mitgliedsverbände von dieser Einladung keine Notiz.

Kommunistische Manöver im Hinblick auf eine Fusion der indischen Verbände der Seeleute

Am 19. August 1955 setzten wir uns mit dem indischen Landesverband der Seeleute im Hinblick auf die übersetzte Fassung eines in Urdu veröffentlichten Flugblatts in Verbindung, von dem wir ein Exemplar erhalten hatten, das die Unterschriften von Kollegen Ghani, dem Distriktssekretär des Verbandes in Kalkutta, und des Sekretärs des „Calcutta Saloon“-Ausschusses (Verpflegung und Bedienung) trug. Bei dem letztgenannten Ausschuss handelt es sich um eine kommunistische Organisation, deren Sekretär den Versuch unternahm, den Status des Landesverbandes der indischen Seeleute für seine Zwecke auszunutzen. In diesem Flugblatt wurde eine Fusion der beiden Organisationen gefordert. In Beantwortung unserer Anfrage teilte uns der Landesverband der Seeleute mit, daß die Unterschrift des Kollegen Ghani auf dem Dokument gegen seinen Willen erschien und daß der Verband keine wie immer geartete Absicht hatte, einer Fusion mit einer kommunistischen Organisation zuzustimmen.

Agitationstätigkeit der Kommunisten in Westeuropa

Am 18. Oktober 1954 machte uns der italienische Hafenarbeiterverband auf eine Erklärung der italienischen Parlaments-Pressagentur aufmerksam, aus der hervorging, daß die Kominform in Westeuropa eine der großzügigsten gewerkschaftlichen Aktionen seit Beginn des „Kalten Krieges“ plane. Das Aktionsprogramm sah eine geeignete politische und gewerk-

schaftliche Front unter der Leitung der Kommunistischen Partei Italiens vor, die als stärkste ihrer Art in Westeuropa den Stoßtrupp der revolutionären Aktion bilden sollte. Mit der Durchführung dieser Pläne war der Vorsitzende des WGB und Leiter des italienischen (kommunistischen) Gewerkschaftsbundes, D. Vittorio, betraut worden. Berichten zufolge zögerte er jedoch, ohne Vorbereitungsarbeiten, die mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen würden,¹ an die Verwirklichung des Programms zu schreiten, während welcher Zeit eine ausreichende Anzahl von spezialisierten „Aktivisten“ geschult werden würde.

Chinareise einer indischen Gewerkschaftsdelegation

Zu der Delegation der indischen Gewerkschaftsorganisationen, die vom chinesischen Gewerkschaftsbund zu den Mai-Feierlichkeiten 1955 in Peking und zu einer Rundreise durch das Land eingeladen worden war, gehörte eine Reihe von Mitgliedern der ITF. Nach einem kurzen Aufenthalt in China und vor Beginn der eigentlichen Rundfahrt beschlossen 9 der 32 Mitglieder der Delegation, ihre Reise abubrechen und nach Indien zurückzukehren, da sie sich mit der Verwendung ihrer Namen zum Zwecke der Förderung der kommunistischen Propaganda nicht einverstanden erklären konnten. Zu den 9, die zurückkehrten, gehörten alle Vertreter der 3 Mitgliedsverbände der ITF — Seeleute, Hafenarbeiter und Eisenbahner —.

Mitglieder der ITF als Opfer der Diktaturen

Anfang 1954 erhielten wir Mitteilung von der brutalen Behandlung und darauffolgenden Verhaftung von Führern der Transportarbeiter in Osteuropa und Franco-Spanien.

Was die unter kommunistischer Herrschaft stehenden Länder betrifft, kann mit Gewißheit festgestellt werden, daß die folgenden verhaftet worden sind:

N. Issaieff, ehemaliger Vorsitzender des bulgarischen Eisenbahnerverbandes; Lazar Maglasu, ehemaliger Generalsekretär des rumänischen Verbandes der Hafen- und Transportarbeiter; B. Vekilski, ehemaliger Sekretär des bulgarischen Eisenbahnerverbandes; Sandor Millok, ehemaliger Vorsitzender des ungarischen Verbandes der Straßenbahner. Alle diese Gewerkschaften gehörten der ITF zu einer Zeit an, als dies noch möglich war, und ihre Funktionäre waren in den Kreisen der ITF vor dem Kriege wohlbekannt. Kollege Issaieff war stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF und vertrat seine Gewerkschaft auf mehreren Vorkriegskongressen der ITF.

Inzwischen sind in Spanien 11 Sozialisten, darunter 8 Funktionäre des illegalen Landesverbandes der Eisenbahner (Mitglied der ITF) von einem faschistischen Militärgericht mit der Begründung verurteilt worden, daß die 8 versucht hätten, einen nationalen Eisenbahnerausschuß zu gründen, und mit Gruppen im Auslande in Verbindung gestanden hätten, von denen sie angeblich Propagandamaterial und finanzielle Unterstützung erhalten hätten. Die Gefängnisstrafen, zu denen sie verurteilt wurden, bewegen sich zwischen 2 und 15 Jahren, sind aber in Wirklichkeit viel länger, da die meisten dieser Leute seit ihrer Entlassung nach teilweiser Verbüßung von Gefängnisstrafen, zu denen sie vor 1939 verurteilt worden waren, bereits unter polizeilicher Überwachung gestanden haben. Dem faschistischen Gesetz zufolge muß der Rest der ursprünglichen Gefängnisstrafen nunmehr gleichzeitig mit dem neuen abgebußt werden.

Bericht über Revision der Satzungen der ITF

Einleitung

Im Bericht des Mandatsprüfungsausschusses der vom Londoner Kongreß der ITF (Juli 1954) gebilligt wurde, wurde das Exekutivkomitee ersucht, die Bestimmungen der Satzungen, soweit sie sich auf die Stimmrechte auf dem Kongreß bezogen, einer Prüfung zu unterziehen, unter besonderer Berücksichtigung der Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern. Diesen Ansuchen zufolge beschäftigte sich das Exekutivkomitee auf zwei Sitzungen in Helsinki (Finnland) im Juli 1954 und in Königstein (Deutschland) im Februar 1956 mit dieser Angelegenheit. Gleichzeitig benutzte das Exekutivkomitee die Gelegenheit, zu untersuchen, ob noch etwaige Empfehlungen über andere Bestimmungen der Satzungen, abgesehen von jenen über Stimmrechte, gemacht werden sollten.

Zwischen den beiden Sitzungen beschäftigte sich ein Unterausschuß des Exekutivkomitees mit diesen Fragen. Nachstehend führen wir die Schlußfolgerungen an, zu denen das Exekutivkomitee auf Grund des Berichtes des Unterausschusses gelangte sowie die Empfehlungen, die es dem Wiener Kongreß zu unterbreiten wünscht.

Stimmenzahl

Gegenwärtig ist in den Satzungen vorgesehen, daß die Stimmzahl auf dem Kongreß im Verhältnis zu den finanziellen Beitragsleistungen der angeschlossenen Verbände bestehen muß. (Artikel VI, Paragraph 8). Der Mandatsprüfungsausschuß brachte in London die Ansicht zum Ausdruck, daß dieser Grundsatz ohne Zweifel im Falle der fortgeschritteneren Organisationen wirtschaftlich besser entwickelter Länder zufriedenstellend sei, jedoch bei Organisationen mit beschränkten Mitteln in unterentwickelten Ländern nicht ohne weiteres angewandt werden konnte. Es wurde angeregt, daß es nur recht und billig wäre, einem Verband, der gegen Bezahlung eines vereinbarten Mitgliedsbeitrages aufgenommen wurde, Stimmrechte auf der gleichen Grundlage zuzugestehen wie den andern Mitgliedsverbänden.

Bei den einleitenden Diskussionen dieser Angelegenheit im Rahmen der Sitzung des Exekutivkomitees in Helsinki gelangte man zu der Schlußfolgerung, daß man auf die Anwendung des Grundsatzes des Zusammenhanges zwischen Stimmzahl und finanzieller Beitragsleistung nicht verzichten konnte. Verzichtete man darauf, so bestand die Gefahr einer Abstimmung auf Grund von Mitgliederzahlen, die nur auf dem Papier bestanden, wodurch der Wert der aktiven Mitgliedschaft untergraben werden würde. In dem Bemühen, ein Kompromiß zwischen der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Verhältnisses zwischen finanzieller Beitragsleistung und Mitgliedschaft und dem Wunsch, den Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern entgegenzukommen, zu treffen, wurde provisorisch angeregt, daß einem Verband die vollen Stimmrechte auf Grund eines Mitgliedsbeitrages zugestanden werden sollten, der mindestens die Hälfte des normalen Beitrages ausmachen müßte und entsprechend abgestufte Rechte für Gewerkschaften, die gegen Bezahlung eines niedrigeren Mitgliedsbeitrages aufgenommen würden. So wird z. B. ein Verband, der gegen Bezahlung eines Viertels des normalen Mitgliedsbeitrages in die ITF aufgenommen würde, also die Hälfte des halben Mitgliedsbeitrages,

Anspruch auf die halbe Stimmenzahl haben, vorausgesetzt, daß er seinen finanziellen Verpflichtungen vereinbarungsgemäß nachkam. Ein weiterer Vorschlag, mit dem man sich in Helsinki befaßte, beinhaltete, daß verschiedene Skalen von Mitgliedsbeiträgen eingeführt werden sollten, die den wirtschaftlichen Möglichkeiten der verschiedenen geographischen Gebiete angepaßt werden sollten.

Als sich das Exekutivkomitee auf seiner nächsten Sitzung neuerdings mit diesen Anregungen im Lichte des Berichtes des Unterausschusses befaßte, der diesen Gegenstand untersucht hatte, wurde die Ansicht vertreten, daß der erste Vorschlag keine Lösung des Problems darstellte. Der Faktor der Diskriminierung wurde nicht aus der Welt geschafft, da nur Verbände, die mindestens den halben normalen Mitgliedsbeitrag entrichteten, sich der vollen Stimmrechte erfreuen würden und abgesehen davon, die willkürliche Festlegung der Formel eher mehr Schwierigkeiten hervorrufe, als abschaffen würde. Die zweite Anregung über die Einführung verschiedener Skalen für Mitgliedsbeiträge für verschiedene geographische Gebiete wurde im gegenwärtigen Stadium ebenfalls für undurchführbar erachtet. Innerhalb einer gegebenen Region haben nicht alle Gewerkschaften das gleiche Niveau der Entwicklung erreicht, und demgemäß sind einige finanziell stärker als andere, und die gleiche Schwierigkeit ergibt sich auf der regionalen Ebene, wenn man versucht, eine allgemein anwendbare Skala festzulegen. Das Exekutivkomitee gelangte daher zu der Auffassung, daß diese Schwierigkeiten nur überwunden werden können, wenn die regionalen Organisationen, die sich zur Zeit unter den Auspizien der ITF in der Entwicklung befinden, ein fortgeschritteneres Stadium erreicht haben.

Schließlich wurde festgestellt, daß es sich bei dem zur Debatte stehenden Problem nicht nur um die Frage der Gleichberechtigung handelte, sondern auch um eine der Opportunität und um psychologische Faktoren. Als Ergebnis vieler Jahre der Ausbeutung und Unterdrückung sind die Völker der unterentwickelten Gebiete der Welt gegenüber allem, was als diskriminierende Behandlung erscheint, sehr empfindlich geworden. Wenn wir unsere Brüder in diesen Regionen zu unseren Freunden machen und ihre Freundschaft bewahren wollen, muß hier unbedingt eine Lösung des gesamten Problems gefunden werden.

Das Exekutivkomitee anerkannte, daß das Problem der Stimmrechte einer Lösung bedürfe, war jedoch der Ansicht, daß bisher noch keine praktisch anwendbare Alternative zum gegenwärtigen System gefunden worden sei. Die Tatsache, daß von seiten der betreffenden Gewerkschaften keine Beschwerden hierüber erhoben worden sind, läßt die Hoffnung zu, daß noch Zeit zum weiteren Studium dieses Problems übrig bleibt.

Empfehlung: Vorläufig das gleiche System beizubehalten wie bisher, die Zeit, die noch übrig bleibt, jedoch zu verwerten, um sich mit den betreffenden Verbänden ins Einvernehmen zu setzen, damit auf Grund derartiger Unterredungen eine realistische Lösung gefunden werden könnte, die etwa dem nächsten, auf den Wiener folgenden Kongreß vorgelegt werden könnte.

Vertretung durch Delegationen anderer Verbände

Gegenwärtig ist in den Satzungen vorgesehen, daß Kongreßdelegierte, abgesehen von ihrer eigenen Organisation, eine weitere Organisation ver-

treten dürfen (Artikel VI, Paragraph 9). Das Exekutivkomitee beschäftigte sich in Helsinki mit einem Vorschlag über eine Erhöhung der Zahl der Verbände, die durch Delegierte anderer Verbände vertreten werden können.

Das Exekutivkomitee wußte den Wert des Arguments zugunsten einer Übertragung von Stimmrechten eines Verbandes im Falle von triftigen Gründen, die eine direkte Vertretung verhindern, voll auf zu schätzen. Z. B. kann ein Verband zu Hause in einen wichtigeren Konflikt verwickelt oder nicht in der Lage sein, die mit der Entsendung der Delegation verbundenen Spesen zu decken. Es wurde jedoch Wert auf die Feststellung gelegt, daß zu einer Vertretung durch eine Delegation eines anderen Verbandes nur in Nötfällen Zuflucht genommen werden sollte, da sie nur teilweisen Ersatz für direkte Vertretung darstellt. Hinsichtlich der Abstimmungen gilt als selbstverständliche Voraussetzung, daß durch andere Delegationen vertretene Verbände die gleichen Stimmrechte ausüben können, im Einklang mit der bereits erwähnten finanziellen Bestimmung, als wenn sie direkt vertreten wären.

Empfehlung: Eine Änderung des gegenwärtig üblichen Verfahrens ist wünschenswert. Die Zahl der Verbände, die ein anderer Verband vertreten kann, d. h. außer der eigenen Vertretung, sollte vorläufig von ein auf zwei erhöht werden und die Angelegenheit an einem späteren Zeitpunkt, falls dies für wünschenswert erachtet würde, im Lichte der bis dahin gemachten Erfahrungen neuerdings geprüft werden.

Das Exekutivkomitee

Gegenwärtig ist in den Satzungen vorgesehen, daß das Exekutivkomitee aus mindestens einem Viertel der Mitglieder des Generalrats zu bestehen hat, und aus insgesamt mindestens sieben Mitgliedern; ferner daß ihm der Generalsekretär kraft seines Amtes angehört und der Vorsitzende des Geschäftsführenden Ausschusses in beratender Eigenschaft, und weiters, daß keine Sektion der ITF im Exekutivkomitee durch mehr als die Hälfte der Mitglieder vertreten sein darf. (Artikel VIII, Paragraph 3).

Das auf dem letzten Kongreß der ITF (London, Juli 1954) gewählte Exekutivkomitee besteht aus elf Mitgliedern einschließlich des Generalsekretärs und des Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses. Von diesen gehört nur einer einem außereuropäischen Land an. Diese Zusammensetzung steht in krassem Gegensatz zur gegenwärtig weltumfassenden Struktur der ITF und ihren vielen Mitgliedsverbänden außerhalb Europas. Das Exekutivkomitee erwog daher, auf welche Weise hier Abhilfe geschaffen werden konnte.

Offenkundig bestand die Notwendigkeit, eine Anzahl von Mitgliedern aus nicht-europäischen Gebieten einzubeziehen, um das gegenwärtige Übergewicht europäischer Mitglieder auszugleichen. Es stellte sich die Frage, auf welche Weise die zusätzlichen Mitglieder so gewählt werden konnten, daß einerseits eine ausgeglichene Vertretung der verschiedenen Gebiete gewährleistet würde und andererseits in genügendem Umfange der Grundsatz der freien Wahl und der ununterbrochenen Geschäftsführung aufrechtzuerhalten, die bisher für das Exekutivkomitee der ITF charakteristisch gewesen sind.

Empfehlung: Das Exekutivkomitee um bis zu vier Mitgliedern zu vergrößern, die den entsprechenden Regionen zu entnehmen und nach Er-

messen der durch geheime Wahl gewählten Mitglieder zu kooptieren sind. Die vier kooptierten Mitglieder des Exekutivkomitees haben wie die gewählten Mitglieder volle Rechte im Generalrat.

Der Generalrat

Bei den Diskussionen über das Exekutivkomitee wurde auch die Möglichkeit einer Anpassung der Funktionen des Generalrats an die Erfordernisse der heutigen Zeit beraten. (Artikel VII).

Zunächst wurde darauf verwiesen, daß der Generalrat im Rahmen der ITF verschiedene wesentliche Funktionen erfüllt. Er ist das Gremium, aus dessen Mitte die Mitglieder des Exekutivkomitees auf dem Kongreß durch geheime Wahl gewählt werden und der unmittelbar nach dem Kongreß zusammentritt, um den Präsidenten und Vize-Präsidenten der ITF zu wählen. Gegenwärtig tritt der Generalrat in den Jahren zwischen den Kongressen zusammen, um sich mit einer vom Exekutivkomitee ausgearbeiteten Tagesordnung zu beschäftigen. Der Generalrat besitzt sowohl praktischen als auch psychologischen Wert und es ist daher von Bedeutung, daß seine wesentlichen Funktionen gewahrt bleiben.

Andererseits ist für den Generalrat nicht immer genug Arbeit vorhanden, um eine Zusammenkunft in der verhältnismäßig kurzen Zeitspanne zwischen den Kongressen zu rechtfertigen. Was allgemeine Fragen betrifft, werden sie vom Exekutivkomitee dauernd im Auge behalten. Mit Fragen, die die Sektionen berühren, beschäftigen sich diese auf Konferenzen und in Ausschusssitzungen. Demgemäß besteht vielfach ein Mangel an wichtigen, vom Generalrat zu behandelnden Gegenständen.

Empfehlung: Der wesentliche Zweck des Generalrats kann durch eine Beschränkung seiner gewöhnlichen Sitzungen, auf die in Zusammenhang mit dem Kongreß stattfindenden, erfüllt werden und dadurch, daß das Exekutivkomitee ermächtigt wird, außergewöhnliche Sitzungen einzuberufen, falls wichtige und dringende Fragen auf breiterer Grundlage zwischen den Kongressen beraten werden müssen.

Als weiterer Aspekt dieser Angelegenheit kommt hinzu, daß die Veranstaltung von Sitzungen des Generalrats zwischen den Kongressen eine sehr bedeutende finanzielle Belastung der ITF darstellt. Wenn Sitzungen nur im Falle der Notwendigkeit einberufen werden, können natürlich wesentliche Einsparungen erzielt werden, wodurch die Verwirklichung des im vorhergehenden Abschnitt erwähnten Antrags auf Erweiterung des Exekutivkomitees durch Einbeziehung von zusätzlichen Vertretern aus den verschiedenen Gebieten erleichtert würde.

Der stellvertretende Generalsekretär

Wie erinnerlich sein wird, wurde anlässlich der letzten Revision der Satzungen der ITF im Jahre 1952 in Stockholm der Vorschlag gemacht, den stellvertr. Generalsekretär nicht mehr auf dem Kongreß zu wählen (Artikel XI, Paragraph 2), sondern ihn vom Exekutivkomitee ernennen zu lassen. Dieser Vorschlag erhielt eine Stimmenmehrheit, jedoch nicht die für eine Änderung der Satzungen erforderliche Zweidrittelmehrheit. Das Exekutivkomitee ist der Meinung, daß das durch den Rücktritt des stellvertr. Generalsekretärs verursachte Freiwerden dieses Postens und die verwaltungstechnische Lage im Sekretariat der ITF im allgemeinen einen Anlaß zu einer Überprüfung dieser Angelegenheit darstellt.

Gegenwärtig ist die Lage im Sekretariat der ITF noch immer die, daß der Generalsekretär auch die Funktion eines Sekretärs von fünf Sektionen

ausübt, nämlich der Seeleute, Hafenarbeiter, Fischer, Binnenschiffer und des Personals der Zivilluftfahrt. Die gleiche Funktion erfüllt der stellvertr. Generalsekretär für zwei Sektionen, die der Eisenbahner und die der Arbeiter im Straßentransport. Wahrscheinlich wird es noch eine Zeitlang nicht möglich sein, ohne diese mehrfache Besetzung von Posten im Sekretariat auszukommen; andererseits ist die Zeit gekommen, wo ein gewisser Teil der Arbeit der Sektionen besonderen Sachbearbeitern überwiesen werden muß. Außerdem gibt es noch weitere Aspekte der Arbeit der ITF, wie z. B. die regionale Tätigkeit, die immer größere Bedeutung annehmen und die Ernennung von verantwortlichen Sachbearbeitern erforderlich machen. Es wird daher die Möglichkeit erwogen werden müssen, einigen von ihnen den Status eines stellvertr. Generalsekretärs zu verleihen.

Die Tatsache, daß sich in der ITF in Zukunft ein Team von Vertretern des Generalsekretärs als notwendig erweisen mag, ist einer der Gründe, warum das Exekutivkomitee anregt, daß diese Sachbearbeiter von einer Kommission ausgewählt und nicht vor dem Forum des Kongresses gewählt werden sollten. Dazu kommt die Erwägung, daß die Stellvertr. Generalsekretäre spezialisierte Aufgaben zu erledigen haben. Sie werden nicht nur die für die Sektionen oder Abteilungen, die ihnen anvertraut sind, erforderlichen technischen Voraussetzungen aufweisen müssen, sondern dann auch die erforderliche sprachliche und verwaltungstechnische Befähigung, was alles einen Vorgang der Auswahl voraussetzt, der nicht auf zufriedenstellende Weise von einem allzugroßen Gremium bewältigt werden kann.

Dabei stellt sich das Exekutivkomitee vor, daß die verschiedenen Sektionen weiterhin wie bisher ihre eigenen Sekretäre ernennen und daß das Exekutivkomitee die Frage des Stellvertr. Generalsekretärs in jedem einzelnen Falle den jeweils obwaltenden Umständen gemäß beurteilt. Die Sektionen können sich darauf verlassen, daß ihre Interessen bei diesen Benennungen weitgehendst berücksichtigt werden.

Als Begleiterscheinung der vorerwähnten Entwicklung ist noch zu berücksichtigen, daß der Stellvertr. Generalsekretär bzw. die Stellvertr. Generalsekretäre ihre Funktionen unter der Leitung des Generalsekretärs ausüben werden. Auch von diesem Gesichtspunkt aus ist es wünschenswert, daß ein Verfahren der Konsultation und Auswahl zur Anwendung gelangt, das in kleinerem Kreise auf zufriedenstellendere Weise angewandt werden kann.

Empfehlung: Die Satzungen der ITF so zu ändern, daß sie einen oder mehrere Stellvertr. Generalsekretäre vorsehen, die vom Exekutivkomitee zu ernennen sind, damit den mit der Erweiterung von wichtigen Sektionen oder der Durchführung wichtiger Arbeiten der ITF Beauftragten der entsprechende Status verliehen werden kann.

Vorgeschlagene Änderungen der Satzungen

Nachstehend führen wir im einzelnen die Änderungen der Satzungen der ITF an, die eine Durchführung der angeführten Empfehlungen mit sich bringen würden:

Gegenwärtiger Wortlaut:

Änderung No. 1

Artikel VI, Paragraph 9 (S. 7)

... Keine Delegation darf mehr als eine Organisation neben ihrer eigenen vertreten.

Vorgeschlagener Wortlaut:

... Keine Delegation darf mehr als zwei Organisationen außer ihrer eigenen vertreten.

Änderung No. 2

Artikel VII, Paragraph 8 (S. 9)

Der Generalrat tritt jährlich einmal zusammen. Zeitpunkt der Tagung ist womöglich zwei Monate im voraus bekanntzugeben.

Der Generalrat tritt gewöhnlich unmittelbar nach Abschluß des Kongresses zusammen.

Änderung No. 3

Artikel VII, Paragraph 10 (S. 10)

Die Reise- und Aufenthaltskosten der Generalratstagungen teilnehmen...

Die Reise- und Aufenthaltskosten der außerordentlichen Sitzungen des Generalrats...

Änderung No. 4

Artikel VIII, neuer Paragraph 5 (S. 11)

Die vom Kongreß kraft Paragraph 2 gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees kooptieren bis zu vier zusätzliche Mitglieder nach ihrem eigenen Ermessen, mit dem Ziele, eine angemessene Vertretung der geographischen Gebiete zu gewährleisten. Die kooptierten Mitglieder werden ebenso wie die gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees, vollberechtigte Mitglieder des Generalrats.

Änderung No. 5

Artikel VIII, gegenwärtiger Paragraph 5 (S. 11)

5. Wird zwischen zwei Sessionen des Kongresses im Exekutivkomitee ein Sitz frei...

6. Wird zwischen zwei Sessionen des Kongresses im Exekutivkomitee ein Sitz eines vom Kongreß gewählten Mitgliedes frei...

Änderung No. 6

Artikel VIII, gegenwärtiger Paragraph 6 (S. 11)

6. Das Exekutivkomitee wird vom Sekretariat wenigstens einmal zwischen zwei aufeinanderfolgenden ordentlichen Tagungen des Generalrats bzw. des Generalrates und des Kongresses einberufen...

7. Das Exekutivkomitee wird vom Sekretariat mindestens ...mal im Jahre...

Änderung No. 7

Artikel VIII, gegenwärtige Paragraphen 7 und 8 (S. 11)

Diese beiden Paragraphen erhalten nunmehr die Nummern 8 bzw. 9.

Änderung No. 8

Artikel XI, Paragraph 1 (S. 13)

Das Sekretariat der Föderation besteht aus einem Generalsekretär, einem Stellvertr. Generalsekretär und...

Das Sekretariat der Föderation besteht aus einem Generalsekretär, mindestens einem Stellvertr. Generalsekretär und...

Änderung No. 9

Artikel XI, Paragraph 2 (S. 13)

Generalsekretär und Stellvertr. Generalsekretär werden vom Kongreß gewählt. Sektionssekretäre werden vom Exekutivkomitee auf Vorschlag der Konferenzen der betreffenden Sektionen ernannt.

Der Generalsekretär wird vom Kongreß gewählt. Der Stellvertr. Generalsekretär, bzw. die Stellv. Generalsekretäre werden vom Exekutivkomitee ernannt. Die mit der Leitung von Sektionen oder Abteilungen betrauten Sekretäre werden vom Exekutivkomitee auf Vorschlag der Konferenz der betreffenden Sektionen oder Abteilungen ernannt.

Änderung No. 10

Artikel XI, Paragraph 5 (S. 13)

Der Stellvertr. Generalsekretär nimmt an den Kongressen...

Der Stellvertr. Generalsekretär bzw. die Stellvertr. Generalsekretäre nehmen an den Kongressen...

Änderung No. 11

Artikel XI, Paragraph 8 (S. 14)

Das Exekutivkomitee ist befugt, den Generalsekretär und den Stellvertr. Generalsekretär zu suspendieren. Beide haben das Recht der Berufung an den Kongreß.

Das Exekutivkomitee ist befugt, den Generalsekretär zu suspendieren, der das Recht hat, beim Kongreß Berufung einzulegen.

Bericht über Vorschläge einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge

Zu den dem Wiener Kongreß unterbreiteten Vorschlägen gehören zwei, die sich auf eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beziehen. Der belgische Transportarbeiterverband beantragte eine Erhöhung um 15 Prozent und der Niederländische Verband der Seeleute und Fischer eine solche um 25 Prozent.

Zuletzt kam es zu einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge anlässlich des Stockholmer Kongresses 1952, als die vom Osloer Kongreß 1948 eingeführte gleitende Skala um 10 Prozent erhöht wurde. Diese Erhöhung wurde auf Antrag des Exekutivkomitees beschlossen, da die finanzielle Lage der ITF zu gewissen Befürchtungen Anlaß gab. Die Einkünfte, obwohl sie als solche nicht unzufriedenstellend waren, hielten mit den Ausgaben nicht Schritt. Wie im Finanzbericht an den Kongreß 1952 ausgeführt wurde, müßten die Ausgaben beträchtlich eingeschränkt werden, es sei denn, es bestünde eine Möglichkeit der Erhöhung der Einkünfte.

Nachstehend führen wir einige Zahlen an, aus denen sich ein Überblick über die Einkünfte und Ausgaben der ITF in den Jahren 1947 bis 1955 ergibt:

<i>Jahr</i>	<i>Einkünfte aus Mitgliedsbeiträgen</i>	<i>Ausgaben</i>
1947	£ 20.479	£ 19.589
1948	£ 25.988	£ 25.209
1949	£ 39.180	£ 32.472
1950	£ 39.356	£ 38.379
1951	£ 41.943	£ 39.269
1952	£ 41.387	£ 41.702
1953	£ 40.749	£ 42.354
1954	£ 43.563	£ 43.024
1955	£ 42.769	£ 45.287

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, daß sich die Ausgaben während der vorerwähnten Periode um fast £ 25.000 erhöhten, wogegen die Einkünfte aus Mitgliedsbeiträgen nur um etwas über £ 22.000 stiegen. Wie ersichtlich sein wird, hatte die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge im Jahre 1952 keine so nachhaltigen Auswirkungen zur Folge, wie man hätte erwarten können. Infolge verschiedener Umstände erhöhten sich die Einkünfte aus Mitgliedsbeiträgen nur unwesentlich; es fanden ein oder zwei Austritte statt, und die Suspendierung eines Verbandes, bei einigen unserer Mitgliedsverbände zeigte sich ein Rückgang des Mitgliederstandes, und in einer Reihe von Fällen mußten Beträge, die als einbringlich eingetragen worden waren, abgeschrieben werden. Die durchschnittlichen jährlichen Einkünfte im Jahre 1953, 1954 und 1955 betrugen £ 42.327, woraus sich ein besseres Bild von der Lage ergibt, als wenn man die Jahre einzeln betrachtet. Was die Ausgaben betrifft, geht aus den Zahlen eine ständige, wenn auch nicht eine ausgeprägte Erhöhung hervor.

Von Interesse ist ein Vergleich mit einem normalen Vorkriegsjahr. Nehmen wir als Beispiel 1931, eines der Jahre vor der Machtübernahme des Nationalsozialismus in Deutschland, bzw. des Austro-Faschismus in Österreich, die für die ITF einen schweren Verlust an Mitgliedern mit sich brachten. Damals betrug der gesamte Mitgliederstand der ITF fast 2 500 000; die Einkünfte an Mitgliedsbeiträgen beliefen sich auf

hfl. 167 600, was zum damaligen Devisenkurs ungefähr £ 13.850 entsprach, während die Ausgaben hfl. 147.000 ausmachten, d. h. ungefähr £ 12.150. Zwischen 1931 und 1955 erhöhten sich die Einkünfte daher in einem Verhältnis von 3,1 und die Ausgaben in einem Verhältnis von 3,7.

Aus der Tagesordnung des Wiener Kongresses und den in unseren verschiedenen Berichten angeführten Plänen unserer zukünftigen Tätigkeit geht eindeutig hervor, daß es nicht nur unmöglich sein wird, das gegenwärtige Niveau der Ausgaben beizubehalten, sondern daß sie erhöht werden müssen, wenn wir die vielen Aufgaben, denen wir uns gegenübersehen, erfüllen wollen. In der ITF gibt es sieben Sektionen, die alle ihr eigenes Arbeitsprogramm haben, während sich die Arbeit der Sektionen auch in den aktiven Beziehungen zu Gremien wie die IAO und verschiedenen zwischenstaatlichen und nicht-staatlichen Organisationen widerspiegelt. Außer der Tätigkeit der Sektionen sind auch unsere Pläne für eine Ausweitung und Intensivierung unserer regionalen Tätigkeit in möglichst großem Umfange zu berücksichtigen.

Wir haben die ausgeprägte Zunahme unserer Ausgaben erwähnt. Selbstverständlich ist sie in erster Linie den viel höheren Kosten von Reisen, Miete und andere administrative Ausgaben, Ausgaben für Telegramme und Telephon, und nicht zuletzt der Gehälter zurückzuführen. Alle diese Faktoren haben einen Einfluß auf die Gesamtausgaben, aber der wichtigste Faktor, der am meisten für die Erhöhung der Ausgaben verantwortlich ist, ist die Erhöhung der Arbeitslast der ITF.

Und hier muß es betont werden, daß es uns infolge unserer budgetären Beschränkungen nicht möglich gewesen ist, unsere Tätigkeit in dem Umfange auszuweiten, wie erforderlich gewesen wäre. Die Tätigkeit der Sektionen macht die Ernennung von besonderen Sachbearbeitern erforderlich, und wenn unsere regionale Tätigkeit auf eine ordentliche Grundlage gestellt werden soll, d. h., wenn wir Organisationen in unterentwickelten Ländern Beistand leisten und die Vorbereitungen über die Einrichtung von umfassenden regionalen Organisationen treffen wollen, wird es auch in diesem Falle notwendig sein, besondere Sachbearbeiter zu ernennen, über die erforderlichen Mittel zu verfügen, aus denen Gewerkschaften Subventionen gewährt werden können, Konferenzen zu veranstalten und alle damit im Zusammenhang stehenden Reisen unternehmen zu können. Ein weiterer Aspekt, dem größere Aufmerksamkeit zugewendet werden mußte, sind unsere Veröffentlichungen. Wir glauben, sagen zu dürfen, daß sich ihr Niveau in den letzten Jahren bedeutend gehoben hat, aber eine weitere Entwicklung ist erforderlich, um sie auf das Niveau zu bringen, das sich mit einer weltweiten Organisation, wie die ITF, vereinbaren läßt. In dieser Hinsicht, wie auch in anderen, hat uns der Mangel an finanziellen Mitteln verhindert, all das zu tun, was wirklich erforderlich gewesen wäre. Dazu kommt die Frage der Büroräumlichkeiten. Gegenwärtig verfügt die ITF über eine Reihe von Büros im Maritime House, dem Gebäude, das den Hauptsitz des britischen Landesverbandes der Seeleute beherbergt. Diese Büroräumlichkeiten benutzt sie, nebenbei bemerkt, zu einer sehr günstigen Miete, da vergleichbare Büroräumlichkeiten anderswo in London sich doppelt so teuer stellen würden. Diese Büroräumlichkeiten sind jedoch für die gegenwärtigen Erfordernisse der ITF vollkommen unzureichend. Sie lassen nicht nur keine weitere Ausweitung zu, sondern die gegenwärtigen Verhältnisse wirken sich ungünstig auch auf die Leistungsfähigkeit aus. Im Maritime House

werden demnächst größere Büroräumlichkeiten frei. Ihre Miete würde ungefähr zweimal so viel ausmachen wie die ITF gegenwärtig bezahlt, aber dennoch beträchtlich niedriger als wir anderswo zu bezahlen hätten. Die Erwerbung dieser größeren Büroräumlichkeiten kann nur dann in Betracht gezogen werden, wenn wir über zusätzliche Mittel verfügen.

Dem Kongreß sind zwei Vorschläge über eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge unterbreitet worden. Bevor wir uns mit den eventuellen Auswirkungen einer Verwirklichung dieser Vorschläge auf die finanzielle Lage als solche beschäftigen, untersuchen wir zunächst, wie sich die beiden Erhöhungen um 15 bzw. 25 Prozent auf die Skala der Mitgliedsbeiträge auswirken würden.

Mitgliederstand (in Einheiten von 50 000)	Gegenwärtige Skala		Erhöhung um 15 Prozent		Erhöhung um 25 Prozent	
	(je tausend Mitglieder pro Jahr)					
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Erste	15	8 0	17	14 2	19	5 0
Zweite	14	6 0	16	8 10	17	17 6
Dritte	13	4 0	15	3 6	16	10 0
Vierte	12	2 0	13	18 2	15	2 6
Fünfte	11	0 0	12	12 10	13	15 0
Sechste	9	18 0	11	7 6	12	7 6
Siebente	8	16 0	10	2 2	11	0 0
Achte	7	14 0	8	16 10	9	12 6
Neunte	6	12 0	7	11 6	8	5 0
Zehnte	5	10 0	6	6 2	6	17 6
Elfte	4	8 0	5	0 10	5	10 0
Zwölfte und darüber	3	6 0	3	15 6	4	2 6

Unter Zugrundelegung von Einkünften aus Mitgliedsbeiträgen im Jahre 1955, die ungefähr £ 43.000 ausmachten, kann damit gerechnet werden, daß eine Erhöhung von 15 Prozent eine zusätzliche Einnahme von £ 6.500 und eine Erhöhung von 25 Prozent eine solche von etwa £ 10.750 einbringen würde. Demgemäß würde sich der dieser Erhöhung entsprechende Betrag ändern, falls es in der Zwischenzeit zu einer wesentlichen Änderung des gesamten Mitgliederstandes käme. Diese Zahlen werden jedoch dem Kongreß ermöglichen, unter den beiden Vorschlägen die Wahl zu treffen.

Abschließend möchten wir neuerdings die dringende Notwendigkeit einer Stärkung der Finanzen betonen. Einerseits nimmt der Umfang der Tätigkeit der Sektionen fortwährend zu, und andererseits die Zahl der Organisationen in unterentwickelten Ländern, die sich an die ITF um Unterstützung und Anleitung wenden und die uns durch ihre Loyalität und ihre Solidarität mit der internationalen freien Gewerkschaftsbewegung alle unsere Bemühungen um sie mehr als zurückerzahlen. Und in dem Maße, wie die ITF bei ihrer Tätigkeit zugunsten ihrer Mitglieder immer größere Erfolge aufzuweisen hat und die regionale Arbeit ihre ersten Früchte hervorbringt, kann mit einem weiteren Mitgliederzuwachs und einer ständig zunehmenden Ausweitung des Einflusses und der Tätigkeit der ITF gerechnet werden. Auch von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, werden sich die anfänglichen Ausgaben als eine äußerst zweckdienliche Investition erweisen.

Bericht über Einführung der 40-Stunden-Woche

I. Allgemeine Überlegungen

Das Ziel der Gewerkschaftsbewegung, oder, genauer gesagt, ihr eigentlicher Lebenszweck ist die Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Lage der Arbeitnehmer, deren Interessen sie vertritt. Zur Erreichung dieses Zieles hat sie viele und verschiedenartige Methoden angewandt, von denen jedoch zwei als grundlegend und unwandelbar gelten müssen: a) die Erhöhung der Reallöhne, d. h. der Kaufkraft der Arbeitnehmer, um ihm einen ständig zunehmenden Anteil am Reichtum zuzusichern, den er produziert und b) die Verkürzung der Arbeitszeit, um dem Arbeitnehmer sowohl die Freizeit als auch die Gelegenheit zu verschaffen, die Früchte seiner Arbeit in vollem Umfange zu genießen.

Gleichzeitig mit der Forderung nach höherer Entlohnung hat sich unsere Bewegung daher fortwährend mit Nachdruck für eine Verkürzung der Arbeitszeit als naturbedingte und selbstverständliche Forderung eingesetzt. Die in den verschiedenen Stadien der industriellen Entwicklung zur Erreichung dieses Zieles ins Treffen geführten Argumente haben sich zwar geändert, jedoch nicht das Ziel als solches, nämlich die Verbesserung des Status des Arbeiters als Mensch.

Im neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert z. B. wurde der kürzere Arbeitstag und die kürzere Arbeitswoche gefordert, um die Sklavenarbeit jener Zeit zu erleichtern und zu gewährleisten, daß dem Arbeiter wenigstens ein Mindestmaß an Ruhezeit zugestanden wurde, in der er sich von der untragbaren, unmenschlichen Plackerei erholen und zumindest innerhalb einer minimalen Freizeit ein einigermaßen zivilisiertes Leben führen konnte. In der Zeit der Depression der dreißiger Jahre wurde neuerdings die Forderung nach einer kürzeren Arbeitswoche erhoben — man dachte damals schon an die 40-Stunden-Woche — in erster Linie als Lösung des Problems der Massenarbeitslosigkeit, als Mittel zur Verteilung der gegebenen Arbeitsmöglichkeiten unter der größtmöglichen Anzahl von Arbeitern.

Obzwar diese Gründe unter gewissen Bedingungen und in gewissen Gebieten der Welt nach wie vor stichhaltig sein mögen, ist die gegenwärtige wirtschaftliche Lage von der, die früheren Generationen vertraut war, grundlegend verschieden. Die Auswirkungen des technologischen Fortschritts auf alle Zweige der Wirtschaft sind nachhaltiger gewesen als je zuvor und haben eine dauernde Steigerung der Produktion ermöglicht — (aus einem vor kurzem veröffentlichten Bericht des G. A. T. T. geht z. B. hervor, daß sich die industrielle Produktion der Welt in den Jahren 1950 bis 1955 allein um 31 bis 32 Prozent erhöhte) —, Hand in Hand mit einem verhältnismäßig hohen Niveau der Beschäftigung.

Infolge dieser fortgesetzten Entwicklung auf technischem Gebiete ist es daher möglich gewesen, die Forderung der Arbeiter nach längerer Freizeit als einen ihnen zustehenden Anteil an den Ergebnissen der erhöhten Produktivität ohne nennenswerten Rückgang der Produktion durchzusetzen. Diese technologische Entwicklung hat aber gleichzeitig ein wohlbegründetes Argument zugunsten einer kürzeren Arbeitszeit hervorgebracht, da sie eine weitreichende Rationalisierung der Arbeitsprozesse erforderlich machte und damit eine Steigerung des Arbeitstempas und eine Erhöhung der an den einzelnen Arbeiter gestellten Anforderungen.

Die sich aus dieser Entwicklung ergebenden höheren körperlichen und geistigen Anstrengungen haben ihre unvermeidlichen Auswirkungen auf die Gesundheit des Arbeiters gezeitigt und stehen in direktem Zusammenhang mit dem Problem der Sicherheit der Arbeit. Eine Verkürzung der Arbeitszeit würde daher zu einer Verringerung der Zahl der durch Übermüdung verursachten Unfälle führen (z. B. im Straßentransport und in der Zivilluftfahrt) und zu einem Rückgang der auf körperliche oder geistige Überanstrengung zurückzuführenden Krankheitsanfälligkeit (z. B. im Personenverkehr). Diese positive Tendenz würde sich ihrerseits in einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität der Arbeit widerspiegeln.

Heute läßt sich jedoch noch ein weiteres Argument zugunsten der Einführung einer kürzeren Arbeitswoche ins Treffen führen, nämlich die zunehmende Automatisierung. Es läßt sich nicht bezweifeln, daß das unmittelbare, wenn auch wahrscheinlich nur vorübergehende Resultat der Einführung automatischer Arbeitsmethoden ein gewisser Überschuß an Arbeitskräften sein wird. Eine Verkürzung der Arbeitszeit würde gewiß dazu beitragen, die Auswirkungen der Automatisierung während dieser Übergangsperiode zu mildern und würde lediglich einen Vorgesmack der allgemein verlängerten Freizeit vermitteln, die nach Einführung automatisierter Arbeitsprozesse in großem Maßstabe als unvermeidlich betrachtet wird.

Bestrebungen zugunsten einer kürzeren Arbeitswoche sind bereits in einer Reihe von europäischen Industrieländern im Gange, insbesondere in Belgien, Deutschland, Schweden und der Schweiz. Auf internationaler Ebene haben der IBFG und die Berufssekretariate der Berg- und Metallarbeiter eine ähnliche Kampagne in die Wege geleitet. So billigte z. B. der Vorstand des IBFG auf seiner Sitzung im Dezember 1955 in New York die folgende Entschließung über die Verkürzung der Arbeitszeit:

„Der Vorstand des IBFG hat das Problem der wirtschaftlichen Entwicklung und besonders das des Anwachsens der Produktivität erwogen, und zwar vor allen Dingen im Hinblick auf die Vollbeschäftigung und die Dauer der Arbeitszeit.

Nach Gewinnung eines Überblicks über diese Probleme und nach Beobachtung der Tendenz zur Verminderung der Anzahl der Arbeitskräfte je Erzeugungseinheit, sowie auch unter Beachtung der möglichen Wirkungen neuer technischer Fortschritte wie der Automatisierung und der praktischen Verwendung der Atomenergie, **ist der Vorstand der Meinung**, die Gesamtheit dieser Probleme einschließlich derjenigen der Verteilung und der Kapitalanlage solle vom IBFG selbst sowie vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen und von der Internationalen Arbeitsorganisation aufmerksam ergründet werden,

glaubt, angesichts der Tatsache, daß die ständige Zunahme der Produktivität eine Erhöhung der Lebenshaltung und eine Verkürzung der Arbeitszeit ermöglicht, die Forderung nach Verkürzung der Arbeitszeit sei durchaus gerechtfertigt und dringlich,

nimmt davon Kenntnis, daß die freien Gewerkschaften bereits im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl eine Verkürzung der Arbeitszeit verlangt haben, und daß die Arbeitnehmergruppe des Verwaltungsrats der IAO gefordert hat, der

Frage solle mit dem Ziel, sie auf die Tagesordnung einer der Internationalen Arbeitskonferenzen zu setzen, unverzüglich nachgegangen werden,

schlägt vor, die angeschlossenen Organisationen in Industrieländern, wo die Arbeitswoche noch mehr als vierzig Stunden beträgt, sollten unverzüglich handeln, um entweder sofort oder in festzulegenden Stufen zur Vierzigstundenwoche zu gelangen, und

erklärt, der IBFG werde jedes eine Verkürzung der Arbeitszeit oder eine Verlängerung des bezahlten Urlaubs bezweckende Handeln unterstützen.“

In den Vereinigten Staaten und Kanada ist die 40-Stunden-Woche ohne Kürzung der Entlohnung in vielen Berufen eine vollendete Tatsache und der Gewerkschaftsbewegung schwebt jetzt bereits eine noch kürzere Arbeitswoche vor. Schon daraus sollte hervorgehen, daß keine festgesetzte Stundenzahl, einerlei ob es sich um 48, 44 oder 40 Stunden handelt, eine magische Anziehungskraft auszuüben braucht. Aufgabe der nationalen und internationalen Gewerkschaftsbewegung ist es, einen fortwährenden Druck auszuüben, um zu gewährleisten, daß dem Arbeiter in vollem Umfange die sich ständig verbessernden Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und des Lebensgenusses zugute kommen, die durch den technologischen Fortschritt und die Steigerung der Produktion ermöglicht werden, zu denen er einen so wichtigen Beitrag leistet.

II. Die ITF und die 40-Stunden-Woche

Einleitung

Im Jahre 1935 billigte die Internationale Arbeitskonferenz eine allgemeine Konvention über die 40-Stunden-Woche. Sie sah vor, daß die Länder, die sie ratifizierten, sich damit einverstanden erklärten, daß

- a) der Grundsatz der 40-Stunden-Woche so angewandt würde, daß als Folgeerscheinung hiervon kein Absinken des Lebensstandards eintreten würde und
- b) die im Hinblick auf diese Zielsetzung geeignet erscheinenden Maßnahmen ergriffen bzw. erleichtert werden würden.

Diese Konvention sollte in jedem Gewerbe bzw. in jeder Berufsgruppe mittels ergänzender Konventionen zur Anwendung gelangen. Da die allgemeine Konvention jedoch nie ratifiziert wurde, wurden auch keine ergänzenden Konventionen angenommen.

In der Vorkriegszeit hatte die ITF die Forderung nach der 40-Stunden-Woche erhoben, infolge der allgemeinen wirtschaftlichen und internationalen Lage konnte jedoch kein Fortschritt erzielt werden.

Beratungen nach 1945

Die Eisenbahnersektion beschäftigte sich mit dieser Frage anlässlich ihrer Konferenz in Brüssel im März 1947 und billigte als Ergebnis ihrer Diskussionen die folgende Resolution:

„Der im letzten Vierteljahrhundert erzielte technologische Fortschritt hat zu einer bedeutenden Steigerung der menschlichen

Leistungsfähigkeit geführt und macht die Herabsetzung der Normalarbeitszeit auf vierzig Stunden wöchentlich bei Aufrechterhaltung des für das moderne Kulturleben notwendigen Umfangs der Produktion möglich.

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

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

Die gleiche Angelegenheit gelangte auf der Konferenz der Eisenbahnersektion anläßlich des Osloer Kongresses 1948 und auf der Eisenbahnerkonferenz im August 1949 in Innsbruck neuerdings zur Debatte, ohne daß jedoch ein endgültiger Beschluß gefaßt werden konnte.

Im Mai 1948 veranstaltete die ITF gemeinsam mit der Internationale des Personals öffentlicher Dienste in Utrecht eine Konferenz des Personals der Straßenbahn- und Omnibusbetriebe. In der von dieser Konferenz angenommenen Resolution wurde erklärt, die seinerzeit zugunsten der Verkürzung der Arbeitswoche vorgebrachten Argumente hätten nicht nur nichts von ihrem Wert eingebüßt, sondern es wäre ihnen durch die durch die technische Entwicklung verursachten höheren Anforderungen an die Straßenbahner und das Omnibuspersonal nur noch größerer Nachdruck verliehen worden. Angesichts der im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau an die Arbeitnehmerschaft gestellten Anforderungen wurde in der Resolution jedoch anerkannt, daß die 40-Stunden-Woche etappenweise durchgesetzt werden mußte. Demgemäß wurde an die beiden Internationalen die Aufforderung gerichtet, die erforderlichen Schritte im Hinblick auf die Billigung einer neuen Internationalen Konvention über Arbeits- und Ruhezeit im Straßentransport zu unternehmen, die während der Periode des Wiederaufbaues auf elastische Weise angewandt werden könnte und in der eine auf alle Arbeitnehmer im Straßentransport anwendbare Normalarbeitswoche von 40 Stunden vorgesehen sein sollte. Eine Vollkonferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport im Oktober 1949 in Paris beschäftigte sich ebenfalls eingehend mit dieser Frage, ohne daß eine Einigung zustandekam. Alle an der Konferenz Beteiligten äußerten sich zugunsten der 40-Stunden-Woche, hinsichtlich der Art und Weise, auf die sie erreicht werden sollte, herrschten jedoch Meinungsverschiedenheiten, die nicht ausgeglichen werden konnten.

Auf dem Stuttgarter Kongreß im Jahre 1950 gelangte diese Angelegenheit neuerdings zur Debatte und der Kongreß billigte eine Resolution, in der die Transportarbeiter, denen es gelungen war, die 40- oder 44-Stunden-Woche bzw. sonstige Verbesserungen des 8-Stunden-Tages durchzusetzen, zu ihrem Erfolg beglückwünscht wurden und in der an alle

Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften die Aufforderung gerichtet wurde, auf eine Verkürzung der Arbeitszeit hinzuwirken, im Hinblick auf die Einführung der 40-Stunden-Woche, sobald die wirtschaftliche Lage ihrer Länder dies gestattete. Ferner wurde die IAO ersucht, eine Untersuchung durchzuführen, um ausfindig zu machen, in welchen Ländern und aus welchen Gründen Arbeitnehmern im Schienen- und Straßen-transport die Vorteile der 48-Stunden-Woche noch immer vorenthalten wurden.

Im Zusammenhang mit dem Londoner Kongreß im Juli 1954 wurde eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Straßentransport und Binnenschiffer veranstaltet, auf deren Tagesordnung die 40-Stunden-Woche als einer der wichtigsten Punkte erschien. Bei den Diskussionen hierüber trat die Verschiedenheit der Meinungen zutage. So wurde z. B. die Ansicht vertreten, die Zeit zur Einführung der 40-Stunden-Woche wäre noch nicht gekommen, da in einer Reihe von Ländern die 48-Stunden-Woche noch nicht verwirklicht worden sei. Ferner wurde auf die oben erwähnte Stuttgarter Resolution verwiesen und erklärt, daß sich an der in dieser Resolution beschriebenen Lage im wesentlichen nichts geändert hätte.

Nichtsdestoweniger vertrat die Konferenz die Auffassung, daß die 40-Stunden-Woche im Interesse des sozialen Fortschritts, zum Zwecke der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in gewissen Ländern und der Möglichkeit der Verwertung des technologischen Fortschritts eine Notwendigkeit darstelle und daß sich auf einem Kongreß der ITF eine günstige Gelegenheit bieten würde, diese Forderung vorzubringen. Demgemäß bezog die Konferenz in ihren Bericht an den Kongreß eine Resolution über die 40-Stunden-Woche ein, die wir nachstehend im vollen Wortlaut wiedergeben:

„Der Kongreß unterstreicht die überragende Bedeutung einer strengen Begrenzung und Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten im Verkehrswesen.

Die Mißachtung des Übereinkommens von 1919 über den 8-Stunden-Tag bei gleichzeitiger ständiger Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs auf Schiene und Straße hat für die Sicherheit der Benutzer der Verkehrsmittel und Straßen und für die persönliche Sicherheit der im Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer verheerende Folgen. Die erschreckend hohen Zahlen der Unfallverletzten und Unfalltoten, die sich rapide vermehren, mit all ihren sachlichen, finanziellen und persönlichen Folgen sind weitgehend auf unzulängliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit oder auf Mißachtung der einschlägigen Regelungen zurückzuführen.

Der Kongreß legt den angeschlossenen Organisationen und zuständigen Behörden dringend nahe, die jetzt im Verkehr geltenden Arbeits- und Ruhezeitregelungen zu prüfen mit dem Ziele, sie im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbessern und ferner, die peinlich genaue Anwendung der Arbeits- und Ruhezeitregelungen durch wirksame Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen zu gewährleisten.

Darüber hinaus erklärt der Kongreß, daß der gegenwärtige Stand der technischen Entwicklung eine Verkürzung der Arbeitszeit auf

40 Stunden in der Woche erforderlich macht. Er fordert alle Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften auf, unermüdlich die Verkürzung der Arbeitszeit anzustreben, um so rasch wie dies die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem Lande gestatten oder die sozialen Verhältnisse es erfordern, die 40-Stunden-Woche zu verwirklichen.“

Die Sektion der Hafenarbeiter veranstaltete im August 1947 in Antwerpen eine besondere Regionalkonferenz von Delegierten aus Belgien, Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden. Diese Konferenz arbeitete den Entwurf eines Forderungsprogramms aus, das später von der Sektionskonferenz anlässlich des Osloer Kongresses 1948 befürwortet wurde. Hinsichtlich der Arbeitszeit sprach sich die Konferenz zugunsten der Einführung der 40-Stunden-Woche in den Häfen jener Länder aus, wo sie noch nicht erreicht worden ist, mit entsprechender Erhöhung des Zeit- und Stücklohns. In Häfen, in denen ähnliche Bedingungen vorliegen, sollte auf einen möglichst gleich langen Arbeitstag hingearbeitet werden, unter besonderer Berücksichtigung der Notwendigkeit der Sicherung eines siebenstündigen Arbeitstages.

Im Februar 1955 fand in Amsterdam eine weitere regionale Konferenz der Hafenarbeiter statt, um ein gemeinsames Programm für die Behandlung der sozialen Probleme auszuarbeiten, die sich aus der Konkurrenz zwischen den Nordsee- und Ärmelkanalhäfen ergeben. In der gewerkschaftspolitischen Erklärung, die als Ergebnis der Beratungen der Konferenz zustandekam, wurde betont, daß es sich bei der Arbeitszeit um einen Faktor handelt, der einer Vereinheitlichung besonders dringend bedürfe, da zwischen den in den verschiedenen Häfen angewandten Systemen unnötige Unterschiede bestünden. Demzufolge wurde in dieser Erklärung befürwortet, daß die Arbeitszeit vierzig Stunden in der Woche, berechnet auf Grund eines vierzehntägigen Durchschnitts, bzw. acht Stunden je Tag nicht übersteigen sollte.

Anlässlich der letzten Konferenz des Ausschusses der Hafenarbeitersektion im Mai 1956 in London wurde ein Entwurf einer Resolution über ein auf alle Hafenarbeiter anwendbares Internationales Programm ausgearbeitet, die der Sektionskonferenz anlässlich des Wiener Kongresses vorgelegt werden soll. Darin ist vorgesehen, daß die Arbeitszeit in den Hafenbetrieben vierzig Stunden pro Woche, berechnet auf Grund eines vierzehntägigen Durchschnitts im Einklang mit den lokalen Gepflogenheiten, bzw. acht Stunden pro Tag nicht übersteigen darf.

Die Aufmerksamkeit der Sektionen der Seeleute und Fischer war in erster Linie der Einführung der 48-Stunden-Woche in jenen Ländern gewidmet, in denen sie bisher noch nicht durchgesetzt werden konnte. Diese Bestrebungen stellen jedoch offenkundig einen Schritt auf dem Wege zur Einführung der 40-Stunden-Woche in einem späteren Zeitpunkt dar.

Der Sektion des Personals der Zivilluftfahrt hat sich noch keine Gelegenheit geboten, definitive gewerkschaftspolitische Richtlinien für die Regelung der Arbeitszeit des Bodenpersonals festzulegen. Im Hinblick auf die Flug- bzw. Dienstzeit der Flugzeugbesatzungen verfolgt die ITF jedoch eine Politik, die auf eine maximale Dienstzeit von 40 Stunden pro Woche auf Kurzstrecken abzielt.

Die Koordinierung des europäischen Gütertransports

Einleitung

Die Konferenz der ITF, die am 12. und 13. September 1955 in Bern die europäischen Verkehrsprobleme erörterte, hat beschlossen, einen Sachverständigenausschuß mit der Untersuchung der Probleme der Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens in ihrer wechselseitigen Abhängigkeit zu betrauen.

Der Ausschuß hielt es für zweckmäßig, sich zunächst auf die Koordinierungsprobleme nur des Güterverkehrs zu beschränken. In seinen Untersuchungen hat er jedoch die Frage der Schaffung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes nicht außer acht gelassen und seine Vorschläge bezüglich der Koordinierung als Vorstufe der Integration auf diese abgestimmt.

Der Ausschuß war sich darüber im klaren, daß ein gemeinsamer europäischer Verkehrsmarkt eine bestimmte Einheitlichkeit der in den verschiedenen Ländern vorgenommenen Koordinierungsmaßnahmen voraussetzt. Andererseits stellte er jedoch fest, daß ein gemeinsamer europäischer Verkehrsmarkt auf der Basis völlig liberaler Grundsätze eine Verkehrskoordinierung unmöglich machen würde.

Auf Grund sorgfältig durchgeführter Grundsatzuntersuchungen, bei welchen weitgehend auf bereits vorliegende Vorarbeiten der ITF und ihrer Mitgliederverbände zurückgegriffen wurde, gelangte der Ausschuß zu der Überzeugung, daß die Probleme der einzelnen Verkehrsträger nur in ihrem funktionalen Zusammenhang mit dem Gesamtverkehr und der Volkswirtschaft betrachtet werden können. Aus diesem Grunde legt der Ausschuß einen Koordinierungsvorschlag vor, in dem die einzelnen Probleme in ihrer verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interdependenz systemgerecht eingeordnet worden sind. Bei Abänderung nur einzelner Grundsätze wird diese Systemgeschlossenheit in Frage gestellt.

Der Ausschuß macht darauf aufmerksam, daß die in der Denkschrift festgelegten Koordinierungsgrundsätze an erster Stelle für die Koordinierung auf nationaler Ebene zutreffen. Das bedeutet jedoch nicht, daß sie nicht ebenfalls ihren Wert für die Koordinierung des internationalen Verkehrs hätten.

Präambel

Aufgabe des Staates und der öffentlichen Hand ist die Wahrnehmung und Deckung von Gemeinschafts- und Kollektivbedürfnissen. Das Verkehrswesen umfaßt Gemeinschafts- und Kollektivbedürfnisse. Zudem bildet die Entwicklung der Verkehrswirtschaft die Grundlage für die ökonomische Gesamtentwicklung. Ungeachtet der jeweiligen Eigentumsverhältnisse ergibt sich bereits aus diesen beiden Tatsachen, daß das Verkehrswesen mit Vorrang als wirtschaftspolitisches Problem erster Ordnung öffentlicher Einflußnahme unterliegen muß.

Dort, wo eine Vereinheitlichung des gesamten Verkehrswesens infolge der Nationalisierung erreicht worden ist, ergibt sich eine gewisse Vereinfachung für die wirtschaftspolitische Lenkung. In der Mehrzahl der Länder ist jedoch eine solche Situation nicht gegeben. Mit dem Dualismus des öffentlichen und privaten Eigentums im Verkehr tauchen hier grundsätzliche und organisatorische Probleme für die Wirtschaftspolitik auf.

Der öffentliche Charakter des Verkehrs ergibt sich insbesondere auch aus konjunkturpolitischen Gründen. Infolge der öffentlichen Bindungen hat die Verkehrswirtschaft in sehr vielen Fällen geringere Möglichkeiten zur Ausnutzung günstiger Konjunktursituationen als die übrige Wirtschaft. Es kann dies soweit gehen, daß in Zeiten der Hochkonjunktur die übrige Wirtschaft von der Verkehrswirtschaft subventioniert wird. Andererseits zeigt die Verkehrswirtschaft eine besondere Empfindlichkeit gegenüber wirtschaftlichen Rückschlägen, die sich häufig zuerst in ihr bemerkbar machen.

Eine besondere Aufgabe des Staates besteht ferner darin, die Interessen der Bevölkerung auch über den Rahmen der Verkehrsteilnehmer hinaus zu wahren. Der Mensch kann vom Nutznießer zum Opfer des Verkehrs werden, sowohl als Verkehrsteilnehmer, als auch in seiner Eigenschaft als Beschäftigter im Verkehrswesen sowie endlich als Unbeteiligter. Das Problem der Verkehrssicherheit gehört zwar in den Rahmen der allgemeinen polizeilichen Aufgaben des Staates, greift jedoch in entscheidendem Maße auch in die wirtschaftliche und soziale Problematik über.

Es liegt in der Natur des Verkehrs, daß er zu monopolistischen oder quasi-monopolistischen Marktformen tendiert. Bereits sehr früh ergab sich daraus die Notwendigkeit einer Überwachung der Frachtsätze durch den Staat als Vertreter der Kollektivinteressen. Die Weiterverfolgung dieses Grundsatzes besagt, daß alle Verkehrsträger in gleichem Umfange dieser Überwachung unterworfen werden müßten, um die Öffentlichkeit vor Ausnutzung relativer Machtstellungen im Markt zu bewahren.

Die verkehrspolitischen Entscheidungen sind von überragender Bedeutung für die Standortwahl der Unternehmungen. Besonders stark standortgebundene Wirtschaftszweige bedürfen der Erstellung und Verbesserung von Verkehrsverbindungen, wenn eine harmonische Entwicklung der Gesamtwirtschaft gewahrt bleiben soll, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der Arbeitsteilung und des Wettbewerbs. Im Rahmen der Konjunkturpolitik sind gezielte Maßnahmen des Staates notwendig, um die konjunkturelle Anfälligkeit der Verkehrswirtschaft auszugleichen. Gleichzeitig bieten Investitionen im Verkehr und speziell in den Verkehrswegen besonders günstige Ansatzpunkte für die staatliche Vollbeschäftigungspolitik.

Die Tarifbindungen, denen der Verkehr im Rahmen der Wahrnehmung öffentlicher Interessen unterliegt, sind insbesondere für die Einkommenspolitik bedeutsam. Sie können einerseits zu einer Hebung des Realinkommens der Bevölkerung führen; zum anderen laufen diese Bindungen auch Gefahr, die Einkommensverhältnisse in der Verkehrswirtschaft selbst in unerwünschtem Sinne zu beeinflussen. Es kann dies dadurch geschehen, daß durch die Schaffung zwangskartellähnlicher Tarifbindungen privaten Unternehmern höhere Gewinne zufließen, als dies bei freien Wettbewerbsverhältnissen der Fall sein würde. Andererseits rufen derartige Verhältnisse auf lange Sicht die Gefahr hervor, daß es zu einem Hineinströmen von Unternehmern in bestimmte Verkehrsbereiche kommt und damit Übersetzungserscheinungen akut werden. Aus dieser Gefahr heraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Ausdehnung der Bindungen über den Preissektor hinaus.

Die Notwendigkeit einer ordnenden Einkommenspolitik greift über auf den Bereich der Lohnpolitik. Sie kann und darf hier jedoch nicht zu einem

Verzicht auf das Prinzip der kollektiven Lohnverhandlungen führen. Ähnliches gilt für die Regelung der Arbeitsbedingungen.

Im Zusammenhang mit der Frage der Arbeitsbedingungen ist das Problem der Sicherheit besonders angesprochen. Die Sicherheitsvorkehrungen sowohl für die im Verkehr Beschäftigten als auch für die Verkehrsteilnehmer insgesamt, können in überwiegendem Maße lediglich durch gesetzliche Bestimmungen gewährleistet werden.

Insoweit im Ablauf der Verkehrswirtschaft spezielle sozialpolitische Gesichtspunkte zur Geltung kommen, dürfen diese nicht zu einer Verfälschung der Wettbewerbsverhältnisse führen. Das gilt auch insbesondere für die Raumpolitik. Die Erschließung von Wirtschaftsgebieten ist als gesamtstaatliche Aufgabe zu sehen und darf nicht zu einseitiger Belastung der Verkehrsträger führen. Andererseits kann sich gerade daraus eine solche Verfälschung ergeben, daß unlauterer Wettbewerb durch Vernachlässigung der Sozialbedingungen und auf Kosten der arbeitenden Menschen getrieben wird.

Der vorliegende Bericht setzt es sich zur Aufgabe, zunächst die Maßnahmen herauszustellen, die zu einer Koordinierung des Verkehrs erforderlich sind. In den vorhergehenden Abschnitten ist kurz zusammengefaßt worden, aus welchen Gründen die Verkehrswirtschaft in ihrer Gesamtheit als öffentliche Aufgabe anzusehen ist. Diese Gründe gelten sowohl für nationale als auch in größerem Umfange integrierte Wirtschaftsräume.

Im Hinblick auf die Lösung der einzelnen Probleme können sich durch die Herstellung des gemeinsamen Marktes im europäischen Rahmen gewisse Modifikationen ergeben, vor allem aus der Tatsache, daß ein Ausgleich zwischen den beteiligten Ländern in den verschiedensten Bereichen der Wirtschafts-, Steuer- und Sozialpolitik erfolgen muß.

Die der ITF angeschlossenen europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind jedoch der Meinung, daß einheitliche Maßnahmen zur Koordinierung des Verkehrs innerhalb der einzelnen europäischen Länder die Schaffung eines Gesamtmarktes für den freien Austausch von Gütern und Dienstleistungen erleichtern würden. Als Voraussetzung für einen gemeinsamen Markt sind einheitliche europäische Abkommen anzustreben, die für alle Verkehrsträger wirksam werden können. Ein Leistungswettbewerb im Güterverkehr über die Grenzen hinaus ist nur dann ohne jede Verfälschung der Wettbewerbsverhältnisse möglich, wenn vorher eine Angleichung der Wettbewerbsgrundlagen im verkehrswirtschaftlichen Bereich durchgesetzt werden kann.

In der nachfolgenden Darstellung werden die wesentlichen Kernprobleme angesprochen, die für die Koordinierung der Verkehrsträger entscheidend sind. Die spezifischen Probleme der Integration müssen einer späteren eingehenderen Behandlung vorbehalten bleiben.

I. Teil

Kapitel 1 — Grundprinzipien der Verkehrsordnung

Die der ITF angeschlossenen europäischen Transportarbeitergewerkschaften vertreten die Auffassung, daß die Verkehrskoordination auf die Förderung des harmonischen Zusammenwirkens der unterschiedlichen Transportzweige abzustellen ist, mit dem Zweck der optimalen Befriedigung

der unterschiedlichen Transportbedürfnisse mit dem geringstmöglichen Kostenaufwand für die nationale und internationale Wirtschaft.

Mithin stellt sich die Frage, mit welchem Ordnungssystem diese Zielsetzung verwirklicht werden kann:

- a) mit einem System der Marktwirtschaft, in dem Produktion und Konsum der Verkehrsleistungen durch den Preis- und Kostenmechanismus reguliert werden?
oder
- b) mit einem System der zentral gelenkten Verwaltungswirtschaft, in dem die regulierende Funktion des Preis- und Kostenmechanismus von einer behördlichen Zuteilung der zu transportierenden Güter an die Verkehrswege ersetzt wird?

Das unter b) genannte Ordnungssystem vermag jedoch nur zu Ermessensentscheidungen über die Produktion und den Konsum von Verkehrsleistungen zu führen. Durch die Ausschaltung des Preis-Kostenmechanismus ist keine Gewähr mehr gegeben, daß die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger harmonisch verläuft und eine für die Gesamtwirtschaft optimale Leistungskraft entfaltet wird.

Im Hinblick auf das unter a) genannte Ordnungssystem sind sich die europäischen Transportarbeitergewerkschaften darüber im klaren, daß ein Funktionieren des Preis- und Kostenmechanismus nach rein marktwirtschaftlichen Gesetzen im Verkehr von der diesem Wirtschaftszweig immanenten besonderen Produktionsbedingungen und Marktstruktur unmöglich gemacht wird. Für jeden einzelnen Verkehrszweig gibt es eine Vielzahl von Teilmärkten, welche alle Erscheinungsformen monopolistischer oder quasimonopolistischer Marktstrukturen aufweisen. Auf diesen Teilmärkten stehen vielfach auf der Angebotsseite nicht nur Verkehrsunternehmungen ein- und desselben Verkehrszweiges, sondern auch Verkehrsunternehmungen verschiedener Verkehrsträger miteinander in Wettbewerb.

Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind jedoch der Meinung, daß die ökonomisch zweckmäßigen Wirkungen des Preis-Leistungs-Wettbewerbs auch im Verkehr zur Anwendung gebracht werden sollten. Nur ein Preis-Leistungs-Wettbewerb bietet in Verbindung mit dem Prinzip der Konsumfreiheit der Nachfragenden nach Verkehrsleistungen die Gewähr dafür, daß die Zielsetzung der Verkehrskoordinierung — Durchführung der Gütertransporte durch die wirtschaftlich günstigsten Verkehrsmittel — tatsächlich verwirklicht wird. Sie sind jedoch der Auffassung, daß ein solcher Preis-Leistungs-Wettbewerb aus obengenannten Gründen der unvollkommenen Konkurrenz im Verkehr nur dann funktionieren kann, wenn er mit einer strengen staatlichen Überwachung und Lenkung des Wettbewerbs gekoppelt wird. Eine solche Lenkung würde nachstehend aufgeführte Grundsätze voraussetzen:

1. Die Konkurrenz erfolgt auf der Basis gleichgeschalteter Wettbewerbsbedingungen.
2. Zur Verhinderung von Überinvestitionen und der sich daraus ergebenden unteroptimalen Kapazitätsausnutzung muß für jeden Verkehrszweig ein Koordinierungssystem geschaffen werden.
3. Die zuständigen Instanzen sollten eine Tarifpolitik verfolgen, durch die die Verkehrsnutzer veranlaßt werden, die im volkswirtschaftlichen Sinne zweckmäßigsten Verkehrszweige in Anspruch zu nehmen.

4. Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit muß uneingeschränkt auf jeden Verkehrsträger Anwendung finden.
5. Die Investitionspolitik aller Verkehrszweige muß in der Art koordiniert werden, daß sowohl den gegenwärtigen als auch den zukünftigen Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen wird.
6. Um eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten in der Verkehrswirtschaft sicherzustellen, muß der Werkverkehr bestimmten gesetzlichen Regelungen unterliegen.
7. Zur Durchführung der Koordinierungsaufgaben im Verkehrswesen sollten paritätisch zusammengesetzte Organe des Verkehrs gebildet werden.

Die der ITF angeschlossenen europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind davon überzeugt, daß die Koordinierung der Verkehrszweige mittels Herstellung eines gelenkten Wettbewerbs zu einer optimalen Leistungsentfaltung des Verkehrswesens zum Nutzen der Gesamtwirtschaft führen wird.

Kapitel 2 — Aufhebung der Wettbewerbsverfälschungen

Gegenwärtig sind die Verkehrsträger sehr verschiedenartigen Verpflichtungen unterworfen. Durch diese Unterschiede werden die Bedingungen der Wettbewerbsverhältnisse zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vollkommen verfälscht, woraus sich die Notwendigkeit des Ausgleichs dieser Unterschiede ergibt. Zu diesem Zweck kommt lediglich die Möglichkeit in Frage, allen Verkehrsträgern die gleichen Bedingungen aufzuerlegen, da die Verkehrswirtschaft den Charakter einer öffentlichen Dienstleistung aufweist und der Ordnung des Wettbewerbs bedarf.

Es ergibt sich die Notwendigkeit einer Abstimmung der Belastungen im Hinblick auf:

1. die Kosten der zu bauenden und der zu unterhaltenden Verkehrswege,
2. die sozialen Bedingungen,
3. die Besteuerung,
4. die Betriebs-, Beförderungs- und Haftpflichtbedingungen,
5. die Subventionstarife,
6. spezielle betriebsfremde und politische Belastungen.

Zu 1: Aus dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit folgt, daß eine ökonomisch sinnvolle Anlastung der Wegekosten für alle Verkehrsträger erfolgen muß. Die letztere Frage wirft spezielle Probleme auf. Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten für die Deckung der Wegekosten für den Güterkraftverkehr, die Binnenschifffahrt und die Eisenbahn:

- a) jeder Verkehrsträger bestreitet aus seinen Einkünften alle ihm nach den Grundsätzen der modernen Finanztheorie zuzurechnenden Kosten der von ihm benutzten Verkehrswege.
- b) Die öffentliche Hand stellt für alle Verkehrszweige die erforderlichen Wegeanlagen unentgeltlich zur Verfügung. Die Wegekosten werden von der öffentlichen Hand voll getragen.
- c) Die öffentliche Hand stellt für alle Verkehrsträger die erforderlichen Verkehrswege zur Verfügung und erhebt von allen Benützern einen einheitlichen Beitrag, dessen Ertrag die gesamten Aufwendungen der öffentlichen Hand für Verkehrswege deckt.

Die europäischen Transportarbeiter-Gewerkschaften bekennen sich zu dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger, wonach die Verkehrsträger die Kosten für die von ihnen benötigten Verkehrsanlagen einschließlich des Kapitaldienstes selbst aufzubringen haben. Sie sind überzeugt, daß eine Koordinierung der Verkehrsträger nach den Gesichtspunkten der ökonomischen Zweckmäßigkeit auf den Maßstab der Selbstkosten nicht verzichten kann, weil nur bei Berücksichtigung der Selbstkosten als Richtschnur die Gewähr für eine sparsame Verkehrswirtschaft gegeben wird. Aus diesem Grunde bekennen sich die europäischen Transportarbeiter-Gewerkschaften zu dem ersten der oben aufgeführten Grundsätze.

Zu 2: Eine Verzerrung der natürlichen Wettbewerbsbedingungen im Verkehr ergibt sich vor allem aus der Tatsache, daß die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den einzelnen Verkehrszweigen noch sehr unterschiedlich sind. Die Entlohnung, die Altersversorgung sowie die sonstigen sozialen Aufwendungen für die Beschäftigten weichen in erheblichem Umfange voneinander ab. Es ist für einen echten Ausgleich der Wettbewerbsverhältnisse unter den Verkehrsträgern unerlässlich, daß die Unterschiede zwischen den Arbeitsbedingungen des Personals der verschiedenen Verkehrsträger möglichst beseitigt werden. Hierbei sollten die Arbeitsbedingungen an die der am günstigsten gestellten Arbeitnehmer angepaßt werden.

Zu 3: Eine Vereinheitlichung der Steuersysteme stößt zwar auf das Problem der strukturellen Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, ist aber anzustreben. Die Steuerbelastung muß wettbewerbspolitisch neutral sein und der besonderen Beitragspflicht einzelner Verkehrsträger gegenüber öffentlichen Leistungen (Wegekostenproblem) Rechnung tragen.

Zu 4: Ebenso ungünstig auf die Wettbewerbsbedingungen wirken sich die Unterschiede zwischen den Rechtsformen der Eisenbahn und der übrigen Verkehrsträger aus. Die Rechtsgrundlage der Eisenbahngesellschaften trägt vor allem die Betriebs- und Beförderungspflicht und häufig auch die Verpflichtung zur Anwendung ausgeglichener, für alle Benutzer gleichen Tarife in sich, während es den übrigen Verkehrsträgern im allgemeinen freisteht, ohne Beförderungspflicht veränderliche, dem Kunden angepaßte Tarife anzuwenden. Um hierbei einen Ausgleich zu erzielen, ist es erforderlich, allen Verkehrsträgern die Beförderungspflicht sowie die Verpflichtung zur Anwendung genehmigter Tarife aufzuerlegen. Der Ausgleich würde durch Konzessionierung von Frachtvermittlungsbüros für jeden Verkehrsträger erleichtert werden. Durch die Existenz der Frachtvermittlungsbüros würde der Umfang der Leerläufe eingeschränkt und somit eine Steigerung der Produktivität erzielt werden, wie sie zum Zwecke der Senkung der Selbstkosten im Verkehrswesen erforderlich ist.

Die Haftpflichtbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger sind ebenfalls unterschiedlich. Für einen Ausgleich der Wettbewerbsverhältnisse ist es unerlässlich, daß diese für alle Verkehrsträger vereinheitlicht werden.

Zu 5: Subventionstarife sollten weitgehend durch direkte, gezielte Subventionen der öffentlichen Hand an die betreffenden Wirtschaftszweige ersetzt werden.

Zu 6: Die ungeordneten Wettbewerbsverhältnisse im Verkehr, Kriegsschäden und Kriegsfolgenlasten haben dazu geführt, daß die Betriebs-

rechnungen vieler europäischer Eisenbahnen nicht mehr ausgeglichen sind und mit mehr oder weniger großen Fehlbeträgen abgeschlossen werden. Die Bahnen verfügen heute im allgemeinen nicht mehr über ausreichende Kapitalrücklagen, um einen Wiederaufbau ihrer durch Krieg zerstörten Anlagen nach modernen Gesichtspunkten vornehmen zu können, sondern sind aus Kapitalarmut gehalten, sich an der Wiederherstellung der Vorkriegsverhältnisse zu orientieren. Damit gehen der Volkswirtschaft beachtliche Fortschritte der Verkehrstechnik verloren.

Die europäischen Transportarbeiter-Gewerkschaften sind der Auffassung, daß die Durchführung von Verkehrsinvestitionen der Eisenbahnen, die im Interesse der Gesamtwirtschaft erforderlich werden, nicht von der zufälligen Finanzsituation der Eisenbahnverwaltungen abhängig gemacht werden, sondern allein nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzeffekt beurteilt werden sollte. Sie erachten deshalb eine durchgreifende Sanierung der europäischen Eisenbahnfinanzen für erforderlich und empfehlen, die Übernahme der betriebsfremden Lasten der Eisenbahnen durch den Staat und einen angemessenen Finanzausgleich für ihre laufenden bzw. einmaligen erlittenen Kriegs- und Kriegsfolgeschäden vorzunehmen. Im Interesse einer rationalen Investitionspolitik im Verkehr sollten diese allgemein anerkannten, von vielen Seiten wiederholt ausgesprochenen Forderungen nunmehr in die Tat umgesetzt werden.

Kapitel 3 — Grundsätze für die Sozialpolitik

Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in der Verkehrswirtschaft ist nicht ausschließlich ein soziales Problem. In den meisten europäischen Ländern sind die Löhne und Gehälter sowie die sonstigen sozialen Bedingungen von Verkehrszweig zu Verkehrszweig und innerhalb der einzelnen Verkehrsträger von einem Unternehmen zum anderen sehr unterschiedlich. Häufig sind sie weit schlechter als in anderen Wirtschaftszweigen. Einzelne Unternehmen verschaffen sich durch Zahlung niedriger Löhne und Anwendung schlechter sozialer Arbeitsbedingungen ungerechtfertigte Sondergewinne und damit günstigere Marktpositionen. Schlechte soziale Arbeitsbedingungen ermöglichen ein Unterschreiten der festgesetzten Gütertarife.

So haben die gegenwärtigen sozialen Verhältnisse in den Verkehrsbetrieben und Verkehrszweigen nicht unwesentlich zu einer Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse der einzelnen Verkehrsträger untereinander beigetragen. Die Beseitigung der sozialen Unterschiede und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Verkehrswirtschaft ist somit eine vordringliche Aufgabe der Koordinierungspolitik. Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind der Auffassung, daß ein Ausgleich der Arbeitsbedingungen durch eine Anpassung an die der am günstigsten gestellten Arbeitnehmer in der Verkehrswirtschaft zu erfolgen hat.

Die Verbesserung der sozialen Bedingungen wird aber auch im Interesse der Erhaltung der Arbeitskraft der Beschäftigten und der Sicherung des Kräftebedarfs in der Verkehrswirtschaft dringend erforderlich. Die psychischen und physischen Beanspruchungen der in der Verkehrswirtschaft Tätigen nehmen ständig zu.

In kaum einer anderen Berufsgruppe ist die Gefährdung von Leben und Gesundheit und die psychische Belastung so groß wie für die Arbeitnehmer im Eisenbahn-, Straßen-, Schifffahrts- und Luftverkehr. Sehr deut-

lich zeichnet sich ein vorzeitiger Eintritt der Berufs- und Arbeitsunfähigkeit bei diesen Arbeitnehmern ab, der insbesondere durch die Zerstörung des vegetativen Nervensystems hervorgerufen wird.

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen werden von den der ITF angeschlossenen europäischen Transportarbeitergewerkschaften folgende soziale Forderungen als unumgänglich notwendig geltend gemacht:

1. Entlohnung

Für die Arbeitnehmer in der Verkehrswirtschaft muß eine ihren Leistungen entsprechende Entlohnung Platz greifen. Dabei ist anzustreben, daß diesen Arbeitnehmern ein fester Jahreslohn garantiert wird.

2. Arbeitszeit

Um den Folgen der physischen und psychischen Beanspruchung entgegenzuwirken, ist eine Herabsetzung der gegenwärtigen Arbeitszeiten in der Verkehrswirtschaft dringend geboten. Die tägliche Arbeitszeit soll aus diesem Grunde acht Stunden nicht überschreiten.

Ruhezeiten, die während der Fahrt im Verkehrsmittel verbracht werden, dürfen nicht zur Reduzierung der freien Zeiten zwischen zwei Arbeitstagen führen. Sie sind daher als Arbeitsbereitschaft anzuerkennen und zu bewerten.

Die Trennung des Arbeitnehmers von seinem Heimatstandort ermöglicht ihm nicht die erforderliche Erholung von seiner Arbeit. Die Trennung darf daher über die unbedingt notwendige Zeit hinaus nicht ausgedehnt werden.

3. Erholungsurlaub

Dem Arbeitnehmer ist ein angemessener Jahresurlaub unter Fortzahlung seines Lohnes bzw. Gehaltes zu gewähren.

4. Gesundheits- und Unfallschutz

Die Verkehrsbetriebe müssen verpflichtet werden, über die gesetzlichen Vorschriften hinaus alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, die der Erhöhung des Unfallschutzes dienlich sind.

Dem Gesundheitsschutz dienen unter anderem die hygienischen Einrichtungen, Pausenräume, in denen die Möglichkeit zur Einnahme von Mahlzeiten gegeben ist, und menschenwürdige Übernachtungsmöglichkeiten. Diese Einrichtungen müssen durch die Verkehrsbetriebe geschaffen und in einwandfreiem Zustande erhalten werden.

5. Sicherung bei Krankheit, Erwerbslosigkeit, Berufsunfähigkeit, Invalidität und nach Erreichung der Altersgrenze.

Die soziale Existenz der Arbeitnehmer und ihrer Familien bei Krankheit, Erwerbslosigkeit, vorübergehender Berufsunfähigkeit, Invalidität und nach Erreichung der Altersgrenze muß gesichert sein.

In Anbetracht der zahlreichen Gefahren, denen die Arbeitnehmer im Verkehr ausgesetzt sind, ist es notwendig, daß die im Krankheitsfalle zu zahlenden Leistungen mindestens mit denen gleich sind, die den Arbeitnehmern in anderen Wirtschaftszweigen gezahlt werden, in denen die Gefahren weniger groß sind.

Etwaige unterschiedliche Behandlungen von Lohn- und Gehaltsempfängern im Krankheitsfalle sind zu beseitigen.

Bei Eintritt einer vorübergehenden Berufsunfähigkeit muß dem betreffenden Arbeitnehmer und seiner Familie wirtschaftliche Sicherheit bis zur Vollendung der Umschulung für einen anderen Beruf gewährt werden.

Bei Eintritt vorzeitiger Invalidität ist anzustreben, daß der Arbeitnehmer die Versorgung erhält, die er bei Erreichung der Altersgrenze erzielt hätte.

Die Altersversorgung sollte so bemessen sein, daß der Arbeitnehmer nach Erreichung der Altersgrenze keine einschneidende Einbuße seines bisherigen Realeinkommens erleidet.

6. Sicherung des Arbeitskräftebedarfs

Um der Gefahr der Abwanderung von Arbeitskräften aus der Verkehrswirtschaft zu begegnen, sind anderen Wirtschaftszweigen vergleichbare soziale Bedingungen zu schaffen. Es müssen Berufsausbildungs- und Berufsbildungseinrichtungen vorhanden sein und Aufstiegsmöglichkeiten gegeben werden.

7. Zusätzliche betriebliche Sozialleistungen

Zusätzliche betriebliche Sozialleistungen sollen möglichst in den Kollektivverträgen verankert werden.

8. Arbeitsaufsicht

Für eine Überwachung der Unfall- und Arbeitsschutzvorschriften in der Verkehrswirtschaft sollten staatliche Arbeitsaufsichten gebildet bzw. die bestehenden wirksamer gestaltet werden. Ergibt es sich, daß die bestehenden Systeme der Arbeitsaufsicht den Vorstellungen über eine echte Arbeitsaufsicht für die Verkehrswirtschaft nicht gerecht werden, ist die Einrichtung besonderer Arbeitsaufsichten für die Verkehrswirtschaft vorzusehen.

Kapitel 4 — Grundsätze für die Konzessionspolitik

Das geplante Koordinierungssystem macht es erforderlich, daß die Konzessionspolitik nach gemeinsamen Grundsätzen erfolgt. Diese Grundsätze müssen beinhalten:

A) Für den Schienenverkehr

Anträgen neuer Eisenbahngesellschaften auf Konzessionserteilung ist im allgemeinen nicht stattzugeben. Bezieht sich ein Antrag auf die Errichtung einer neuen Strecke, für die ein volkswirtschaftlicher Bedarf gegeben ist und deren Rentabilität außer Zweifel steht, so soll ein bereits bestehendes Unternehmen mit der Durchführung dieses Verkehrs beauftragt werden.

B) Für die Erteilung von Konzessionen für den Straßen- und Binnenwasserstraßentransport

Die Konzession darf nur erteilt werden, wenn

1. ein volkswirtschaftlicher Bedarf zur Einrichtung des beantragten Verkehrs besteht,

2. die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet ist,
3. der Antragsteller stets in gutem Ruf steht, sozial zuverlässig ist und die erforderlichen Fach- und Sachkenntnisse auf technischem, kaufmännischem und beruflichem Gebiet besitzt,
4. die Fahrzeuge nach Bauart und technischem Zustand für den beantragten Verkehr geeignet sind.

C) Für Behörden, die über Konzessionserteilung entscheiden

1. Vor Erteilung einer Konzession hat die Genehmigungsbehörde die zuständigen Organisationen der Verkehrswirtschaft und die zuständigen Gewerkschaften anzuhören.
2. Anträge staatlicher und privater Verkehrsunternehmen sind gleichberechtigt zu behandeln.
3. Die Konzessionserteilung soll sich fördernd auf eine Konzentration und Zusammenarbeit im Verkehr auswirken.
4. Die erteilte Konzession soll die Möglichkeit zu einer teilweisen Umstellung auf eine andere Verkehrstechnik nicht behindern, falls die angewandte Verkehrstechnik dies zur Aufrechterhaltung der Verkehrsversorgung erforderlich macht. Die Möglichkeit zu einer vollständigen Umstellung auf eine andere Verkehrstechnik sollte erlaubt sein, wenn eine strukturelle Änderung in der Transportnachfrage dies erfordert.
5. Erteilung von Konzessionen darf nicht zu Überkapazitäten in einzelnen Transportzweigen führen.
6. Bei unregelmäßigem Straßen- und Binnenwasserstraßentransport ist eine Vergrößerung der Tonnage nur dann zu genehmigen, wenn der zur Verfügung stehende Laderaum zu gering ist, um der Nachfrage nach Transportleistung zu genügen.

D) Für den Linienverkehr im Straßen- und Binnenwasserstraßentransport

1. Anträgen auf Einrichtung von Verkehrsdiensten auf Strecken, die bisher nicht bedient werden, ist bei nachgewiesenem Bedarf stattzugeben.
2. Konzessionen für Linien, die bereits durch ein Verkehrsunternehmen sachgemäß bedient werden, deren Erweiterung jedoch ein nachgewiesener Verkehrsbedarf erforderlich macht, sollten unter Beachtung der Förderung zur Konzentration dem Verkehrsunternehmen erteilt werden, welches die Linie bereits bedient.
3. Die Vergrößerung der Tonnage bei gestiegenem Gesamttransportbedarf oder gestiegener Nachfrage sollte genehmigt werden. Bei gleichbleibender Gesamtnachfrage schließt dies grundsätzlich eine Herabsetzung des Ladevermögens jener Transportunternehmen ein, nach deren Dienstleistungen die Nachfrage rückläufig ist.
4. Der Liniendienst hat gute Anschlüsse an andere Verkehrszweige sicherzustellen; gleiches gilt für die Abhol- und Zubringerdienste.
5. Bei Erteilung der Genehmigung sind die Strecken, die Betriebspflicht und der Fahrplan festzulegen.

E) Rücknahme der Konzession

1. Die Konzession ist zu entziehen, wenn der Antragsteller für die Erteilung der Genehmigung wissentlich oder grobfahrlässig unrichtige Angaben gemacht hat.

2. Erfüllt der Inhaber der Konzession nicht mehr die zur Genehmigung erforderlichen Vorbedingungen, so ist die Konzession ebenfalls zu entziehen.
3. Die Konzession muß ebenfalls entzogen werden, wenn der Konzessionsträger wiederholt und in schweren Fällen gegen seine öffentlichen Verpflichtungen, insbesondere im Hinblick auf die Tarifbindungen sowie gegen seine sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen verstößt.

Die Möglichkeit der Übertragung von Konzessionen an Dritte ist auf wenige Ausnahmen zu beschränken.

Kapitel 5 — Leitsätze zur Tarifpolitik

Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind der Auffassung, daß es keine von Willkür freie Koordinierung der Verkehrsträger geben kann, wenn diese nicht über den Preis-Leistungs-Wettbewerb innerhalb geordneter Wettbewerbsverhältnisse herbeigeführt wird. Sie betrachten deshalb die Tarifpolitik als einen wesentlichen Bestandteil der Koordinierung im Verkehr.

Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften befürworten aus sozialen Gründen eine gesunde Dezentralisierung von Siedlung und Wirtschaft. Sie sind jedoch der Meinung, daß dieses Ziel vielfach ökonomischer durch direkte Subventionierung der Produktionsbetriebe in standortlich benachteiligten Wirtschaftsgebieten, als durch indirekte Subventionierung über die Gütertarife zu erreichen ist. Die Tariforientierung nach standortpolitischen Gesichtspunkten hat in der Vergangenheit zu einer Verfälschung der natürlichen Produktionsgegebenheiten im Wirtschaftsraum geführt und ist eine der tiefen Ursachen für die disharmonische Entwicklung im Verkehr.

Solange die Eisenbahnen noch ein Verkehrsmonopol besaßen, entsprach der gemeinwirtschaftliche Eisenbahngütertarif der Marktstruktur im Verkehr und stimmte mit den eigenen betrieblichen Interessen der Eisenbahnen weitgehend überein. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß er auch damals nur bedingt die komparativen Produktionsnachteile revierferner Wirtschaftsgebiete auszugleichen vermochte und es immer nur verhältnismäßig wenig Produktionsfertigungen waren, die ihren Standort abseits der industriellen Kerngebiete suchten.

Letzterem Tatbestand trägt die gemeinwirtschaftliche Tarifpolitik vielfach nicht Rechnung, als sie aus Gründen des Wettbewerbsschutzes unterentwickelter Gebiete generell alle Fertigfabrikate relativ hoch tarifiert.

Nach dem Verlust des Verkehrsmonopols der Eisenbahnen entspricht der gemeinwirtschaftliche Gütertarif nicht mehr voll der Marktstruktur im Verkehr. Hinzu kommt, daß die nationale Wirtschaftspolitik der westeuropäischen Staaten immer stärker auf die Bildung großräumiger gemeinsamer Märkte ausgerichtet wird, die den natürlichen Produktionsbedingungen des europäischen Wirtschaftsraumes Rechnung tragen sollen. Im Zuge dieser Entwicklung verliert die allgemeine verkehrspolitische Zielsetzung der Stützung von Randgebieten mehr und mehr an Bedeutung innerhalb der nationalen Wirtschaftspolitik, soweit diese Regionen durch den Abbau der nationalen Wirtschaftsgrenzen ihren Charakter als Randgebiete verlieren. Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften

sind deshalb der Meinung, daß die Koppelung zwischen Gütertarif und Standortpolitik allmählich abgebaut werden kann und einer freizügigeren, den gegebenen Marktbedingungen im Verkehr und den Belangen eines europäischen Marktes adäquaten Tarifpolitik Platz machen sollte. Dabei empfiehlt es sich, nachstehende Grundsätze zu berücksichtigen:

1. Zum Schutze der Nachfrager nach Verkehrsleistungen und zur Aufrechterhaltung einer gesunden Wettbewerbsordnung sind die Tarife für die Güterbeförderung in ihrer oberen und unteren Grenze für die Eisenbahnen, den Güterkraftverkehr und die Binnenschifffahrt jeweils gesondert festzustellen und zu genehmigen (Höchst- und Mindesttarife).
2. Die Mindesttarife müssen so bemessen sein, daß aus der Gesamtheit ihrer Einnahmen bei zufriedenstellenden sozialen Bedingungen alle betriebsechten Kosten im weiteren Sinne gedeckt werden können und dazu ein angemessener Überschuß zwecks Bedienung des Kapitaldienstes für erforderlich werdende Nettoinvestitionen erzielt werden kann.
3. Die für jeden Verkehrsträger genehmigten Höchst- und Mindesttarife sind veröffentlichungspflichtig und gelten für den gesamten Wirtschaftsraum der Volkswirtschaft. Innerhalb der genehmigten Tarifgrenzen bleibt es den Verkehrsunternehmungen gestattet, nach eigenem Ermessen die Tarifhöhe unter Umständen auch regional differenziert festzusetzen.
4. Unter den Selbstkosten liegende Ausnahmetarife sollen zur Unterstützung wirtschaftsschwacher Gebiete nur dann erlaubt sein, wenn andere staatliche Hilfsmaßnahmen zur Erfüllung dieser Zielsetzung nicht ausreichen. Die damit beauftragten Verkehrsträger müssen jedoch durch den Staat entsprechend schadlos gehalten werden.
5. Zur Unterbindung von Tarifverstößen werden die von den Verkehrsunternehmungen erhobenen Tarife überwacht. Festgestellte Verstöße gegen die Mindest- oder Höchstattarife sollten streng und in schwerwiegenden oder in wiederholten Fällen mit Konzessionsentzug geahndet werden.

Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind überzeugt, daß ein geordneter Preis-Leistungs-Wettbewerb im Verkehr eine sinnvolle ökonomische Zusammenarbeit der Verkehrsträger fördern und die Leistungskraft des Verkehrs zur höchsten volkswirtschaftlichen Effizienz entfalten muß.

Kapitel 6 — Investitionspolitik im Verkehr

Ein reibungsloser Ablauf des volkswirtschaftlichen Produktionsprozesses setzt voraus, daß die Entwicklung des Verkehrs harmonisch mit der Entwicklung der Gesamtwirtschaft einhergeht. Bleibt die Verkehrskapazität hinter der allgemeinen Produktionskapazität zurück, so wird die an sich mögliche optimale Größe des Sozialprodukts nicht erreicht. Aber auch eine Überdimensionierung des Verkehrsapparates vermag das Sozialprodukt ungünstig zu beeinflussen, weil dadurch dem volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß unnötigerweise produktive Kräfte und Sachgüter vorenthalten werden.

Ein Koordinierungsproblem besonderer Art ist im Verkehr durch das Nebeneinander von öffentlicher und privater Investitionstätigkeit im Bereich komplementärer Verkehrsinvestitionen gegeben. Während der Bau

und die Unterhaltung von Land- und Wasserstraßen im allgemeinen den Hoheitsaufgaben der öffentlichen Hand obliegen, bleibt die Beschaffung und die Entscheidung über die Kapazitätsausmaße der Fahrzeuge innerhalb gewisser Grenzen privaten Unternehmern überlassen. Diese Spaltung in den Investitionsplanungen komplementärer Verkehrsbereiche führt bei fehlender Koordinierung zu Disproportionen innerhalb der betreffenden Verkehrszweige sowie im Verhältnis der Verkehrsträger untereinander.

Die Investitionspolitik im Verkehr muß mithin darauf gerichtet werden, die Verkehrsmittel und die Verkehrswege im Einklang mit dem volkswirtschaftlichen Verkehrsbedarf und den langfristigen Expansionsbedürfnissen der Gesamtwirtschaft sowie mit dem Ziel der Produktionssteigerung zu entwickeln. Investitionen, die der Sicherheit im Verkehr sowohl für die im Verkehr Beschäftigten wie für die Öffentlichkeit dienen, sollten Prioritätsvorrang haben.

Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften glauben im Hinblick auf die Koordinierung der Verkehrsinvestitionen, daß der Marktmechanismus aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht ignoriert werden darf. Die Funktionsfähigkeit des Marktmechanismus vermag in seiner Wirkung durch uneingeschränkte Anwendung des Prinzips der Eigenwirtschaftlichkeit auf alle Verkehrszweige verstärkt zu werden. Aber selbst bei Erfüllung dieser Bedingung sind disproportionale Investitionsentwicklungen im Verkehr nicht ausgeschlossen, weil den langfristigen Investitionsvorhaben kurzfristige Ertragsschwankungen, insbesondere konjunktureller Art gegenüberstehen und diese zu einzelwirtschaftlichen Unternehmerentscheidungen führen, die vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, unerwünscht sein können.

In Zeiten steigender Ertragslage tendiert das private Unternehmertum zu erhöhter Investitionstätigkeit, während die öffentliche Hand sich aus allgemeinen konjunkturpolitischen Zielsetzungen heraus einer größeren Zurückhaltung befleißigen könnte. In Zeiten konjunktureller Abwärtsbewegung neigen die Unternehmer dagegen zur Drosselung ihrer Investitionen; aber gerade dann ist eine Steigerung der öffentlichen Investitionen, speziell im Verkehrssektor, notwendig. Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften halten es deshalb für notwendig, ein zentrales Gremium (vergl. Kap. 8 „Organe der Verkehrsordnung“) zu bilden, mit der Aufgabe, konkurrierende Verkehrsinvestitionen nach Maßgabe ihrer verkehrswirtschaftlichen Nutzeffekte aufeinander abzustimmen und langfristige Investitionspläne für den gesamten Verkehr zu erstellen. Nur durch eine Kontrolle der Investitionen vermag ein organisches Wachstum der einzelnen Verkehrsträger sichergestellt zu werden.

Ein organisches Wachstum der Verkehrsträger setzt freilich auch die Bereitschaft zu Desinvestitionen in Teilbereichen des Verkehrs voraus. Desinvestitionen müssen nach Auffassung der europäischen Transportarbeitergewerkschaften immer dann durchgeführt werden, wenn sich eine teilweise oder auch völlige Substitution eines Verkehrszweiges durch einen anderen als volkswirtschaftlich vorteilhaft erweist. Die Substitution läßt einen volkswirtschaftlichen Vorteil erwarten, wenn innerhalb einer gegebenen Periode die Summe der Aufwendungen an Produktionsfaktoren für den Betrieb und die Instandhaltung einschließlich des Kapitaldienstes der alten zu ersetzenden Anlagen größer ist, als die Summe der Aufwendungen an Produktionsfaktoren, die für die Herstellung, die Instandhal-

tung und den Betrieb einschließlich des Kapitaldienstes der neuen Anlage erforderlich sind. Es muß jedoch sichergestellt werden, daß die durch Umstellungsinvestitionen freigesetzten Arbeitnehmer anderweitig und möglichst gleichwertig in den volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß wieder eingegliedert werden können.

Ein besonderes Anliegen verkehrswirtschaftlicher Investitionspolitik ist die verkehrliche Erschließung wirtschaftsarmer, insbesondere peripher gelegener Gebiete. Für derartige Aufschließungsinvestitionen bedarf es im erhöhten Ausmaß der staatlichen Initiative, weil ihr langfristiger Charakter für ein nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitetes Verkehrsunternehmen ein zu großes Risiko in sich birgt. Es muß sichergestellt werden, daß die mit diesen Aufgaben betrauten Verkehrswege durch den Staat entsprechend schadlos gehalten werden.

Die europäischen Transportarbeitergewerkschaften glauben, daß eine derartige Kontrolle der Verkehrsinvestitionen einer Kapitalverschwendung im Sektor des Verkehrs sowie der dem Verkehr innewohnenden Tendenz zur ruinösen Konkurrenz wirksam begegnet, was im Endeffekt zu einer Steigerung der volkswirtschaftlichen Produktivität und sozialen Sicherstellung der im Verkehr Beschäftigten beitragen muß.

Kapitel 7 — Werkverkehr

Die gegenwärtige Situation in der Verkehrswirtschaft hat neben dem gewerblichen Güterverkehr den Werkverkehr gefördert. Unter Werkverkehr versteht man private Transporte beziehungsweise Transporte auf eigene Rechnung, die dem Unternehmen gehörende Ware betreffend, und in eigenen Fahrzeugen durchgeführt werden (echter Werkverkehr).

Einen Sonderfall bilden die gemischten Transporte, bei denen in eigenen Fahrzeugen eines Unternehmens gleichzeitig eigene und fremde Waren befördert werden (unechter Werkverkehr).

Der Werkverkehr im engeren Sinne (echter Werkverkehr) hat sowohl aus steuerlichen Gründen, als auch auf Grund der Tatsache, daß bei Bestehen von Tarifbindungen aus einer Mischung von Verkehrs- und Produktionsfunktionen gewisse Gewinne sich ergeben können, mehr und mehr um sich gegriffen. In sehr vielen Fällen handelt es sich dabei allerdings um eine Ausweitung des eigentlichen Unternehmenszweckes.

In anderen Fällen dagegen handelt es sich um Güterverkehr, der ohne Schwierigkeiten für das betreffende Unternehmen von gewerblichen Güterverkehrsunternehmen durchgeführt werden könnte. Dieser Werkverkehr hat zur Folge, daß den speziellen Verkehrsunternehmen Leistungen entgehen, was sich nachteilig auf die Produktion der gesamten Verkehrswirtschaft auswirkt.

Es ist nicht zu bestreiten, daß der echte Werkverkehr gewisse Vorteile für die Volkswirtschaft mit sich bringen kann, insbesondere dann, wenn es sich um Spezialfahrzeuge handelt oder um Transporte, die vom öffentlichen Verkehr nicht in rationeller Weise durchgeführt werden können.

Es kann deshalb für den Werkverkehr im Sinne der obigen Definition zugestanden werden, daß in der Ortsverkehrszone Transporte vom Werkverkehr durchgeführt werden; darüber hinaus aber Genehmigungen jeweils in begründeten Einzelfällen, die gerechtfertigt erscheinen, erlaubt werden können. In solchen Fällen hat der Werkverkehr die gleichen

Belastungen zu tragen wie der gewerbliche Güterverkehr und die Transportbetriebe der öffentlichen Hand.

Der unechte Werkverkehr hingegen ist zu unterbinden.

Kapitel 8 — Organe der Verkehrsordnung

Die der ITF angeschlossenen europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind der Auffassung, daß die Durchführung von Koordinierungsmaßnahmen grundsätzlich zu den Hoheitsaufgaben des Staates gehört. Die Regierungen sollten jedoch aus Gründen einer wirkungsvollen und erfolgreichen Koordinierungspolitik verpflichtet werden, sich in allen Fragen der Verkehrspolitik — insbesondere der Koordinierung — von den zuständigen Organen der Verkehrswirtschaft beraten zu lassen und die widerstrebenden Interessen aufeinander abzustimmen.

Zur Lösung dieser schwierigen Aufgabe ist es erforderlich, Gremien zu schaffen, in denen alle Beteiligten der Verkehrswirtschaft paritätisch vertreten sind.

Die in der ITF zusammengeschlossenen europäischen Transportarbeitergewerkschaften sind der Ansicht, daß ein zweistufiges System für die Mitwirkung der Organisationen der Verkehrswirtschaft die Koordinierung in dem hier skizzierten Sinne erleichtern würde.

1. Für jeden einzelnen Verkehrsträger ist ein paritätisches Organ zu bilden.
2. Dem zentralen Verkehrsministerium wird ein Verkehrsbeirat für alle Verkehrsträger beigeordnet.

Zu 1.: Die paritätischen Organe der einzelnen Verkehrsträger haben beratende Funktionen und sollten sich u. a. mit folgenden Problemen befassen:

- a) Förderung der Entwicklung auf sozial- und arbeitsrechtlichem Gebiet;
- b) Funktionen der Frachtvermittlungsbüros und
- c) Frachtenausgleichskassen;
- d) Rationalisierungsmaßnahmen,
- e) Ermittlung der Selbstkosten.

Den paritätischen Organen sind gewisse Befugnisse für die innere Organisation des betreffenden Verkehrsträgers einzuräumen. Sie müssen das Recht erhalten, dem Verkehrsbeirat Vorschläge zu unterbreiten.

Zu 2.: Der Verkehrsbeirat übt gegenüber dem zentralen Verkehrsministerium beratende Funktionen aus. Im Interesse einer echten Ordnung des Verkehrs ist der Verkehrsbeirat als Koordinierungsorgan mit entsprechenden Vollmachten auszustatten. Hierzu ist es notwendig, daß der Minister seine Entscheidungsfunktion in wesentlichen Einzelfragen an dieses zentrale Koordinierungsorgan delegiert.

Der Verkehrsbeirat ist unter anderem für folgende Fragen zuständig:

- a) der Tarifpolitik,
- b) der Investitionen,
- c) der Angleichung der Arbeits- und Sozialbedingungen der einzelnen Verkehrsträger,
- d) der internationalen Normen und Verkehrsverbindungen.

Zu den Gesetzesvorschlägen und beabsichtigten Maßnahmen der Regierung auf dem Gebiete des Verkehrswesens soll der Verkehrsbeirat selbständig Stellung nehmen und entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Dem Verkehrsbeirat sollte die Möglichkeit gegeben werden, bei der Koordinierung und Integration der europäischen Verkehrswirtschaft mitzuwirken.

II. TEIL

Kapitel 1 — Koordinierung der Küstenschifffahrt mit dem Inlandtransport

In vielen Fällen steht die Küstenschifffahrt und die Kurzfahrt mit dem Inlandtransport im Wettbewerb. Das gilt besonders für die Intra-Küstenschifffahrt, das heißt die Küstenschifffahrt zwischen zwei Häfen desselben Landes. Beispiele dafür geben England, Frankreich und Schweden. Die Wettbewerbsprobleme liegen hier bei den verhältnismäßig niedrigen Frachtsätzen der Eisenbahnen zwischen zwei nationalen Häfen, ihren verhältnismäßig hohen An- und Abtransportsätzen zu den Häfen und dem zerstörenden Wettbewerb seitens eines ungeordneten Straßentransports.

Die Eisenbahnen vermögen wegen ihrer Möglichkeiten für einen innerbetrieblichen Kostenausgleich in bestimmten Wettbewerbsrelationen mit der Küstenschifffahrt Ausnahmetarife zu setzen. Wie im Kapitel „Tarifpolitik“ näher ausgeführt wurde, sollen Ausnahmetarife jedoch nur noch zur Unterstützung bestimmter wirtschaftsschwacher Gebiete zulässig sein. Die Koordinierungsstellen hätten also dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnen im Wettbewerb mit der Küstenschifffahrt keine Ausnahmetarife gewähren und daß die An- und Abtransporttarife der Eisenbahnen zu den Seehäfen die von der Tarifgenehmigungsbehörde festgelegten Tariffhöchstsätze nicht überschreiten. Dieses Höchst- und Mindesttarifsystem, welches gleichfalls für den Straßentransport gilt, macht einen ruinösen Wettbewerb der Verkehrsträger mit der Küstenschifffahrt weitgehend unmöglich.

Andererseits ist ein unlauterer Wettbewerb seitens der Küstenschifffahrt für den Inlandtransport sowohl im Linien- als auch im Trampdienst theoretisch denkbar. In der Praxis wird dieser jedoch durch Absprache zwischen den Reedereien (Konferenzen) weitgehend ausgeschaltet, weil aus Wettbewerbsstarifen eintretende Verluste der Küstenschifffahrt durch staatliche Subventionen nicht wettgemacht werden und die Intra-Küstenschifffahrt über keine Möglichkeiten eines innerbetrieblichen Kostenausgleichs verfügt.

Sofern die Intra-Küstenschifffahrt nur der eigenen Flagge zugänglich ist, ein gemeinsamer Markt für diesen Sektor der Seeschifffahrt also nicht besteht, vermag sie einem Genehmigungssystem sowie einer Tarifregelung und der Transportpflicht, ähnlich wie die Inlandtransportmittel, unterworfen zu werden. In einem solchen Falle kann ebenfalls eine Gleichschaltung der Wettbewerbsbedingungen, vor allem der Löhne und Arbeitsbedingungen, zwischen Inlandtransport und Intra-Küstenschifffahrt vorgenommen werden. Diese Koordinierungsmöglichkeiten dürfen jedoch nicht überschätzt werden, weil die Intra-Küstenschifffahrt mit der internationalen Küstenschifffahrt in der Regel stark verflochten ist. Der Intra-Linienverkehr bildet häufig nur einen Teil des internationalen Liniendienstes, und Trampschiffe wechseln täglich zwischen Intra-Fahrt und internationaler Fahrt.

Sofern für die Intra-Küstenschifffahrt ein gemeinsamer Markt besteht, ist eine Koordinierung mit dem Inlandtransport nicht anzuraten. Ein nationales Koordinierungssystem könnte in diesem Falle nur bezwecken, ein bestimmtes Mindesttarifniveau aufrechtzuerhalten und dürfte der freien Teilnahme ausländischer Flaggen in der Intra-Küstenschifffahrt nicht im Wege stehen, um unabsehbare Vergeltungsmaßnahmen der diskriminierten Flaggen zu vermeiden. Bei den gegebenen Verhältnissen der Küstenschifffahrt scheint auch die Gleichschaltung der sozialen Wettbewerbsbedingungen noch nahezu ein unlösbares Problem zu sein, weil die sozialen Bedingungen für jede Flagge vom jeweiligen Lohn- und Preisgefüge ihres Nationalstaates bestimmt werden. Nurch durch eine vollkommene europäische Sozialintegration ließe sich das Problem der Gleichschaltung der Arbeitsbedingungen auf lange Sicht lösen.

Trotzdem vermag auch bei einem gemeinsamen Markt in der Intra-Küstenschifffahrt schon eine wesentliche Koordinierungsarbeit durch Vereinbarungen zwischen den Eisenbahngesellschaften einerseits und Konferenzen der Linienschifffahrt und Organen der Trampschifffahrt andererseits geleistet werden.

Eine Koordinierung zwischen internationaler Küstenschifffahrt und Kurzfahrt einerseits und dem Inlandtransport andererseits vermag jedoch nur durch eine europäische Transportbehörde herbeigeführt zu werden. Jeder Eingriff seitens nationaler Koordinierungsorgane müßte zwangsläufig eine Kettenreaktion von Vergeltungsmaßnahmen auslösen, die den gemeinsamen Markt in Frage stellen würden.

Kapitel 2 — Lufttransport

Mehrere Luftverkehrsgesellschaften weisen gegenwärtig eine ausgeglichene Betriebsrechnung auf. Die Kosten der Verkehrswege, die eigentlich im Rahmen der gleichgeschalteten Wettbewerbsbedingungen zu Lasten des Verkehrszweiges selber gehen sollten, werden jedoch zu einem beträchtlichen Teil vom Staat getragen. Beispielsweise sind viele Sicherheitsanlagen vielfach den staatlichen Luftverkehrsbehörden unterstellt und kommunale Behörden tragen in der Regel zu den Kosten der Flughäfen bei. Die kostspielige Ausbildung der Verkehrsflieger ist gleichfalls überwiegend eine staatliche Angelegenheit. Es ist jedoch schwierig, hier eine Grenze zwischen lauterer und unlauterer Wettbewerbsbedingungen zu ziehen, da subventionierte Ausbildungen in vielen Wirtschaftszweigen auftreten. Diese Faktoren verfälschen gewissermaßen den Wettbewerb, besonders mit den Eisenbahnen. Grundsätzlich ist wünschenswert, daß im Rahmen einer Koordinierung des gesamten Verkehrs ebenfalls das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit im Luftverkehr verwirklicht wird. Angesichts der Tatsache, daß speziell unter den gegenwärtigen Umständen (Revolutionierung des Flugverkehrs durch das Düsenflugzeug, Umbau und Ausbau der Flughäfen usw.) ungeheure Neuinvestitionen erforderlich werden, dürfte ein Abbau der Subventionen in den verschiedenen Ländern in absehbarer Zeit nicht möglich sein. Die Gleichschaltung der Wettbewerbsbedingungen ist jedoch seitens der nationalen Regierungen im Einvernehmen mit der International Civil Aviation Organization (ICAO), die Organisation der staatlichen Luftverkehrsstellen, und der IATA anzustreben.

Es ist zu unterscheiden zwischen nationalem und internationalem Lufttransport. In den meisten europäischen Staaten sind die nationalen

Linien von relativ geringer Bedeutung und sind nur Teilstrecken der internationalen Linien. Ein gemeinsamer europäischer Markt besteht für den nationalen Lufttransport nur in wenigen Ausnahmefällen. In der Regel werden nationale Linien nur von einer einzigen nationalen Luftverkehrsgesellschaft bedient.

In diesen Fällen ist eine gewisse Koordinierung mit dem nationalen Binnenverkehr insoweit wünschenswert. Die Bedienung der nationalen Linie sollte einer Genehmigung durch die nationalen Koordinierungsorgane unterliegen, und die nationale Luftfahrtsgesellschaft ist der Betriebs- und Beförderungspflicht sowie dem Tarifizwang zu unterwerfen. Eine Einbeziehung des nationalen Luftverkehrs in die Koordinierungsorgane des Binnenverkehrs ist in diesem Falle gleichfalls erwünscht.

Eine Koordinierung des internationalen Lufttransports mit dem europäischen Binnenverkehr läßt sich mittels der nationalen Koordinierungsorgane nicht durchführen. Aus diesem Grunde ist eine Einbeziehung ausländischer Luftverkehrsgesellschaften in die nationalen Koordinierungsorgane rechtlich und wirtschaftlich undurchführbar. Allerdings wäre eine möglichst weitgehende internationale Koordinierung anzustreben. Das könnte erreicht werden durch Errichtung internationaler Verbindungsstellen, in denen die einzelnen Regierungen, Arbeitnehmerorganisationen und internationale Dachorganisationen des Luftverkehrs vertreten sein sollten.

Bericht über Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit im Interesse der Förderung der freien Gewerkschaften in allen Ländern

Vor zwei Jahren billigte der Londoner Kongreß der ITF eine Resolution, in der an unsere Mitgliedsverbände in den fortgeschrittenen Ländern nachdrücklichst appelliert wurde, den großzügigsten moralischen und finanziellen Beitrag, dessen sie fähig waren, zu den Bemühungen der ITF um Förderung der Entwicklung der freien Gewerkschaften in den weniger entwickelten Teilen der Welt zu leisten. Auf diese Weise wurde ein Appell wiederholt, der von der ITF bereits aus verschiedenen früheren Anlässen an die Mitgliedsverbände gerichtet worden war. Die Reaktion unserer angeschlossenen Organisationen ist höchst zufriedenstellend gewesen. Finanziell ausgedrückt, beliefen sich die freiwilligen Beitragsleistungen zu diesem Zwecke auf ungefähr ein Viertel der normalen Einkünfte der ITF aus Mitgliedsbeiträgen. Die Mitgliedsverbände zeigten sich auch auf andere Weise gerne bereit, den größtmöglichen Beitrag zu leisten, indem sie sich an Delegationen und sonstigen Missionen regionaler Natur beteiligten, Ratschläge und Informationen erteilten, wenn sie darum gebeten wurden, und indem sie im allgemeinen ein aktives Interesse an dieser Sparte der Tätigkeit der ITF an den Tag legten.

Bei allen Diskussionen, die im Rahmen der ITF stattgefunden haben, ist ganz klar vor Augen geführt worden, daß unsere angeschlossenen Organisationen kaum irgendeiner Ermutigung bedürfen oder überzeugt werden müssen, um die Bedeutung und Dringlichkeit dieser Frage richtig einzuschätzen. In der Tat ist die Initiative zur Betonung dieser Wichtigkeit und Dringlichkeit von ihnen ausgegangen, als auf dem Londoner Kongreß in einem Bericht auf die organisationstechnischen, wirtschaftlichen und politischen sowie auf die moralischen Gründe für die möglichst rasche Erfas-

sung der Arbeiterschaft der unterentwickelten Länder auf freier und demokratischer Grundlage hingewiesen wurde. So betonte insbesondere der britische Landesverband der Eisenbahner, daß es sich hierbei an erster Stelle um eine soziale Pflicht handelte und nicht bloß um eine wohlverstandene Wahrnehmung eigener Interessen. Dabei rief der Eisenbahnverband in Erinnerung, daß er gemeinsam mit der ITF einen seiner erfahrensten Funktionäre nach Rhodesien entsandt hatte, um den eingeborenen Eisenbahnern behilflich zu sein, ihre Gewerkschaft auf solider Grundlage aufzubauen.

Vielleicht läßt sich das Argument der internationalen Solidarität in gewissen Zweigen der Verkehrswirtschaft mit größerer Deutlichkeit vertreten als in anderen; besonders erfreulich war, daß dieser starke und freundschaftliche Appell von den Eisenbahnern eines Landes im Interesse der eines anderen vorgebracht wurde. Im Verlaufe der Debatte aus diesem Anlaß äußerten sich Vertreter anderer Länder und Verkehrsträger im gleichen Sinne.

Der Grundsatz der regionalen Tätigkeit ist demgemäß von der ITF mit derartigem Nachdruck vertreten worden, daß man ihn als Grundlage für weitere Erwägungen betrachten kann. Da er nun anerkannt ist, geht es in allererster Linie darum, ihm praktische Bedeutung zu verleihen. Wie auf dem Londoner Kongreß erwähnt worden war, müssen wir uns die Tatsache vor Augen halten, daß es sich hier wohl um ein langfristiges Projekt handelt, aber auch um ein dringendes, und daß die Zeit, die für seine Verwirklichung übrigbleibt, auf die wirksamste Weise verwertet werden muß.

Aus dem gleichen Anlasse wurde darauf verwiesen, daß die Arbeit, die wir leisten können, und die Ergebnisse, mit denen wir rechnen können, weitgehend von den für diesen Zweck verfügbaren Mitteln abhängen werden. Wir haben bereits ein ungefähres Bild von der finanziellen Lage in diesem Zusammenhang vermittelt: die freiwilligen Spenden für diesen Zweck betragen ungefähr ein Viertel der Einkünfte der ITF aus Mitgliedsbeiträgen. Unter der Voraussetzung, daß das gegenwärtige System der freiwilligen Beiträge weiterhin zur Anwendung gelangt, nehmen wir an, daß für die zukünftige Arbeit die gleichen oder womöglich noch umfangreichere Mittel zur Verfügung stehen werden.

So wichtig Geld ohne Zweifel ist, bedeutet es keineswegs alles, was auch in diesem Zusammenhang zutrifft. Eine weitere Voraussetzung des Erfolges sind Leute, die gewillt und in der Lage sind, die Aufgaben durchzuführen, die der Erfüllung harren. Diese Vorbedingung ist wahrscheinlich die wichtigste von allen. Wir wissen, wie schwer es ist, Leute von ihrer Betätigung auf nationaler Ebene abzurufen, aber wir können nur in dem Umfange mit Fortschritten rechnen, in dem es den nationalen Gewerkschaften möglich ist und sie gewillt sind, geeignete Leute für die Arbeit auf regionaler und internationaler Ebene verfügbar zu machen.

Wir wiederholen, daß wir nun, nachdem wir uns auf den Grundsatz geeinigt haben, das Problem an den Wurzeln erfassen müssen. Vor allem möchten wir an dieser Stelle betonen, daß die Aufgabe der gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeiterschaft auf freier, demokratischer Grundlage in einem gegebenen Lande oder Gebiet aus mehr als einem Grunde ein Vorhaben darstellt, das letzten Endes von den Arbeitern selber verwirklicht werden muß. Inzwischen kann die Entwicklung jedoch dadurch beträchtlich beschleunigt werden, daß die unterentwickelten Länder von

jenen, die ihnen in politischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht voraus sind, Unterstützung und Förderung erhalten und sich die Kenntnisse und Erfahrungen der fortgeschritteneren Länder zunutze machen. Der erste Schritt von allgemeiner Bedeutung besteht daher in einem möglichst umfassenden Austausch von Informationen und praktischen Erfahrungen. In welchem Umfange es sich dabei um Besuche von Kollegen aus unterentwickelten Ländern in den fortgeschritteneren handelt, um dort Arbeitsmethoden und -bedingungen zu studieren, oder um Reisen von erfahrenen Gewerkschaftern nach den unterentwickelten Ländern, um dort Ratschläge und Anleitungen zu erteilen, oder die Veranstaltung von Konferenzen, Lehrgängen und ähnlichem, auf denen praktische Ausbildung und Schulung vermittelt werden kann, oder um die Bereitstellung von Mitteln und Material für die lokalen Gewerkschaften oder aber um eine Kombination aller dieser Methoden, wird fallweise entschieden werden müssen.

Als wichtigste Aufgabe muß nunmehr mit der Bearbeitung der Blaupausen begonnen werden, damit dieser Plan in allen seinen Einzelheiten festgelegt werden kann. Vorher sind jedoch ein oder zwei Klarstellungen erforderlich. Erstens muß die Bedeutung der Wahrung eines entsprechenden Grades der Zentralisierung unterstrichen werden. Wenn eine weltweite Organisation auf Grund einer einheitlichen Politik und einer einheitlichen Zielsetzung entwickelt und ausgebaut werden soll, muß darauf geachtet werden, daß die verschiedenen Gebiete nicht auf eigene Faust operieren und ein selbstständiges Leben führen. Eine derartige Entwicklung zu vermeiden, ist tatsächlich eine der wichtigsten regionalen Aufgaben. Aus dem gleichen Grunde widersetzt sich die ITF, nebenbei bemerkt, Projekten der Errichtung aller möglichen besonderen Föderationen von afrikanischen Arbeitnehmern, asiatischen Arbeitnehmern und dergleichen. Andererseits wird durchaus die Notwendigkeit anerkannt, den einzelnen Gebieten bei ihrer Entwicklung gemäß den situationsbedingten Bedürfnissen und Verhältnissen ein volles Maß der Elastizität und Freizügigkeit zuzugestehen. Demgemäß ist an dieser Stelle festzuhalten, daß die Arbeitnehmer jedes Gebietes sowohl das Recht als auch die Pflicht haben, ihre eigenen Angelegenheiten zu verwalten. Vorausgesetzt, daß sich alle Gebiete an der Ausarbeitung der fundamentalen Grundsätze und Politik beteiligen und sich an sie halten, können diese beiden gegensätzlich erscheinenden Begriffsbildungen ohne Schwierigkeit miteinander in Einklang gebracht werden.

Die Notwendigkeit der Förderung der regionalen Entwicklung mit allen zu Gebote stehenden Mitteln trat klar zutage, als sich das Exekutivkomitee mit ein oder zwei mit den Satzungen der ITF verbundenen Problemen beschäftigte. Wie erinnerlich, brachte der Mandatsprüfungsausschuß anläßlich des Londoner Kongresses die Frage der Stimmrechte von Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern zur Sprache. Diese Gewerkschaften bezahlen gewöhnlich einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag und haben gemäß den derzeit geltenden Satzungen Anspruch auf im Verhältnis reduzierte Stimmenzahl. Obwohl das Exekutivkomitee bei der Prüfung dieser Angelegenheit das größtmögliche Entgegenkommen an den Tag legte, gelangte es zu der Schlußfolgerung, daß hier gegenwärtig kaum etwas unternommen werden könnte, um Abhilfe zu schaffen. Sobald man auf den Maßstab der finanziellen Beitragsleistung verzichtet, ergeben sich Schwierigkeiten durch Mitgliederzahlen, die nur auf dem Papier stehen, und ähnliche Faktoren. Wird dagegen das finanzielle Kriterium beibehal-

ten, was bedeutet, daß irgendwo eine Grenze gezogen werden muß, dann läßt sich kaum eine Formel vermeiden, die nicht nur nicht das Element der Diskriminierung aus der Welt schafft, sondern noch dazu ein neues Element einer willkürlich festgelegten Norm einführt und mehr Schwierigkeiten hervorruft als beseitigt. Der Versuch einer Lösung durch Festlegung eines den geographischen Gebieten angepaßten Mitgliedsbeitrags ist wegen der ungleichmäßigen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung innerhalb der einzelnen Gebiete zum Fehlschlagen verurteilt.

Man gelangt also zu der Schlußfolgerung, daß die einzig wirkliche Lösung in der vollen Entwicklung aller Länder und Gebiete besteht. Dann werden sie in der Lage sein, nicht nur ihren vollen Beitrag an die ITF zu leisten, sondern sie werden auch Anspruch auf die vollen Rechte auf der Basis der Gleichberechtigung mit allen übrigen Ländern haben. Das ist gewiß der aufrichtige Wunsch unserer Kollegen in den unterentwickelten Ländern: Keine auf gefühlsmäßigen Erwägungen beruhende Lösung, mit der man auf halbem Wege stehenbleibt, sondern praktische Maßnahmen, um ihre wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu fördern, damit sie als natürliches Recht Anspruch auf ihren Platz in der ITF erheben können.

Mit dieser Arbeit muß von Grund auf begonnen werden. Der erste Schritt besteht in der Entsendung von Delegationen und Missionen nach den betreffenden Ländern, um mit den dortigen Kollegen an Ort und Stelle über ihre Bedürfnisse und die gegebenen Möglichkeiten zu beraten. Diesen Delegationen sollten so bald wie möglich Konferenzen auf regionaler Basis folgen, um eine engere Verbindung der Gewerkschaften dieser Gebiete miteinander herbeizuführen und ihre Beziehungen zur ITF enger zu gestalten. Auf diese Weise kann die regionale Tätigkeit auf eine realistische Grundlage gestellt und gleichzeitig die einigende, umfassendere Zielsetzung beibehalten werden.

Sobald dieses Fundament besteht, kommt als nächster Schritt die Errichtung eines Büros für ein Gebiet in Betracht, mit der Aufgabe, eine Propagandatätigkeit für die Politik und das Arbeitsprogramm der ITF in dem Gebiete zu entfalten und den dortigen Gewerkschaften so weit wie möglich beizustehen. Die Leitung derartiger Büros der ITF wäre Kollegen anzuvertrauen, die die Verhältnisse und Bedürfnisse des Gebietes richtig einschätzen und ergebene Diener der Sache der gesamten ITF sind.

Man könnte diesen Gedankengang weiter entwickeln und an die weiteren Stadien der Entwicklung denken. Als letztes Stadium kann man sich ein weltweites Netz von regionalen Organisationen vorstellen, deren jede auf regionaler Basis funktioniert und in der Lage ist, bei der Lösung regionaler Probleme konkreten Beistand zu gewähren. Auf dieser Ebene würden die regionalen Organisationen ziemlich weitgehend autonom sein. Die Gewerkschaften der Gebiete würden nichtsdestoweniger der ITF direkt angeschlossen sein und sich an den weltweiten Diskussionen beteiligen, durch die die Grundsätze und Politik, die die ITF als solche befolgt, festgelegt werden. In diesen Rahmen würden sich alle Gebiete einfügen. Hierbei handelt es sich jedoch um Überlegungen, die vorläufig noch einer ferneren Zukunft angehören. Bei den übrigen Maßnahmen, die wir erwähnt haben — die Entsendung von Delegationen und Missionen zum Zwecke der Werbung und Hilfeleistung, die Förderung der Ausbildung und Schulung von Gewerkschaftskadern für diese Gebiete, die Eröffnung von Regionalbüros der ITF —, handelt es sich jedoch sehr wohl um unmittelbar gegebene Möglichkeiten. Wie aus dem Tätigkeitsbericht an den

Wiener Kongreß hervorgeht, kann die ITF auf diesem Gebiete bereits auf ansehnliche Fortschritte zurückblicken. So funktionieren die vor kurzem eröffneten Büros der ITF in Tokio für Asien und in Mexiko City für Lateinamerika sowie die seit längerer Zeit bestehenden Büros in New York und Bombay. Dem Wiener Kongreß liegt ein Antrag auf Errichtung eines oder mehrerer Büros der ITF in Afrika vor.

Diese Arbeit muß mit größtmöglichem Nachdruck fortgesetzt werden. Die Konferenzen und Büros müssen ihre Tätigkeit fortsetzen und sie ausdehnen und beschleunigen. Es besteht kein Zweifel, daß genügend Arbeit vorhanden ist, vorausgesetzt, daß wir über genügend Personal und Mittel verfügen. Ebenso kann nicht bezweifelt werden, daß diese regionale Tätigkeit den Gewerkschaften in diesen Gebieten zugute kommen und ihr Interesse an der ITF und ihren Bemühungen ständig anregen wird.

Es liegt auf der Hand, daß das soeben auseinandergesetzte Projekt ein Tätigkeitsgebiet eröffnen könnte, das sich im Verhältnis zu der Arbeit entwickeln kann, die wir leisten. Eine Voraussetzung hierfür besteht darin, daß daraus eine besondere Sparte der Tätigkeit der ITF wird und eine Abteilung, die mit dem erforderlichen Personal, Ausrüstung und demgemäß mit den entsprechenden Mitteln versehen ist.

Verweilen wir noch ein wenig bei dem letztgenannten Problem der Finanzierung der regionalen Tätigkeit. Man ist mehr als einmal zu der Schlussfolgerung gelangt, daß die ITF die Kosten dieser Tätigkeit unmöglich aus ihren normalen Einkünften aus Mitgliedsbeiträgen decken kann. Demgemäß ist die Finanzierung durch freiwillige Beiträge unserer Mitgliedsverbände erfolgt. Wir haben bereits erwähnt, auf welch großzügige Weise unsere angeschlossenen Verbände freiwillig auf derartige Appelle reagiert haben. In Anbetracht der einmütigen Billigung des Grundsatzes der regionalen Tätigkeit und der allgemeinen Bereitwilligkeit, freiwillige Beiträge zu leisten, darf angenommen werden, daß die Zeit gekommen ist, wo eine stabilere finanzielle Grundlage geschaffen werden muß.

Ein Vorschlag, der in diesem Zusammenhang erwogen werden könnte, würde darauf hinauslaufen, daß die Mitgliedsverbände in industriell und sozial fortgeschrittenen Ländern, die den normalen vollen Mitgliedsbeitrag bezahlen, ersucht werden, auch regelmäßig einen zusätzlichen Beitrag für regionale Tätigkeit zu entrichten. Dieser zusätzliche Beitrag würde für einen besonderen Regionalfonds der ITF reserviert werden. Sollte es Gewerkschaften schwerfallen, einen solchen zusätzlichen Beitrag zu entrichten, so würden sie vom Exekutivkomitee davon befreit werden, auf die gleiche Weise, wie derzeit Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern von der Bezahlung des normalen Mitgliedsbeitrages befreit werden. Ein weiterer Vorteil einer solchen festen Regelung würde darin bestehen, daß sich die vielen Appelle um freiwillige Zuschüsse zu diesem Zwecke erübrigen würden.

Eine langfristige Planung dieser Arbeit kommt selbstverständlich nur in Frage, wenn wir über ein gesichertes Budget verfügen, auf das wir unsere regionale Tätigkeit stützen können. Die regionale Tätigkeit entwickelt sich im Rahmen der finanziellen Gebarung der Verwaltung der ITF zu einem derart wichtigen Faktor, daß die besondere Behandlung, die bereits in Berichten und in der Buchführung der ITF zutage tritt, systematisch weiterentwickeln zu sein wird.

Die obigen Feststellungen treffen nicht ausschließlich auf die Verkehrswirtschaft zu. Sie finden auf die gesamte internationale Gewerkschafts-

bewegung Anwendung. Demgemäß sehen wir, daß der IBFG mit der Durchführung eines sehr umfangreichen Programms dieser Art beschäftigt ist. Es liegt in der Natur der Sache, daß die regionale Tätigkeit des IBFG allgemeinen Charakter aufweist. Gleichzeitig aber leistet er Arbeit zugunsten der verschiedenen Berufsgruppen und Gewerbe, aus denen die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung besteht. Es läßt sich daher feststellen, daß die verschiedenen internationalen Berufssekretariate ein Interesse an der regionalen Tätigkeit des IBFG haben und zu dieser einen moralischen und finanziellen Beitrag leisten. Dies trifft insbesondere auf die IBS zu, die selbst nicht über die erforderlichen finanziellen und sonstigen Mittel verfügen, um selbst eine nennenswerte regionale Tätigkeit entfalten zu können. Für sie leistet der IBFG sehr wertvolle Pionierarbeit in Gebieten, die ihnen sonst noch lange Zeit nicht zugänglich sein würden.

Bei der ITF liegen die Dinge einigermaßen anders. Sie hat zur regionalen Tätigkeit des IBFG seit ihrer Inangriffnahme einen finanziellen Beitrag, und zwar einen ganz ansehnlichen, geleistet. Sie hat dies in erster Linie aus Gründen der Solidarität und als Beispiel für andere IBS getan, um sie zu ermutigen, ebenfalls einen positiven Beitrag zur regionalen Tätigkeit zu leisten. Aber, wie erwähnt, befindet sich die ITF eigentlich in einer anderen Situation. Erstens verfügt sie über die Mittel zur Durchführung eines eigenen regionalen Programms; sie ging dem IBFG auf diesem Gebiete tatsächlich voran. Zweitens hat unsere regionale Arbeit ein so weit vorgeschrittenes Stadium erreicht, daß unsere eigenen spezifischen Projekte für uns von unmittelbarer praktischer Bedeutung sind als die allgemeinere Zielsetzung des IBFG. Drittens werden Beiträge, die die ITF an andere leistet, zwangsläufig unserer eigenen Tätigkeit entzogen.

Im Jahre 1955 belief sich die Beitragsleistung der ITF zum Regionalfonds des IBFG auf etwas über £ 1500. Sie erfolgte gemäß einem Beschluß der Sitzung des Generalrats im Juni 1955 in Helsinki, nämlich 10 s für jede 1000 Mitglieder beizutragen, für die Beiträge zum Sonderfonds der ITF geleistet wurden. Die Allgemeine Konferenz der IBS im Mai 1955 hatte um einen Beitrag von 1 £ je 1000 Mitglieder zum Fonds des IBFG ersucht, der Generalrat der ITF beschloß jedoch auf der obigen Sitzung, zunächst einen Beitrag von 10 s zu leisten und die Lage später neuerlich zu überprüfen. Es stellt sich daher die Frage, ob die ITF ihren Beitrag auf den höheren Betrag erhöhen oder aber keine weiteren Beiträge zum Fonds des IBFG leisten sollte, um zu gewährleisten, daß die von den Mitgliedsverbänden der ITF beigesteuerten Mittel nicht über ein allzugroßes Gebiet verstreut, sondern auf ihre eigenen, klar umrissenen regionalen Projekte konzentriert werden.

Aus der Diskussion dieser Frage auf dem Wiener Kongreß werden sich, wie wir hoffen, die folgenden Schlußfolgerungen ergeben:

1. Die ITF muß der Ausweitung und Intensivierung der regionalen Tätigkeit weiterhin ihre besondere Aufmerksamkeit widmen.
2. Dieser Tätigkeit muß im Rahmen der ITF eine systematische, finanzielle und verwaltungstechnische Grundlage verliehen werden.
3. Im Einklang mit einem systematisch entwickelten Plan einer Kampagne müssen Delegationen und Missionen nach den entsprechenden Gebieten entsandt werden, um dort als Vorbereitung für die Veranstaltung von regionalen Konferenzen, die Errichtung regionaler Büros und die

möglichst rasche Entwicklung richtiggehender Regionalorganisationen unter den Auspizien der ITF die erforderliche Pionierarbeit an Ort und Stelle zu leisten.

4. Im Rahmen des regionalen Programms ist ein besonderer Ausschuß einzusetzen, mit der Aufgabe, regionale Projekte zu diskutieren, zu entwerfen und zukünftigen Kongressen der ITF Berichte über die erzielten Fortschritte zu erstatten.

Finanzbericht für 1954 und 1955

Einleitung

In der Einleitung zu unserem Finanzbericht an den Londoner Kongreß brachten wir unsere Enttäuschung im Hinblick auf die im Bericht für die beiden Jahre ausgewiesenen Zahlen zum Ausdruck. Wir hatten gehofft, daß unser Bericht an den Wiener Kongreß ein etwas optimistischeres Bild vermitteln würde, was aber leider nicht der Fall ist.

Unsere gesamten Einkünfte in den Jahren 1953, 1954 und 1955 waren die folgenden:

1953	£ 40.808
1954	£ 43.381
1955	£ 43.073

Die Erhöhung unserer Einkünfte zwischen den Jahren 1953 und 1954 ist nicht so ermutigend wie sie auf den ersten Blick scheinen mag, da die gleichen Posten für die vorhergehenden Jahre 1951 und 1952 £ 42.121 bzw. £ 43.673 ausmachten, während unsere Einkünfte im Jahre 1953 aus den im Bericht an unseren Londoner Kongreß auseinandergesetzten Gründen ungewöhnlich niedrig waren.

Was nun die Ausgaben betrifft, ergibt sich für die drei vorerwähnten Jahre das folgende Bild:

1953	£ 42.354
1954	£ 43.024
1955	£ 45.287

Aus diesen Zahlen geht klar hervor, daß sich die Tendenz zu einem Ansteigen der Kosten, die wir bereits in einigen unserer früheren Berichte erwähnten, weiterhin bemerkbar macht und daß zwar im Jahre 1954 ein geringer Überschuß zu verzeichnen war, daß wir im Jahre 1955 jedoch ein Defizit von über £ 2.000 aufzuweisen haben.

Aus Tabelle 1 sind Einzelheiten unserer Einkünfte und Ausgaben in den Jahren 1954 und 1955 ersichtlich. Aus einem Vergleich zwischen den beiden Jahren geht hervor, daß die wichtigste Erhöhung der Ausgaben hauptsächlich mit drei Posten im Zusammenhang steht, nämlich (a) Gehälter, (b) Tagungen und Konferenzen und (c) Telefon- und Telegrammspesen. Zu kleineren Erhöhungen der Ausgaben zählen die Posten Veröffentlichungen und zahlbare Mitgliedsbeiträge. Die Erhöhung des ersten Postens ist den Kosten der Herausgabe des Londoner Kongreßberichts zuzuschreiben, der zweite Posten entspricht dem Beitrag der ITF für

den Verbindungsausschuß des IBFG, der im Jahre 1955 laut Beschluß des Generalrats von 1s. auf 2s.6d. je tausend Mitglieder erhöht und von der ITF für $4\frac{1}{2}$ Millionen Mitglieder bezahlt wurde. Ferner ist ersichtlich, daß bei einigen weiteren Posten sogar Einsparungen erzielt werden konnten.

Tabelle 2 enthält Einzelheiten der in den beiden Berichtsjahren einbezahlten und fälligen Mitgliedsbeiträge. Bei der Erstellung dieser Tabelle haben wir uns bemüht, zu vermeiden, daß noch nicht einbezahlte Beträge, mit denen nicht bestimmt gerechnet werden kann, als zahlbar angeführt werden. Aus diesem Grunde liegt der Gesamtbetrag für 1955 im großen und ganzen niedriger als der für 1954 ausgewiesene.

Sonderfonds

Aus den Tabellen 3 bis 9 sind Einzelheiten der Sonderfonds der ITF während der Jahre 1954 und 1955 ersichtlich.

Der Regionalfonds wurde auf Grund eines Beschlusses des Exekutivkomitees mit Wirkung vom 1. Januar 1954 mit dem Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen verschmolzen. Dies geschah aus praktischen Erwägungen, um eine Verdoppelung der damit verbundenen verwaltungstechnischen Arbeit zu vermeiden, und da die Zwecke, für die diese Fonds geschaffen worden waren, einander sehr ähnelten. Was den Fonds für den Aktionsausschuß betrifft, wurde beschlossen, ihn mit Wirkung vom 31. Dezember 1955 in den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen einzu beziehen.

Was den verhältnismäßig hohen Betrag im letztgenannten Fonds am 31. Dezember 1955 betrifft, möchten wir darauf aufmerksam machen, daß dieser Betrag irreführend sein kann, da darin £ 4.501 enthalten sind, die von einem Sonderbeitrag des amerikanischen Kraftfahrerverbandes übrig geblieben und für die Unterstützung des italienischen Kraftfahrerverbandes (FILTAT) reserviert sind und diesem Verbands im Jahre 1956 ausbezahlt werden sollen. Ferner wurde im Jahre 1956 ein Betrag von £ 557 an den IBFG entrichtet, gemäß dem Beschluß des Generalrats der ITF im Juni 1955, zur Finanzierung der regionalen Tätigkeit des IBFG einen Beitrag von 10 s. für jede tausend Mitglieder zu leisten, für die im Jahre 1955 ein Beitrag zu unserem Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen eingelangt waren. Demgemäß standen in diesem Fonds am 1. Januar 1956 tatsächlich nur ungefähr £ 4.800 zur Verfügung.

Wir halten es jedoch für unsere Pflicht, an dieser Stelle zu erwähnen, daß unsere Mitgliedsverbände im Jahre 1956 wie auch im Jahre 1955 neuerdings den praktischen Beweis ihrer Solidarität mit jenen freien Gewerkschaften erbracht haben, die eines finanziellen Beistandes bedürfen, weil sie noch nicht genügend entwickelt sind oder gegen die Konkurrenz anderer mächtiger Organisationen kämpfen müssen.

Die Informationen, die sich auf die übrigen Fonds beziehen, bedürfen unseres Erachtens keiner Kommentare, da die Zahlen ihre eigene Sprache reden.

Wir möchten daher diese kurze Einleitung mit Worten des Dankes an unsere Mitgliedsverbände schließen und unserer Anerkennung der Hilfsbereitschaft und des Verständnisses, die sie während der Berichtszeit

wie auch in der Vergangenheit an den Tag gelegt haben. Ohne ihre finanzielle Mitarbeit wäre die ITF nicht in der Lage, ihre Aufgaben zu erfüllen.

Juni 1956

O. Becu
Generalsekretär

Bilanz per 31. Dezember 1954

A K T I V A		£	P A S S I V A		£
3 Goldbarren	897		Verschiedene Kreditoren		
Kassenbestand, London			Unbezahlte Rechnungen		3.077
(einschließlich ausländische Währung)			Vorschüsse		3.148
Bank- und andere Guthaben		33.577	Schulden bei Mitgliedsverbänden		3.217
Verschiedene Debitoren			Im voraus bezahlte Beiträge		294
Fällige Mitgliedsbeiträge		£	Holländischer Gewerkschaftsbund		705
Guthaben bei Mitgliedsverbänden		2.420	Fonds		10.441
Vorschüsse		3.152	Edo-Firmen-Fonds		—
Ausgleich holl. Bankkonto		6.108	Freier Gewerkschaftsfonds Edo Firmen		2.848
Vorauszahlungen		23	Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne		4.273
Papiervorrat		285	Rheinschiffahrtsfonds		—
Mobiliar, Büromaschinen			Allgemeiner Unterstützungsfonds		3.860
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös		100	Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute		9.593
Neuanschaffungen		46.850	Spanischer Gewerkschaftsfonds		35
Abzüglich bisherige Abschreibungen		4.770	Pensionen		9.277
Auto, Anschaffungspreis		132	In Verwahrung		21.095
Neuanschaffung		4.902	Aktionsausschüsse		3.245
Abzüglich bisherige Abschreibungen		3.461	Allgemeiner Fonds		6.732
Auto, Anschaffungspreis		800			£ 71.199
Neuanschaffung		1.832			
Abzüglich Autoverkaufserlös		2.632			
Bücherei (Nominalwert)		800			
Vermögenswerte in Verwahrung		1.832			
£ 18.800 3/4 % War Loan zum Nennwert		18.800			
4 Goldbarren		6.773			
Abzüglich darauf gegebene Vorschüsse		25.573			
		4.478			
		21.095			
		£ 71.199			

Bericht der Rechnungsprüfer

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 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 (1) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1954; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1954; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1954.

Hesketh, Hardy, Hirschfield & Co.
Geprüfte Rechnungsrevisoren

Norwich House,
London, W. C. 1.
13, Southampton Place,
29. Juli 1955

Bilanz per 31. Dezember 1955

A K T I V A		P A S S I V A	
	£		£
3 Goldbarren	897	Verschiedene Kreditoren	5.420
Kassenbestand, London (einschl. ausl. Währung)	208	Unbezahlte Rechnungen	2.130
Bank- und andere Guthaben	32.821	Vorschüsse	538
Verschiedene Debitoren	£	Schulden bei Mitgliedsverbänden	46
Fällige Mitgliedsbeiträge	2.662	Im voraus bezahlte Beiträge	704
Guthaben bei Mitgliedsverbänden	7.469	Holländischer Gewerkschaftsfonds	1.024
Fällige Beiträge zu Fonds	1.338	Sparguthaben des Personals	9.912
Vorschüsse	5.325		
Ausgleich holländisches Bankkonto	172	Fonds	
Vorauszahlungen	100	Freier Gewerkschaftsfonds Edo Finmen	10.805
Papierverrat	51.092	Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne	8.954
		Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute	16.750
Mobiliar, Büromaschinen	4.901	Allgemeiner Unterstützungsfonds	3.581
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös	180	Spanischer Gewerkschaftsfonds	5
Neuanschaffungen	5.081	Pensionen	21.005
	3.481	In Verwahrung	—
	1.600	Aktionsausschüsse	—
Abzüglich bisherige Abschreibungen	1.832	Allgemeiner Fonds	4.518
Auto, Anschaffungspreis	1		£ 75.620
Bücherei (Nominalwert)	18.800		
Vermögenswerte in Verwahrung	6.773		
£ 18.800 3 1/2 % War Loan zum Nennwert	25.573		
4 Goldbarren	4.478		
Abzüglich darauf gegebene Vorschüsse	21.095		
	£ 75.620		

Bericht der Rechnungsprüfer

Wir haben alle Einkünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit 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 (1) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1955; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1955; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1955.

Hesketh, Hardy, Hirschfield & Co.
Geprüfte Rechnungsrevisoren

Norwich House,
13, Southampton Place,
London, W.C.1.
20. April 1956

Tabelle 1

Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1954 und 1955
Einnahmen

	1954	1955
	£	£
1. Mitgliedsbeiträge	43.563	42.769
2. Andere gewöhnliche Einnahmen	56	304
3. Außergewöhnliche Einnahmen	210	—
	<u>43.829</u>	<u>43.073</u>
Abzüglich		
außergewöhnliche Ausgaben	448	
	<u><u>43.381</u></u>	

Ausgaben**I. Gehälter und Zulagen**

1. Gehälter und Pensionskasse	20.619	21.109
2. Reisezulagen	1.403	1.340
3. Berichte und Übersetzungen	52	190

II. Miete, Steuern und Bürokosten

4. Londoner Büro	1.950	1.972
5. New Yorker Büro	2.759	2.862
6. Versicherung	52	190

III. Reise und Repräsentationskosten

7. Tagungen und Konferenzen	5.997	6.733
8. Reisekosten	1.947	2.025
9. Repräsentationskosten	527	262
10. Auto	382	297

IV. Veröffentlichungen, Bücherei und Papier

11. Zeitungen und Berichte	3.894	4.381
12. Abonnemente	482	326
13. Bücherei	158	119
14. Papier und anderer Bürobedarf	456	447

V. Porti, Telefon, Telegramme

15. Postgebühren	517	489
16. Telefon, Telegramme	404	878

VI. Buchprüfungs-, Anwalts- und allgemeine Kosten

17. Buchprüfung	475	475
18. Bankspesen	54	43
19. Anwaltskosten	2	—
20. Allgemeine Unkosten	236	372
21. Verschiedenes	466	380
22. Zahlbarer Mitgliedsbeitrag	225	563
	<u>43.024</u>	<u>45.287</u>

Auto-Abschreibungen 186

Überschreibung auf Edo Fimmen Fonds 452

43.662

Tabelle 2

Für 1954 und 1955 eingegangene und fällige Mitgliedsbeiträge

Land	Organisation	1954 £	1955 £
Australien			
Seeleute		46	46
Österreich			
Eisenbahner		1.056	1.056
Transportarbeiter		323	323
Belgien			
Luftfahrtpersonal		8	8
Eisenbahner		539	491
Straßenbahner		231	231
Transportarbeiter		376	363
Kanada			
Flugdienstleiter		1	1
Eisenbahner und Transportarbeiter		666	676
Kuba			
Luftfahrtpersonal		6	—
Eisenbahner		2	—
Seeleute		35	—
Transportarbeiter		164	—
Dänemark			
Stewards		15	15
Lokomotivpersonal (Privatbahnen)		31	31
Lokomotivpersonal		5	5
Eisenbahner (Privatbahnen)		14	14
Eisenbahner		165	163
Seeleute		76	77
Schiffsheizer		27	26
Transportarbeiter		616	616
Irland			
Seeleute und Hafenarbeiter		15	15
Transportarbeiter		77	77
Estland			
Seeleute		17	17
Finnland			
Hafen- und Transportarbeiter		37	37
Schiffsoffiziere		31	28
Lokomotivpersonal		62	62
Kraftfahrer		78	71
Eisenbahner		231	216
Seeleute		102	103
Übertrag		5.052	4.768

	1954 £	1955 £
Übertrag	5.052	4.768
Frankreich		
Luftfahrtpersonal	11	11
Hafenarbeiter	92	92
Eisenbahner	508	477
Seeleute	118	118
Schiffsoffiziere	38	38
Transportarbeiter	108	108
Transportarbeiter und Öffentl. Dienst	80	119
Deutschland		
Eisenbahner	4.778	4.712
Transportarbeiter	1.572	1.591
Goldküste		
Transportarbeiter		2
Großbritannien		
Kohletrimmer		4
Lokomotivpersonal	1.027	1.042
Schiffsoffiziere	192	193
Bordfunker	57	58
Eisenbahner	4.313	4.261
Fuhrleute und Chauffeure (Schottl.)	277	231
Seeleute	913	913
Kleinhandelsarbeiter	616	616
Transport- und Hafenarbeiter	3.300	3.300
Eisenbahnangestellte	1.359	1.337
Griechenland		
Hafenarbeiter	50	50
Eisenbahner	162	162
Seeleute	339	—
Grenada		
Seeleute und Hafenarbeiter	1	2
Hong Kong		
Eisenbahner	1	1
Indien		
Hafenarbeiter, Bombay	40	—
Hafenangestellte, Bombay	4	—
Schiffsoffiziere	14	15
Island		
Seeleute und Fischer	26	26
Israel		
Eisenbahner	15	29
Seeleute	26	26
Übertrag	25.089	24.302

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag	25.089	24.302
Italien			
	Hafenarbeiter	68	—
	Eisenbahner (SAUFI)	56	—
	Eisenbahner (SNF)	50	—
	Seeleute	57	—
	Transportarbeiter	—	50
Japan			
	Städtisches Verkehrspersonal	168	80
	Eisenbahner	678	533
	Seeleute	281	245
	Personal der Reiseagenturen	7	6
Kenya			
	Hafenarbeiter		3
	Eisenbahner (Afrikanische)	5	8
	Transport- und ähnliche Arbeiter	5	—
Luxemburg			
	Eisenbahner	90	92
Niederlande			
	Luftfahrtpersonal (Fliegend)	12	11
	Luftfahrtpersonal (Böden)	18	15
	Eisenbahner	391	374
	Schiffsoffiziere	119	137
	Transportarbeiter	551	543
Neuseeland			
	Köche und Bedienungspersonal	13	13
	Lokomotivpersonal	16	—
	Seeleute	62	31
Nigeria			
	Hafenarbeiter	5	—
	Technisches Eisenbahnpersonal		8
Norwegen			
	Luftfahrtpersonal (Boden)		6
	Schiffsoffiziere	62	62
	Lokomotivpersonal	36	36
	Steuerleute	62	67
	Eisenbahner	339	351
	Seeleute	524	539
	Transportarbeiter	377	383
Nyasaland			
	Asiatische Eisenbahner	2	2
	Übertrag	29.143	27.897

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag	29.143	27.897
Pakistan			
	Schiffsoffiziere		2
	Bordfunker (Zivilluftfahrt)		1
Polen			
	Schiffsoffiziere	3	3
Rhodesien			
	Eisenbahner	72	72
Saarland			
	Eisenbahner	123	123
	Transportarbeiter		28
St. Lucia			
	Seeleute und Hafenarbeiter	10	—
Südafrika			
	Transportarbeiter	46	46
Spanien			
	Eisenbahner	46	46
	Transportarbeiter	39	39
Schweden			
	Luftfahrtpersonal	42	46
	Schiffsoffiziere	62	63
	Eisenbahner	1.027	970
	Seeleute	249	231
	Transportarbeiter	678	678
Schweiz			
	Luftfahrtpersonal	10	12
	Eisenbahner	960	960
	Transportarbeiter	157	157
Trinidad			
	Seeleute und Hafenarbeiter	31	31
Tunesien			
	Hafenarbeiter	18	22
	Eisenbahner	31	36
Vereinigte Staaten			
	Flugzeugführer	100	134
	Maschinisten	475	499
	Bordfunker	30	30
	Eisenbahner (RLEA)	6.695	6.992
	Seeleute (SIU)	1.122	1.020
	Seeleute (NMU)		416
	Fuhrleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter	1.080	1.000
	Transportarbeiter	1.303	1.377
	Übertrag	43.552	42.931

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag	43.552	42.931
Uruguay			
Eisenbahner		11	20
		£ 43.563	£ 42.951
Abzüglich: Abschreibung von nicht eingegangenen und nicht in der Gesamtsumme aufgenommenen Beträgen			182
			£ 42.769

Tabelle 3

Freier Gewerkschaftsfonds — Edo Finnen

	Bilanz am 1. Januar 1954	£
Beiträge 1954		£
Australien		
Eisenbahner		210
Transportarbeiter		42
Belgien		
Luftfahrtpersonal		13
Transportarbeiter		75
Kanada		
Eisenbahner		90
Dänemark		
Lokomotivpersonal		12
Eisenbahner		36
Seeleute		15
Transportarbeiter		40
Estland		
Seeleute		10
Finnland		
Lokomotivpersonal		10
Eisenbahner		30
Seeleute		20
Schiffsoffiziere		10
Deutschland		
Eisenbahner		848
Transportarbeiter		321
Großbritannien		
Lokomotivpersonal		204
Schiffsoffiziere		13
Eisenbahner		720
Schottische Fuhrleute und Kraftfahrer		54
Seeleute		180
Eisenbahnangestellte		184
	Übertrag	5.279

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag		5.279
Griechenland			
	Eisenbahner	38	
Luxemburg			
	Eisenbahner	18	
Niederlande			
	Schiffsoffiziere	140	
	Transportarbeiter	105	
Neuseeland			
	Köche und Stewards	3	
Norwegen			
	Lokomotivpersonal	7	
	Steuerleute	12	
	Eisenbahner	66	
	Seeleute	68	
	Schiffsoffiziere	4	
	Transportarbeiter	73	
Schweden			
	Eisenbahner	204	
	Seeleute	16	
	Transportarbeiter	138	892
Sonderbeiträge			
	Deutsche Eisenbahner-Unterstützung der italieni- schen Gewerkschaft	425	
	Private Zuwendung	100	525
			6.696
Beiträge 1955:			
	(einschl. Verkauf der Solidaritätsmarken)		
Australien			
	Eisenbahner	210	
	Transportarbeiter	63	
Belgien			
	Eisenbahner	134	
	Straßenbahner	45	
	Transportarbeiter	75	
Kanada			
	Eisenbahner	90	
Dänemark			
	Lokomotivpersonal (Verb.)	10	
	Lokomotivpersonal (Gew.)	1	
	Eisenbahner	35	
	Seeleute	15	
	Schiffsheizer	6	
	Transportarbeiter	40	724
	Übertrag		7.420

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag		7.420
Irland			
	Seeleute und Hafenarbeiter	5	
Estland			
	Seeleute	72	
Finnland			
	Lokomotivpersonal	12	
	Kraftfahrer	15	
	Eisenbahner	42	
	Seeleute	20	
Frankreich			
	Öffentliche Dienste	20	
Deutschland			
	Eisenbahner	1.242	
	Transportarbeiter	851	
Griechenland			
	Eisenbahner	36	
Großbritannien			
	Kohletrimmer	1	
	Lokomotivpersonal	207	
	Schiffsoffiziere	9	
	Bordfunker	9	
	Eisenbahner	706	
	Schottische Fuhrleute und Kraftfahrer	45	
	Seeleute	180	
	Transportarbeiter	750	
	Eisenbahnangestellte	269	
Israel			
	Eisenbahner	12	
	Seeleute	12	
Island			
	Seeleute	5	
Japan			
	Seeleute	80	
Luxemburg			
	Eisenbahner	18	
Norwegen			
	Lokomotivpersonal	7	
	Steuerleute	12	
	Eisenbahner	60	
	Seeleute	139	
	Schiffsoffiziere	12	
	Transportarbeiter	74	4.922
	Übertrag		12.342

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag		12.342
Niederlande			
	Luftfahrtpersonal (Boden)	3	
	Schiffsoffiziere	23	
	Eisenbahner	73	
	Transportarbeiter	105	
Rhodesien			
	Eisenbahner	5	
Freier Gewerkschaftsfonds — Edo Fimmen			
Saarland			
	Eisenbahner	24	
Schweden			
	Eisenbahner	193	
	Seeleute	114	
	Schiffsoffiziere	9	
	Angestellte im Transport	9	
	Transportarbeiter	138	
Schweiz			
	Zivilluftfahrt	3	
	Eisenbahner	129	
Vereinigte Staaten			
	Maschinisten	75	
	Eisenbahner (RLEA)	3.057	
	Seeleute (SIU)	153	
	Fuhrleute	358	
	Transportarbeiter	179	4.650
			16.992
Sonderzuwendungen			
	Eisenbahner (RLEA), USA, für lateinamerikanisches Sekretariat	5.353	
	Fuhrleute, USA, für italienischen Kraftfahrerverband vorgesehen	8.021	13.374
	Verschiedenes		24
	Überschreibung vom Fonds für Aktionsausschüsse		3.245
			33.635
Ausgaben 1954 und 1955			
Zuschüsse und Anleihen			
Frankreich			
	Hafenarbeiter	204	
Indien			
	Seeleute	301	
	Hafenarbeiter, Bombay	500	
	Übertrag	1.005	33.635

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag	1.005	33.635
Italien			
	Hafenarbeiter	47	
	Kraftfahrer (s. oben Sonderzuwendungen)	3.571	
Kenya			
	Transportarbeiter	200	
Marokko			
	Hafenarbeiter	41	
Nigeria			
	Techn. Eisenbahnangestellte	427	
Pakistan			
	Transportarbeiter	500	
Rhodesien			
	Eisenbahner	1.103	
Asiatische Transportarbeiterkonferenz (April 1955) . .		3.620	
Lateinamerikanische Zonenkonferenz (Oktober 1955) .		1.780	
Reiseunkosten und Spesen			
	Lateinamerika	1.743	
	Indien	198	
	Italien	135	
Büro- und sonstige Unkosten			
	Regionalbüro in Bombay	1.785	
	Lateinamerikanisches Regionalbüro	5.447	
	Asiatisches Regionalbüro	794	
	Druck von Solidaritätsmarken	221	
	Verschiedene Ausgaben und Zuwendungen	92	22.709
			10.926
	Überschreibung auf Rheinschiffahrtfonds		121
	Bilanz am 31. Dezember 1955		£ 10.805

Tabelle 4

Edo-Fimmen-Fonds

Bilanz am 1. Januar 1954	92
Überschreibung vom Allgemeinen Fonds	452
	544
Zuwendungen und sonstige Ausgaben	544
	—

Tabelle 5	£	£
Allgemeiner Unterstützungsfonds		
Bilanz am 1. Januar 1954		3.026
Zinsen		1.316
		<u>4.342</u>
Zuwendungen und sonstige Ausgaben		761
Bilanz am 31. Dezember 1955	£	<u>3.581</u>

Tabelle 6		
Spanischer Gewerkschaftsfonds		
Bilanz am 1. Januar 1954		667
Schenkungen		480
		<u>1.147</u>
Ausgaben in 1954 und 1955		
Zuwendungen an spanische Gewerkschafter und Organisationen		1.142
Bilanz am 31. Dezember 1955		<u>£ 5</u>

Tabelle 7		
Fonds für Aktionsausschüsse		
Bilanz am 1. Januar 1954		3.245
Überschreibung auf Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen		3.245
		<u>—</u>

Tabelle 8		
Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute	£	£
Bilanz am 1. Januar 1954		4.912
Beiträge 1954		9.369
		<u>14.281</u>
Sonderzuwendung	4	
Überschreibung auf Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne	4.684	4.688
		<u>9.593</u>
Beiträge 1955		14.314
		<u>23.907</u>
Überschreibung auf Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne		7.157
Bilanz am 31. Dezember 1955		<u>£ 16.750</u>

Tabelle 9		
Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne		
Bilanz am 1. Januar 1954		2.621
Beiträge 1954		
Estland		59
Seeleute		59
Übertrag		<u>59</u>

Land	Organisation	1954 £	1955 £
	Übertrag	59	
Finnland			
Seeleute		55	
Griechenland			
Seeleute		34	
Niederlande			
Offiziere		65	213
Mitgliedsbeiträge			
(durch Gewerkschaften und direkt erhalten) . . .			653
Überschreibung von Internationale Wohlfahrtskasse der Seeleute per 31. Dezember 1954			4.684
			<u>8.171</u>
Beiträge 1955			
Estland			
Seeleute		59	
Finnland			
Seeleute		56	
Niederlande			
Offiziere		64	179
Mitgliedsbeiträge			
(durch Gewerkschaften und direkt erhalten) . . .			1.880
Unterstützung durch SIU zum Büro der Sondersektion in New York			2.857
Überschreibung von Internationaler Wohlfahrtskasse der Seeleute per 31. Dezember 1955			7.157
			<u>20.244</u>
Ausgaben in 1954			
Gehälter, Zulagen und Reisekosten		3.596	
Büromiete, Druck- und sonstige Unkosten		302	
Ausgaben 1955, Londoner Büro			
Gehälter, Zulagen und Reisekosten		3.752	
Büromiete, Druck- und sonstige Unkosten		240	
New Yorker Büro			
Gehälter, Zulagen und Reisekosten		3.069	
Büromiete, Druck- und sonstige Unkosten		331	11.290
Bilanz am 31. Dezember 1955			<u>£ 8.954</u>