

# PROTOKOLL

**ITF-KONGRESS**

**AMSTERDAM 1958**

**MIT BERICHTEN**

**FÜR DIE JAHRE**

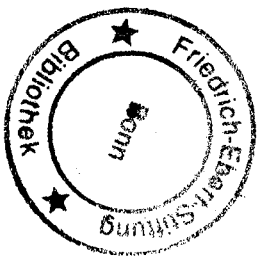
**1956 UND 1957**



LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-  
ARBEITER-FÖDERATION

**ITF**



Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Frankfurt am Main

X 2267

# Inhalt

	Seite		Seite
Nachruf . . . . .	5	Tagesordnung . . . . .	159
Todesfälle . . . . .	7	Eingereichte	
Einleitung . . . . .	8	Resolutionen und Anträge . . . . .	160
<b>I. Leitende Gremien und interne</b>		Eröffnung des Kongresses . . . . .	162
<b>Angelegenheiten der ITF . . . . .</b>	<b>10</b>	Ansprache des Präsidenten . . . . .	165
<b>II. Mitgliederbestand . . . . .</b>	<b>22</b>	Bericht über die Konferenz	
<b>III. Beziehungen zu</b>		der Eisenbahnersektion . . . . .	234
<b>Mitgliedsverbänden . . . . .</b>	<b>35</b>	Bericht über die Konferenz	
<b>IV. Beziehungen zu</b>		der Sektion der Arbeiter	
<b>nichtangeschlossenen</b>		im Straßentransport . . . . .	240
<b>Organisationen . . . . .</b>	<b>43</b>	Bericht über die Konferenz	
<b>V. Verschiedene</b>		der Sektion Binnenschifffahrt . . . . .	244
<b>gewerkschaftliche Aktionen . . . . .</b>	<b>45</b>	Bericht des Resolutionsausschusses . . . . .	247
<b>VI. Regionale Tätigkeit . . . . .</b>	<b>51</b>	Bericht über die Konferenz	
<b>VII. Tätigkeit der Sektionen . . . . .</b>	<b>56</b>	der Seeleutesektion . . . . .	251
<b>VIII. Beziehungen zu anderen</b>		Bericht über die Konferenz	
<b>Sektionen der internationalen</b>		der Sektion Zivilluftfahrt . . . . .	254
<b>Gewerkschaftsbewegung . . . . .</b>	<b>112</b>	Bericht über die Konferenz	
<b>IX. Beziehungen zu</b>		der Hafendarbeitersektion . . . . .	259
<b>zwischenstaatl. Organisationen . . . . .</b>	<b>117</b>	Bericht über die Konferenz	
<b>X. Verschiedenes . . . . .</b>		der Hochseefischer . . . . .	264
Finanzbericht für die		Bericht über die Gemeinsame	
Jahre 1956 und 1957 . . . . .	125	Konferenz der Sektionen	
Regionale Tätigkeit . . . . .	146	der Seeleute und Hafendarbeiter . . . . .	267
		Liste der Delegierten . . . . .	285

# Nachruf

## Charles Lindley

Charles Lindley, einer der Mitbegründer der ITF und viele Jahre lang ihr Präsident, verschied am 12. Oktober 1957, zwei Tage vor seinem 92. Geburtstag.

Karl Gustav Lindgren – sein wirklicher Name, obwohl er den Namen Charles Lindley vorzog, den er annahm, als er zum erstenmal zur See ging – wurde am 14. Oktober 1865 in Stockholm geboren und musterte im Alter von 16 Jahren auf dem britischen Segelschiff «St. Bede» an.

Er war einige Jahre auf Küstenschiffen tätig, meist auf der Fahrt nach Schottland, und er begann schließlich den englischen Hafen Sunderland als seine Heimat zu betrachten. Dort traf er mit dem Leiter der lokalen Seeleutegewerkschaft, Havelock Wilson, zusammen, der sich zu jener Zeit für die Gründung einer landesweiten Organisation der Seeleute einsetzte. Dieses Projekt sagte Lindley zu, und mit seiner Hilfe rief Wilson kurz danach den Verband der Seeleute und Heizer ins Leben, aus dem später der Britische Landesverband der Seeleute wurde.

1894 kehrte er nach Schweden zurück und begann mit der gewerkschaftlichen Erfassung der dortigen Seeleute und Hafentarbeiter. Hauptsächlich dank seiner Bemühungen wurde 1897 der Schwedische Transportarbeiterverband gegründet, dessen Geschäfte er etwa 40 Jahre lang leitete. 1898 wohnte er dem Kongreß bei, auf dem es zur Gründung des Schwedischen Gewerkschaftsbundes kam, und in den Jahren 1900 bis 1912 und 1922 bis 1926 war Charles Lindley Mitglied des Vorstandes des Gewerkschaftsbundes. Er glaubte an die internationale Gewerkschaftsbewegung und setzte seinen Glauben in die Tat um. Er wohnte der Konferenz bei, auf der die Internationale Föderation der Schiffs- und Hafentarbeiter und Binnenschiffer gegründet wurde, war jedoch mit der neuen Organisation nicht ganz einverstanden, da es sein Wunsch war, daß sie alle Transportarbeiter erfassen sollte. Zwei Jahre später, 1898, gelang es ihm, auf dem Londoner Kongreß der Föderation seinem Gedanken zum Siege zu verhelfen, und auf seinen Antrag wurde die Föderation umbenannt und erhielt den Namen Internationale Transportarbeiter-Föderation. Er wurde ihr erster Vizepräsident.

Während des Ersten Weltkrieges bemühte er sich nach besten Kräften, einige der Verbindungen zwischen den Transportarbeitern der Welt aufrechtzuerhalten, die der Krieg unterbrochen hatte, und 1919 kam es, hauptsächlich dank der Bemühungen von Charles Lindley, zur Neugründung der ITF. 1920 erfolgte seine Wahl in den Generalrat, und von jenem Jahre an bis 1946, als er vom Posten des Präsidenten zurücktrat, den er seit 1933 innegehabt hatte, stellte er den leitenden Gremien der ITF seine enorme Erfahrung und sein Wissen zur Verfügung. Selbst als er kein Amt mehr bekleidete, wohnte er weiterhin Konferenzen der ITF und anderer Organisationen bei, mit denen er in Verbindung stand, und deren Gründung in vielen Fällen ihm zu verdanken war. So wenig hatten sein Eifer und seine Vitalität 1956 anlässlich des Wiener Kongresses der ITF gelitten, daß er im Alter von 91 Jahren noch das Wort ergriff, um dem Kongreß den Vorwurf zu machen, es sei dabei seines Erachtens viel zu gesetzt und friedlich zugegangen.

Nicht nur den Gewerkschaftskonferenzen war es beschieden, diesen bemerkenswerten Sprecher zu hören, der seine Reden mit wundervollem, ansteckendem Humor und einem unerschöpflichen Schatz von Anekdoten

würzte. 1905 kandidierte er zum erstenmal als Abgeordneter der Sozialdemokratischen Partei im schwedischen Parlament. Damals wurde er geschlagen, stellte sich jedoch zur Wiederwahl und siegte. Von 1911 bis 1941 war er Mitglied des Schwedischen Oberhauses, wo er sich unermüdlich für die Belange der Transportarbeiter im besonderen und der Arbeiterschaft im allgemeinen einsetzte.

Charles Lindley, der ein hohes Alter erreichte, aber nie die Mentalität eines alten Mannes an den Tag legte, schien unverwüstlich zu sein. Es wird noch lange Zeit vergehen, ehe die, die ihn kannten, wirklich begreifen werden, daß er — zumindestens körperlich — nicht mehr unter uns weilt.

# Todesfälle

**Cecil P. Alexander**, Präsident des Verbandes der Seeleute und Hafentarbeiter von Trinidad und des Gewerkschaftsbundes von Trinidad und Tobago, gestorben am 16. Februar 1956 im Alter von 51 Jahren.

**Christian Borgland**, ehemaliger Generalsekretär des Dänischen Seeleuteverbandes, gestorben am 19. November 1956 im Alter von 63 Jahren.

**Jim Campbell**, Mitglied des Generalrats, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF und Generalsekretär des Britischen Eisenbahnerverbandes, am 6. November 1957 bei einem Autounfall in Sowjetrußland im Alter von 62 Jahren tödlich verunglückt.

**Willi Dorchain**, Leiter des New-Yorker Büros und Vertreter der ITF in Amerika, gestorben am 11. Juli 1956 im Alter von 52 Jahren.

**Ernst Fell**, Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, gestorben am 19. November 1956 im Alter von 63 Jahren.

**James Figgins**, ehemaliges Mitglied des Generalrats und des Exekutivkomitees der ITF, ehemaliger Generalsekretär des Britischen Eisenbahnerverbandes, gestorben am 28. Dezember 1956 im Alter von 63 Jahren.

**F. W. Franzén**, ehemaliger Leiter des Schwedischen Eisenbahnerverbandes, gestorben am 10. Juni 1957 im Alter von 80 Jahren.

**Gilberto Goliath**, Generalsekretär des Kubanischen Seeleuteverbandes, gestorben am 1. Juni 1956 im Alter von 50 Jahren.

**Tom Hollywood**, Rechnungsprüfer der ITF, Präsident des Britischen Eisenbahnerverbandes, am 7. November 1957 bei einem Autounfall in Sowjetrußland im Alter von 55 Jahren tödlich verunglückt.

**J. K. F. Jensen**, stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF, Generalsekretär des Dänischen Eisenbahnerverbandes, gestorben am 27. Dezember 1957 im Alter von 64 Jahren.

**Julius G. Luhrsen**, Gründer und ehemaliger Präsident der Amerikanischen Vereinigung der Zugdispatcher, gestorben im Oktober 1956 im Alter von 79 Jahren.

**Harry Lundeberg**, Mitglied des Generalrats der ITF, Präsident des Seeleuteverbandes von Nordamerika, gestorben am 28. Januar 1957 im Alter von 56 Jahren.

**Kapitän Ch. F. May**, erster Vizepräsident der Amerikanischen Vereinigung der Piloten, Steuerleute und Lotsen, gestorben im Mai 1956 im Alter von 68 Jahren.

**Philippe Physekis**, Sekretär der Griechischen Eisenbahnerföderation, gestorben im September 1957 im Alter von 56 Jahren.

**Jerker Svensson**, Mitglied des Sektionsausschusses der Seeleute, Vorsitzender des Schwedischen Seeleuteverbandes, gestorben am 30. Dezember 1956.

**William Stott**, ehemaliges stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF, ehemaliger Generalsekretär des Britischen Verbandes der Verkehrsangestellten, gestorben am 25. März 1956 im Alter von 76 Jahren.

**A. Thiopoulos**, Mitglied des Generalrats der ITF, Generalsekretär der Griechischen Hafentarbeiter-Föderation, gestorben am 5. Januar 1957.

**Spyros Vassiliades**, Präsident der Griechischen Eisenbahner-Föderation, gestorben am 30. Dezember 1956 im Alter von 55 Jahren.

# Einleitung

Die Einleitung zu unserem Bericht an den letzten Kongreß der ITF im Juli 1956 in Wien enthielt die Feststellung, daß eine Organisation wie unsere ihre Dynamik bewahren und die Transportarbeiter der Welt in immer größerem Umfange erfassen müsse, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden wolle. Wie sich aus dem Bericht über die vergangenen zwei Jahre ersehen läßt, haben wir in dieser Hinsicht nichts zu befürchten, wenn wir uns stets mit der erforderlichen Energie unserer Arbeit widmen.

Aus den im vorliegenden Bericht enthaltenen Statistiken geht in der Tat hervor, daß in den Jahren 1956 und 1957 eine sprunghafte Erhöhung der Zahl der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zu verzeichnen war, eine Erhöhung um nicht weniger als 47. Dieser Zuwachs geht weiter. Auf der ersten Sitzung des Exekutivkomitees der ITF im Jahre 1958 lag ein weiteres Dutzend Ansuchen um Aufnahme vor. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der in der ITF vertretenen Länder von 48 auf 60 und der Gesamtmitgliederstand von rund 4 914 000 am Ende des Jahres 1955 auf 5 738 000 Ende 1957. Aus einer Analyse der Neubei Tritte nach Weltteilen ergibt sich, daß 22 davon auf Afrika entfielen, 6 auf Asien, 14 auf Lateinamerika und die übrigen auf Europa, Nordamerika und Australasien. Die überwiegende Mehrheit war daher in Weltteilen zu verzeichnen, die im allgemeinen als unterentwickelt bezeichnet werden. Hierin liegt übrigens die Erklärung der Tatsache, daß die Erhöhung des gesamten Mitgliederstandes nicht ganz so ausgeprägt ist: Unsere jüngsten Mitglieder stammen zum großen Teil aus Gebieten, wo die Gewerkschaften verhältnismäßig jungen Datums und ihre Mitgliederzahlen dementsprechend niedrig sind. Es handelt sich jedoch nichtsdestoweniger um Weltteile mit sehr hohen potentiellen Mitgliederzahlen, in denen gute Aussichten auf eine beträchtliche Ausweitung unseres Tätigkeitsbereiches in der Zukunft bestehen.

Abgesehen von einem zahlenmäßigen Mitgliederzuwachs gibt diese Tendenz auch aus anderen Gründen zu großer Befriedigung Anlaß. In den letzten Jahren hat die ITF, wie auch andere Sektionen der internationalen Gewerkschaftsbewegung, immer größeren Wert auf regionale Tätigkeit gelegt, sowohl mit der Absicht, Gewerkschaftsbewegungen zu ermutigen, die in den unterentwickelten Teilen der Welt ins Leben gerufen werden, als auch um sie der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung zuzuführen. Obwohl es sich hier um eine langfristige Aufgabe handelt, ergeben sich aus den bisher erzielten Resultaten gute Gründe für die Annahme, daß eine konkrete Grundlage geschaffen worden ist und die bisher geleistete Arbeit in den kommenden Jahren immer reichere Früchte tragen wird.

Die regionale Entwicklung muß demnach als eines der wichtigsten Interessengebiete der ITF bezeichnet werden. Aus diesem Grunde unterstreichen wir die Bedeutung dieser Frage im Rahmen dieser einleitenden Bemerkungen zu unserem Tätigkeitsbericht. Aus gleichem Grunde wird diese Frage einen der wichtigsten Diskussionsgegenstände auf unserem Kongreß in Amsterdam darstellen, sowohl zum Zwecke eines Überblicks über das bisher Geleistete, als auch im Zusammenhang mit der zukünftigen Planung unserer Tätigkeit auf diesem Gebiete. Von diesem Gesichtspunkt aus werden wir das besondere Vergnügen haben, eine größere Anzahl von Delegierten als je zuvor aus Gebieten begrüßen zu dürfen, denen im Zusammenhang mit der regionalen Tätigkeit besondere Bedeutung zukommt.

Obwohl die fortdauernde Ausweitung des Zuständigkeitsbereiches der ITF ohne Zweifel zu Genugtuung Anlaß gibt, bringt sie zwangsläufig auch Probleme mit sich. Eines dieser Probleme, vielleicht nicht das wichtigste, aber immerhin eines, dem wir unsere Aufmerksamkeit zuwenden müssen, wenn unsere Bemühungen von Erfolg begleitet sein sollen, besteht darin, daß die Erhöhung unseres Mitgliederbestandes immer höhere Ansprüche an die physischen und sonstigen Hilfsquellen der ITF stellt. Wie bereits erwähnt, ist der zahlenmäßige Umfang der Neueintritte verhältnismäßig beschränkt, und obwohl die finanziellen Anstrengungen, die diese jungen Organisationen unternehmen, keineswegs gering sind, insbesondere wenn man die relative materielle Rückständigkeit dieser Weltteile berücksichtigt, bleibt dennoch die Tatsache bestehen, daß sich aus diesem Mitgliederzuwachs, global betrachtet, nur ein sehr geringer materieller Beitrag zu den Hilfsquellen der ITF ergibt. Hier handelt es sich um einen jeder Tätigkeit auf regionalem Gebiete inwohnenden Aspekt, der damit zusammenhängt, daß das Ziel dieser Tätigkeit eben die Hebung des Lebensstandards in unterentwickelten Gebieten ist und die Gewährung von Beistand, wo er am dringendsten benötigt wird.

Unsere Mitgliedsverbände in den fortgeschrittenen Gebieten der Welt haben den Beweis für ihr vollkommenes Verständnis dieser Umstände erbracht und in den vergangenen Jahren der ITF auf mehr als großzügige Weise die Mittel zur Verfügung gestellt, deren sie bedarf, um der ihr anvertrauten Aufgabe gerecht werden zu können. Der Umfang dieser Aufgabe wird sich ohne Zweifel in den kommenden Jahren weiterhin vergrößern, und ebenso besteht kein Zweifel darüber, daß es sich dabei um Aufgaben handelt, bei denen die Stärkeren den Schwachen so lange helfen müssen, bis sie selber die volle Reife erlangt haben. Wir hoffen, daß das bisher Geleistete unsere Mitgliedsverbände davon überzeugen wird, daß diese Arbeit sehr wohl der Mühe wert ist und daß sie ihr in immer größerem Umfange allen Beistand und Ermutigung zuteil werden lassen, dessen sie fähig sind, denn wir sind immer mehr davon überzeugt, daß alles, was in diesen gemeinsamen Bemühungen investiert wird, sowohl auf kurze als auch auf lange Sicht, sich bei der Erfüllung der historischen Aufgabe der ITF tausendfach bezahlt machen wird.

London, März 1958

O. Becu, Generalsekretär



# I. Leitende Gremien und interne Angelegenheiten der ITF

## Der Kongreß

Der 24. Kongreß der ITF fand vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien statt. Ihm wohnten 209 Delegierte und 46 Berater aus 32 Ländern bei, die 85 Organisationen mit insgesamt rund 4 000 000 Mitgliedern vertraten, eine bis dahin noch nie erreichte Zahl. Eindrucksvoll war auch die Zahl der Gäste. Anwesend waren Gastdelegierte des Internationalen Bundes freier Gewerkschaften, der Internationalen Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten, des Internationalen Zentrums freier Gewerkschafter im Exil, der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation sowie des Österreichischen Gewerkschaftsbundes. Die Internationale Arbeitsorganisation, die Gesandtschaften Großbritanniens und der Vereinigten Staaten, das International Seafarers' Service Study Committee, das Amt für Auswärtige Hilfe der Vereinigten Staaten und der Ausschuß der Exilgewerkschafter der Dominikanischen Republik hatten Beobachter entsandt.

Dem Kongreß wohnte ferner eine Anzahl von Ehrengästen bei, darunter der Österreichische Vizekanzler, der Bürgermeister von Wien und der Verkehrsminister.

Im Einklang mit einer alten Tradition wurden auch einige Veteranen der ITF eingeladen, von denen Charles Lindley, Karl Weigl, J. Bräutigam, G. Joustra, F. P. A. Landkroon und L. Veenstra anwesend waren.

Bemerkenswert am Wiener Kongreß war seine weltumfassende Struktur. Noch nie zuvor waren so viele außereuropäische Länder auf einem Kongreß der ITF vertreten, wobei zum ersten Male Länder wie Ghana, Grenada, Nigerien, die Philippinen sowie lateinamerikanische Länder, wie Brasilien, Chile und Kolumbien, vertreten waren. Insgesamt wohnten dem Kongreß 37 Delegierte und Berater aus 14 außereuropäischen Ländern bei, verglichen mit 20 Delegierten und Beratern aus zehn Ländern auf dem Londoner Kongreß 1954.

Die beiden österreichischen Organisationen hatten ausgezeichnete Vorkehrungen für die Abwicklung des Kongresses und die Unterhaltung der Teilnehmer getroffen und auf diese Weise einen wesentlichen Beitrag zu einem angenehmen Aufenthalt der Delegierten geleistet.

Die vom Kongreß angenommenen Resolutionen fassen wir nachstehend wie folgt zusammen:

### **Änderungen der Satzungen**

Die Änderungen betrafen: Die Vertretung von zwei nicht anwesenden Delegationen anstelle einer; der Generalrat tritt in Zukunft normalerweise unmittelbar nach dem Kongreß zusammen anstatt wie früher einmal zwischen den Kongressen; Erhöhung der Zahl der Mitglieder des Exekutivkomitees um bis zu vier kooptierte Mitglieder; der Stellvertretende Generalsekretär (bzw. -sekretäre) wird in Zukunft vom Exekutivkomitee ernannt anstatt wie bisher vom Kongreß gewählt.

### **Erhöhung der Mitgliedsbeiträge**

Es wurde beschlossen, die Mitgliedsbeiträge mit Wirkung vom 1. Januar 1957 um 15 Prozent zu erhöhen.

### **Solidarität mit den Arbeitern von Posen**

Der Kongreß verurteilte die vom kommunistischen Regime bei der Unterdrückung des Aufstandes der Arbeiter von Posen am 28. Juni 1956 angewandten Methoden und erklärte sich solidarisch mit den Arbeitern von Posen und allen von den Kommunisten beherrschten Ländern.

### **40-Stunden-Woche**

In dieser Resolution wurde auf den Umstand verwiesen, daß die Herabsetzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden durch den technischen Fortschritt wirtschaftlich ermöglicht werde; die einschlägigen Resolutionen früherer Kongresse und Konferenzen der ITF wurden bekräftigt und die Mitgliedsorganisationen aufgefordert, sich in ihren Ländern mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für die Einführung der 40-Stunden-Woche einzusetzen.

### **Atomkraft und Automation**

Der Kongreß lenkte die Aufmerksamkeit der Mitgliedsverbände auf die Notwendigkeit einer eingehenden Prüfung der Auswirkungen der in immer größerem Umfange erfolgenden Verwendung von Atomkraft und Automation auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter und betonte die Notwendigkeit zweckdienlicher Maßnahmen zugunsten von Arbeitern, die von der Ersetzung menschlicher Arbeitskräfte durch automatische Einrichtungen in Mitleidenschaft gezogen werden. Ferner wurde die Auffassung vertreten, daß die aus der Anwendung dieser neuen Energiequellen und Methoden erwachsende höhere Produktivität vielfachen Nutzen mit sich bringen könnte.

### **Koalitionsfreiheit in Brasilien**

In dieser Resolution wurden Bedenken darüber geltend gemacht, daß dem Personal der im Besitze der öffentlichen Hand befindlichen Verkehrsbetriebe Brasiliens trotz gesetzlicher Bestimmungen die Koalitionsfreiheit verweigert werde, und ein Appell an die Regierung Brasiliens gerichtet, dieses Recht zu gewährleisten.

### **Freie Gewerkschaftsbewegung in Afrika**

Der Kongreß nahm das Interesse der ITF an der Förderung freier Gewerkschaften in unterentwickelten Gebieten zur Kenntnis sowie die ständig zunehmende Bedeutung Afrikas für die Gewerkschaftsbewegung und die dringende Notwendigkeit einer Beistandsleistung. Die Errichtung eines Regionalbüros der ITF für Afrika wurde befürwortet.

### **Übergang zum Diesel- und elektrischen Eisenbahnbetrieb**

Der Kongreß nahm die Änderungen der Antriebsmethoden bei den Eisenbahnen zur Kenntnis und stellte unter besonderer Berücksichtigung der Bemannung neuer Lokomotiven fest, daß in den verschiedenen Ländern keine einheitlichen Methoden beim Übergang zu den neuen Antriebsarten angewandt wurden, woraus sich Nachteile für die Arbeitnehmer ergäben. Der Kongreß bestand grundsätzlich auf der Bemannung neuer Lokomotiven mit zwei Mann und beschloß, diese Angelegenheit der Eisenbahnarbeitersektion zur dringenden Behandlung und zwecks Entwurfs einer Erklärung über die auf diesem Gebiete einzuschlagende Politik zu überweisen.

## **Wirtschaftliche Integration Europas und Koordinierung des europäischen Verkehrswesens – Errichtung der «Eurofima» – Moselkanalisierung**

Diese Gruppe von Resolutionen bezog sich auf verschiedene Aspekte der Probleme des europäischen Binnenverkehrs.

### **IMCO**

Der Kongreß beantragte dringend die Ratifizierung der Konvention über die Errichtung einer zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtskommission, die von einer Konferenz der Vereinten Nationen vor acht Jahren angenommen worden war.

### **Schattenflaggen**

In zwei Resolutionen, von denen eine an die Regierungen und die zweite an die Gewerkschaftsbewegung gerichtet war, wurde die überaus wichtige Frage der Schattenflaggen behandelt und auf die schwerwiegenden Auswirkungen eines schwindelhaften Flaggenwechsels verwiesen.

### **Costa Rica**

In dieser Resolution wurde die Genugtuung über den Beschluß der Regierung in Costa Rica zum Ausdruck gebracht, den Mißbrauch der Flagge des Landes durch andere Staaten zu verhindern, die sich dadurch ihren Verpflichtungen der Allgemeinheit gegenüber entziehen wollen.

### **Geflüchtete Seeleute**

In dieser Resolution wurde an die Mitgliedsverbände der Seeleute appelliert, bei ihren Regierungen zu intervenieren, damit eine Lösung des Problems der staatenlosen Seeleute gefunden werde, die, nachdem sie aus Ländern unter kommunistischer Herrschaft geflüchtet sind, häufig der Ausbeutung zum Opfer fallen.

### **Freiheit der Schifffahrt im Suez-Kanal**

Der Kongreß protestierte gegen die von Ägypten verhängte Blockade des Suez-Kanals, die dem internationalen Recht widerspreche und einen Verstoß gegen einen Beschluß des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen von 1951 darstellte.

### **Binnenverkehrsausschuß der IAO**

In dieser Resolution wurde das Bedauern über die Untergrabung der Leistungsfähigkeit der industriellen Ausschüsse durch Herabsetzung der Zahl ihrer Tagungen zum Ausdruck gebracht und an den Verwaltungsrat des IAA das dringende Ansuchen gerichtet, die Möglichkeit der Einberufung von Tagungen des Binnenverkehrsausschusses etwa alle 1½ Jahre zu erwägen.

### **Berufliche Ausbildung von Hafentarbeitern**

Der Kongreß beantragte eine koordinierte Vorgangsweise der Gewerkschaften im Hinblick auf die Einführung eines Systems der beruflichen Ausbildung von Hafentarbeitern.

### **Mechanisierung und Umschlag von Massengütern**

Der Kongreß betonte die Notwendigkeit einer eingehenderen Behandlung von Angelegenheiten, die mit der Beschäftigung von Hafentarbeitern beim

mechanisierten Güterumschlag in Zusammenhang stehen, und ersuchte alle an dieser Frage interessierten Organisationen um ihre Stellungnahme zwecks Entwurfs einer auf internationaler Ebene zu verfolgenden Politik.

### **Internationales Programm der Hafentarbeiter**

In dieser Resolution wurden die verschiedenen Punkte eines internationalen Programms der Hafentarbeiter angeführt und die Auffassung des Kongresses zum Ausdruck gebracht, daß sich alle Mitgliedsverbände der Hafentarbeiter in ihren Ländern für die Verwirklichung dieses Programms einsetzen und einander zwecks Erreichung seiner Ziele beistehen sollten.

### **Behandlung von Fragen der Fischer durch die IAO**

Der Kongreß stellte mit Bedauern fest, daß die IAO keinerlei Maßnahmen zur Verwirklichung der Resolution der Seefahrtskonferenz der IAO 1946 ergriffen hatte, in der die Einführung eines Internationalen Arbeitskodex der Fischer gefordert wurde; ferner, daß die Joint Maritime Commission die Einbeziehung von Fragen der Arbeitsbedingungen von Fischern in die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1957 empfohlen habe, daß dieser Empfehlung jedoch nicht Folge geleistet worden wäre. Der Kongreß richtete an die IAO das Ansuchen, diese Frage im Rahmen der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 zu behandeln.

### **Zusammensetzung der Flugzeugbesetzungen – Kodex der Ethik der Flugsicherheit – Befähigungsnachweise des Instandhaltungspersonals im Bodendienst der Zivilluftfahrt**

In diesen Resolutionen wurden verschiedene Probleme der Zivilluftfahrt behandelt.

## **Generalrat**

Anfang 1956 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen (siehe Anmerkung):

<b>Land oder Ländergruppen</b>	<b>Mitglieder oder Ersatzmitglieder</b>
Großbritannien	<i>J. S. Campbell</i> (E) <i>F. Cousins</i> (T); <i>D. S. Tennant</i> (S) <i>W. J. P. Webber</i> (E); <i>A. Hallworth</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>H. Hildebrand</i> (T); <i>J. Steldinger</i> (T)
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)

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 = Hafentarbeiter; Z = Zivilluftfahrtspersonal; ST = Straßentransportarbeiter.)

**Land oder Ländergruppen**

Griechenland, Israel, Libanon

Spanien

Benelux

Dänemark, Norwegen, Finnland,  
Island, Estland, Irland

Österreich, Schweiz, Saar

Kanada

USA

Kuba

Lateinamerika

Indien, Ceylon, Kenia

Japan

Pakistan

Australien, Neuseeland

ITF-Sekretariat

**Mitglieder oder Ersatzmitglieder**A. Thiopoulos (H), Griechenland  
Z. V. Barash (E), Israel

Keine ernannt

R. Dekeyzer (T), Belgien  
H. J. Kanne (E), Holland;  
P. de Vries (S), Holland  
Ch. J. Leurs (E), LuxemburgE. Borg (T), Dänemark;  
O. Askeland (T), Norwegen  
J. Haugen (S), Norwegen;  
S. F. Andersen (S), Dänemark  
G. Widing (E), Finnland;  
J. K. F. Jensen (E), DänemarkA. Thaler (E), Österreich;  
R. Freund (E), Österreich  
H. Düby (E), Schweiz;  
A. Sorg (T), Schweiz  
E. Welter (E), Saar;  
W. Svetelsky (T), Österreich

F. H. Hall (E)

A. E. Lyon (E);  
H. Lundeberg (S)  
M. Quill (T)

F. Pomar (ST)

J. F. Delfino (E), Uruguay

P. D'Mello (H), Indien

T. Nishimaki (S)

Keine ernannt

Keine ernannt

O. Becu

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

**Europa**

Österreich, Saar, Schweiz

A. Thaler (E), Österreich;  
R. Freund (E), Österreich  
W. Svetelsky (T), Österreich;  
A. Flätgen (T), Saar  
H. Düby (E), Schweiz;  
E. Hofer (T), Schweiz

Belgien, Luxemburg, Holland

R. Dekeyzer (T), Belgien  
H. J. Kanne (T), Niederlande;  
D. Harms (S), Niederlande  
Ch. J. Leurs (E), Luxemburg

**Land oder Ländergruppen**

Dänemark, Finnland, Island,  
Norwegen

Frankreich

Deutschland

Großbritannien, Irland

Griechenland

Italien

Schweden

**Vorderasien**

Israel

Ägypten

**Afrika**

Ghana, Kenia, Mauritius, Nigerien,  
Njassaland, Rhodesien, Südafrika,  
Tunesien, Tanganjika

**Asien**

Hongkong, Indien

Japan

Pakistan, Philippinen, Malaya

**Australasien**

Australien, Neuseeland

**Zentral- und Südamerika**

Argentinien, Brasilien, Britisch-  
Honduras, Chile, Kolumbien, Kuba,  
Ekuador, Mexiko, Panama,  
Uruguay

**Karibisches Meer**

Granada, St. Lucia, Trinidad,  
Jamaika

**Mitglieder oder Ersatzmitglieder**

I. Haugen (S), Norwegen;  
S. F. Andersen (S), Dänemark  
G. Widing (E), Finnland;  
J. K. F. Jensen (E), Dänemark  
E. Borg (T), Dänemark;  
O. Askeland (T), Norwegen

F. Laurent (E); R. Lapeyre (Z)

H. Jahn (E); F. Schreiber (E)

C. Kamp (E); P. Pröh (E)

A. Kummernuss (T); O. George (T)

H. Hildebrand (T); J. Steldinger (T)

J. S. Campbell (E); D. S. Tennant (S)

F. Cousins (T); A. Hallworth (E)

W. J. P. Webber (E)

T. Yates (E)

S. Dimitracopoulos (E);

M. Petroulis (S)

E. Semenza (E); G. Abate (T)

H. Blomgren (E); S. Klinga (T)

Z. Barash (E)

Keine ernannt

L. Agonsi (E), Nigerien

C. Heymann (T), Ghana

J. D. Randeri (S), Indien

T. Nishimaki (S), Japan

I. Koyanagi (E), Japan

R. S. Oca (T), Philippinen

Keine ernannt

F. Pomar (T), Kuba;

V. Conde (Z), Kolumbien

S. de A. Pequeño (T), Brasilien

W. Moreno (S), Chile

J. Knigth (S), Granada

<b>Land oder Ländergruppen</b>	<b>Mitglieder oder Ersatzmitglieder</b>
<b>Nordamerika</b>	
Kanada	F. H. Hall (E); W. J. Smith (E)
USA	A. E. Lyon (E) D. Beck (T)* M. Quill (T) H. Lundeberg (S)
<b>Gewerkschafter im Exil</b>	
Estland, Polen, Spanien	L. Riaza (E), Spanien; N. Metslov (S), Estland
ITF-Sekretariat	O. Becu

Während der Berichtsperiode sind folgende Änderungen in der Zusammensetzung des Generalrats eingetreten: H. Lundeberg (USA), J. S. Campbell (Großbritannien) und J. K. F. Jensen (Ersatz, Dänemark) starben. C. Kamp (Deutschland) und H. Blomgren (Schweden) traten zurück und wurden durch Ph. Seibert (E) und S. Klinga (T) ersetzt.

Der Generalrat trat unmittelbar nach dem Kongreß zusammen, um einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten zu wählen. Der im Amt stehende Präsident H. Jahn wurde als Präsident gewählt und F. Cousins als Vizepräsident.

### **Exekutivkomitee**

Anfang 1956 bestand das Exekutivkomitee aus folgenden Mitgliedern:

A. Thaler (Österreichische Eisenbahner)  
R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter)  
F. Laurent (Französische Eisenbahner)  
H. Jahn (Deutsche Eisenbahner), Amtierender Präsident  
F. Cousins (Britische Transportarbeiter)  
H. J. Kanne (Holländische Transportarbeiter)  
I. Haugen (Norwegische Seeleute)  
A. E. Lyon (Eisenbahner der USA)  
O. Becu (Generalsekretär)

T. Yates war als Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses Mitglied des Exekutivkomitees in beratender Eigenschaft.

Der Wiener Kongreß wählte die folgenden Mitglieder des Exekutivkomitees:

A. Thaler (Österreichische Eisenbahner)  
H. Düby (Schweizerische Eisenbahner)  
H. J. Kanne (Holländische Transportarbeiter)  
R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter)  
I. Haugen (Norwegische Seeleute)  
E. Borg (Dänische Transportarbeiter)  
F. Laurent (Französische Eisenbahner)  
H. Jahn (Deutsche Eisenbahner)  
F. Cousins (Britische Transportarbeiter)  
A. E. Lyon (Eisenbahner der USA)  
O. Becu, Generalsekretär

\* Mitgliedschaft erloschen, siehe Exekutivkomitee.

T. Yates war als Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses wieder Mitglied des Exekutivkomitees in beratender Eigenschaft.

A. Thaler (Österreichische Eisenbahner) trat am 1. Januar 1958 aus Gesundheitsgründen vom Exekutivkomitee zurück.

Im Zusammenhang mit dem vom Wiener Kongreß abgeänderten Artikel VIII, § 5 der Satzungen, nach dem die gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees vier zusätzliche Mitglieder kooptieren, versandte das Sekretariat am 14. September 1956 ein Rundschreiben an alle angeschlossenen Organisationen in Asien, Afrika, Lateinamerika und Nordamerika mit der Bitte, Kandidaten für diese zusätzlichen Sitze zu nominieren.

Das Exekutivkomitee beschloß auf seiner Tagung vom 7. bis 9. Januar 1957 in London, nachdem es die Antworten der betreffenden Organisationen geprüft hatte, folgende Mitglieder zu kooptieren: D. Beck (Kraftfahrer der USA), S. de A. Pequeño (Brasilianische Transportarbeiter) und H. J. Randeri (Seeleute von Indien). Weiterhin entschloß es sich, die Kooptierung des vierten Mitglieds, welches Afrika vertreten würde, hinauszuschieben, um das Ergebnis der bevorstehenden Reise des Generalsekretärs nach Afrika abzuwarten.

D. Beck stellte sich nicht zur Wiederwahl als Funktionär seines Verbandes, und demzufolge beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Tagung in London im November 1957, den Sitz als frei zu betrachten.

Das Exekutivkomitee trat am 27. bis 29. Februar 1956 in Königstein, am 16. und 17. Juli 1956 in Wien, am 26. Juli in Wien (das neugewählte Komitee), am 7. bis 9. Januar 1957 in London, am 17. bis 19. Juni 1957 in Paris und am 4. bis 6. November 1957 in London zusammen.

## **Geschäftsführender Ausschuß**

Der vom Londoner Kongreß gewählte Geschäftsführende Ausschuß setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

*J. S. Campbell* (Eisenbahner)  
*A. Hallworth* (Lokomotivpersonal)  
*W. J. P. Webber* (Verkehrsangestellte)  
*T. Yates* (Seeleute), Vorsitzender

Der Wiener Kongreß wählte die folgenden Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses:

*A. Hallworth* (Lokomotivpersonal)  
*D. S. Tennant* (Handelsmarine- und Luftlinienoffiziere)  
*W. J. P. Webber* (Verkehrsangestellte)  
*T. Yates* (Seeleute)

Der Geschäftsführende Ausschuß wählte T. Yates wieder zum Vorsitzenden. Während der Berichtsperiode trat der Geschäftsführende Ausschuß am 20. Januar, 23. Februar, 22. Mai, 19. Oktober und 14. Dezember 1956, und am 1. März, 26. April, 26. Juli, 13. September und 13. Dezember 1957 zusammen.

## **Der Präsident**

Nachdem der Generalrat vom Wiener Kongreß gewählt worden war, wählte er einstimmig den amtierenden Präsidenten, Hans Jahn, zum Präsidenten und F. Cousins zum Vizepräsidenten.



## Rechnungsprüfer und Rechnungsrevisoren

Der Wiener Kongreß wählte R. J. Gunter und T. Hollywood als Rechnungsprüfer. T. Hollywood starb und wurde nicht ersetzt. Während der beiden Berichtsjahre hat die Firma Hesketh, Hardy und Hirshfield, geprüfte Rechnungsrevisoren, London, weiterhin die Prüfung der Bücher und Belege der ITF durchgeführt.

## Veröffentlichungen

Die ITF-Zeitung erschien einmal monatlich in Englisch. Die deutsche Ausgabe erscheint alle zwei Monate.

Der Pressebericht erscheint zweimal im Monat in Englisch, Französisch, Deutsch und Schwedisch.

Die spanische Ausgabe des Presseberichts wurde im Januar 1957 eingestellt, aber es wird eine monatliche Sonderveröffentlichung, die den Pressebericht und die ITF-Zeitung kombiniert, herausgegeben.

Schließlich wird in Tokio eine Sonderausgabe der monatlichen Zeitung in Japanisch veröffentlicht.

## Das Sekretariat

Anfang 1956 verließ der stellvertretende Generalsekretär, P. Tofahrn, die ITF, um den Posten des Generalsekretärs der Internationalen Föderation des Personals öffentlicher Dienste anzunehmen. Auf diese Weise wurden die Posten des Sekretärs der Eisenbahnersektion und des Sekretärs der Arbeiter im Straßentransport frei. Am 19. April 1956 ersuchten wir die Mitgliedsverbände mittels Rundschreibens um Nominierung von Kandidaten für den Posten des Sekretärs dieser beiden Sektionen. Insgesamt wurden vier Kandidaten vorgeschlagen. Die Konferenz der Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport im Zusammenhang mit dem Wiener Kongreß beschäftigten sich mit der Frage der Ernennung eines neuen Sektionssekretärs, beschlossen jedoch, die endgültige Entscheidung dem Exekutivkomitee zu überlassen. Das neugewählte Exekutivkomitee einigte sich anlässlich seiner Sitzung am 26. Juli 1956 auf die Ernennung des Kandidaten des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Hans Imhof, zum Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport. Er nahm seine Tätigkeit am 10. September 1956 auf.

In den beiden Jahren fanden beim Personal des Sekretariats mehrere Änderungen statt. Zwei Assistenten von Sektionssekretären, F. Braun und Ch. Godfrey, traten am 31. August 1956 bzw. am 30. November 1957 aus der ITF aus und wurden nicht ersetzt.

Zwei Stenotypistinnen, Fräulein W. Hesse und Frau M. Clark, schieden aus dem Dienst der ITF aus und wurden durch Fräulein B. Boyde (15. August 1957) und Fräulein U. Pausmer (2. Oktober 1957) ersetzt. Am 15. Oktober 1957 wurde eine neue Stenotypistin, Fräulein M. Sinclair, eingestellt. Am 2. September 1957 wurde R. C. Coutts zum Leiter der Regionalabteilung ernannt. Der spanische Übersetzer L. Martínez wurde nach Mexiko versetzt, wo er die Leitung des Zweigsekretariats für Lateinamerika übernahm.

Ende 1957 bestand das Personal des Sekretariats aus:

O. L. Becu (Generalsekretär)

Fräulein M. Anderson (Leiterin der Bibliothek)

Fräulein T. Asser (Sekretärin des Generalsekretärs)  
 G. Berger (Übersetzer/Dolmetscher)  
 Frau M. Blanchard (Stenotypistin)  
 Fräulein B. Boyde (Stenotypistin)  
 R. C. Coutts (Leiter der Regionalabteilung)  
 I. Dahlbohm (Übersetzer/Dolmetscher)  
 Frau T. Dawn – früher Fräulein T. Osborne (Stenotypistin)  
 E. Downing (Assistent der Forschungs- und Presseabteilung)  
 Frau G. Eady (Typistin)  
 K. Golding (Leiter der Forschungs- und Presseabteilung)  
 H. Imhof (Sektionssekretär)  
 Frau L. Kant (Chefstenotypistin)  
 A. Klatil (Bürochef)  
 H. Lewis (Assistent der Forschungs- und Presseabteilung)  
 J. L. Merle (Übersetzer/Dolmetscher)  
 Fräulein U. Pausmer (Stenotypistin)  
 Frau E. Pearson (Telephonistin)  
 Frau E. Pemberton (Kassierererin)  
 R. Santley (Sektionsassistent)  
 Fräulein M. Sinclair (Stenotypistin)  
 E. Thomas (Archivar)  
 Frau R. West (Stenotypistin)  
 L. White (Sonderbeauftragter der Seeleutesektion)

## Vertretungen

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

### 1956

- |                 |  |
|-----------------|--|
| 9. Januar       | Jubiläumskongreß des Finnischen Eisenbahnerverbandes, Helsinki – H. Blomgren                       |
| 9. März         | Verbindungsausschuß des IBFG, Brüssel – O. Becu  |
| 14.–21. März    | Konferenz der Internationalen Föderation der Vereinigungen der Luftlinienpiloten, Rom – A. Gatto   |
| 25. März        | Kongreß der Hafenarbeitersektion des Belgischen Transportarbeiterverbandes, Antwerpen – O. Becu    |
| 27. März        | Exekutivkomitee der Nordischen Konföderation der Schiffsoffiziere, Stockholm – D. S. Tennant       |
| 10. Mai         | Jubiläumskongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, Oslo – M. Trana                      |
| 11.–13. Mai     | Kongreß des Luxemburgischen Verbandes der Eisenbahner und Transportarbeiter, Luxemburg – G. Devaux |
| 15.–17. Mai     | Kongreß des Dänischen Verbandes des Lokomotivpersonals, Kopenhagen – A. Hallworth                  |
| 28. Mai–1. Juni | Jahreskonferenz der Britischen Gewerkschaft der Verkehrsangestellten, Bridlington – O. Becu        |
| 2.–8. Juni      | Kongreß der Französischen Eisenbahnerföderation, Mülhausen – G. Devaux                             |
| 22.–23. Juni    | Kongreß des Niederländischen Seeleute- und Hochseefischerverbandes, Utrecht – O. Becu              |

- 3.–4. Juli           Beratender Ausschuß des IBFG, Brüssel – R. Dekeyzer, H. J. Kanne, F. Laurent, T. Yates und O. Becu
- 4.–5. Juli           Kongreß des Finnischen Seeleuteverbandes, Helsinki – I. Haugen
- 7.–8. Juli           Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiterföderation, Abo (Finnland) – I. Haugen
- 9.–10. August       Kongreß der Spanischen Gewerkschaftsföderation im Exil, Toulouse – F. Laurent
- 4.–8. September    Vierjähriger Kongreß der Internationalen Vereinigung der Maschinisten, San Franzisko – O. Becu
- 16.–21. September Kongreß der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, München – H. J. Kanne
- 23.–25. September Kongreß des Dänischen Transportarbeiterverbandes, Kopenhagen – F. Cousins
17. Oktober         Europäische Konferenz der Verkehrsminister, München – M. Gilbert, H. W. Koppens, K. Kühne, W. Mikkelsen, P. J. Seton und H. Imhof
- 26.–28. Oktober    Kongreß der Belgischen Gewerkschaftskonföderation, Brüssel – H. Imhof
- 29.–30. Oktober    Generalversammlung der Internationalen Berufssekretariate, Brüssel – O. Becu
- 22.–24. November Kongreß des Österreichischen Eisenbahnerverbandes, Wien – H. Jahn
26. Nov.–1. Dez.    Kongreß des Norwegischen Eisenbahnerverbandes, Oslo – W. J. P. Webber
17. Dezember       Eröffnungsfeier des Internationalen Seeleuteheims, Antwerpen – O. Becu

#### 1957

26. Februar         Verbindungsausschuß des IBFG, Brüssel – O. Becu
7. März             Verwaltungsrat der IAO, Genf – D. S. Tennant
- 11.–23. März        Sechste Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO, Hamburg – O. Becu, H. Imhof
- 23.–24. März        Kongreß des Mexikanischen Kraftfahrerverbandes, Culiacán – L. Martínez
- 25.–30. März        Kongreß des Internationalen Seeleuteverbandes von Nordamerika, San Franzisko – E. Johansen
6. April             Jubiläumsfeier zum 50jährigen Bestehen des Belgischen Transportarbeiterverbandes, Antwerpen – O. Becu
- 20.–30. April       Kongreß des Chilenischen Seeleuteverbandes, Valparaiso – S. de A. Pequeño.
- 16.–17. April       IBFG, Europäische Regionalorganisation, Konferenz über den Gemeinsamen Markt, Brüssel – G. Devaux, K. Kühne, H. Imhof
- 19.–25. Mai         Kongreß des Schwedischen Eisenbahnerverbandes, Stockholm – H. J. Kanne
- 20.–24. Mai         Jahreskonferenz des Britischen Verbandes der Verkehrsangestellten, Folkestone – O. Becu

- 30.–31. Mai Generalversammlung der Internationalen Berufssekretariate, Brüssel – R. Dekeyzer, H. Jahn, O. Becu
30. Mai–2. Juni Kongreß des Finnischen Eisenbahnerverbandes, Helsinki – H. Imhof
29. Juni–1. Juli Kongreß des Schweizerischen Transportarbeiterverbandes, Basel – H. Imhof
- 1.–13. Juli Kongreß des Britischen Eisenbahnerverbandes, Southport – H. Imhof (nahm an den Sitzungen vom 7. bis 9. Juli teil)
2. Juli Audienz beim Ausschuß der Konferenz der Europäischen stellvertretenden Verkehrsminister, Paris – H. Imhof (Berater: M. Gilbert, K. Kühne, W. Mikkelsen und P. Seton)
- 3.–4. Juli Verbindungsausschuß der freien Gewerkschaften des Schlafwagenpersonals, Basel – H. Imhof
4. Juli Generalversammlung der Internationalen Berufssekretariate, Tunis – H. Jahn, O. Becu
- 5.–13. Juli Fünfter Weltkongreß des IBFG, Tunis – H. Jahn, O. Becu
- 13.–16. Juli Kongreß und Jubiläumsfeier der Skandinavischen Transportarbeiterföderation, Hälsingborg – F. Cousins
- 18.–21. August Dritter Kongreß des Tela Straßenarbeiterverbandes von Honduras – L. Martínez
- 25.–31. August Kongreß des Schwedischen Transportarbeiterverbandes, Stockholm – O. Becu
- 10.–11. September Konferenz der Abteilung der Werftarbeiter von der Internationalen Metallarbeiterföderation, Rotterdam – P. de Vries
- 13.–15. September Kongreß des Belgischen Verbandes des Straßenbahnpersonals, Ostende – H. Imhof
- 15.–20. September Kongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, Oslo – I. Haugen, O. Becu
- 7.–11. Oktober Elfte Nationale Konvention des Seeleuteverbandes von Amerika, New York – O. Becu
- 14.–16. Oktober Internationales Zentrum der Freien Gewerkschafter im Exil, Brüssel – R. Dekeyzer
- 24.–26. Oktober Indonesischer Verband des Personals der Zivilluftfahrt, Bandung – I. Soares
24. Oktober Audienz bei der Konferenz der Verkehrsminister, Rom – M. Gilbert, H. Imhof
- 9.–13. Dezember Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinigten Nationen, Genf – H. Imhof
- 16.–20. Dezember Besuch beim Marokkanischen Gewerkschaftsbund, um den Anschluß an die ITF zu diskutieren – O. Becu

Das Sekretariat erhielt weitere Einladungen, an Tagungen, Kongressen usw. teilzunehmen, aber in zahlreichen Fällen wurden schriftliche Botschaften gesandt.

## II. Mitgliederbestand

In den Jahren 1956 bis 1957 war eine noch nie dagewesene Erhöhung des Mitgliederbestandes zu verzeichnen, insbesondere hinsichtlich der Zahl der angeschlossenen Verbände. Während dieser Zeit wurden nicht weniger als 47 Gewerkschaften in die ITF aufgenommen, wodurch sich die Gesamtzahl auf 190 erhöhte, die sich auf 60 Länder verteilen, im Vergleich zu 143 Gewerkschaften in 48 Ländern am Ende des Jahres 1955. Die gesamte Mitgliederzahl erhöhte sich von 4 914 000 Ende 1955 auf 5 738 833 am Ende des Jahres 1957. Wenn man berücksichtigt, daß es Gewerkschaften gibt – und zu diesen zählen nicht die kleinsten –, die aus diesem oder jenem Grunde nicht alle für Mitgliedschaft bei der ITF in Betracht kommende Mitglieder anmelden, so ist die Annahme gerechtfertigt, daß die ITF eigentlich die Interessen von rund 6 750 000 in verschiedenen Zweigen der Verkehrswirtschaft tätigen Arbeitnehmern vertritt.

Wir dürfen mit Genugtuung feststellen, daß sich in den beiden Berichtsjahren keine Austritte erfolgten. Wir können sogar die Rückkehr einer Gewerkschaft melden, die 1953 aus der ITF austrat, nämlich die Organisation der Piloten, Steuerleute und Lotsen der Vereinigten Staaten.

Nichtsdestoweniger erscheinen einige Verbände nicht mehr in der Liste der Mitglieder, nämlich: zwei Gewerkschaften der Saar (Eisenbahner und Transportarbeiter), die nach der Eingliederung der Saar in die Deutsche Bundesrepublik mit den deutschen Gewerkschaften verschmolzen. In den Niederlanden führte die Reorganisation der Gewerkschaftsbewegung im Jahre 1956 zur Herabsetzung der Zahl der dortigen Mitgliedsverbände von drei auf zwei. Dieser scheinbare Verlust wurde jedoch durch den Beitritt eines Verbandes der Handelsangestellten wieder ausgeglichen, der einen Teil der Kraftfahrer aufgenommen hatte, die früher einem unserer ehemaligen Mitgliedsverbände angehört hatten. Der Verband des fliegenden Personals der Niederlande löste sich auf, und ein Teil seiner Mitglieder trat dem Verband des Personals der Zivilluftfahrt bei, der früher nur die Interessen des Bodenpersonals vertreten hatte. Schließlich mußte auch der Finnische Allgemeine Arbeiterverband, der die bei ihm organisierten Hafentarbeiter der ITF angeschlossen hatte, aus der Liste der Mitglieder gestrichen werden, als die Hafentarbeiter aus ihm austraten und der Verband daraufhin nicht mehr für Mitgliedschaft der ITF in Betracht kam.

### Neubeitritte

In den Jahren 1956 und 1957 erfolgte die Aufnahme der folgenden Organisationen in die ITF:

#### Januar 1956

North Island Waterfront Workers' Industrial Association of Workers (Neuseeländische Hafentarbeiter)

General Port and Harbour Workers' Union (Hafentarbeiter von Mauritius)

Flight Radio Officers' Association (Bordfunker von Pakistan)

Indian Flight Engineers' Association (Bordingenieure)

National Union of Railwaymen (Eisenbahner von Malaya)

National Workers' Union of Jamaica, Transport Branch (Transportarbeiter)

Mauritius Taxi Owners' Association (Taxifahrer)

Sindicato Industrial de Trabajadores del Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre de la República Mexicana (Mexikanische Hafentarbeiter und Binnenschiffer)

Sindicato Nacional de Trabajadores de Auto-Transportes y Conexos Fernando Amilpa (Mexikanische Kraftfahrer)

Sindicato Nacional de Estibadores Alijo, Carcaduria, Marinos y Similares de la R. M. (Mexikanische Hafentarbeiter)

Railway African Association (Eisenbahner von Tanganjika)

International Organization of Masters, Mates and Pilots (Schiffsoffiziere der USA)

#### **Juni 1956**

Algemene Bond Mercurius (Niederländische Kraftfahrer)

Flight Engineers' International Association (Bordingenieure der USA)

Federación de Trabajadores Marítimos de Panama (Seeleute von Panama)

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (Brasilianische Transportarbeiter)

Nigerian Transport Clerical Staff Union (Verkehrsangestellte)

British Honduras Development Trade Union (Hafentarbeiter)

#### **Juli 1956**

Nyasaland African Motor Transport Workers' Union (Kraftfahrer)

Liga de Obreros Marítimos del Paraguay (Seeleute)

#### **Januar 1957**

Union de Trabajadores Fluviales, Marítimos y Portuarios (Seeleute, Binnenschiffer und Hafentarbeiter von Kolumbien)

American Radio Association (Funkler)

Dar es Salaam Dock Workers' and Stevedores' Union (Hafentarbeiter von Tanganjika)

Seamen's Union, Federation of Malaya (Seeleute)

Sarekat Buruh Teknik Dan Pelabuhan (Indonesische Hafentarbeiter)

Bus Drivers' and Conductors' Union (Autobusschaffner und -fahrer von Mauritius)

Railway African Union (Eisenbahner von Uganda)

Tanganyika Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)

#### **Mai 1957**

British Guiana Seafarers' Union (Seeleute)

Central African Road Services Workers' Trade Union (Straßenarbeiter von Nordrhodesien)

#### **Juli 1957**

Centrale des Métallurgistes de Belgique (Bodenpersonal der Zivilluftfahrt)

Irish Pilots' and Marine Officers' Association (Schiffsoffiziere)

Korean Federation of Railroad Workers' Unions (Eisenbahner von Korea)  
 Association of Locomotive Drivers, Firemen and Allied Workers of Nigeria  
 (Lokomotivführer, Heizer und sonstige Arbeiter)  
 Sveriges Fartygsbefälsförening (Schwedische Schiffsoffiziere)  
 Airline Stewards' and Stewardesses Association (Luftlinienbedienungs-  
 personal, USA)

**September 1957**

Ghana Railway Employees' Union (Eisenbahner)  
 Ghana Maritime and Dock Workers' Union (Seeleute und Hafentarbeiter)  
 Accra Municipal Employees' Union (Gemeindebedienstete von Akkra)  
 Sekondi-Takoradi Municipal Transport Workers' Union (Arbeitnehmer der  
 kommunalen Verkehrsbetriebe)  
 Ghana U. A. C. Lighterage Employees' Union (Personal der Hafenverkehrs-  
 betriebe)  
 Adra Brothers Transport Workers' Union (Transportarbeiter)  
 Kumasi Municipal Workers' Union (kommunale Verkehrsbetriebe)  
 Ghana Public Works Employees' Union (öffentliche Verkehrsbetriebe)  
 Tanga Port Stevedores and Dock Workers' Union (Stauerei- und Hafent-  
 unternehmen von Tanga)  
 Australasian Flight Engineers' Union (australasische Bordingenieure)

**November 1957**

Ghana Motor Drivers' Union (Kraftfahrer)  
 Nyasaland Railway African Workers' Union (Eisenbahner)  
 Australian Flight Stewards' Union (Bedienungspersonal)  
 Unión Centros de Marinos (Hafentarbeiter von Uruguay)  
 Transportadores Unidos Nicaraguenses (Transportarbeiter von Nicaragua)  
 Unión de Marinos Mercantes de Colombia (Seeleute von Kolumbien)  
 Unión de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Simi-  
 lares del Golfo de México (Hafentarbeiter und Seeleute vom Golf von  
 Mexiko)

**Liste der Mitgliedsverbände**

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Ägypten</b>				
	Zagazig Motor Drivers' Union (Kraftfahrer)	700	700	700*
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syn- dicate (Seeleute)	575	575	575*
<b>Argentinien</b>				
	La Fraternidad (Lokomotivpersonal)	20 000	20 000	20 000
	Unión Tranviarios (Straßenbahner)	64 000	64 000	64 000

\* Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Australien</b>				
	Maritime Transport Council (Seeleute) .	15 000	15 000	15 000
	Flight Stewards' Association (Luftfahrtstewards) . . . . .	—	—	200
	Australasian Airline Flight Engineers' As- sociation (Bordingenieure) . . . . .	—	—	152
<b>Belgien</b>				
	Belgische Transportarbeidersbond (Transportarbeiter) . . . . .	20 700	23 729	28 000
	Secteur Cheminots de la C. G. S. P. (Eisenbahner) . . . . .	31 900	31 900	31 900
	Centrale Belge du Personnel des Tram- ways, Vicinaux et Autobus (Straßenbah- ner und Autobuspersonal) . . . . .	15 000	11 000	11 000
	Secteur Aviation Civile de la C. G. S. P. (Zivilluftfahrt) . . . . .	500	500	500
	Centrale des Métallurgistes de Belgique (Zivilluftfahrt) . . . . .	—	—	775
<b>Brasilien</b>				
	Confederação Nacional dos Trabalha- dores em Transportes Terrestres (Trans- portarbeiter) . . . . .	—	192 000	192 000
<b>Britisch-Guayana</b>				
	British Guiana Seafarers' Union (Seeleute) . . . . .	—	—	213
<b>Britisch-Honduras</b>				
	British Honduras Development Trade Union (Hafenarbeiter) . . . . .	—	315	440
<b>Chile</b>				
	Confederación Marítima de Chile (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	10 500	10 500	10 500
	Federación Industrial Ferroviaria de Chile (Eisenbahner) . . . . .	25 000	25 000	25 000
	Sindicato Profesional de Empleados de la Empresa Nacional de Transportes Col- lectivos (Transportarbeiter) . . . . .	1 500	1 500	1 500
<b>Dänemark</b>				
	Somaændenes Forbund i Danmark (Seeleute) . . . . .	5 074	5 211	6 030
	Sofyrbødernes Forbund i Danmark (Heizer) . . . . .	1 759	1 775	1 689
	Dansk So-Restaurations Forening (Bedienungspersonal) . . . . .	1 000	1 000	1 000



Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
	Dansk Arbejdsmandsforbund			
	(Transportarbeiter) . . . . .	40 000	40 000	40 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner) . . . . .	10 472	10 346	10 198
	Dansk Lokomotivmands Forening			
	(Lokomotivpersonal) . . . . .	2 200	2 200	2 200
	Privatbanefunktionærernes Forbund			
	(Angestellte der Privatbahnen) . . . . .	900	850	750
	Dansk Lokomotivmands Forbund			
	(Lokomotivpersonal der Privatbahnen) . . . . .	291	281	262
<b>Deutschland</b>				
	Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr . . . . .	109 137	108 466	110 612
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands . . . . .	422 170	430 313	441 277
<b>Ecuador</b>				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter) . . . . .	400	400	400
<b>Estland (Exil)</b>				
	Eesti Meremeeste Union (Seeleute) . . . . .	1 120	1 360	1 345
<b>Finnland</b>				
	Finlands Sjömans - Union (Seeleute) . . . . .	6 920	7 049	7 174
	Finlands Maskinmästareförbund (Schiffsmaschinisten) . . . . .	1 860	1 250	1 300
	Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner) . . . . .	14 600	16 200	15 654
	Finska Lokmannaförbundet (Lokomotivpersonal) . . . . .	4 500	4 655	5 010
	Finlands Bilbranscharbetareförbund (Kraftfahrer) . . . . .	5 500	5 500	5 500
<b>Frankreich</b>				
	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 Assimilés F. O. (Hafenarbeiter) . . . . .	6 200	6 200	6 200*
	Fédération Syndicaliste F. O. des Cheminots (Eisenbahner) . . . . .	31 000	31 000	31 000
	Fédération National F. O. des Transports (Transportarbeiter) . . . . .	7 100	5 500	5 500
	Fédération des Travaux Publics et des Transports F. O. (Zivilluftfahrt) . . . . .	7 700	8 700	9 000
	Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile (Zivilluftfahrt)	700	700	700

\* Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Ghana</b>				
	Government Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	1 000	1 000	1 000
	Ghana U. A. C. Lighterage Employees' Union (Personal der Hafenerverkehrsbetriebe)	—	—	350
	Adra Brothers Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	—	—	100
	Kumasi Municipal Workers' Union (Kommunale Verkehrsbetriebe)	—	—	2 000
	Ghana Railway Employees' Union (Eisenbahner)	—	—	5 000
	Accra Municipal Employees' Union (Gemeindebedienstete)	—	—	1 000
	Secondi-Takoradi Municipal Transport Workers' Union (Arbeitnehmer der kommunalen Verkehrsbetriebe)	—	—	300
	Ghana Motor Union (Krattfahrer)	—	—	10 000
	Ghana Maritime and Dock Workers' Union (Seeleute und Hafendarbeiter)	—	—	4 000
	Ghana Public Works Employees' Union	—	—	15 000
<b>Grenada</b>				
	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union	316	409	448
<b>Griechenland</b>				
	Pan-Hellenic Seamen's Federation (Seeleute)	20 500	20 500	20 500
	Federation of Greek Dockers (Hafendarbeiter)	10 000	12 438	10 000
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	10 500	10 500	10 500
<b>Großbritannien</b>				
	National Union of Seamen (Seeleute)	60 000	60 000	60 000
	Merchant Navy and Air Line Officers' Association (Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt)	12 500	14 500	14 500
	Radio Officer's Union (Funker)	3 856	3 853	3 793
	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	250 000	250 000	250 000
	National Union of Railwaymen (Verkehrsangestellte)	353 338	348 261	345 979
	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal)	69 371	73 761	73 078
	Transport Salaried Staffs' Association (Eisenbahnangestellte)	87 560	85 944	88 214
	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Handelsarbeiter)	40 000	40 000	40 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
	Scottish Horse and Motormen's Union (Fuhrleute und Kraftfahrer) . . . . .	15 000	15 000	13 000
	Cardiff, Penarth and Barry Coal Trim- mers' Union (Kohletrimmer) . . . . .	340	251	250*
<b>Hongkong</b>				
	Kowloon-Canton Railway Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	350	350	350
<b>Indonesien</b>				
	Sarekat Buruh Teknik dan Pelabuhan (Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	6 138
<b>Irland</b>				
	Marine, Port and General Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	1 000	2 250	2 250*
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	5 000	5 000	5 000
	Irish Pilots' and Marine Officers' Asso- ciation (Schiffsoffiziere) . . . . .	—	—	400
<b>Island</b>				
	Sailors' and Fishermen's Union (Seeleute und Fischer) . . . . .	1 663	1 653	1 760
<b>Israel</b>				
	Israel Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	1 825	1 933	1 993*
	National Union of Government Employees, Railwaymen's Section (Eisenbahner) . . . . .	1 900	1 650	1 650*
<b>Italien</b>				
	Federazione Gente del Mare (Seeleute)	18 000	21 483	10 329
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter) . . . . .	7 240	6 450	6 600
	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri (Eisenbahner) . . . . .	16 400	17 500	17 340
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner) . . . . .	33 192	33 192	33 192*
	Federazione Nazionale Lavoratori Auto- ferrotranvieri ed Internavigatori (Stra- ßentransportarbeiter und Binnenschiffer)	20 000	20 000	22 000
	Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter) . . . . .	21 415	20 000	20 000*
	Sindacato Nazionale Gente dell'Aria (Zivilluftfahrt) . . . . .	774	700	700*

\* Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Jamaika</b>				
	National Workers' Union of Jamaica (Transportarbeiter)	—	2 000	2 000*
<b>Japan</b>				
	All-Japan Seamen's Union (Seeleute)	81 190	83 693	82 568
	National Railway Workers' Union (Eisenbahner)	380 000	340 000	368 160
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Transportarbeiter)	39 000	30 000	30 000*
	Travel Bureau Trade Union (Personal der Reiseagenturen)	2 300	2 300	3 000
<b>Kanada</b>				
	Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und Transportarbeiter)	30 000	34 436	34 040
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	95 000	125 000	125 000
	Canadian Airline Dispatchers' Association (Zivilluftfahrt)	79	79	82
<b>Kenya</b>				
	East African Railway Asian Union (Eisenbahner)	2 000	2 800	4 273
	Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	1 600	13 000	13 000
	Railway African Union (Eisenbahner)	3 000	8 050	12 000
	Dock Workers' Union (Hafenarbeiter)	1 000	1 000	1 000*
<b>Kolumbien</b>				
	Sindicato de Trabajadores Avianca (Zivilluftfahrt)	1 200	1 200	1 023
	Unión de Trabajadores Fluviales Marítimos y Portuarios (Seeleute und Hafenarbeiter)	—	—	8 000
	Unión de Marineros Mercantes de Colombia (Seeleute)	—	—	400
<b>Korea</b>				
	Korean Federation of Railroad Workers' Union (Eisenbahner)	—	—	27 300
<b>Kuba</b>				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	10 500	10 000	9 500
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	16 800	16 800	16 800

\* Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
	Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner) . . . . .	9 780	9 500	8 620
	Federación Aérea Nacional (Zivilluftfahrt) . . . . .	1 420	1 400	1 580
<b>Luxemburg</b>				
	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois (Eisenbahner und Transportarbeiter) . . . . .	7 055	6 525	6 675
<b>Malaya</b>				
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner) . . . . .	—	4 000	4 000*
	Seamen's Union, Federation of Malaya (Seeleute) . . . . .	—	—	320
<b>Mauritius</b>				
	Mauritius Taxi Owners' Association (Taxifahrer) . . . . .	—	200	165
	General Port and Harbour Workers' Union (Hafenarbeiter) . . . . .	—	1 526	1 652
	Bus Drivers' and Conductors' Union (Autobusschaffner und -fahrer) . . . . .	—	—	310
<b>Mexiko</b>				
	Alianza de Tramviarios de México (Straßenbahner) . . . . .	4 100	4 100	4 100
	Sindicato Industrial de Trabajadores del Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre de la República Mexicana (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	—	1 800	1 800
	Sindicato Nacional de Trabajadores de Auto-Transportes y Conexos «Fernando Amilpa» (Transportarbeiter) . . . . .	—	50 000	50 000
	Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, Carcaduria, Marinos y Similares de la R. M. (Hafenarbeiter) . . . . .	—	3 000	3 000
	Unión de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camereros y Similares del Golfo de México (Seeleute im Golf von Mexiko) . . . . .	—	—	250
<b>Neuseeland</b>				
	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	977	1 048

\* Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
	North Island Waterfront Workers Industrial Association of Workers (Hafenarbeiter)	—	4 214	4 374
<b>Nicaragua</b>				
	Transportadores Unidos Nicaraguenses (Transportarbeiter)	—	—	3 000
<b>Niederlande</b>				
	Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (Transportarbeiter)	—	42 403	41 422
	Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij (Seeleute und Fischer)	—	14 599	14 756
	Allgemene Bond van Luchtvaartpersoneel (Zivilluftfahrt)	1 150	1 250	1 188
	Allgemene Bond Mercurius (Kraftfahrer)	—	1 572	1 757
<b>Nigerien</b>				
	Amalgamated Dock Workers' Union of Nigeria and the Cameroons (Hafenarbeiter)	3 500	3 500	1 423
	Railway Technical Staff Association of Nigeria (Eisenbahner)	1 139	1 100	1 536
	Nigerian Transport Staff Union (Transportarbeiter)	—	3 000	3 750
	Association of Locomotive Drivers, Firemen and Allied Workers of Nigeria (Lokomotivpersonal)	—	—	650
<b>Norwegen</b>				
	Norsk Sjomannsforbund (Seeleute)	36 000	36 000	46 000
	Norsk Styrmandsforening (Steuerleute)	4 487	4 603	4 636
	Det Norske Maskinistforbund (Maschinisten)	4 000	4 000	4 300
	Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	24 558	23 177	23 495
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	22 506	22 299	21 803
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)	2 300	2 360	2 264
	Norsk Jern-og Metallarbeiderforbund (Zivilluftfahrt)	350	350	350
<b>Nyasaland</b>				
	Nyasaland Railway Asian Union (Eisenbahner)	110	110	110
	Nyasaland African Motor Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	—	250	460
	Nyasaland Railway African Workers' Union (Eisenbahner)	—	—	3 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Österreich</b>				
	Gewerkschaft der Eisenbahner . . . . .	70 000	70 000	70 000
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr . . . . .	20 500	20 360	20 360
<b>Pakistan</b>				
	Pakistan Transport Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	102 780	79 469	25 000
	Eastern Pakistan Railway Employees' League (Eisenbahner) . . . . .	39 000	40 000	40 000*
	Maritime Union of Pakistan (Seeleute) . . . . .	150	159	159*
	Flight Radio Officers' Association (Zivilluftfahrt) . . . . .	—	19	19
<b>Panama</b>				
	Federación de Trabajadores Marítimos de Panama (Seeleute) . . . . .	—	700	700
<b>Paraguay</b>				
	Liga de Obreros Marítimos de Paraguay (Seeleute) . . . . .	—	2 000	3 000
<b>Philippinen</b>				
	Philippine Transport Workers' Organisation (Transportarbeiter) . . . . .	35 000	35 000	28 635
<b>Polen (Exil)</b>				
	Association of Polish Merchant Navy Officers and Seamen in London. (Schiffsoffiziere) . . . . .	441	460	375
<b>Rhodesien</b>				
	Rhodesian Railway Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	4 800	4 899	5 010
	Railway African Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	4 000	4 000	8 015
	Central African Road Services Workers' Trade Union (Straßenbauarbeiter) . . . . .	—	—	750
<b>St. Lucia</b>				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	1 100	1 100	1 100*
<b>Schweden</b>				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute) . . . . .	14 579	19 982	19 851
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Maschinisten) . . . . .	4 110	2 639	2 614

\* Schätzung.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Svenska Transportarbetareförbundet</b>				
	(Transportarbeiter) . . . . .	44 000	44 000	45 979
<b>Svenska Järnvägsmannaförbundet</b>				
	(Eisenbahner) . . . . .	63 493	63 343	63 892
<b>Handelstjänstemannaförbundet</b>				
	(Zivilluftfahrt) . . . . .	3 180	3 080	3 069
<b>Sveriges Fartygbefälsförening</b>				
	(Schiffsoffiziere) . . . . .	—	—	3 261
<b>Schweiz</b>				
	Schweizerischer Eisenbahnerverband . . . . .	44 337	44 763	45 370
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz . . . . .	10 431	10 436	10 525
	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste (Zivilluftfahrt) . . . . .	746	1 045	1 082
<b>Spanien (illegal)</b>				
	Sindicato Nacional Ferroviaria (Eisenbahner) . . . . .	12 000	12 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter) . . . . .	10 000	10 000	10 000
<b>Südafrikanische Union</b>				
	South African Council of Transport Wor- kers (Transportarbeiter) . . . . .	3 000	3 000	3 000*
<b>Tanganjika</b>				
	Railway African Union (Eisenbahner) . . . . .	—	7 000	7 000
	Dar es Salaam Dockworkers' and Steve- dores' Union (Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	2 150
	Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	1 000
	Tanga Port, Stevedores and Dock Wor- kers' Union (Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	956
<b>Trinidad</b>				
	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	2 000	2 736	2 736
<b>Tunesien</b>				
	Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter) . . . . .	1 200	1 200	1 200*
	Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner) . . . . .	3 000	3 000	3 000*
	Syndicat Tunisien du Personnel Civil de la Marine du Port de Bizerte (Zivilpersonal der Kriegsmarine) . . . . .	1 200	1 200	1 200*

\* Schätzung.



Land	Organisation	31. Dezember		
		1955	1956	1957
<b>Uganda</b>				
	Railway African Union (Eisenbahner) . . . . .	—	—	3 000
<b>Uruguay</b>				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner) . . . . .	7 500	7 500	6 000
	Unión Centros de Marinos (Seeleute) . . . . .	—	—	700
<b>USA</b>				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute) . . . . .	51 000	51 000	56 000
	National Maritime Union of America (Seeleute) . . . . .	40 000	40 500	48 600
	Radio Officers' Union (Funkler) . . . . .	869	950	970
	International Organization of Masters, Mates and Pilots (Schiffsoffiziere) . . . . .	—	10 000	10 000*
	American Radio Association (Funkler) . . . . .	—	—	1 000
	International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Fuhrleute, Kraftfahrer und Lagerhausarbeiter) . . . . .	150 000	500 000	500 000
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner) . . . . .	923 777	1 021 500	1 021 500
	Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter) . . . . .	75 000	75 000	75 000
	International Association of Machinists (Maschinisten) . . . . .	29 960	27 515	27 515*
	Air Line Pilots' Association (Piloten) . . . . .	9 556	10 473	12 325
	Flight Engineers' International Association (Bordingenieure) . . . . .	—	3 000	4 000
	Airline Stewards' and Stewardesses' Association (Bedienungspersonal) . . . . .	—	—	4 000

\* Schätzung.

### III. Beziehungen zu Mitgliedsverbänden

Die überaus rasche Erhöhung der Zahl der der ITF angeschlossenen Verbände und Herkunftsländer in der Berichtszeit hat eine entsprechende Ausweitung der Beziehungen mit ihnen zur Folge gehabt. Dabei handelt es sich in vielen Fällen um Maßnahmen zugunsten von Mitgliedsverbänden, die demnach in Abschnitt V unter dieser Überschrift behandelt werden. Andere wieder waren rein sektionsmäßiger Natur und werden daher in dem Teil des vorliegenden Berichtes behandelt, der den Geschäften der Sektionen gewidmet ist. Aus diesem Grunde beschränken wir uns in diesem Abschnitt auf Fälle, die nicht unter das eine oder andere dieser Tätigkeitsgebiete fallen. Selbst diese waren jedoch in einer so reichen Auswahl vorhanden, daß wir sie nicht alle aufzählen können, sondern uns nur auf jene beschränken, die Aspekte von allgemeinem Interesse enthalten.

#### **Australische Seeleute**

Gegen Mitte 1957 erhielten wir die Mitteilung, daß auf einer Pressekonferenz in Kalkutta, der Vertreter des Australischen Seeleuteverbandes und der Indischen Seeleuteföderation beiwohnten, Erklärungen abgegeben worden seien, daß später im gleichen Jahre in Kalkutta eine Konferenz von Vertretern einer halben Million asiatischer und australischer Seeleute anberaumt worden sei, auf der unter anderem gegen die Veranstaltung weiterer Versuche mit Atomkraft im Gebiet des Stillen Ozeans protestiert werden sollte. Der Einfluß der Kommunisten in Kalkutta hatte seit einiger Zeit eine rückläufige Tendenz aufgewiesen, und bei der ins Auge gefaßten Konferenz schien es sich um einen Versuch zu handeln, ihn wieder zu intensivieren. Da der Name der ITF ebenfalls erwähnt worden war, legten wir unserem Mitgliedsverband der Seeleute nahe, die offizielle Erklärung abzugeben, daß die ITF mit diesem Manöver nichts zu tun hätte. Wir erfuhren daraufhin, daß die oben erwähnten Erklärungen ohne Bewilligung des Australischen Seeleuteverbandes abgegeben worden waren. Später erhielten wir von der Zweigstelle Kalkutta des Indischen Seeleuteverbandes die Mitteilung, daß die Versuche, die erwähnte Konferenz zu veranstalten, von keinerlei Erfolg begleitet zu sein schienen.

#### **Brasilianische Transportarbeiter**

Von der vom Wiener Kongreß angenommenen Resolution, in der gegen die Einschränkungen der Koalitionsfreiheit der Arbeitnehmer öffentlicher Transportunternehmen Brasiliens protestiert wurde, wurde der Präsident der Brasilianischen Republik im Oktober 1956 in Kenntnis gesetzt. Die Brasilianische Transportarbeiter-Föderation wurde ebenfalls auf dem laufenden gehalten. Im Januar 1958 erhielten wir den Bescheid, daß ein im März 1957 verabschiedetes Gesetz die einschlägigen Vorschriften dahingehend geändert habe, daß nunmehr alle Transportarbeiter in Betrieben der öffentlichen Hand das Recht hätten, den Gewerkschaften ihrer Wahl beizutreten. Eine weitere Resolution über Privatchauffeure in Brasilien, die dem Wiener Kongreß vorgelegt, jedoch nicht besprochen worden war, wurde von der Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport im November 1956 in Stuttgart beraten und angenommen. In dieser Resolution, in der Klage über die Behandlung von Privatchauffeuren als Hauspersonal und die sich daraus ergebende Einbuße an sozialen Rechten geführt wurde, wurde die

ITF aufgefordert, bei der brasilianischen Regierung zu intervenieren und ihr dringend die berufliche Einstufung von Privatchauffeuren gemeinsam mit anderen Kategorien von Kraftfahrern nahezulegen.

#### **Seeleute von Britisch-Guayana**

Gegen Mitte 1956 ersuchte uns dieser Verband um Beistand bei der Bekämpfung der weitverbreiteten Arbeitslosigkeit unter seinen Mitgliedern. Wir erteilten ihm den Rat, sich mit dem National Maritime Board in London in Verbindung zu setzen, da auf diese Weise sowohl die britischen Reeder als auch die Gewerkschaften von der schwierigen Lage in Georgetown in Kenntnis gesetzt würden.

In Beantwortung eines Ansuchens um finanziellen Beistand wurde dem Verband ein Zuschuß zur Deckung der Hälfte der Spesen von zwei Delegierten zu einer Karibischen Transportarbeiterkonferenz in Trinidad im April 1957 gewährt. Wie uns der Verband später mitteilte, hatte sich seine Lage wesentlich gebessert.

#### **Verband der Hafentarbeiter von Britisch-Honduras**

Ende 1956 wurde diesem Verband für die Dauer von sechs Monaten eine Zuwendung von £25 im Monat gewährt, um ihm bei einer Werbekampagne behilflich zu sein. Nach Ablauf dieser Frist wurde diese Zuwendung im Juli 1957 für weitere drei Monate gewährt. In seinem Dankschreiben teilte uns der Verband mit, daß zwei Organisationsreferenten eingestellt worden seien und daß die Werbekampagne zufriedenstellende Ergebnisse gezeitigt habe.

#### **Offiziere der britischen Handelsmarine**

Im April 1956 kam es zu einer Verschmelzung des Verbandes der Bordnavigatoren und -ingenieure der Zivilluftfahrt und der Vereinigung der britischen Schiffsoffiziere. Die neue Organisation erhielt den Namen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und der Zivilluftfahrt (Merchant Navy and Air Line Officers' Association) und blieb weiterhin der ITF angeschlossen. Zum Generalsekretär der neuen Vereinigung wurde Kollege D. S. Tennant, ehemaliger Generalsekretär des Verbandes der Navigatoren und Ingenieure, gewählt.

#### **Britische Eisenbahner**

Von der Frauenabteilung des Britischen Eisenbahnverbandes erhielten wir eine Anfrage über die Möglichkeit eines Beitritts zur ITF oder des Beistands bei der Herstellung von Kontakten mit ähnlichen Organisationen in anderen Ländern. Mit dieser Angelegenheit beschäftigte sich der Ausschuß der Eisenbahnersektion an seiner Sitzung im Oktober 1957 in Frankfurt am Main und gelangte zu der Schlußfolgerung, daß derartige Kontakte über die Mitgliedsverbände der Eisenbahner hergestellt werden sollten. Wir erklärten uns bereit zu untersuchen, ob derartige Organisationen von Eisenbahnerfrauen in anderen Ländern bestünden und ob den in Frage kommenden Organisationen der Eisenbahner an einer internationalen Fühlungnahme gelegen sei.

#### **Finnische Hafentarbeiter**

Infolge von Schwierigkeiten, die sich im Rahmen der finnischen Gewerkschaftsbewegung einstellten, kam es 1957 zu einer Spaltung der finnischen Organisation der Hafentarbeiter. Eine Gruppe von Hafentarbeitern trat aus dem Allgemeinen Hafentarbeiterverband aus und gründete eine neue Ge-

werkschaft. Später kam es zur Gründung einer weiteren Organisation der Hafentarbeiter unter den Auspizien des Finnischen Gewerkschaftsbundes. Da beim Allgemeinen Arbeiterverband keine Hafentarbeiter mehr organisiert werden, endete seine Zugehörigkeit zur ITF am Ende des Jahres 1957. Inzwischen hatte der erstgenannte Hafentarbeiterverband um Aufnahme ersucht. Nach Prüfung dieses Ansuchens durch das Exekutivkomitee der ITF im November 1957 wurde beschlossen, die Stellungnahme der finnischen Mitgliedsverbände und die der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation abzuwarten. Später ersuchte der zweite neue Hafentarbeiterverband ebenfalls um Aufnahme in die ITF. Mit diesem Ansuchen sollte sich die erste Sitzung des Exekutivkomitees der ITF im Jahre 1958 beschäftigen.

### **Französisches Personal der Flugsicherung**

Am Ende eines 52tägigen Streiks des Personals der Flugsicherung des Flughafens Orly, in den 500 Mitglieder der Französischen Föderation der Transportarbeiter und des Personals öffentlicher Dienste verwickelt waren, beschloß der Geschäftsführende Ausschuß im Januar 1956, der Föderation eine symbolische Zuwendung von £250 zu gewähren. Sie brachte ihren aufrichtigen Dank dafür zum Ausdruck und teilte uns mit, daß die Zuwendung zur Unterstützung von Arbeitern, die am Streik teilgenommen hatten, verwendet worden sei.

### **Französische Transportarbeiter**

Zwischen zwei unserer französischen Mitgliedsverbände, der F. O. Transportarbeiter-Föderation und der F. O. Föderation der Transportarbeiter und des Personals öffentlicher Dienste, kam es zu Differenzen, als zwei Gewerkschaften von Arbeitern der Pariser Verkehrsbetriebe aus der erstgenannten Organisation austraten und sich der letztgenannten anschlossen.

Die Rückwirkungen dieses Übertritts machten sich auch im Rahmen der ITF bei der Vertretung dieser Gewerkschaften in der Sektion der Arbeiter im Straßentransport und ihrem Ausschuß bemerkbar. Nachdem sich das Exekutivkomitee der ITF und der Ausschuß der Sektion der Arbeiter im Straßentransport mit dieser Frage beschäftigt und die Stellungnahme des F. O. Gewerkschaftsbundes, dem beide französischen Gewerkschaften angehören, zur Kenntnis genommen hatten, wurde beschlossen, daß der Sitz im Ausschuß der Sektion der Arbeiter im Straßentransport weiterhin der F. O. Transportarbeiter-Föderation vorbehalten bleiben sollte, daß jedoch die beiden Organisationen Anspruch auf Vertretung an den Konferenzen der Sektion der Arbeiter im Straßentransport haben sollten.

### **Französische Eisenbahner**

Anläßlich einer Werbekampagne der Französischen Eisenbahner-Föderation im Zusammenhang mit Betriebsrätewahlen im März 1957 beschloß der Geschäftsführende Ausschuß der ITF, dieser Organisation eine Zuwendung von £750 zu gewähren, um ihr bei ihren Bemühungen um Stärkung der demokratischen Gewerkschaftsbewegung Frankreichs behilflich zu sein. Leider konnte die Eisenbahner-Föderation nur eine geringfügige Erhöhung der für ihre Kandidaten abgegebenen Stimmen erreichen. Die Kommunisten erlitten eine Niederlage, die meisten Erfolge hatten jedoch die christlichen Gewerkschaften zu verzeichnen. Dieses Wahlergebnis soll wesentlich durch die Lohnpolitik der sozialistischen Regierung Frankreichs und ihre Haltung in der Algerienfrage beeinflusst worden sein.

### **Indische Eisenbahner**

Wie wir Ende 1956 erfuhren, machten sich bei der Föderation der Indischen Eisenbahner, die 1953 durch die Fusion der Indischen Eisenbahner-Föderation und des Indischen Eisenbahnverbandes mit rund einer Million Mitgliedern ins Leben gerufen worden war, infolge interner Schwierigkeiten neuerdings Spaltungstendenzen bemerkbar. Die neue Föderation war als Mitgliedsverband der ITF betrachtet worden, der auch die frühere Indische Eisenbahner-Föderation seit vielen Jahren angehört hatte.

In späteren Mitteilungen war von einem Wiederaufleben der Indischen Eisenbahner-Föderation die Rede und von der Absicht, engere Beziehungen zur ITF herzustellen. Den letzten Nachrichten zufolge, die gegen Ende der Berichtszeit einlangten und deren Richtigkeit vom Leiter der Regionalabteilung der ITF anlässlich seiner Reise nach dem Fernen Osten einschließlich Indien Ende 1957 bestätigt wurde, werden neuerdings Versuche unternommen, die beiden Organisationen der Eisenbahner wieder im Rahmen der Indischen Eisenbahner-Föderation zu vereinigen.

### **Indonesische Hafentarbeiter**

Im Juni 1957 stattete der Präsident des Verbandes der Indonesischen Techniker und Hafentarbeiter, Johan H. Jacob, dem Sekretariat der ITF im Zusammenhang mit einer Studienreise durch verschiedene europäische Länder einen Besuch ab. Dabei bemühten wir uns, ihm seinen Aufenthalt in London so nutzbringend wie möglich zu gestalten.

Im Oktober 1957 begab sich der regionale Beauftragte der ITF für Asien, J. F. Soares, nach Indonesien, wo er Unterredungen mit Mitgliedern und Funktionären unseres Mitgliedsverbandes hatte. Er beabsichtigte, auch dem auf Dezember 1957 in Djakarta anberaumten Kongreß des Verbandes beizuwohnen, mußte jedoch diese Absicht infolge der politischen Entwicklung fallen lassen. Wir gewährten dem Verband jedoch einen Zuschuß von £100 an die Kongreßspesen, wofür uns die indonesischen Kollegen ihren aufrichtigen Dank aussprachen.

### **Israelische Schiffingenieure**

Als wir im August 1957 erfuhren, daß die American-Israeli Shipping Company ausländische Seeleute für Schiffe unter der Flagge Israels anzuwerben beabsichtigte, setzten wir uns mit unserem Mitgliedsverband der Seeleute Israels in Verbindung. Er teilte uns mit, daß die Anwerbung von Seeleuten für israelische Schiffe über den Verband erfolgen sollte, daß er jedoch in jenen Fällen, in denen er nicht genug geeignetes Personal verfügbar machen konnte, die Mitarbeit der ITF begrüßen würde. Da es sich bei dem vorerwähnten Fall um Schiffingenieure handelte, an denen in Israel ein Mangel herrschte, setzten wir uns in dieser Angelegenheit mit unseren belgischen und holländischen Mitgliedsverbänden ins Einvernehmen.

### **Italienische Seeleute**

Im August 1955 fanden Unterredungen mit der Italienischen Seeleute-Föderation über die Möglichkeit eines Beistandes zur Bekämpfung der weit verbreiteten Arbeitslosigkeit unter italienischen Seeleuten statt. In diesem Zusammenhang wurden Vorkehrungen für eine Zusammenkunft von Gewerkschaftsführern der norwegischen und schwedischen Seeleute mit jenen der italienischen Organisation getroffen. Bei einer Besprechung im Rahmen des

Exekutivkomitees der ITF über die Gefahren der Verwendung auswärtiger Arbeitskräfte zur Untergrabung des Niveaus der Lohn- und Arbeitsbedingungen wurde auf die Bedeutung der Umsiedlung von Arbeitskräften von einem Land in ein anderes in Zusammenarbeit mit den jeweilig in Frage kommenden Gewerkschaften und unter Zugrundelegung der von den Gewerkschaften gebilligten Normen verwiesen.

Ein bemerkenswertes Ereignis im Rahmen der Gewerkschaftsbewegung der italienischen Seeleute, durch das unser Mitgliedsverband FEGEMARE bei seinen Bemühungen um Bekämpfung des kommunistischen Einflusses ermutigt wurde, war der Austritt der Italienischen Seeleutegewerkschaft FILM aus der von den Kommunisten beherrschten Dachorganisation CGIL Mitte 1957.

#### **Taxifahrer von Mauritius**

Im Februar 1956 ersuchte uns die Vereinigung der Taxibesitzer von Mauritius, die aus selbständigen Taxifahrern besteht, um Beistand beim Erwerb von Versicherungspolizen in Großbritannien zu günstigen Bedingungen. Wir untersuchten eingehend alle in diesem Zusammenhang bestehenden Möglichkeiten, aber es war nicht möglich, den Wünschen der Taxifahrer zu entsprechen.

Außerdem waren wir dieser Organisation im Zusammenhang mit Forderungen, die sie ihren lokalen Behörden im Sommer 1956 unterbreitet hatten, *dadurch behilflich, daß wir den TUC ersuchten, zu ihren Gunsten beim Kolonialamt in London zu intervenieren.*

#### **Niederländische Transportarbeiter und Seeleute**

Anläßlich eines Ende 1955 veranstalteten Kongresses kam es zu einer Reorganisation der Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter in den Niederlanden. Es besteht nunmehr ein Transportarbeiterverband, der den ehemaligen Eisenbahnverband sowie die Sektionen der Arbeiter im Straßen-transport, der Hafendarbeiter und der Binnenschiffer des früheren Transportarbeiterverbandes umfaßt. Dagegen wurden die Sektionen der Seeleute und Fischer des Transportarbeiterverbandes mit dem ehemaligen Verband der Handelsmarine zu einem neuen Verband der Seeleute und Fischer verschmolzen.

Das Personal der Zivilluftfahrt fällt nicht in den Rahmen der neuen Struktur der Gewerkschaftsbewegung. Was die ITF betrifft, ist jedoch insofern keine Änderung eingetreten, als die Föderation der Gewerkschaft des Fliegenden Personals der KLM mit Wirkung vom 1. Januar 1956 aufgelöst wurde und demgemäß auch aus der ITF ausschied. Dagegen organisiert der Allgemeine Verband des Personals der Zivilluftfahrt, der sich früher auf das Bodenpersonal beschränkte, nunmehr auch gewisse Kategorien des fliegenden Personals. Eine weitere strukturelle Änderung wurde dadurch hervorgerufen, daß einige Kategorien von Autobusfahrern nunmehr einem Verband der Handelsangestellten angehören, der sie bei der ITF angemeldet hat. Das Nettoergebnis aller dieser Änderungen besteht – wie in Abschnitt II über den Mitgliederbestand erwähnt – darin, daß der ITF in den Niederlanden weiterhin vier Mitgliedsverbände angehören.

#### **Hafenarbeiter von Nigerien**

Der Generalsekretär des Vereinigten Hafenarbeiterverbandes von Nigerien und Kamerun, A. Okon, hielt sich im Herbst 1956 einige Wochen in London auf, wo er mit den leitenden Persönlichkeiten britischer Reedereien Unter-

redungen über das Problem der «crew boys» hatte. Es handelt sich dabei um Arbeitskräfte, die an Bord von Schiffen mitgeführt werden, um in Häfen an der Westküste Afrikas das Beladen und Löschen der Schiffe zu besorgen, wodurch lokale Arbeitskräfte arbeitslos werden. Die ITF gewährte dem nigerischen Kollegen ihre Unterstützung, indem sie die Kosten seines Aufenthalts in England deckte und für verschiedene Kontakte sorgte.

#### **Nigerische Eisenbahner**

Im März 1956 gewährten wir dem Verband des technischen Eisenbahnpersonals von Nigerien eine Zuwendung in Höhe von £200, um ihm die Einstellung eines zusätzlichen vollamtlichen Funktionärs zu ermöglichen. Wir hatten dieser Organisation bereits früher unseren Beistand gewährt, indem wir die Reisekosten ihres Generalsekretärs, L. Agonsi, zu einer Eisenbahnerkonferenz der ITF bezahlten. Anschließend hielt sich dieser mehrere Wochen in Großbritannien auf, um sich über Fragen der Sozialpolitik und der Arbeitsbedingungen zu orientieren und persönliche Kontakte herzustellen. Im September 1957 erfuhren wir, daß diese Organisation beträchtliche finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden gehabt hatte, daß jedoch mit Hilfe der Internationale des Personals öffentlicher Dienste eine vorübergehende Lösung gefunden worden sei. Diese Internationale hatte den Generalsekretär der obigen Organisation probeweise für die Dauer von sechs Monaten als Organisationsreferenten zum Zwecke der gewerkschaftlichen Werbung unter dem Personal der Lokalbehörden Nigeriens beschäftigt.

#### **Südafrikanischer Rat der Transportarbeiter**

Im August 1957 fand ein Briefwechsel mit dem Rat der Südafrikanischen Transportarbeiter statt, der Einwände gegen den Inhalt eines in der Zeitung der ITF veröffentlichten Artikels über das Rassenproblem erhoben hatte. Die Veröffentlichung dieses Artikels folgte der Afrikareise des Generalsekretärs. Die Stellungnahme unseres südafrikanischen Mitgliedsverbandes sowie die Antwort des Generalsekretärs der ITF wurden ebenfalls in der ITF-Zeitung veröffentlicht. Da das zur Debatte stehende Problem an dieser Stelle nicht erörtert werden kann, beschränken wir uns auf diesen Hinweis auf die Veröffentlichung in der ITF-Zeitung.

#### **Spanische Transportarbeiter**

Im Zusammenhang mit den Streiks, die sich in der Verkehrswirtschaft Spaniens im April 1956 ereigneten, wurde die ITF von der Föderation der Spanischen Gewerkschafter im Exil in Frankreich um einen konkreten Ausdruck ihrer Solidarität mit diesen Streiks ersucht, die nicht nur der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen dienen sollten, sondern auch einen Protest gegen das Regime Francos darstellten. Als Symbol der Solidarität der ITF bewilligte der Geschäftsführende Ausschuß der ITF eine Zuwendung von £200, die zur Unterstützung von Opfern des Streiks verwendet werden sollte.

#### **Transportarbeiter von Tanganjika**

Im Frühjahr 1957 erhielten wir ein Ansuchen um finanziellen Beistand zwecks Konsolidierung des Transportarbeiterverbandes von Tanganjika. Später wurde diese Gewerkschaft in einen Streik gegen die D. S. M. Motor Transport Company verwickelt, für den sie ebenfalls finanziellen Beistand benötigte. Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF gewährte zwei Zuwendungen in Höhe von insgesamt £200.

### **Eisenbahner von Uganda**

Der afrikanische Eisenbahnverband von Uganda setzte uns im August 1957 von Schwierigkeiten in Kenntnis, die dadurch hervorgerufen wurden, daß sein Präsident im Dienste der Eisenbahn steht und die Betriebsleitung ihm die Erfüllung seiner gewerkschaftlichen Aufgaben dauernd dadurch erschwere, daß ihm möglichst ungelegene Arbeitszeiten zugewiesen werden. Wir erklärten uns bereit, die Hälfte des Gehalts eines vollamtlich beschäftigten Gewerkschaftsfunktionärs für die Dauer von sechs Monaten zu bezahlen und brachten die Hoffnung zum Ausdruck, daß der Verband mit seinen 2000 Mitgliedern nach Ablauf dieser Zeit in der Lage sein würde, diese Ausgaben aus eigenen Mitteln zu decken.

Ferner waren wir dem Verband dadurch behilflich, daß wir ihm die Mittel für den Ankauf eines Abzeichens vorstreckten. Mit dem Verkaufserlös soll der Vorschuß zurückbezahlt werden.

### **Bordingenieure der Vereinigten Staaten**

In der zweiten Hälfte des Jahres 1956 erhielten wir die Mitteilung, daß in Paris auf Initiative der Vereinigung der Französischen Offiziere der Zivilluftfahrt eine Internationale Konferenz von Bordingenieuren einberufen worden sei, und daß W. D. Kent von der Vereinigung der Bordingenieure der Vereinigten Staaten eingeladen worden sei, den Vorsitz dieser Konferenz zu übernehmen.

Wir teilten unserem amerikanischen Mitgliedsverband mit, daß seine Beteiligung an einer derartigen Konferenz, deren Zweck die Gründung einer Internationalen Föderation der Bordingenieure sein sollte, den Interessen der ITF zuwiderlaufe, daß alle Kategorien des fliegenden Personals und nicht nur die Bordingenieure vom Problem der Zusammensetzung der Besatzungen berührt würden und daß separate Diskussionen dieses Problems die von der ITF unternommenen Bemühungen um eine Lösung nur hindern würden. Die Vereinigung der Bordingenieure antwortete, daß sie beabsichtigt habe, die Bordingenieure von der Bedeutung der Rolle zu überzeugen, die die ITF auf internationaler Ebene spielt und sie zum Beitritt zu veranlassen. In Anbetracht unserer Stellungnahme beschloß sie, von einer Teilnahme an der Pariser Konferenz Abstand zu nehmen.

Später kam es zu einem Briefwechsel mit der obigen Vereinigung über eine auf einer Konferenz im Juni 1957 in Amsterdam gegründete Europäische Föderation der Bordingenieure. Wir bemerkten in diesem Zusammenhang, daß die ITF, selbst vom Gesichtspunkt der Bordingenieure, nicht nur repräsentativer sei als irgendeine andere internationale Organisation, sondern daß sie überdies besser befähigt sei, Versuchen der Luftverkehrslinien, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern, Widerstand zu leisten.

### **Schlafwagenpersonal**

Auf seiner Sitzung im Februar 1956 beschloß das Exekutivkomitee der ITF, einen von Gewerkschaften des Personals der Internationalen Schlafwagen-gesellschaften gegründeten Verbindungsausschuß anzuerkennen, vorausgesetzt, daß er die ITF laufend von seiner Tätigkeit benachrichtigen und sie zu seinen Sitzungen einladen würde. Grundsätzlich vertrat das Exekutivkomitee die Auffassung, daß die verschiedenen Gewerkschaften, die Schlafwagenpersonal organisieren – die der Eisenbahner, des Hotelpersonals und andere – ermutigt werden sollten, dieses Personal bei der ITF anzumelden, soweit es für den Beitritt zur ITF in Betracht käme, wonach seine inter-



nationale Vertretung gemeinsam mit der anderer Kategorien der Eisenbahner unter den Auspizien der ITF erfolgen würde.

Dieses Arrangement bewährte sich nicht besonders, und auf einer späteren Sitzung gelangte das Exekutivkomitee der ITF zu der Schlußfolgerung, daß es zweckdienlich wäre, die Frage der internationalen Vertretung des Schlafwagenpersonals und des Status des Verbindungsausschusses dieses Personals mit der Internationale des Hotel- und Restaurantpersonals und auch anläßlich der nächsten Konferenz der Eisenbahnersektion zu besprechen.

## IV. Beziehungen zu nicht angeschlossenen Organisationen

Während der Berichtszeit stellte die ITF viele Kontakte zu einer Reihe nicht angeschlossener Organisationen her, entweder auf schriftlichem Wege oder durch persönliche Fühlungnahme. In vielen Fällen führten diese Kontakte zum Beitritt zur ITF. Über diese Fälle berichten wir unter «Neubeitritte». Gelegentlich intervenierte die ITF auf Ansuchen solcher Organisationen zu ihren Gunsten. Einzelheiten dieser gewerkschaftspolitischen Maßnahmen sind in Abschnitt V unter «Verschiedene gewerkschaftspolitische Maßnahmen» enthalten.

Wie an anderer Stelle erwähnt, unternahm der Generalsekretär im Februar/März 1957 eine dreiwöchige Reise durch Afrika, auf der er mit einer Anzahl von nicht angeschlossenen Organisationen Fühlung nahm. In Lateinamerika wurden anlässlich einer Reise von Funktionären der ITF im April 1956 viele persönliche Kontakte mit nicht angeschlossenen Organisationen hergestellt, und der Leiter des lateinamerikanischen Regionalbüros hat während der Berichtszeit in diesem Zusammenhang ebenfalls eine rege Tätigkeit entfaltet. Auch in Asien und insbesondere in Singapur und Indonesien gelang es dem Leiter des asiatischen Regionalbüros bei Besuchen dieser Länder, wertvolle Kontakte herzustellen. Eine im November 1957 nach Japan entsandte Sonderdelegation konnte auch persönliche Kontakte mit nicht angeschlossenen Gewerkschaften in Japan und anderen Ländern Asiens herstellen.

Nachstehend führen wir nicht angeschlossene Organisationen an, mit denen wir Kontakte hergestellt haben, denen einige Bedeutung zukommt:

Aden:	Föderation der Hafnarbeiterverbände (Austausch von Informationen)
Argentinien:	Eisenbahnverband (eventueller Wiederbeitritt) S. O. M. U. (Seeleute), (Informationen) Verband der Kapitäne und Steuerleute (Informationen) Centro Naval de Conductores (Maschinisten), (Informationen) Vereinigung der Kapitäne der Binnenschifffahrt (Informationen) S. U. P. A. (Hafnarbeiter), (Informationen) Föderation der Schiffbauarbeiter (Beistand bei Konflikt)
Australien:	Vereinigung des Personals der Straßenbahn- und Autobusbetriebe (Austausch von Veröffentlichungen) Eisenbahnverband (Austausch von Informationen)
Ceylon:	Seeleuterverband (eventueller Beitritt)
Costa Rica:	Eisenbahnverband (Informationen und Beitritt)
Curaçao:	Föderation der Erdölarbeiter (Beistand bei Arbeitskonflikt)
Ecuador:	Eisenbahnverband (Beistand bei Reorganisation)
Faröerinseln:	Verband der Fischer der Faöer (eventueller Beitritt)
Fiji:	Verband der Handelsangestellten (Informationen)
Finnland:	Hafnarbeiterverband (eventueller Beitritt)

Frankreich:	Verband der Offiziere der Zivilluftfahrt (evtl. Beitritt)
Großbritannien:	Vereinigung des leitenden und technischen Personals Zivilluftfahrt) (eventueller Beitritt des bei dieser Vereinigung organisierten Personals der Zivilluftfahrt)
Griechenland:	Kraftfahrerverband (eventueller Beitritt)
Guatemala:	Eisenbahnerverband (persönliche Kontakte und Informationen)
Island:	Föderation der Offiziere der Handels- und Fischereiflotte (eventueller Beitritt)
Indien:	Verband der Zahlmeister (Informationen) Mazdoor Hafenarbeiterverband (Aufnahme abgelehnt) Tallyleute und sonstige Angestellte der Hafengebäude (Informationen)
Indonesien:	Verband des Personals der Zivilluftfahrt (Kontakte) Eisenbahnerverband (Beistand bei Ausbildungsprogramm)
Italien:	Verband der Träger und Dienstleute (Briefwechsel im Zusammenhang mit Austritt aus der von den Kommunisten beherrschten Dachorganisation)
Japan:	Verband der Lokführer (Kontakte) Verband des Personals der Privatbahnen (eventueller Wiederbeitritt) Verband des Personals der Expressagenturen (Kontakte) Hafenarbeiterverband (Kontakte)
Kolumbien:	Eisenbahnerverband (Informationen) Eisenbahnerverband des Gebietes des Stillen Ozeans (Informationen) Kraftfahrerverband (Informationen)
Libanon:	Eisenbahnerverband (Informationen)
Marokko:	Gewerkschaftsbund (Besuch des Generalsekretärs)
Nigerien:	Hafenarbeiterverband (Bereitstellung von Material)
Panama:	Kraftfahrerverband (Informationen)
Peru:	Verband der Kraftfahrer der öffentlichen Verkehrsunternehmen von Lima (Informationen)
Salvador:	Eisenbahnerverband (persönliche Kontakte, eventueller Beitritt, Informationen) Kraftfahrerverband (persönliche Kontakte, eventueller Beitritt, Informationen) Verband des Personals der Zivilluftfahrt (persönliche Kontakte, eventueller Beitritt, Informationen)
Singapur:	Gewerkschaftsrat der Seeleute von Singapur, bestehend aus verschiedenen Seeleuteverbänden (Kontakte, Beistand bei Einführung eines Systems von Heuerstellen)
Sudan:	Eisenbahnerverband, Gewerkschaftsbund der Republik des Sudans (Kontakte im Zusammenhang mit dem Besuch des afrikanischen Mitglieds des Exekutivkomitees)
Türkei:	Seeleuteverband (Bereitstellung von Material)
Uruguay:	Seeleuteverband (Unterstützung bei gewerkschaftspolitischen Aktionen)

## V. Verschiedene gewerkschaftliche Aktionen

### **Bergarbeiterverband von Curaçao**

In unserem Tätigkeitsbericht über die Jahre 1954 und 1955 (Seite 48) erwähnten wir den Kampf dieser Gewerkschaft um Anerkennung durch die Arbeitgeber und den Beistand, den die ITF zu leisten in der Lage war, indem sie die Mitgliedsverbände in den Vereinigten Staaten, Norwegen und den Niederlanden ersuchte, Maßnahmen gegen Phosphatschiffe zu ergreifen, die von Streikbrechern beladen worden waren. Im Februar 1956 erfuhren wir, daß der Streik des Bergarbeiterverbandes erfolgreich beendet wurde. Der Verband sprach der ITF und ihren Mitgliedsverbänden seinen aufrichtigen Dank für ihre wertvolle Unterstützung aus.

### **Föderation der Erdölarbeiter von Curaçao**

Diesem Verband, der auch Seeleute organisiert, gelang es Ende 1955, mit Unterstützung der ITF einen Streik um Anerkennung durch die Arbeitgeber erfolgreich zu beenden. Später erteilten wir ihm im Einvernehmen mit dem niederländischen Seeleuteverband weitere Ratschläge hinsichtlich seiner Beziehungen zu Shell Tankers Ltd., Rotterdam. In diesem Zusammenhang legten wir dem Verband im Interesse etwaiger weiterer Interventionen nahe, der ITF beizutreten. Im August ersuchte er uns, ihn als Mitglied zu betrachten und erkundigte sich über die erforderlichen Formalitäten. Wir erteilten ihm alle einschlägigen Informationen, haben jedoch seither keinen weiteren Bescheid erhalten.

### **Transportarbeiterföderation der Philippinen**

Ein Mitgliedsverband dieser Organisation, die Gewerkschaft des Personals des Wach- und Schließdienstes, wurde im Februar 1956 in einen Streik verwickelt, nachdem sich die Reedereien geweigert hatten, einen Kollektivvertrag auszuhandeln. Der Streik mußte auf Grund einer einstweiligen Verfügung abgeblasen werden, die Föderation legte jedoch gegen diese Verfügung Berufung ein, und der Streik wurde Anfang März fortgesetzt. Die ITF erfuhr von Einzelheiten des Plans der Arbeitgeber, die Organisation zu vernichten, und diese ersuchte uns um moralischen und materiellen Beistand. Die ITF gewährte ihr eine Zuwendung in Höhe von \$1000.

### **Streik der dänischen Seeleute**

Mitte März 1956, als in Dänemark bereits ein Generalstreik begonnen hatte, rief der Dänische Seeleuteverband seine Mitglieder zu einem Streik auf. Nachdem ein Schiedsgerichtsentscheid bei einer vom Dänischen Gewerkschaftsbund veranstalteten Abstimmung mit knapper Stimmenmehrheit abgelehnt worden war, erklärte die dänische Regierung den Entscheid für obligatorisch, und der Generalstreik wurde abgeblasen. Im Gegensatz zu den übrigen Gewerkschaften setzte der Dänische Seeleuteverband jedoch seinen Streik fort, der demgemäß gesetzwidrig wurde. Inzwischen hatte die ITF auf Ansuchen des Verbandes die Mitgliedsverbände um internationale Solidaritätsmaßnahmen ersucht. Wegen des Streiks wurde der Dänische Seeleuteverband zu einer Buße von DKr. 1 000 000 verurteilt, die auch ordnungsgemäß bezahlt wurde, wobei drei Viertel des Betrages mittels eines Sonder-

beitrages der Mitglieder aufgebracht wurden. Eine weitere Abstimmung, die daraufhin veranstaltet wurde, ergab eine Stimmenmehrheit zugunsten der Beendigung des Streiks, wovon die ITF ihre Mitgliedsverbände in Kenntnis setzte.

### **Generalstreik in Finnland**

Anfang März 1956 teilte uns der Finnische Seeleuteverband mit, daß ein Generalstreik ausgerufen worden sei und daß alle Schiffe am Auslaufen aus finnischen Häfen verhindert werden würden. Der Luftverkehr wurde ebenfalls eingestellt und alle Kurse nach Finnland von den schwedischen und norwegischen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt boykottiert. Pan-American Airways hatte ihre Absicht bekundet, weiterhin nach Finnland zu fliegen, und die ITF wurde ersucht, den Versuch zu unternehmen, die Abflüge aus amerikanischen Flughäfen nach Finnland sowie das Nachtanken und die Bedienung von Flugzeugen auf europäischen Flughäfen, insbesondere deutschen, zu verhindern. Wir setzten uns mit unseren Mitgliedsverbänden des Personals der Zivilluftfahrt telegraphisch in Verbindung, und die drei amerikanischen Organisationen antworteten in positivem Sinne. Solidaritätsaktionen erwiesen sich jedoch als unnötig, da gegen Ende des Monats eine zufriedenstellende Beilegung des finnischen Arbeitskonflikts bekanntgegeben wurde.

### **Streik der Schiffsoffiziere in Chile**

Im Mai 1957 ersuchte uns die Chilenische Seeleuteföderation um Beistand im Zusammenhang mit einem Streik, der wegen des bei verschiedenen Sondervergütungen der Schiffsoffiziere angewandten Umrechnungskurses für Dollars ausgebrochen war. Die ITF ersuchte ihre Mitgliedsverbände der Seeleute und Hafentarbeiter, keine Ersatzmannschaften verfügbar zu machen und den Umschlag chilenischer Schiffe in ausländischen Häfen zu verweigern. Anfang Juli erfuhren wir, daß der Streik, dem sich die Seeleute und Hafentarbeiter Chiles angeschlossen hatten, erfolgreich beendet worden war. Die chilenische Föderation sprach der ITF ihre aufrichtige Anerkennung für die von ihr ergriffenen Maßnahmen aus.

### **Hafentarbeiterstreik in Mauritius**

Im Juli 1956 teilte uns der Hafentarbeiterverband von Mauritius mit, daß ein Streik drohte, da u. a. die Arbeitgeber Versuche unternahmen, eine gelbe Gewerkschaft aufzuziehen und sich weigerten, eine seit langem in den Kollektivverträgen enthaltene Klausel über die ausschließliche Anerkennung des Verbandes als vertretungsbefugtes Organ der Hafentarbeiter zu erneuern. Die Gewerkschaft befand sich damals infolge von Veruntreuung von Gewerkschaftsgeldern durch den Kassier in finanziellen Schwierigkeiten und ersuchte die ITF deshalb um moralischen und finanziellen Beistand. Wir gewährten dem Hafentarbeiterverband zwei Zuwendungen von \$ 1000 und £440 und ersuchten außerdem unsere Mitgliedsverbände der Hafentarbeiter, den Verband von Mauritius durch Maßnahmen gegen Schiffe, die während des Streiks von Port Louis auslaufen würden, zu unterstützen. Der Streik, der am 10. September begann, endete nach neun Tagen mit einem gewerkschaftlichen Erfolg.

Im folgenden März gewährten wir dem Hafentarbeiterverband eine Zuwendung von £50 als Beitrag zu den Kosten einer tragbaren Lautsprecheranlage für Propagandazwecke.

### **Arbeitskonflikt in den argentinischen Werften**

Im August 1956 kam es in den im Besitze der öffentlichen Hand und auch von Privatfirmen befindlichen argentinischen Werften zu einem Streik von etwa 10 000 dort beschäftigten Arbeitnehmern. Im folgenden März ersuchte der argentinische Verband der Schiffbauarbeiter die ITF, bei einer Reihe von Reedereien zu intervenieren, die Reparaturen an Schiffen, die normalerweise in Argentinien ausgeführt werden, im Auslande durchführen ließen. Da der Internationale Metallarbeiterbund für eine solche Intervention zuständig ist, setzte sich die ITF mit ihm in Verbindung. Es wurde vereinbart, daß der IMB der argentinischen Regierung mitteilen sollte, daß die beiden Internationalen, sofern keine Schritte zur Beilegung des Konflikts unternommen würden, zu erwägen hätten, was sie ihrerseits tun könnten, um den Streik zu unterstützen. Von diesem Beschlusse wurde der argentinische Verband in Kenntnis gesetzt.

### **Freie Durchfahrt durch den Golf von Akaba**

Im Januar 1957 teilte uns der Norwegische Seeleuteverband mit, daß er dem Generalsekretär der Vereinten Nationen telegraphiert und ernste Befürchtungen über die jüngste Entwicklung im Mittleren Osten und den sich daraus ergebenden Rückwirkungen auf alle seefahrttreibenden Nationen zum Ausdruck gebracht hatte. Er appellierte an die Vereinten Nationen, sich für eine Lösung einzusetzen, durch die den Schiffen aller Nationen die freie Durchfahrt durch den Golf von Akaba auf wirksame Weise garantiert würde, ein Problem, das zu jener Zeit besonders aktuell war. Weiter erklärte die norwegische Gewerkschaft, daß jede Lösung, durch die der Golf von Akaba nicht auf wirksame Weise als internationale Wasserstraße für Schiffe aller Nationen, ohne irgendwelche Diskriminierung, offengehalten würde, unbedingt abzulehnen sei.

Auf Anraten des norwegischen Verbandes setzten wir die Mitgliedsverbände der Seeleute von diesem Schritt in Kenntnis und ersuchten sie, auf ähnliche Weise bei den Vereinten Nationen vorstellig zu werden. Eine Reihe von Verbänden teilte uns darauf mit, daß sie dem Ansuchen Folge geleistet hatten.

### **Verhaftung von japanischen Fischern in Korea**

Wir hatten in früheren Berichten bereits Differenzen zwischen Japan und Korea wegen der Fragen der Hoheitsgewässer und Fischereirechte erwähnt. Ein besonders bedauerlicher Aspekt dieses Konflikts bildeten die gegenseitigen Beschuldigungen der beiden Länder über die Beschlagnahme von Fischereifahrzeugen und Verhaftungen von Fischern.

Die ITF hatte sich im Laufe der Jahre verschiedentlich veranlaßt gesehen, an die koreanische Regierung um Freilassung verhafteter Fischer zu appellieren. Ähnliche Vorstellungen waren vom IBFG erhoben worden. Ende 1957 war dieses Problem noch immer nicht gelöst. Erst im Februar 1958 erfuhren wir von einem Abkommen über die Freilassung von in Südkorea gefangengehaltenen japanischen Fischern. In einem an die ITF gerichteten Telegramm brachte der Präsident des Japanischen Seeleuteverbandes seinen «aus tiefem Herzen kommenden Dank» auch im Namen der Fischer und ihrer Familien für den Beistand zum Ausdruck, durch den dieses Ergebnis herbeigeführt worden war.

### **Konflikt in der Schifffahrt von Uruguay**

Im Januar 1957 kam es zu einem Streik von vier Gewerkschaften von Uruguay, die die Interessen von Offizieren und Mannschaften auf Schiffen der staatlichen Hafenverwaltung vertreten, wegen Erhöhung der Heuern und Verbesserung der Arbeitsbedingungen; Appelle um Beistand ergingen an die ITF und die ORIT. Ein Schiff wurde im Hafen von Antwerpen 17 Tage lang angehalten. Einem zweiten Schiff wäre es bei Ankunft in Antwerpen ebenso ergangen. Ein drittes wurde durch den Streik in Uruguay festgehalten. Ende Februar gab die Verwaltung nach, und es kam zu einer die streikenden Gewerkschaften zufriedenstellenden Beilegung des Konfliktes. Der Gewerkschaftsbund von Uruguay sprach der ITF für die internationale Solidarität, für die sie während des Konflikts den Beweis erbracht hatte, seine aufrichtige Anerkennung aus.

### **Streik des Personals der SABENA in New York**

Im März 1957 teilte uns die Sektion Zivilluftfahrt des Transportarbeiterverbandes von Amerika mit, daß das Personal der SABENA in New York wegen Verweigerung der Anerkennung der Gewerkschaft durch den Arbeitgeber in den Streik getreten sei und den belgischen Mitgliedsverband des Personals der Zivilluftfahrt um finanziellen Beistand ersucht habe. Wir setzten uns mit der Sektion Zivilluftfahrt des belgischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste in Verbindung, der während der gesamten Dauer des Konflikts jeden nur irgendwie möglichen Beistand gewährte. Die von unserem belgischen Mitgliedsverband ergriffenen Maßnahmen trugen dazu bei, daß nach einem siebentägigen Streik eine zufriedenstellende Regelung erreicht werden konnte.

### **Personal der Rheinschifffahrt**

Im Sinne der Beschlüsse der Konferenz des Personals der Rheinschifffahrt, die von der ITF im Januar 1956 nach Rotterdam einberufen worden war, richteten wir an die Rheinschifffahrtsgesellschaft in Straßburg das Ersuchen, eine Abordnung der ITF zu empfangen, um die Möglichkeit einer besseren gewerkschaftlichen Erfassung der Rheinschiffer und der Herstellung besserer Beziehungen zur Betriebsleitung zu besprechen. Die Reederei antwortete, daß eine solche Unterredung ihres Erachtens kaum zweckdienlich wäre, da sie bereit sei, Anregungen und Anträge des französischen Personals der Rheinschifffahrt in Erwägung zu ziehen.

### **Einmannbetrieb von Lokomotiven in Kanada**

Auf Wunsch des Amerikanischen Verbandes der Lokführer und Heizer wohnte der Sekretär der Eisenbahnersektion der ITF Mitte 1957 den Verhandlungen einer Königlichen Untersuchungskommission in Ottawa bei, um als Sachverständiger Aussagen zur Frage des Einmanndienstes auf Dieselloks zu machen. Sein Beitrag wurde von unserem Mitgliedsverband für sehr wertvoll erachtet.

Im Anschluß an die Verhandlungen überzeugte sich die Kommission persönlich von der Lage in Kanada und Europa; an dieser Untersuchung beteiligten sich auch zwei Vertreter unseres Mitgliedsverbandes. Die ITF hatte Vorkehrungen für Unterredungen mit Gewerkschaftsführern der Eisenbahner Frankreichs, der Schweiz und der Niederlande sowie Großbritanniens getroffen. Diese Mitarbeit der ITF wurde ebenfalls für äußerst zweckdienlich erachtet.

### **Von Ägypten verhaftete israelische Seeleute und Fischer**

Anlässlich der Verhaftung eines israelischen Seemanns an Bord eines dänischen Schiffes im Hafen von Suez im Juli 1957 und neuerdings im November im Zusammenhang mit der Beschlagnahme eines israelischen Fischereifahrzeugs und Verhaftung seiner Besatzung legte die ITF telegraphisch bei der Regierung Ägyptens nachdrücklichen Protest gegen diese Verstöße gegen das Recht und die Traditionen der Schifffahrt ein und appellierte um sofortige Freilassung der verhafteten Fischer. Wir ersuchten unsere Mitgliedsverbände, unsere Bemühungen durch ähnliche Interventionen zu unterstützen, welchem Ansuchen viele von ihnen auch Folge leisteten.

In beiden Fällen wurden die betreffenden Seeleute später aus der Haft entlassen. Unser israelischer Mitgliedsverband schrieb dieses Ergebnis dem von der öffentlichen Meinung der Welt ausgeübten Druck zu, einschließlich dem der ITF und ihrer Mitgliedsverbände.

### **Eisenbahner von Ekuador**

Im September 1957 erhielten wir Mitteilungen über den Kampf der Eisenbahner von Ekuador um Aufrechterhaltung irgendeiner Form von freier, demokratischer Gewerkschaft, selbst wenn sie geheimgehalten werden mußte. Dabei wurden ihnen von der Eisenbahnverwaltung beträchtliche Schwierigkeiten bereitet, die im August 1957 Massenentlassungen veranlaßt hatte, um demokratische Elemente auszuschalten und eine von Kommunisten und Faschisten geleitete Organisation zu fördern. Wir gewährten unseren Freunden in Ekuador über unseren Regionalen Vertreter in Lateinamerika eine Zuwendung von \$150.

### **Lohnkonflikt in der kanadischen Schifffahrt**

Im November 1957 teilte uns die für Kanada zuständige Zweigorganisation des Nordamerikanischen Seeleuteverbandes mit, daß ein Konflikt über Heuern, in den sie seit Mitte des Jahres mit der kanadischen Westindienreederei verwickelt war, ein kritisches Stadium erreicht habe, da die Reederei die Übertragung ihrer acht Schiffe auf das Register von Trinidad ins Auge gefaßt habe. In Anbetracht der Rückwirkungen einer solchen Tendenz auf internationaler und nationaler Ebene ließ die ITF dem Mitgliedsverband den möglichst größten Beistand zuteil werden. Die Regierung Kanadas wurde telegraphisch um ihre Intervention gebeten und die Mitgliedsverbände der Seeleute und Hafentarbeiter ersucht, auf ähnliche Weise vorzugehen und auch auf sonstige Weise der kanadischen Organisation nach besten Kräften beizustehen. Der Verband der Seeleute und Hafentarbeiter von Trinidad, an den wir, da er von diesem Konflikt unmittelbar berührt wurde, einen besonderen Appell gerichtet hatten, erklärte sich mit den kanadischen Seeleuten solidarisch. Am Jahresende war der Konflikt noch immer nicht beigelegt.

### **Konflikt in der irischen Schifffahrt**

Im Dezember 1957 ersuchte der Irische Verband der Seeleute und Hafentarbeiter die ITF um Beistand bei einem Konflikt, der durch die Gründung eines neuen, von den Reedern geförderten Seeleuteverbandes hervorgerufen worden war. Die Reeder beabsichtigten, nur Mitgliedern dieser neuen Organisation Beschäftigungsmöglichkeiten zu bieten, wodurch der Lebensunterhalt der Mitglieder des erstgenannten Verbandes der Seeleute und Hafentarbeiter gefährdet wurde. Wir ersuchten unsere Mitgliedsverbände der



Seeleute und Hafenarbeiter mittels Rundschreibens, Maßnahmen gegen Schiffe zu unterstützen, die von Mitgliedern der gelben Gewerkschaft bemannt wären. Am Ende des Jahres war der Konflikt noch nicht beendet.

### **Anerkennung der Gewerkschaften bei den japanischen Eisenbahnen**

Während des Jahres 1957 entwickelte sich bei den Japanischen Staatsbahnen eine schwierige Lage, nachdem Gewerkschaftsführer der Eisenbahner nach einer Lohnkampagne willkürlich entlassen worden waren. Nach japanischem Gewerkschaftsgesetz war eine derartige Vorgangsweise der Eisenbahnverwaltung einem Entzug der Vertretungsbefugnisse des Landesverbandes der Eisenbahner und anderer Gewerkschaften des Eisenbahnpersonals gleichzusetzen. Die gewerkschaftsfeindliche Haltung der Verwaltung der Staatsbahnen kam auch in vorübergehender Enthebung von Gewerkschaftsmitgliedern vom Dienst, Geldstrafen und Verwarnungen zum Ausdruck.

Da es sich bei diesem Konflikt nicht nur um eine Existenzfrage der Eisenbahnergewerkschaften, sondern auch der gesamten freien, demokratischen Gewerkschaftsbewegung Japans handelte, wurden der IBFG und die ITF um Beistand auf internationaler Ebene ersucht. Die ITF legte dem japanischen Ministerpräsidenten und dem Präsidenten der Staatsbahnen telegraphisch dringend nahe, die Grundsätze der Kollektivverträge, der Koalitionsfreiheit und der Demokratie zu beherzigen und die entlassenen Eisenbahner wieder einzustellen. Unsere Mitgliedsverbände der Eisenbahner in anderen Ländern wurden ersucht, diese Interventionen durch ähnliche Appelle an die zuständigen Stellen in Japan zu befürworten.

Inzwischen hatte einer der leitenden Funktionäre des Japanischen Gewerkschaftsbundes und des Eisenbahnverbandes den Sekretariaten des IBFG und der ITF einen Besuch abgestattet und ihnen den Ernst der Lage auseinandergesetzt. Als Ergebnis dieser Unterredungen und nachdem sich die japanischen Behörden mit einer unparteiischen Untersuchung des Sachverhalts einverstanden erklärt hatten, wurde beschlossen, eine gemeinsame Delegation des IBFG und der ITF nach Japan zu entsenden. Ihr gehörten in Vertretung der ITF der Leiter der Regionalabteilung und der regionale Beauftragte für Asien an. Die Delegation fand bei unseren Mitgliedsverbänden eine sehr freundliche Aufnahme, und es gelang ihr, die zuständigen Behörden und die Eisenbahnverwaltung zu wichtigen Zugeständnissen hinsichtlich der Einhaltung von Schiedsgerichtsentscheidungen und der Anerkennung der Gewerkschaften zu veranlassen.

## VI. Regionale Tätigkeit

Wie erinnerlich sein wird, nahm der Wiener Kongreß 1956 einen Bericht an, der Richtlinien für eine möglichst intensive Entwicklung der Tätigkeit der ITF auf regionalem Gebiete festlegte. Die im Einklang mit diesen Richtlinien in den vergangenen zwei Jahren entwickelte Tätigkeit der ITF wird Gegenstand einer besonderen Aussprache auf dem Kongreß 1958 sein, wobei die verschiedenen Aspekte dieser Tätigkeit mit allen erforderlichen Einzelheiten zur Debatte gelangen werden. Im vorliegenden Abschnitt dieses allgemeinen Berichtes gehen wir nur in großen Zügen auf die Schritte ein, die im Hinblick auf die Verwirklichung der in Wien angenommenen Richtlinien unternommen worden sind. In einer Reihe von Fällen stützte sich die regionale Tätigkeit auf Zusammenarbeit mit dem IBFG und anderen internationalen Berufssekretariaten. Aus diesem Grunde wird über diesen Gegenstand auch im Abschnitt VIII c berichtet.

### Regionale Mitglieder des Exekutivkomitees

Kraft der Ermächtigung, die dem Exekutivkomitee auf Grund der vom Wiener Kongreß angenommenen Änderungen der Satzungen der ITF erteilt wurde, wurden die folgenden Kollegen zu regionalen Mitgliedern des Exekutivkomitees ernannt:

**Afrika:** M. A. Labinjo vom Verband der Angestellten der nigerischen Verkehrsbetriebe.

**Asien:** J. D. Randeri vom Indischen Verband der Schiffsoffiziere.

**Lateinamerika:** S. de A. Pequeño vom Brasilianischen Verband der Arbeitnehmer des Binnenverkehrs.

In Vertretung **Nordamerikas** war ein viertes Mitglied, nämlich D. Beck vom Verband der Kraftfahrer Amerikas (Brotherhood of Teamsters), ernannt worden. Er stellte sich jedoch später nicht zur Wiederwahl im Rahmen seiner eigenen Organisation, und aus diesem Grunde beschloß das Exekutivkomitee der ITF anläßlich seiner Sitzung im November 1957 in London, diesen Sitz bis zur Wahl eines neuen Exekutivkomitees am nächsten Kongreß der ITF als frei zu betrachten.

### Ständiger Ausschuß für regionale Fragen

Im Einklang mit einer der vom Wiener Kongreß gebilligten Richtlinien ernannte das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung im Januar 1957 in London einen Unterausschuß zum Zwecke der Ausarbeitung einer Grundlage für ein Tätigkeitsprogramm der ITF. Dieser Unterausschuß bestand aus den Kollegen F. Cousins (Großbritannien), H. J. Kanne (Niederlande), F. Laurent (Frankreich) und O. Becu (Generalsekretär der ITF). Außerdem gehörte ihm T. Yates, Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, kraft seines Amtes an. Der Unterausschuß trat im Mai 1957 in London zusammen und billigte eine Reihe von Empfehlungen an das Exekutivkomitee.

Eine dieser Empfehlungen beinhaltete die Ernennung eines ständigen Ausschusses für regionale Fragen. Auf seiner nächsten Sitzung im Juni 1957 in Paris leistete das Exekutivkomitee dieser Empfehlung Folge und beschloß, daß der ständige Unterausschuß aus den bereits erwähnten Mitgliedern und einem zusätzlichen fünften Mitglied, A. E. Lyon (USA), bestehen und sich systematisch der vom Wiener Kongreß gestellten Aufgabe der Intensivierung und Ausweitung der regionalen Tätigkeit der ITF widmen sollte.

### **Ernennung eines Leiters der Regionalabteilung**

Eine zweite Empfehlung des Unterausschusses bezog sich auf die Ernennung eines Leiters der Regionalabteilung im Sekretariat der ITF. In diesem Zusammenhang einigte sich das Exekutivkomitee auf die Ernennung des Kollegen Ray C. Coutts (USA), der seinen Posten in London am 3. September 1957 antrat.

### **Sonderdelegationen**

Laut Beschluß des Wiener Kongresses sollten Vertreter der ITF im Rahmen ihrer regionalen Tätigkeit die jeweils in Frage kommenden Weltteile besuchen, um an Ort und Stelle die vorbereitende Arbeit für die Veranstaltung von regionalen Konferenzen, der Errichtung weiterer Regionalbüros und die möglichst rasche Entwicklung ständiger regionaler Organisationen unter den Auspizien der ITF zu leisten.

Nachstehend führen wir kurz zusammengefaßt die in den vergangenen zwei Jahren in Durchführung des obigen Beschlusses nach verschiedenen Gebieten entsandten Sonderdelegationen an:

#### **Lateinamerika**

Im April/Mai 1956 unternahm eine aus den Kollegen R. Dekeyzer (belgisches Mitglied des Exekutivkomitees der ITF), Ray C. Coutts (später zum Leiter der Regionalabteilung der ITF ernannt), M. Meza (Mexikanischer Transportarbeiterverband und Vorsitzender der Ersten lateinamerikanischen Zone) bestehende Delegation eine Reise durch verschiedene lateinamerikanische Länder.

Von Mexiko aus begab sich die Delegation nach Peru, Chile, Argentinien, Uruguay, Brasilien und wieder zurück nach Mexiko. Es gelang ihr, Kontakte mit Gewerkschaftsführern der Transportarbeiter dieser Länder herzustellen, die der Delegation überall einen sehr herzlichen Empfang bereiteten und großes Interesse an den Zielsetzungen der ITF an den Tag legten. Der Zweck der Delegation, die Beziehungen zur Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter Lateinamerikas zu intensivieren und eine günstige Atmosphäre für die Vorbereitung einer eventuellen lateinamerikanischen Konferenz der ITF in der nahen Zukunft zu schaffen, war in vollem Umfang erfüllt worden.

Vom 8. bis 30. Juli 1957 besuchte unser Vertreter in Lateinamerika, L. Martínez, verschiedene Länder, nämlich Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Kostarika und Kolumbien. Er stellte viele persönliche Kontakte her und sammelte Informationen über die gewerkschaftliche Lage bei den Transportarbeitern dieser Länder.

#### **Singapur**

Auf Ansuchen der Organisationen der Seeleute in Singapur begab sich der regionale Vertreter der ITF für Asien, J. F. Soares, zweimal in beratender Eigenschaft dorthin, um erstens ihre Bemühungen um Einigung der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute mittels des «Vereinigten Rates der Seeleute von Singapur» zu unterstützen, und zweitens um den Organisationen bei ihren Verhandlungen mit den Behörden behilflich zu sein, insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung eines einwandfrei funktionierenden Systems der Registrierung von Seeleuten und Heuerstellen. Kollege Soares hielt sich zweimal in Singapur auf, das erste Mal vom Juli bis September und das zweite Mal im Dezember, und er konnte im Hinblick auf beide Zielsetzungen wichtige Fortschritte verzeichnen.

Diese Tätigkeit erfolgte im Einvernehmen mit dem IBFG und seinem Vertreter in Singapur.

### **Afrika**

Im Januar/Februar 1957 begab sich der Generalsekretär der ITF gemäß dem ihm vom Exekutivkomitee erteilten Sonderauftrag auf eine längere Reise durch verschiedene Länder Afrikas. Im Rahmen der Rundreise, die drei Wochen in Anspruch nahm und auf der der Generalsekretär vom Leiter der Forschungs- und Presseabteilung der ITF, K. Golding, begleitet war, wurden die folgenden wichtigen Städte besucht: Accra und Tema (Ghana), Lagos (Nigerien), Johannesburg (Südafrika), Bulawayo, Lusaka und Broken Hill (Rhodesien), Blantyre (Njassaland), Dar-es-Salaam und Tanga (Tanganyika), Mombasa und Nairobi (Kenya), Entebbe/Kampala (Uganda) und Khartum (Sudan).

Der Generalsekretär hatte Unterredungen mit leitenden Funktionären und Mitgliedern von etwa 50 Organisationen von Transportarbeitern, sowohl angeschlossenen als auch nicht angeschlossenen sowie mit Vertretern einer Reihe von Dachorganisationen und Gewerkschaften von Arbeitnehmern anderer Wirtschaftszweige. Außerdem fanden in vielen der von ihm besuchten Städte Besprechungen mit Vertretern der Behörden, der Arbeitgeber und der Verkehrswirtschaft statt.

Ein ausführlicher Bericht über diese Reise war der Pariser Sitzung des Exekutivkomitees im Juni 1957 vorgelegt worden. Mit größter Genugtuung wurde die Tatsache zur Kenntnis genommen, daß die Vertreter der ITF bei den afrikanischen Kollegen eine herzliche, ja sogar begeisterte Aufnahme gefunden hatten und in der Lage waren, nicht nur das Interesse an der ITF wachzurufen, sondern auch die afrikanischen Transportarbeiter zur Förderung der Entwicklung einer schlagkräftigen Gewerkschaftsbewegung anzuspornen.

Die von dieser Delegation geleistete Arbeit führte zur Ernennung von M. A. Labinjo (Nigerien) zum afrikanischen Mitglied des Exekutivkomitees der ITF. Als weiterer Schritt wird die Errichtung eines Regionalbüros der ITF für Afrika, ähnlich wie die bereits in Asien und Lateinamerika bestehenden, ins Auge gefaßt. Wir hoffen, daß es möglich sein wird, diesen wichtigen Schritt im Hinblick auf die weitere Intensivierung der Beziehungen zwischen der ITF und Afrika in der nahen Zukunft zu unternehmen.

### **Japan**

In Abschnitt III, «Beziehungen zu Mitgliedsverbänden», haben wir bereits auf die schwierige Lage bei der Eisenbahn und anderen Wirtschaftszweigen Japans verwiesen, die auf die Versuche reaktionärer Kreise, die freien demokratischen Gewerkschaften zu untergraben, zurückzuführen ist. Auf Einladung unseres Mitgliedsverbandes der japanischen Eisenbahner begab sich eine gemeinsame Delegation der ITF und des IBFG am 16. November 1957 nach Japan, um bei den im Gange befindlichen Besprechungen über die gewerkschaftliche Lage eine Vermittlerrolle zu übernehmen. Die Vertreter der ITF in dieser Delegation waren ihr Leiter der Regionalabteilung, Ray C. Coutts, und der regionale Beauftragte für Asien, J. F. Soares. Wie bereits erwähnt, entledigte sich die Delegation ihrer Aufgabe auf sehr zufriedenstellende Weise. Abgesehen von ausführlichen Berichten an das Exekutivkomitee der ITF erschienen Mitteilungen über die von dieser Delegation erzielten Resultate im Pressebericht und in der Zeitung der ITF.

## **Indien**

Die Beziehungen der ITF zu ihren indischen Mitgliedsverbänden wurden durch einen Besuch des Leiters der Regionalabteilung anlässlich der Japanreise der gemeinsamen Delegation der ITF und des IBFG wesentlich enger gestaltet. Über die bei diesem Besuch erzielten Ergebnisse und die verschiedenen Besprechungen wird in einem besonderen Bericht Näheres mitgeteilt.

Die Beziehungen der ITF zu Indien wurden außerdem durch die Ernennung des Kollegen J. D. Randeri vom Verband der indischen Schiffsoffiziere zum Mitglied des Exekutivkomitees in Vertretung von Asien gefördert. Der primäre Zweck dieser Ernennung besteht natürlich darin, die ITF über die Tätigkeit und Interessen unserer asiatischen Mitglieder in ihrer Gesamtheit auf dem laufenden zu halten, aber in Anbetracht der in diesem Falle gegebenen Umstände ergibt sich daraus auch die Möglichkeit unmittelbarer Kontakte mit der Gewerkschaftsbewegung Indiens.

## **Indonesien**

Angesichts der besonderen Bedeutung dieses Weltteils freute es uns sehr, den Kollegen Johan J. Jacob, Präsident der indonesischen Mitgliedsverbandes der Hafendarbeiter, im Laufe des Jahres 1957 im Sekretariat der ITF begrüßen zu dürfen. Unser Vertreter in Asien erwiderte diesen Besuch im Oktober 1957, aus welchem Anlasse er nicht nur unseren Mitgliedsverband besuchte, sondern auch mit anderen Organisationen der indonesischen Transportarbeiter Fühlung nahm.

## **Nordamerika**

Aus Gründen, die keiner weiteren Erläuterung bedürfen, wird das Hauptgewicht der regionalen Tätigkeit der ITF auf Weltteile verlegt, wo ihr Beistand das Wachstum und die Ausweitung des Tätigkeitsbereiches der freien Gewerkschaften der Transportarbeiter am besten fördern kann, nämlich in Afrika, Asien und Lateinamerika.

Nichtsdestoweniger muß auch für entsprechende Vertretung in Weltteilen wie Nordamerika gesorgt werden, um unsere Beziehungen zu der ständig zunehmenden Zahl unserer amerikanischen Mitgliedsverbände auszubauen. Mit Bedauern müssen wir an dieser Stelle das Ableben des Kollegen W. J. Dorchain melden, der von 1944 bis 1956 für die Vertretung der ITF in Nordamerika zuständig war. Sein früher Tod bedeutete einen schweren Verlust, denn er diente der Sache der ITF mit größter Loyalität und war von allen amerikanischen Organisationen sehr geschätzt. Sein Nachfolger ist E. Johansen, der gleichzeitig auch als Vertreter des nordischen Seeleuteverbandes in den USA fungiert. Kollege Johansen setzt die Arbeit seines Vorgängers in dessen Geist fort, und wir sind ihm und dem norwegischen Seeleuteverband, der uns die Dienste dieses Kollegen verfügbar macht, sehr zu Dank verpflichtet.

Da die Vertretung der ITF in den USA nicht mehr durch einen ausschließlich damit beschäftigten Funktionär erfolgt, wurde das Regionalbüro der ITF in New York im September 1956 geschlossen.

## **Regionale Beauftragte**

Wie aus dem obigen Ausführungen über unsere regionale Tätigkeit in den vergangenen zwei Jahren hervorgeht, verfügt die ITF derzeit über zwei vollamtlich tätige regionale Beauftragte, nämlich L. Martínez im Büro von Me-

xico-City und J. F. Soares in Tokio. Außerdem widmet Kollege E. Johansen einen Teil seiner Arbeitszeit der Vertretung der ITF in New York, und M. A. Labinjo, afrikanisches Mitglied des Exekutivkomitees, ist ehrenamtlich als ihr regionaler Vertreter tätig. Ende 1957 hatte er bereits ein- oder zweimal Aufträge im Namen der ITF durchgeführt und war mit der Vorbereitung einer Reise nach dem Sudan in Vertretung der ITF beschäftigt. Schließlich ist zu erwähnen, daß die beiden übrigen regionalen Mitglieder des Exekutivkomitees, nämlich die Kollegen J. A. Randeri (Indien) und S. de A. Pequeño (Brasilien) bei der Vertretung der ITF in den Weltteilen, für die sie zuständig sind, eine wichtige Rolle spielen.

Bis August 1956 verfügte die ITF über ein Informationsbüro in Bombay. Dieses mußte infolge der Tätigkeit des Kollegen Soares in Tokio vorübergehend geschlossen werden. Der zukünftige Status dieses Büros wird jedoch neuerdings geprüft werden, sobald der des Büros in Tokio endgültig geregelt ist.

Anläßlich seiner Sitzung im Juni 1957 in Paris faßte das Exekutivkomitee der ITF den Beschluß, daß die regionalen Beauftragten dem Sekretariat mindestens zweimal im Jahre schriftlich Bericht über ihre Tätigkeit erstatten sollten. Auf diese Weise wird sich das Exekutivkomitee und insbesondere der Ständige Ausschuß für regionale Fragen laufend von den in den verschiedenen Weltteilen erzielten Fortschritten überzeugen können, wodurch gewährleistet wird, daß die Arbeitsprogramme der ITF der jüngsten Entwicklung jeweils Rechnung tragen. Außerdem werden diese Berichte eine Grundlage für einen Überblick über die regionale Tätigkeit der ITF anläßlich ihres Kongresses bilden.

#### **Finanzierung der regionalen Tätigkeit**

Einzelheiten der Finanzierung der regionalen Tätigkeit sind in einem besonderen Abschnitt des Kassenberichts der ITF für die Jahre 1956/1957 enthalten. Daraus ist ersichtlich, daß der allgemeine Fonds der ITF in gewissem Umfange zu diesem Zwecke in Anspruch genommen werden mußte, daß jedoch der überwiegende Teil der erforderlichen Mittel durch freiwillige Beiträge der Mitgliedsverbände zum Regionalfonds der ITF aufgebracht wurde. Wir möchten aus diesem Grunde unseren Mitgliedsverbänden an dieser Stelle für ihre Freigebigkeit und das Interesse, das sie auch in den vergangenen beiden Jahren an den Tag gelegt haben, unseren aufrichtigen Dank aussprechen.

In Anbetracht der besonderen Bedeutung, die diesem Aspekt der Tätigkeit der ITF beigemessen werden muß, halten wir es für unsere Pflicht, auf den Umstand zu verweisen, daß unsere stetig größeren Umfang annehmende Arbeit auch einen immer größeren Aufwand an Mitteln bedingt. Gewiß hoffen wir, daß die regionale Tätigkeit eines Tages von finanziellem Bestand unabhängig sein wird. Wir sind jedoch überzeugt, daß unsere Mitgliedsverbände in den fortgeschritteneren Teilen der Welt bereit sein werden, bis dahin auch weiter die erforderlichen finanziellen Opfer zu bringen und auf die Appelle, die die ITF in diesem Zusammenhang an sie richtet, in positivem Sinne zu reagieren.

## VII. Tätigkeit der Sektionen

### Seeleutesektion

#### Konferenzen und Tagungen

In den Jahren 1956 und 1957 fanden folgende Konferenzen und Tagungen statt:

Konferenz der Seeleutesektion, 20. und 22. Juli 1956 in Wien;

Konferenz der Seeleutesektion, 17. und 18. September 1956 in London;

Vorbereitende Technische Seefahrtskonferenz der IAO, 19. September bis 2. Oktober 1956 in London;

Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter, 8. und 9. November 1956 in London;

Drei-Parteien-Arbeitsgruppe der IAO für Heuern, Arbeitszeit und Bemannung, 11. bis 17. April 1957.

#### Konferenz der Seeleutesektion, Juli 1956 in Wien

Diese Konferenz der Sektion fand im Zusammenhang mit dem Wiener Kongreß der ITF im Juli 1956 statt. Abgesehen von der Wahl der Funktionäre und des Ausschusses für die kommende Amtszeit war diese Konferenz in erster Linie der Beratung und Annahme des Tätigkeitsberichtes für die Jahre 1954 und 1956 und Resolutionen gewidmet, in denen die noch ausstehende Verwirklichung der Konvention über IMCO bedauert, die Solidarität mit geflüchteten Seeleuten zum Ausdruck gebracht und die Politik der ITF im Hinblick auf die Schattenflaggen bekräftigt wurde.

#### Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO)

Die Zahl der Länder, die die von einer Konferenz der Vereinten Nationen 1948 angenommene Konvention über IMCO ratifiziert haben, hat etwas geschwankt. Ende 1955 belief sie sich auf 19, darunter 7 Länder mit mehr als einer Million Tonnen. 21 Ratifizierungen, darunter sieben Länder mit über einer Million Tonnen, sind erforderlich, um die Konvention in Kraft treten zu lassen. Ein Land, nämlich Griechenland, machte seine Ratifizierung rückgängig, und ein oder zwei weitere sind noch nicht bestätigt, so daß die Zahl der Ratifizierungen im Zeitpunkt der Achten Session des Transport- und Verkehrsrats der Vereinten Nationen Anfang 1957 in New York 17 ausmachte, davon 6 durch Länder mit über einer Million Tonnen.

Auf dieser Session legten die skandinavischen Regierungen, geführt von der norwegischen Regierung, eine Tendenz an den Tag, die Konvention dahingehend zu ändern, daß die Funktionen von IMCO auf technisches Gebiet beschränkt bleiben und wirtschaftspolitische Fragen vom Geltungsbereich dieser Konvention ausgeschlossen sein sollten. Dieser Versuch mißlang jedoch, da die Mehrheit der Mitglieder des Rates den Beschluß faßte, das Inkrafttreten der Konvention in ihrer derzeitigen Form abzuwarten, anstatt sie zu ändern und dann den gesamten Ratifizierungsprozeß wieder von vorne beginnen zu müssen.

Ende 1957 belief sich die Zahl der Ratifizierungen auf 20, nämlich durch Argentinien, Australien, Belgien, Burma, Kanada, Dominika, Ekuador, Ägypten, Frankreich, Haiti, Honduras, Iran, Israel, Italien, Mexiko, die Niederlande, Irland, die Schweiz, Großbritannien und die Vereinigten Staaten.

Sieben dieser Länder sind solche mit über einer Million Tonnen, wenn Argentinien einbezogen wird, dessen Handelstonnage jedoch unter die Ein-Millionen-Grenze gesunken sein soll.

Wie erinnerlich sein wird, nahm der Wiener Kongreß der ITF auf Initiative der Seeleutesektion eine Resolution an, in der den Befürchtungen der Seeleute hinsichtlich der Nichtratifizierung der Konvention über IMCO neuerdings Ausdruck verliehen und ein weiterer Appell an die Vereinten Nationen gerichtet wurde, Schritte zu unternehmen, um das Inkrafttreten der Konvention herbeizuführen. Aus den oben erwähnten Einzelheiten ist ersichtlich, daß die Aussichten auf ein Inkrafttreten der Konvention über IMCO Ende 1957 besser waren als seit geraumer Zeit behauptet werden konnte.

### **Vorbereitende Technische Seefahrtskonferenz der IAO**

Bei dieser Konferenz, die vom 19. September bis 2. Oktober 1956 in London stattfand, handelte es sich um eine Vorbereitung der auf 1958 anberaumten Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz. Die Teilnahme an der Vorbereitenden Konferenz beschränkte sich auf die 21 in der Joint Maritime Commission der IAO vertretenen Länder, nämlich Argentinien, Australien, Belgien, Kanada, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutsche Bundesrepublik, Griechenland, Indien, Italien, Japan, die Niederlande, Norwegen, Pakistan, Portugal, Schweden, Großbritannien und die Vereinigten Staaten.

Die Zusammensetzung der Konferenz beruhte auf der Drei-Parteien-Basis, wobei die Seeleutegruppe überwiegend aus Vertretern von Organisationen der Offiziere und Mannschaften bestand, die entweder der ITF angehören oder ihr freundlich gegenüberstehen. Auf der Tagesordnung standen sechs Fragen: Heuern, Arbeitszeit und Bemannung, Anmusterung von Seeleuten, Schattenflaggen, Gesundheitsfragen, Offizierspatente und Identitätsausweise für Seeleute.

Wie aus den einschlägigen Abschnitten des vorliegenden Berichtes hervorgeht, konnten auf der Vorbereitenden Konferenz in London bei der Behandlung dieser Fragen gute Fortschritte erzielt werden.

Der Vorbereitenden Seefahrtskonferenz der IAO ging eine Sitzung der Seefahrtssektion der ITF am 17. und 18. September 1956 in London voran, die der Diskussion der von der Seeleutegruppe auf der Konferenz der IAO zu behandelnden Politik gewidmet war.

### **Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute**

Am 8. und 9. November 1956 fand in London eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute statt, die sich mit der Möglichkeit einer internationalen Solidaritätsaktion im Zusammenhang mit dem Aufstand in Ungarn beschäftigte. Ein Bericht hierüber erscheint auf Seite 112\*.

### **Heuern, Arbeitszeit und Bemannung**

Das unmittelbare Ziel, das die Seeleute im Hinblick auf den obigen Gegenstand auf der Seefahrtskonferenz der IAO im September/Oktober 1956 in London verfolgten, bestand in einer Änderung der Konvention Nr. 93, durch die die allgemeine Ratifizierung der Konvention durch die maritimen Länder herbeigeführt werden sollte.

\*\* Anfang 1958 wurde mit der bevorstehenden Ratifizierung der Konvention durch Japan und eventuell auch durch die Türkei gerechnet.



Das größte Hindernis, das einer Ratifizierung der Konvention im Wege stand, bestand bekanntlich darin, daß sie inhaltlich eine Bindung der Frage einer internationalen Mindeststeuer an die der Beschränkung der Arbeitszeit bedeutete. Da der ersten Frage unter den gegenwärtigen Verhältnissen weitgehend lediglich akademische Bedeutung zukam, gelangte man zu der Schlußfolgerung, daß es besser wäre, zunächst dieses Hindernis aus dem Wege zu räumen und zu beantragen, daß die Teile der Konvention, die sich auf die beiden Aspekte bezogen, getrennt ratifizierbar sein sollten. Die Anwendung dieser Taktik führte zu einem Abänderungsantrag, der auf eine derartige inhaltliche Teilung der Konvention abzielte und auf der Londoner Konferenz mit einer beträchtlichen Stimmenmehrheit angenommen wurde. Dabei stimmten die Seeleute und die Regierungsdelegierten für die Annahme des Antrags, mit Ausnahme von fünf, die sich der Stimme enthielten, und einer Gegenstimme.

Wie sich erwarten ließ, widersetzten sich die Reeder weiterhin einer Teilung der Konvention. Dieser Umstand sowie die Tatsache, daß zu den sechs Regierungen, die sich dem Abänderungsantrag nicht angeschlossen hatten, einige in seefahrtspolitischer Hinsicht sehr wichtige gehörten, verringert wohl einigermaßen den praktischen Wert des Erfolges der Seeleute. Als daraufhin von seiten der Regierungsgruppe ein Antrag auf Ernennung einer Drei-Parteien-Arbeitsgruppe gestellt wurde, mit der Aufgabe, vor der Konferenz im Jahre 1958 die Möglichkeit einer erweiterten Basis für ein Übereinkommen zu untersuchen, beschlossen die Seeleute demgemäß, diesen Antrag zu befürworten; jedoch mit dem Vorbehalt, daß der bereits gefaßte Beschluß, die Teilung der Konvention zu empfehlen, durch das Ergebnis der Beratungen der Arbeitsgruppe nicht berührt werden dürfe.

#### **Die Drei-Parteien-Arbeitsgruppe**

Die obige Arbeitsgruppe trat vom 11. bis 27. April 1957 in Genf zusammen. Die sechs Vertreter der Seeleute und die beiden in ihrer Begleitung befindlichen technischen Berater waren alle von Mitgliedsverbänden der ITF nominiert worden. Als Ergebnis der Arbeit dieser Gruppe kam der Entwurf einer Empfehlung zustande, mit der sich die auf 1958 anberaumte Seefahrtskonferenz zu beschäftigen haben wird und der u. a. den Achtsturentag und die 48stündige Arbeitswoche auf See und im Hafen für alle an Bord beschäftigten Gruppen von Arbeitnehmern vorsieht.

Dieses Ergebnis muß aus der Perspektive der Zielsetzung beurteilt werden, die den Seeleuten bei ihrer Beteiligung an der Arbeitsgruppe vorschwebte. An dieser Stelle möchten wir in Erinnerung bringen, daß es sich ja nicht darum handelte, ein die in Seattle angenommenen Normen überschreitendes Ergebnis herbeizuführen, selbst wenn dies von so manchem Gesichtspunkt aus betrachtet ohne Zweifel wünschenswert gewesen wäre, sondern vielmehr darum, das in London erzielte Resultat sicherzustellen, das heißt zu gewährleisten, daß die Konvention Nr. 93 geteilt und auf diese Weise zumindestens die Ratifizierung des Teils, der sich auf die Arbeitszeit bezieht, herbeigeführt werden könnte.

Zu diesem Zwecke mußte der Entwurf der Empfehlung mindestens ebenso günstige Normen vorsehen, wie die Konvention Nr. 93; nur unter dieser Voraussetzung konnten die Seeleute weiterhin auf ihrem Grundsatz beharren, daß die Empfehlung nicht als Alternative zur Konvention, sondern als eine sie ergänzende Vereinbarung betrachtet werden sollte. Wohl liegt auf der Hand, daß der Entwurf der Empfehlung den Ansprüchen der Seeleute auch nicht annähernd Rechnung trägt, insbesondere was die für die

internationale Mindeststeuer ins Auge gefaßte Ziffer betrifft, nämlich £25 beziehungsweise \$70 oder ihren Gegenwert in anderen Währungen, die keineswegs den heutzutage üblichen Steuern und Wertbegriffen entsprechen. Wir müssen uns jedoch neuerdings die Tatsache vor Augen halten, daß es sich hier nicht darum handelte, auf dem Gebiete der Steuern weltweite Erhebungen zu machen. Wie bereits erwähnt, wird in den Kreisen der Seeleute allgemein anerkannt, daß die Verwirklichung des Gedankens einer internationalen Mindeststeuer, einerlei mit welchem Wert sie beziffert wird, heutzutage schwerer zu erreichen sei als je zuvor. Der Zweck der Arbeitsgruppe bestand, wie wir betonen möchten, darin, eine weitere Grundlage für ein eventuelles Übereinkommen auf der Konferenz 1958 herbeizuführen, um eine internationale Mindestnorm der Arbeitszeit zu gewährleisten. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet kann das Ergebnis der Tätigkeit der Arbeitsgruppe unseres Erachtens als sehr wohl der Mühe wert bezeichnet werden. Da es auf einer Willensäußerung aller drei Gruppen beruht, können die Aussichten im Hinblick auf die Konvention Nr. 93 auf der Konferenz 1958 als günstig bezeichnet werden.

### **Methoden der Anwerbung von Seeleuten**

Als Ergebnis der Beratungen auf der Vorbereitenden Seefahrtskonferenz im September/Oktober 1956 in London soll auf der Seefahrts-Vollkonferenz 1958 ein Antrag auf Annahme einer Empfehlung gestellt werden, in der verlangt wird, daß

- a) jeder Mitgliedstaat der IAO mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln Seeleute innerhalb seines Hoheitsgebietes von der Anmusterung auf Schiffen unter ausländischen Flaggen abhalten sollte, es sei denn, die Bedingungen der Beschäftigung entsprächen den von *bona-fide*-Organisationen der Seeleute und Reeder maritimer Länder ausgehandelten Kollektivverträgen, und
- b) daß insbesondere die Mitgliedstaaten darauf zu achten haben, daß Vorkehrungen für die Heimtschaffung eines Seemanns nach dem Heimathafen oder sonstigen vereinbarten Hafen getroffen werden, der auf einem im Auslande eingetragenen Schiffe beschäftigt ist und ohne eigenes Verschulden in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt wird, und außerdem, daß finanzielle Entschädigung für ärztliche Behandlung und Unterhalt des betreffenden Seemanns gewährt wird, falls er in einem ausländischen Hafen infolge arbeitsbedingter Erkrankung oder Unfalls und nicht durch eigenes vorsätzliches Verschulden an Land gesetzt wird.

Als diese Angelegenheit im Rahmen der Joint Maritime Commission zur Sprache gelangte, beabsichtigten die Seeleute ursprünglich, auf eine Revision der Konvention Nr. 9 vom Jahre 1920 hinzuwirken und zu beantragen, daß die Einstellung aller Seeleute, Offiziere und Mannschaften ausschließlich über offiziell anerkannte Stellen erfolgen müsse. In diesem Stadium handelt es sich jedoch in erster Linie und insbesondere in Anbetracht der Auswirkungen der Bereitstellung von Besatzungen auf das Problem der Schattenflaggen darum, eine Basis für ein Übereinkommen mit Regierungen und Reedern im Hinblick auf das unmittelbar zur Debatte stehende Problem zu finden. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, könnte der in London gefaßte Beschluß als nennenswerter Schritt vorwärts bezeichnet werden.

### **Schattenflaggen**

Das Problem der Schattenflaggen wird im Rahmen des Berichtes über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute eingehender behandelt. An dieser

Stelle möchten wir im Zusammenhang mit der vorerwähnten Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz der IAO lediglich darauf hinweisen, daß sie einen Entwurf einer Resolution annahm, der der Vollkonferenz 1958 vorgelegt werden soll und in dem dringend empfohlen wird, daß das Land, in dessen Register ein Schiff eingetragen ist, die Sicherheit und Wohlfahrt der auf diesem Schiffe beschäftigten Seeleute auf wirksame Weise überwachen müsse. Diese Resolution würde den Ländern, bei denen Schiffe registriert sind, schwerwiegende Verpflichtungen auferlegen und die indirekte Anerkennung des Grundsatzes zur Folge haben, daß es sich bei den Beziehungen zwischen einem Schiff und dem Lande, dessen Flagge es führt, um mehr handeln müsse als um die bloße Formalität der Eintragung im Register. Die Annahme einer derartigen Resolution durch eine offizielle, auf Dreiparteien-Basis beruhende Seefahrtskonferenz der IAO würde einen Beitrag zur Lösung des Problems darstellen.

### **Gesundheitsfragen**

Als Ergebnis der vorbereitenden Arbeiten des gemeinsamen Ausschusses der IAO-WGO für Fragen der Seeleutehygiene \* sollen zwei Gesundheitsfragen in die Tagesordnung der Seefahrtskonferenz 1958 einbezogen werden, nämlich der Inhalt von Arzeneikisten an Bord und ärztliche Beratung auf dem Funkwege. Die Vorbereitende Seefahrtskonferenz in London beschloß, zu diesen beiden Fragen Empfehlungen auszuarbeiten, die der Konferenz 1958 überwiesen werden sollen.

Die Londoner Konferenz beantragte, daß mittels eines internationalen Übereinkommens, dessen Form noch festzulegen wäre, dafür gesorgt werden sollte, daß jedes Hochseeschiff eine Arzeneikiste an Bord führt, deren Inhalt von der zuständigen Behörde vorzuschreiben wäre. Die Vorschriften über den Inhalt dieser Arzeneikisten sollten auf einer Liste von Mindestanforderungen beruhen, die vom gemeinsamen Ausschuß der IAO-WGO für Seeleutehygiene empfohlen wurden und sollte von Zeit zu Zeit im Lichte des Fortschrittes der Medizin und etwaiger zukünftiger Empfehlungen des Ausschusses der IAO-WGO überprüft werden.

Der Teil des ins Auge gefaßten Übereinkommens, der sich auf ärztliche Beratung von Schiffen auf dem Funkwege bezieht, sieht vor, daß eine derartige Beratung unentgeltlich zu jeder Tages- oder Nachtstunde verfügbar sein sollte, daß zur Besatzung von Schiffen jemand zählen müsse, der befähigt ist, den erforderlichen Rat einzuholen und zu verwerten und daß alle Schiffe eine vollständige Liste der Funkstationen an Bord führen sollten, die ärztlichen Rat erteilen können.

### **Offizierspatente**

Diese Frage wurde bei der IAO zur Sprache gebracht, da sich aus der doppelten Zuständigkeit für Befähigungsnachweise von Schiffsoffizieren Verwirrung und Härten ergeben hatten. Eine der Brüsseler Konventionen vom Jahre 1952 behandelt wohl gewisse Aspekte dieser Frage, bezieht sich jedoch nicht auf Zwischenfälle in der Schifffahrt, die sich in Häfen oder innerhalb von Binnen- oder Hoheitsgewässern ereignen, aus welchem Grunde diese Lücke ausgefüllt werden mußte.

Die Vorbereitende Seefahrtskonferenz billigte den Entwurf einer Resolution, mit dem sich die Vollkonferenz 1958 beschäftigen wird. Darin wird der all-

\* Der Ausschuß, in dem die Seeleute durch zwei Mitglieder und drei stellvertretende Mitglieder vertreten sind, ist bisher zweimal zusammengetreten, das erste Mal im Dezember 1949 und das zweite Mal im April 1954.

gemeine Grundsatz anerkannt, daß nur die Behörden des Staates, der das Patent erteilt, für die vorübergehende Aufhebung seiner Gültigkeit oder für seinen Entzug zuständig sein sollen. Ferner, daß kein Staat im Hinblick auf ein ausländisches Patent intervenieren sollte, selbst innerhalb seines eigenen Zuständigkeitsbereichs, d. h. innerhalb seiner eigenen Binnen- und Hoheitsgewässer oder an Bord von Schiffen unter seiner eigenen Flagge, es sei denn, der Staat, der das Patent erteilt hat und alle anderen Staaten, die ermächtigt sind, die Gültigkeit dieses Patents vorübergehend oder endgültig kraft Gegenseitigkeitsabkommen mit dem erstgenannten Staate aufzuheben, hätte unterlassen, die erforderlichen Schritte zu unternehmen.

#### **Identitätsnachweise für Seeleute**

Der Zweck dieses Vorschlags, der ebenfalls bei der IAO auf Initiative der ITF zur Sprache gebracht wurde, bestand darin, daß Seeleute unter allen Umständen und zu jeder Zeit im Besitze zur Identifizierung geeigneten Dokumentes sein sollten (zum Unterschied von Dokumenten für Reisezwecke). Die Notwendigkeit eines solchen Dokumentes, das Seeleuten den Landgang in ausländischen Häfen ohne alle möglichen Komplikationen ermöglichen soll, ist durch die Verschärfung von Einwanderungsvorschriften noch unterstrichen worden, von den ernst zu nehmenden Schwierigkeiten gar nicht zu reden, die allen, die sich nicht ohne weiteres identifizieren können, in gewissen Ländern bereitet werden können. Identitätsnachweise werden auch von geflüchteten Seeleuten dringend benötigt, die derartige Dokumente in ihren Heimatländern aus politischen Gründen nicht ausgestellt erhalten können und aus diesem Grunde bei Beschäftigung auf ausländischen Schiffen unter einem schweren Handicap zu leiden haben.

Die Vorbereitende Seefahrtskonferenz in London arbeitete den Entwurf einer Konvention aus, die gewisse Grundsätze enthält, durch deren Anwendung den obenerwähnten Erfordernissen entsprochen werden könnte. Bei der Abstimmung über den Wortlaut dieses Entwurfes enthielten sich die Vertreter der amerikanischen und indischen Seeleute der Stimme, obwohl sie dem Grundsatz der Identitätsnachweise für Seeleute wohlwollend gegenüberstanden. Die Amerikaner konnten sich aus grundsätzlichen Erwägungen nicht einem Wortlaut anschließen, der, wenn auch nur wahlweise, die Möglichkeit einer Abstempelung von Identitätsnachweisen von Seeleuten beim Überschreiten von Grenzen erwähnte. Die indischen Seeleute dagegen befürchteten in Anbetracht der durch die große Zahl von arbeitslosen ausländischen Seeleuten in indischen Häfen hervorgerufenen Lage die Auswirkungen der ins Auge gefaßten Konvention im Hinblick auf Einwanderungs- und Transitrechte.

#### **Wohlfahrtseinrichtungen in Häfen**

Anläßlich seiner Session im Oktober und November 1957 ernannte der Verwaltungsrat des IAA den auf Dreiparteien-Basis zusammengesetzten Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt, wie ihn die Joint Maritime Commission auf ihrer letzten Sitzung in Paris im Oktober 1955 mittels einer Resolution empfohlen hatte.

Die Vertreter der Seeleute in diesem Unterausschuß, die alle Mitgliedsverbänden der ITF angehören, sind die folgenden:

<b>Mitglieder</b>	T. Yates (Großbritannien)	P. de Vries (Niederlande)
	J. Randeri (Indien)	J. Hawk (USA)
	I. Haugen (Norwegen)	
<b>Ersatzleute</b>	D. S. Tennant (Großbritannien)	H. Hildebrand (Deutschland)

## **Seerecht**

Wir hatten unsere Mitgliedsverbände von der auf Februar/April 1958 in Genf anberaumten Bevollmächtigtenkonferenz der Vereinten Nationen zur Behandlung von Fragen des Seerechts in Kenntnis gesetzt. Gleichzeitig hatten wir ihnen nahegelegt, sich um Vertretung in den Delegationen der einzelnen Länder in beratender Eigenschaft zu bemühen oder zu versuchen, auf sonstige Weise einen Einfluß auf die Haltung der Regierungen auf dieser Konferenz auszuüben. Zu den zur Diskussion gelangenden Fragen, über die auf Grund von Unterlagen beraten werden soll, die von der Internationalen Rechtskommission der Vereinten Nationen entworfen worden sind, gehören die Begrenzung der Hoheitsgewässer, das Recht auf freie Durchfahrt, die Nationalität von Schiffen, strafrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen, Verunreinigung des Meeres und Seeräuberei. Bekanntlich haben wir unsere Stellungnahme zu diesen Fragen, von denen die Seeleute berührt werden, den Vereinten Nationen mittels einer von der ITF und vom IBFG gemeinsam abgegebenen Erklärung zur Kenntnis gebracht.

Außerdem wurde der Versuch unternommen, für die Vertretung der ITF auf der Konferenz der Vereinten Nationen über eine dreiparteilich zusammengesetzte Delegation von Beobachtern der IAO zu sorgen.

### **Rechte geflüchteter Seeleute**

Der Wiener Kongreß der ITF hatte eine Resolution angenommen, in der er sein Mitgefühl mit der bedauernswerten Lage geflüchteter Seeleute zum Ausdruck brachte und die Schritte begrüßte, die von gewissen Regierungen im Hinblick auf eine zwischenstaatliche Vereinbarung unternommen wurden, durch die diese Seeleute das Niederlassungsrecht in einer Reihe von Ländern erhalten sollten.

Ende 1957 wurde im Haag ein Abkommen unterzeichnet, das Vorkehrungen in dieser Hinsicht enthielt. Bisher konnten sich viele der geflüchteten Seeleute – es handelt sich schätzungsweise um etwa 4000 – in keinem Lande niederlassen, nicht einmal in dem, unter dessen Flagge ihre Schiffe fuhrten. Nunmehr sollen sie das Recht zur Einreise in das Land haben, das ihnen Asyl gewährt, bevor sie zur See gehen. Das Abkommen wurde von Belgien, der Deutschen Bundesrepublik, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden und Norwegen unterzeichnet. Mit der Unterzeichnung durch Schweden in einem späteren Zeitpunkt wurde ebenfalls gerechnet.

### **Beschränkung der Haftung der Reeder**

Auf einer diplomatischen Konferenz im September/Oktober 1957 in Brüssel wurde eine neue Konvention über die Beschränkung der Haftung der Reeder angenommen. Sie beinhaltet einen wesentlichen Fortschritt durch Erhöhung der ziffernmäßigen Grenze der Haftung auf £24 je Tonne bei Sachschaden und £74 bei persönlichen Schadenersatzforderungen. Bisher lagen diese Grenzen zum Beispiel in Großbritannien bei £8 beziehungsweise £15.

Leider brachte die Konvention auch insofern einen Rückschritt mit sich, als der Grundsatz der Beschränkung der Haftung der Reeder Seeleuten gegenüber zum erstenmal in einem internationalen Abkommen verankert worden ist. Auf nationaler Ebene war dieser Grundsatz allerdings bereits früher in einer Reihe von Ländern, einschließlich Großbritannien, den USA usw., anerkannt worden.

Als Ergebnis der Beratungen über diese Frage im Rahmen der ITF wurde der Vorsitzende der Brüsseler Konferenz auf schriftlichem Wege von der

Stellungnahme der Seeleute in Kenntnis gesetzt. Später erfuhren wir, daß die von uns auf diese Weise befürworteten Auffassungen auf der Konferenz von der Delegation Israels vertreten worden waren. Wie bereits erwähnt, kann das Ergebnis der Konferenz in gewisser Hinsicht als Fortschritt bezeichnet werden. Sie brachte jedoch auch einen gewissen Rückschritt im Vergleich zu der ursprünglichen Konvention mit sich.

### **Funktionäre und Ausschuß der Sektion**

Auf der im Zusammenhang mit dem Wiener Kongreß 1956 veranstalteten Konferenz der Seeleutesektion wurde Kollege D. S. Tennant (Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt Großbritanniens) zum Vorsitzenden und Kollege T. Yates (Britischer Seeleuteverband) zum Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

Ende 1957 bestand der Ausschuß der Seeleutesektion aus den folgenden Kollegen:

<i>Australien:</i>	J. Tudehope
<i>Belgien:</i>	W. Cassiers, R. Dekeyzer
<i>Kanada:</i>	Hal C. Banks
<i>Chile:</i>	W. Moreno
<i>Kuba:</i>	R. M. Salabarria
<i>Dänemark:</i>	S. From Andersen
<i>Estland:</i>	E. Kuun, N. Metslov
<i>Finnland:</i>	N. Wälläri, E. Ek
<i>Frankreich:</i>	G. Gendron, J. Philipps
<i>Deutschland:</i>	H. Hildebrand
<i>Großbritannien:</i>	D. S. Tennant, T. Yates
<i>Griechenland:</i>	M. Petroulis, D. Benetatos (P. Kalapothakis, Ersatzmann)
<i>Grenada:</i>	J. Knight
<i>Indien:</i>	J. D. Randeri
<i>Israel:</i>	E. Sittenfeld
<i>Italien:</i>	U. Romagnoli, L. Mucci
<i>Japan:</i>	Y. Nabasama
<i>Niederlande:</i>	P. de Vries, W. van Driel
<i>Norwegen:</i>	L. Lerstad, I. Haugen
<i>Polen:</i>	J. Krainski
<i>Philippinen:</i>	R. S. Oca
<i>Schweden:</i>	H. Lycke, J. Thore
<i>Schweiz:</i>	E. Hofer
<i>USA:</i>	J. Hawk, J. B. McDougall.

### **Sondersektion der Seeleute**

In den Jahren 1956 und 1957 konnte eine wesentliche Beschleunigung der Zunahme der Tonnage unter den Flaggen von Panama, Liberia, Honduras und Kostarika festgestellt werden. Während Ende 1955 ungefähr 9 Millionen Bruttotonnen in den Registern dieser Länder eingetragen waren, belief sich diese Tonnage Ende 1957 bereits auf über 13 Millionen. Unter Zugrundelegung dieser Gesamttonnage nimmt diese Gruppe von Ländern in der Liste der Tonnage der Welt den dritten Platz ein. In der Rangliste der einzelnen Länder liegt Liberia mit ungefähr 8 Millionen Tonnen an vierter Stelle. Der fortdauernde aufsehenerregende Zuwachs der Panlibhonco-Tonnage

ist hauptsächlich auf Neubauten zurückzuführen, in erster Linie bei der Flotte Liberians. Der Großteil des Zuwachses an Tonnage entfällt auf Öltanker, die Tonnage von neuen Frachten für Massengüter und gemischte Ladungen macht jedoch auch einen beträchtlichen Prozentsatz aus.

### **Internationaler Fair-Practices-Ausschuß**

Der auf dem Wiener Kongreß gewählte Internationale Fair-Practices-Ausschuß setzte sich aus den folgenden Kollegen zusammen:

#### **Seeleute**

W. Cassiers (Belgien)

I. Haugen (Norwegen)

P. de Vries (Niederlande)

D. S. Tennant (Großbritannien)

H. Hildebrand (Deutschland)

M. Petroulis (Griechenland)

#### **Hafenarbeiter**

T. O'Leary (Großbritannien)

R. Dekeyzer (Belgien)

A. Flenström (Schweden)

R. Laan (Niederlande)

A. Nicolaisen (Deutschland)

T. Yates (Großbritannien, Seeleute), Vorsitzender

O. Becu (Generalsekretär, ITF)

L. White (Sonderbeauftragter der Seeleutesektion der ITF)

Im November 1957 wurde Kollege E. Larsson vom schwedischen Transportarbeiterverband zum Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Kollegen A. Flenström ernannt.

In den Jahren 1956 und 1957 trat der Internationale Fair-Practices-Ausschuß dreimal zusammen und außerdem fanden in verschiedenen Ländern Sitzungen der nationalen Fair-Practices-Ausschüsse statt.

Die erste der internationalen Sitzungen wurde im Zusammenhang mit dem Wiener Kongreß veranstaltet und beschäftigte sich mit der Tätigkeit bis zu jenem Datum. Diese Sitzung nahm zwei Resolutionen an, die dem Kongreß vorgelegt und an einer Vollsitzung angenommen wurden. In der ersten Resolution wurden die Regierungen der maritimen Länder aufgefordert, gemeinsam die durch den fortschreitenden Zuwachs der Panlibhonco-Tonnage hervorgerufenen Probleme zu besprechen, um zu einer gemeinsamen Politik zur Behandlung dieses Problems zu gelangen. In der zweiten Resolution wurde der IBFG ersucht, die Aufmerksamkeit der Dachorganisationen auf dieses Problem zu lenken, unter besonderer Berücksichtigung seiner nachteiligen wirtschaftlichen Rückwirkungen auf die verschiedenen maritimen Länder, um die Dachorganisationen zu veranlassen, bei ihren Regierungen auf Maßnahmen im Sinne der erstgenannten Resolution zu dringen.

Die zweite Sitzung fand im Oktober 1956 in London statt. Sie war in erster Linie der Untersuchung etwaiger Fortschritte gewidmet, die in Verwirklichung der auf dem Wiener Kongreß angenommenen Resolutionen erzielt worden waren. Es wurde festgestellt, daß die Mitgliedsverbände und gewisse Gewerkschaftsbünde wohl bei ihren Regierungen auf die erforderliche Weise interveniert hatten, daß die Regierungen auf diese Vorstellungen jedoch nur in unverbindlicher Form geantwortet hatten. Zu dieser apathischen Haltung der Regierungen nahm der Ausschuß auf ziemlich kritische Weise Stellung.

Die dritte Sitzung fand im Mai 1957 in Stockholm statt und war hauptsächlich der zukünftigen Politik gewidmet. Unter Bezugnahme auf die Beratungen anläßlich der Londoner Sitzung des Internationalen Fair-Practices-Ausschusses im Oktober 1956 gab diese Konferenz neuerdings ihren ernsten Befürchtungen hinsichtlich des fortdauernden Mangels an Aktivität der Re-

gierungen in dieser Frage Ausdruck. Als Ergebnis dieser Besprechungen wurde die Anregung gemacht, daß die Seeleute und Hafentarbeiter, falls sich an dieser gleichgültigen Haltung der Regierungen nichts änderte, von weiteren Bemühungen auf diesem Gebiete Abstand nehmen und dagegen die sich aus dieser ständig zunehmenden Tonnage ergebenden Beschäftigungsmöglichkeiten ausnützen würden, um das Niveau der Heuern der Seeleute im allgemeinen durch entsprechenden Druck zu heben. Die Konferenz beschloß, den Mitgliedsverbänden nahezu legen, diese Anregung nach Ablauf eines weiteren Jahres ernsthaft in Erwägung zu ziehen, falls sich an der Untätigkeit der Regierungen bis dahin nichts ändern sollte.

Ferner wurde auf Grund von Anregungen der schwedischen Gewerkschaften die Auffassung geltend gemacht, daß die gegenwärtige Politik den Verhältnissen und den seit ihrer ursprünglichen Festlegung im Jahre 1952 eingetretenen Änderungen der Lage angepaßt werden und diese Möglichkeit bei passender Gelegenheit im Hinblick auf etwaige Empfehlungen an den Kongreß 1958 besprochen werden sollte.

#### **Unterausschuß für die Wohlfahrtskasse**

Anläßlich der Sitzung des Internationalen Fair-Practices-Ausschusses im November 1955 wurde ein Unterausschuß für die Fair-Practices-Wohlfahrtskasse mit der Aufgabe betraut, dem Fair-Practices-Ausschuß auf seiner Konferenz in Wien Empfehlungen über Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke zu unterbreiten. Im Zusammenhang mit der Ernennung dieses Unterausschusses empfahlen die Vertreter der Hafentarbeiter dem Internationalen Fair-Practices-Ausschuß, daß der Unterausschuß nur aus Vertretern der Seeleute bestehen sollte. Dieser Anregung wurde Folge geleistet und die folgenden Kollegen zu Mitgliedern des Unterausschusses ernannt:

*T. Yates* (Seeleute, Großbritannien)  
*D. S. Tennant* (Schiffsoffiziere, Großbritannien)  
*P. de Vries* (Seeleute, Niederlande)  
*H. Hildebrand* (Seeleute, Deutschland)  
*J. Svensson* (Seeleute, Skandinavien)  
*O. Becu, L. White* (ITF), kraft ihres Amtes

Infolge des Ablebens des Kollegen *J. Svensson* ernannten die skandinavischen Verbände *Johan S. Thore* im Mai 1957 zu seinem Nachfolger.

Der Unterausschuß trat vor der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses in Wien zusammen und erstattete diesem Bericht über seine Tätigkeit. Da in Wien beschlossen wurde, den Unterausschuß zu einer ständigen Einrichtung zu machen, wurden die Mitglieder des ursprünglich provisorisch ernannten Unterausschusses wiedergewählt.

Der Unterausschuß versammelte sich zu getrennten Sitzungen vor und während jeder Sitzung des Internationalen Fair-Practices-Ausschusses und unterbreitete Empfehlungen über Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke, die sich während der Berichtszeit auf insgesamt £21.500 beliefen. Unter anderen wurden Zuwendungen an Wohlfahrtseinrichtungen und Krankenhäuser gewährt. Die Empfehlungen des Unterausschusses wurden vom Internationalen Fair-Practices-Ausschuß angenommen.

#### **Skandinavische Transportarbeiter-Föderation**

Im Februar 1957 wurde die ITF eingeladen, einen Vertreter zu einer in Oslo veranstalteten Konferenz der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation



zu entsenden, auf der sich die Delegierten der dieser Föderation angeschlossenen Seeleute und Hafendarbeiter mit dem Panlibhonco-Problem beschäftigen sollten. Diese Konferenz machte der ITF verschiedene Vorschläge, die eine Änderung der bis dahin angewandten Taktik beinhalteten. Außerdem wurde eine an den damals in Helsinki versammelten Nordischen Rat gerichtete Resolution angenommen und beschlossen, sie dem Nordischen Rat persönlich durch den Vorsitzenden der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, J. Christensson, zu übermitteln. Diese Resolution veranlaßte den Nordischen Rat, sich in dieser Angelegenheit an die OEEC zu wenden, da diese damals gerade mit der Prüfung dieses Problems beschäftigt war.

### **Kampagne**

Abgesehen von der normalen Tätigkeit der Sonderaktion der Seeleute, die einzelnen Schiffen und Reedereien gewidmet ist, konnte in den vergangenen zwei Jahren eine Erhöhung des Interesses von Kreisen außerhalb der ITF an diesem Problem festgestellt werden, nachdem es bereits am Ende der vorhergehenden Berichtszeit zutage getreten war. Demgemäß spielt sich die allgemeine Kampagne gegen die Panlibhonco-Flaggen jetzt sozusagen an zwei Fronten ab. Einerseits handelt es sich um direkte Maßnahmen gegen Schiffe und Reeder und andererseits um die Behandlung des Problems durch außenstehende internationale Gremien. Diese beiden Tätigkeitsgebiete werden in den folgenden Abschnitten getrennt behandelt.

### **Vertraglich erfaßte Schiffe**

Die Bemühungen um Abschluß von Kollektivverträgen und gewerkschaftliche Erfassung der Besatzungen der unter den Panlibhonco-Flaggen eingesetzten Schiffe sind unablässig fortgesetzt worden. Demgemäß hat sich die Zahl der vertraglich erfaßten Schiffe erhöht. Der Großteil der Verträge kam als Ergebnis direkter Boykottaktionen oder der Drohung mit Boykott zustande, einige jedoch als Ergebnis direkter Verhandlungen mit den betreffenden Reedereien.

Als ein Beispiel kann ein im Besitze einer amerikanischen Reederei befindliches liberisches Schiff angeführt werden, das im April/Mai 1956 in Glasgow boykottiert wurde. Als Ergebnis dieses Boykotts erhielten 18 Seeleute, Mitglieder der Sondersektion der Seeleute der ITF, eine Entschädigung für die vorzeitige Kündigung in Höhe von drei Monatsgehältern, und außerdem wurde ihre Heimschaffung nach ihren weit voneinander entfernten Heimatländern Brasilien, Griechenland und den Niederlanden gewährleistet. Nach der Regelung dieser Angelegenheit wurde das Schiff von der liberischen Flagge auf das griechische Register übertragen.

Später stellte sich heraus, daß das Schiff innerhalb von weniger als einem Monat nach dem Boykott wieder die liberische Flagge führte. Gleichzeitig wurde festgestellt, daß sich zehn Schiffe der gleichen Reederei im Einsatz befanden.

Als ein weiteres Schiff dieser Reederei im August 1956 in Liverpool eintraf, wurde es ebenfalls boykottiert und die Reeder aufgefordert, Verträge für alle zehn Schiffe zu unterzeichnen. Das Schiff wurde bis zur Unterzeichnung aller Verträge in Liverpool angehalten.

Ein weiterer Boykott ereignete sich im schwedischen Hafen von Gefle. Im Zuge dieser Aktion stellte sich heraus, daß die Reeder dieses Schiffes die bei seinem Einsatz normalerweise entstehenden Kosten, darunter die der Verpflegung der Besatzung, nicht decken konnten, ohne Vorschüsse auf

die Fracht zu verlangen, die ihnen für die Ladung zustand, die das Schiff damals gerade an Bord nahm. In diesem besonderen Falle mußten die Verlager dem Reeder einen 50prozentigen Vorschuß auf die Fracht bewilligen, bevor diese ihren Verpflichtungen im Hinblick auf dieses Schiff nachkommen konnten. Nichtsdestoweniger bestanden wir auf Anwendung der entsprechenden Kollektivverträge und der Grundsätze der einschlägigen Politik der ITF.

Als weiteres Beispiel können die Schiffe einer in Lugano, in der Schweiz, eingetragenen Reederei angeführt werden. Eines davon wurde in Barrow-in-Furness, in England, boykottiert, und als Ergebnis dieses Boykotts kam es zur Unterzeichnung von Kollektivverträgen für zwei Schiffe. Als sich später herausstellte, daß dieser Reederei neun Schiffe gehörten, wurde den Reedern bei der Ankunft eines weiteren Schiffes in Barrow-in-Furness neuerdings mit einem Boykott gedroht, es sei denn, sie unterzeichneten Verträge für alle ihre Schiffe. Unterredungen mit dem Vertreter der Reederei führten zum Abschluß der Kollektivverträge. Im Laufe der Unterredungen bestand der Vertreter der Reederei darauf, daß eines dieser Schiffe nicht ihr gehörte, worauf es vom Geltungsbereich der Kollektivverträge ausgeschlossen wurde. Diese Behauptung erwies sich jedoch später als unwahr, worauf das Schiff wieder vertraglich erfaßt wurde.

Auf diese Weise wird die auf die gewerkschaftliche Erfassung dieser Schiffe abzielende Tätigkeit fortgesetzt. Es liegt nach wie vor auf der Hand, daß in der Mehrzahl der Fälle gewerkschaftspolitische Aktionen erforderlich sind, um die Reeder zu veranlassen, Beziehungen zu ihren Arbeitnehmern herzustellen, wie sie in anderen Wirtschaftszweigen gang und gäbe sind.

#### **Tätigkeit auf diplomatischer und sonstiger Ebene**

Gegen Ende des Jahres 1955 konnte festgestellt werden, daß man dem Panlibhonco-Problem in Kreisen außerhalb der ITF beträchtliche Aufmerksamkeit zu widmen begann, woraus sich in den Jahren 1956 und 1957 ein positives Interesse an dieser Frage entwickelt zu haben scheint. Während Reeder und Regierungen bis Ende 1955 nur aus besonderen Anlässen ein Interesse an den Tag legten, ließen sie es in den Jahren 1956 und 1957 an Kommentaren zu diesem Problem nicht fehlen, wobei sie sich der Stellungnahme der ITF mehr oder weniger anschlossen.

Gegen Ende der Berichtszeit trat diese Tendenz noch deutlicher zutage. Diese Intensivierung des Interesses weiter Kreise an diesem Problem ist ohne Zweifel den unablässigen Anstrengungen der ITF zuzuschreiben. Mittels einer vom Wiener Kongreß angenommenen Resolution über dieses Problem wurde den Mitgliedsverbänden Gelegenheit geboten, ihre Regierungen zu einer aktiven Behandlung des Problems anzuspornen. Obwohl als Ergebnis dieser Bemühungen keine der betreffenden Regierungen zu irgendwelchen spezifischen Maßnahmen veranlaßt werden konnte, führte die Intervention unserer Mitgliedsverbände bei den Regierungen im Sinne der obigen Resolution doch zumindest zu einer Meinungsäußerung der Regierungen, selbst wenn sie nur in unverbindlicher Form zum Ausdruck gebracht wurde.

Ebenso veranlaßte die an den IBFG gerichtete Resolution diesen zur Benachrichtigung der vom Problem berührten Gewerkschaftsbünde, wodurch ebenfalls das Interesse an der Frage auf bedeutend erweiterter Grundlage wachgerufen wurde.

### **Vorbereitende technische Seefahrtskonferenz**

Als wichtige Entwicklung muß die Beratung dieses Gegenstandes auf der Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz der IAO im September 1956 in London bezeichnet werden. Den Anlaß dazu bot selbstverständlich die Empfehlung, die die Joint Maritime Commission im Oktober 1955 in Paris angenommen hatte. Der Punkt, der zur Diskussion Anlaß gab, wurde auf Betreiben der ITF in die Tagesordnung der Vorbereitenden Seefahrts-Konferenz einbezogen. Den Regierungen und Reedern blieb daher nichts anderes übrig, als von diesem Problem offiziell Kenntnis zu nehmen.

Im Rahmen der eigentlichen Beratungen wurde das Vorhandensein eines Problems allgemein anerkannt, wobei lediglich der Vertreter der griechischen Regierung eine Ausnahme bildete. Schließlich wurden die Vorschläge der ITF so gut wie zur Gänze in Form eines Entwurfs einer Resolution angenommen. Mit dieser Resolution wird sich die auf 1958 anberaumte Seefahrtskonferenz der IAO zu beschäftigen haben.

### **Internationale Rechtskommission**

In einem Bericht, den die Internationale Rechtskommission der Generalversammlung der Vereinten Nationen im Jahre 1956 vorlegte, erklärte sie als Ergebnis ihrer Untersuchung der Frage der «Nationalität von Schiffen» kategorisch, es genüge ihrer Auffassung nach nicht, daß Schiffe lediglich im Register irgendeines beliebigen Staates eingetragen sind; es müsse vielmehr eine «echte Verbindung» zwischen dem Schiff und dem Staat bestehen, in dessen Register es eingetragen ist. Vorschläge über die Beschaffenheit dieser «echten Verbindung» wurden nicht gemacht.

Diese Erklärung eines derart sachverständigen Gremiums ist für dieses Problem von allergrößter Bedeutung und wurde auch von den Delegierten der Seeleute auf der Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz 1956 in London entsprechend berücksichtigt.

Die weitere Behandlung dieses Gegenstandes auf dieser Ebene erfolgt anläßlich einer Bevollmächtigten-Konferenz unter den Auspizien der Vereinten Nationen zur Prüfung von Fragen des Internationalen Seerechts vom 24. Februar bis 25. April 1958 in Genf.

### **Internationale Kontakte**

Auf der Sitzung der Fair-Practices-Ausschusses im Mai 1957 in Stockholm wurde eine aus den Kollegen T. Yates (Britische Seeleute), D. S. Tennant (Britische Schiffsoffiziere), R. Dekeyzer (Belgische Hafenarbeiter), O. Becu und L. White (ITF) bestehende Delegation zum Zwecke der Diskussion dieses Problems mit Kreisen außerhalb der Gewerkschaftsbewegung ernannt. Diese Delegation des Fair-Practices-Ausschusses hat seither mit anderen interessierten Parteien in der internationalen Schifffahrt eine Reihe von inoffiziellen, durch eine freundliche Atmosphäre gekennzeichneten Unterredungen gehabt.

### **Weltweite Propaganda**

Im August 1957 wurde beschlossen, auf weltweiter Basis den Versuch zu unternehmen, individuellen Regierungsmitgliedern maritimer Länder die Tragweite dieses Problems vor Augen zu führen und auf diese Weise die unmittelbare Aufmerksamkeit gesetzgebender Gremien auf diesen Gegenstand zu lenken. In einer Broschüre wurde das Problem im Hinblick auf seine Rückwirkungen auf die Schifffahrt, auf die Volkswirtschaft der mari-

timen Länder, auf die Verteidigung des Westens durch die Nato und die Beschlüsse der Internationalen Rechtskommission zur Frage der Nationalität von Schiffen erörtert. Damit war es zum ersten Male auf weltweiter Grundlage zur Debatte gestellt worden.

Die Broschüre erschien in neun Sprachen und gelangte am 1. November 1957 durch die zuständigen Gewerkschaften der Seeleute in 17 Ländern zur Verteilung. Dabei wurde jedem einzelnen Parlamentsmitglied und Mitgliedern gesetzgebender Gremien sowie allen interessierten Parteien in der Schifffahrt und der Presse aller Länder ein Exemplar dieser Broschüre zugestellt. Die Veröffentlichung der Broschüre rief eine sehr lebhaftere Reaktion vonseiten der Regierungen, Reeder und Presse jedes Landes hervor und machte sich auch mittels Anfragen und Diskussionen in verschiedenen Parlamenten bemerkbar. Dabei ergab sich vielfach eine der Stellungnahme der ITF wohlwollend gesinnte Haltung. Aus allen möglichen Kreisen, wie Reeder, Banken, Gesandtschaften usw., langten Ansuchen um Exemplare der Broschüre ein. Ihr Inhalt wurde zur Gänze oder auszugsweise in gewerkschaftlichen Fachzeitschriften und der Tagespresse jedes Landes wiedergegeben.

### **OEEC**

Der Seefahrtsausschuß der OEEC widmete der Broschüre der ITF ebenfalls seine Aufmerksamkeit. Aus diesem Grunde wird mit einer Zusammenkunft von Vertretern der ITF und der Seefahrtskommission Anfang 1958 gerechnet.

## **Hafenarbeitersektion**

### **Tagungen und Konferenzen**

Während der beiden Jahre, auf die sich der vorliegende Tätigkeitsbericht bezieht, fanden die folgenden Tagungen und Konferenzen statt, die für die Hafenarbeitersektion von direktem Interesse waren.

Regionaler Unterausschuß für die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen, 15. März 1956 in Antwerpen.

Sektionsausschuß, 14. und 15. Mai 1956 in London.

Sektionskonferenz, 19. Juli 1956 in Wien.

Regionaler Unterausschuß für die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen, 25. Oktober 1956 in London.

Sachverständigenausschuß der IAO für Fragen der Betriebssicherheit in Häfen, 3. bis 22. Dezember 1956 in Genf.

Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter im Zusammenhang mit dem ungarischen Aufstand, 8. und 9. November 1956 in London.\*

Binnenverkehrsausschuß der IAO, 11. bis 23. März 1957 in Hamburg.

Regionaler Unterausschuß für die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen, 6. April 1957 in Antwerpen.

Seminar des Europäischen Produktivitätsamts zum Studium der Produktivität in den Häfen, 1. bis 4. Oktober 1957 in Kopenhagen.

Regionaler Unterausschuß für die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen, 11. November 1957 in London.

\* Siehe auch Seite 112.

## **Nordsee- und Ärmelkanalhäfen**

Die Regionale Hafentarbeiterkonferenz der ITF, die im Februar 1957 in Amsterdam stattfand, widmete ihre Aufmerksamkeit weiterhin der Verwirklichung des im Hinblick auf die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen Belgiens, Frankreichs, Deutschlands und der Niederlande angenommenen Programms. Wir möchten in Erinnerung bringen, daß diesem Programm ein früheres, von der ITF 1946 angenommenes Regionalprogramm zugrunde lag. Mit diesem Programm wurde der Zweck verfolgt, eine weitergehende Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in der Hafenwirtschaft dieses Gebietes herbeizuführen, insbesondere hinsichtlich der Beschränkung der Arbeitswoche auf 40 Stunden, der Beteiligung der Gewerkschaften an der Verwaltung von Garantielohnordnungen in den Häfen, regionale Koordinierung der Hafenwirtschaft und im allgemeinen die Verhinderung einer Konkurrenz zwischen den Häfen auf Kosten der Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter. Mit der Verwirklichung des Amsterdamer Programms war ein Unterausschuß betraut worden, in dem die vier Länder Belgien, Frankreich, Deutschland und die Niederlande vertreten waren. Dieser Unterausschuß trat in den Jahren 1956 und 1957 viermal zusammen, um die Tendenz der Arbeitsbedingungen in den Häfen dieses Gebietes einer Prüfung zu unterziehen und die jeweils gegebenen Möglichkeiten der Verwirklichung der Amsterdamer Zielsetzungen zu erwägen. Obwohl der innere Zusammenhang aller Aspekte der Arbeitsbedingungen anerkannt wurde, konzentrierte der Unterausschuß sich auf die Frage der Arbeitszeit, wobei einige Fortschritte im Hinblick auf den Ausgleich der zwischen den einzelnen Ländern bestehenden Unterschiede erzielt werden konnte. So konnte zum Beispiel in Deutschland die Arbeitswoche der Hafentarbeiter im Jahre 1957 von 48 auf 45 Stunden reduziert werden. In den Niederlanden wird mit dem Inkrafttreten eines Tarifvertrags Anfang 1958 gerechnet, der eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 45 $\frac{3}{4}$  Stunden und eine dementsprechende Erhöhung der in der nichtmechanischen Sparte der Hafenwirtschaft entrichteten Löhne vorsieht – in den Zweigen der Hafenwirtschaft, die mit mechanischen Hilfsmitteln arbeiten und 20 bis 25 Prozent der in den Häfen anfallenden Arbeit bewältigen, ist die 40-Stunden-Woche bereits in Kraft. An dieser Stelle verdient besonders erwähnt zu werden, daß sich die kürzere Arbeitswoche den in Deutschland gemachten Erfahrungen zufolge günstig auf die Produktivität der Häfen ausgewirkt hat.

Die Schulung der breiten Masse der Gewerkschaftsmitglieder zum besseren Verständnis der neuen Konzepte, um die es sich dabei handelt, ist ein wichtiger Beitragsfaktor zum Erfolg von Bemühungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen auf regionaler Ebene. In diesem Zusammenhange werden Besprechungen auf regionaler Ebene unter den Auspizien der ITF ins Auge gefaßt, an denen auch Vertreter von lokalen Zweigstellen und Bezirksgruppen der Gewerkschaften teilnehmen sollten.

Die möglichen Auswirkungen von Projekten eines gemeinsamen europäischen Markts und einer Freihandelszone auf die Hafenwirtschaft muß ebenfalls berücksichtigt werden. Diesem Aspekt widmet die ITF im weiteren Rahmen der Koordinierung und der Integration des europäischen Verkehrs wesens ihre Aufmerksamkeit.

Gleichlaufend mit der Behandlung des Problems der Konkurrenz der Häfen durch den Unterausschuß der ITF sind die Bemühungen über die IAO fortgesetzt worden. Seit dem Ende des Krieges haben aufeinanderfolgende Sessions des Binnenverkehrsausschusses der IAO Resolutionen angenommen, in denen die Einberufung einer auf Drei-Parteien-Basis beruhender Kon-

ferenz für die Nordseehäfen verlangt wurde, aus denen jedoch in Anbetracht der Opposition der hiervon in erster Linie berührten Regierungen nichts wurde. Auf der letzten Session des Binnenverkehrsausschusses im März 1957 in Hamburg konnte jedoch insofern ein Fortschritt erzielt werden, als die belgischen und französischen Regierungen diesen Plan befürworteten. Die niederländischen und deutschen Gewerkschaften haben es inzwischen nicht versäumt, ihren Regierungen gegenüber ihre Enttäuschung über deren fortgesetzten Widerstand gegen die von der IAO dringend angeregte Konferenz auf Drei-Parteien-Basis zum Ausdruck zu bringen.

### **Internationales Programm der Hafentarbeiter**

Der Wiener Kongreß vom Juli 1956 nahm ein neues internationales Arbeitsprogramm der Hafentarbeitersektion an. Dieses Programm trat an die Stelle des seinerzeit in Oslo 1948 von der ITF angenommenen Programms und sah im gleichen Sinne wie das bereits erwähnte regionale Programm internationale Mindestnormen im Hinblick auf Heuern, Arbeitszeit, Tagarbeit, Schichtarbeit, Mehrarbeit, öffentliche Feiertage, jährlichen Urlaub, Sicherheit des Beschäftigungsverhältnisses, garantierte Entlohnung, Altersversicherung, Betriebssicherheit und Wohlfahrt und Mitbestimmung vor. In der Präambel zu der Resolution wurde an alle Mitgliedsverbände der Hafentarbeiter die Aufforderung gerichtet, sich in ihren Ländern für die Verwirklichung dieses Programms einzusetzen und einander bei der Erreichung ihrer Ziele behilflich zu sein.

Gleichzeitig mit der Annahme dieses Programms wurde beschlossen, einen besonderen Ausschuß zu ernennen, mit der Aufgabe, die Verwirklichung dieses Programms zu überwachen und zu fördern. Diesem Beschluß wurde auf der nächsten Sitzung des Sektionsausschusses Folge geleistet. Der Ausschuß war jedoch bis Ende 1957 noch nicht zusammengetreten, da Fragen, zu deren Behandlung Maßnahmen von seiten der ITF erforderlich waren, auf Sitzungen behandelt worden waren, die im Zusammenhang mit jenen des regionalen Unterausschusses des Sachverständigenausschusses der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen, des Binnenverkehrsausschusses der IAO und des Produktivitätsseminars des EPA veranstaltet worden waren. Unter diesen Umständen wurde vorgeschlagen, diesen mit der Überwachung und Verwirklichung des Programms betrauten Ausschuß auf der Konferenz der Hafentarbeitersektion zu ernennen, die anläßlich des nächsten Kongresses der ITF im Juli 1958 in Amsterdam stattfindet. Inzwischen haben wir unsere Mitgliedsverbände um ausführliche Berichte im Hinblick auf das bei der Verwirklichung des Wiener Programms erreichten Stadiums gebeten, sowie um Vorschläge hinsichtlich der Zusammensetzung des ins Auge gefaßten Unterausschusses.

### **Produktivität und Mechanisierung**

Die Frage der Produktivität in den Hafenbetrieben ist heutzutage sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene sehr aktuell. Sie erschien auf der Tagesordnung der Sechsten Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO im März 1957 in Hamburg. Sie stand ferner auf einem besonderen Produktivitäts-Seminar zur Debatte, das unter den Auspizien des Europäischen Produktivitätsamts der OEEC im Oktober 1957 in Kopenhagen veranstaltet wurde. Auf beiden Anlässen spielten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter eine wichtige Rolle, nachdem sich die Vertreter der ITF auf Vorkonferenzen auf die bei der Behandlung der Frage gemeinsam zu verfolgenden Politik geeinigt hatten.

Sowohl die Konferenz der IAO in Hamburg als auch das Seminar des EPA in Kopenhagen nahmen ins einzelne gehende Denkschriften an, in denen die Leitsätze erläutert wurden, die den Bemühungen zur Erhöhung der Produktivität in der Hafenvirtschaft zugrunde liegen sollten. Diese Grundsätze stimmen überwiegend mit den von der ITF formulierten überein. Die von der IAO abgegebene Erklärung sollte allen in Frage kommenden Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer sowie den Regierungen übermittelt werden. Die vom EPA ausgearbeitete offizielle Erklärung soll als Grundlage für die zukünftigen Maßnahmen auf dem Gebiete der Produktivität in der Hafenvirtschaft dienen.

### **Betriebssicherheit in den Häfen**

Der Sachverständigenausschuß der IAO für Fragen der Betriebssicherheit in den Häfen versammelte sich vom 3. bis 22. Dezember 1956 in Genf zu seiner zweiten Tagung und brachte seine Arbeit an einem Internationalen Kodex der berufsmäßigen Praxis zum Abschluß. Wie erinnerlich sein wird, hatte der Ausschuß anlässlich seiner April/Mai-Session im Jahre 1954 in Genf mit dieser Arbeit begonnen. Der Beschluß der IAO, den Sachverständigenausschuß zu ernennen, war den dauernden Vorstellungen der ITF zuzuschreiben, die sie in Durchführung eines vom Osloer Kongreß 1948 angenommenen Forderungsprogramms in der Frage der Sicherheit der Arbeit in Hafenerbetrieben bei der IAO erhoben hatte.

Ursprünglich bestand die Absicht, daß die in Oslo formulierten Anträge durch eine Revision der Konvention der IAO vom Jahre 1929 verwirklicht werden sollten, die 1932 abgeändert wurde und die Unfallverhütung bei der Hafearbeit zum Gegenstand hatte. Aus verfahrenstechnischen und praktischen Erwägungen wurde jedoch die vom ersten Sachverständigenausschuß beantragte Alternativmethode angewandt, nämlich die Einbeziehung der in Oslo angenommenen Vorschläge über die Betriebssicherheit gemeinsam mit einschlägigen Anträgen aus anderen Kreisen in einen sogenannten Internationalen Kodex der berufsmäßigen Praxis.

Der endgültige Text des vom Sachverständigenausschuß angenommenen Kodex wurde vom Verwaltungsrat des IAA im Juni 1957 gebilligt, der gleichzeitig den Beschluß faßte, den Kodex zu veröffentlichen und sobald wie möglich allen interessierten Kreisen zugänglich zu machen. In der Antwort auf eine an die IAO gerichtete Anfrage erfuhren wir im Oktober 1957, daß die Veröffentlichung des Kodex im Rahmen des Programms der IAO im Hinblick auf ihre Veröffentlichungen in der kommenden Berichtszeit berücksichtigt werden würde. Wir wandten uns daraufhin noch auf schriftlichem Wege an den Generaldirektor der IAO und legten ihm dringend ein möglichst rasches Handeln in dieser Frage nahe.

Der Geltungsbereich des Kodex geht aus den Überschriften hervor, die behandelt wurden. Werften und Kais, Zugangsmöglichkeiten zu Schiffen, Beförderung von Arbeitern auf dem Wasserwege, Schutz von Luken, Zugangsmöglichkeiten zu Lagerräumen, Geräte und Maschinen zum Laden und Löschen, Lade- und Löscharbeiten, Beförderungseinrichtungen und Vorgänge, Einrichtungen zum Heben, zur Beförderung und zum Stapeln, Lagerhäuser und Lagerplätze, gefährliche Substanzen und Einflüsse der Umgebung, persönliche Schutzkleidung, ärztliche Hilfe und Rettungsmöglichkeiten.

### **Auslese und Schulung von Arbeitern, Betriebssicherheit und Gesundheitswesen**

Auf der ersten Sitzung des Sachverständigenausschusses war die ITF durch

Arthur Bird, Fachreferent der Hafengewerkschaft des Britischen Hafengewerkschaftsverbandes, vertreten gewesen. R. Dekeyzer, Präsident des Belgischen Transportarbeiterverbandes, hätte ihn als technischen Berater begleiten sollen, was ihm jedoch infolge anderweitiger Verpflichtungen nicht möglich war. In der zweiten Sitzung war R. Dekeyzer in Vertretung der ITF erschienen, und Arthur Bird, der inzwischen in den Ruhestand getreten war, begleitete ihn als technischen Berater. Infolge von Krankheit konnte Kollege Dekeyzer nur einem Teil dieser Sitzung beiwohnen.

Da seit der Zeit, wo die IAO sich mit den ursprünglichen Vorschlägen der ITF zu beschäftigen begann, ein beträchtlicher Zeitraum verstrichen war, wurde den Mitgliedsverbänden Gelegenheit geboten, neue Vorschläge einzureichen. Sie wurden auch vom Sachverständigenausschuß auf entsprechende Weise berücksichtigt.

Von internationaler Warte aus betrachtet muß als wichtiges Ereignis im Zusammenhang mit der obigen Frage der Bericht bezeichnet werden, der auf der Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO im März 1957 über die Verwirklichung der Resolution Nr. 25 erstattet wurde, die anlässlich der Dritten Session des Ausschusses 1949 in Brüssel angenommen worden war und ins einzelne gehende Empfehlungen über die Einführung geregelter Beschäftigungsverhältnisse und die dabei anzuwendenden Methoden mittels Vorkehrungen, die die Eintragung von Arbeitskräften in der Hafengewirtschaft und garantierte Entlohnung beinhalten.

Obwohl aus dem Bericht hervorging, daß in vielen Ländern mit Ordnungen dieser Art beträchtliche Fortschritte erzielt worden waren, wurden auch insbesondere in Japan Beschwerden darüber erhoben, daß die Regierungen es unterlassen hätten, der Brüsseler Resolution Folge zu leisten. Der Ausschuß nahm eine Resolution an, in der die Bedeutung einer optimalen Regelmäßigkeit der Beschäftigung von Hafengewerkschaften unterstrichen und die Hoffnung zum Ausdruck gebracht wird, daß Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer einschlägige Programme entwickeln werden, die dem Umfange und der Tragweite des Problems sowie den in den einzelnen Ländern herrschenden Verhältnissen und berufsüblichen Gebräuchen angepaßt sein sollten. Anlässlich der nächsten Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO wird von den Regierungen eine Berichterstattung für die von ihnen ergriffenen Maßnahmen erwartet werden. Bei dieser Gelegenheit werden die Hafengewerkschaften in den von diesem Problem besonders berührten Ländern Gelegenheit erhalten, auf die Regierungen dementsprechenden Druck auszuüben.

### **Austauschurlaub und Studienreisen**

In Durchführung eines Beschlusses der in Wien im Juli 1956 veranstalteten Sektionskonferenz erkundigten wir uns bei den Mitgliedsverbänden, ob sie an Austauschurlaubsbesuchen oder Studienreisen von Hafengewerkschaften nach Häfen anderer Länder Interesse hätten. In Wien wurde insbesondere auf den Umstand verwiesen, daß Projekte dieser Art unter den Auspizien der Gewerkschaften organisiert werden sollten.

Im Herbst 1954 hatten wir eine ähnliche Umfrage an unsere Mitgliedsverbände gerichtet, als deren Ergebnis wir die an solchen Projekten interessierten Gewerkschaften miteinander in Verbindung setzten. Auf die Umfrage im Jahre 1956 erfolgte jedoch kaum irgendeine nennenswerte Reaktion, so daß das Sekretariat sich veranlaßt sah, von einer weiteren Behandlung dieser Angelegenheit Abstand zu nehmen.

Inzwischen hatten wir erfahren, daß eine Gruppe von Hafengewerkschaften aus



Marseille im Herbst 1957 dem Hamburger Hafen einen Besuch abgestattet hätten. Auf Anfrage bei unserem französischen Mitgliedsverband erhielten wir die Mitteilung, daß diese Reise von einer unabhängigen (von Arbeitgebern) geförderten Gewerkschaft organisiert worden sei und daß den Teilnehmern daraus keinerlei Vorteile erwachsen wären. Dieser Fall liefert einen Beweis für die bei den Diskussionen in Wien unterstrichene Notwendigkeit, Projekte dieser Art unter den Auspizien echter Gewerkschaften zu organisieren.

### **Berufliche Ausbildung von Hafendarbeitern**

Der beruflichen Ausbildung von Hafendarbeitern wird immer größere Aufmerksamkeit zugewandt. In manchen Ländern wird auf besondere Schulen Wert gelegt, in anderen dagegen ist man der Ansicht, daß die Praxis in der Hafendarwirtschaft eine geeignete Methode zum Erwerb der erforderlichen beruflichen Befähigung darstelle.

In einer vom Binnenverkehrsausschuß im März 1957 in Hamburg angenommenen Erklärung über Methoden der Verbesserung der arbeitstechnischen Organisation und der Produktivität in den Häfen wurde insbesondere betont, daß «die berufliche Schulung von Hafendarbeitern ebenfalls zu einer höheren Leistungsfähigkeit beitragen kann» und daß «die berufliche Schulung besonders bei Arbeitern mit Sonderbefähigung von Bedeutung ist, wie z. B. Kranführer, Windenleute, Tallyleute usw., sowie bei Werkmeistern und Aufsichtspersonal».

In einem Referat zu dieser Frage anläßlich des Seminars des europäischen Produktivitätsamtes für Fragen der Produktivität in den Häfen im Oktober 1957 in Kopenhagen wurde betont, daß die berufliche Ausbildung insofern von Bedeutung sei, als sie dem Hafendarbeiter den Status eines gelernten Arbeiters verleihe und außerdem vom Gesichtspunkt der Erhöhung der Betriebssicherheit in den Häfen, sowie drittens im Hinblick auf die Entwicklung guter Beziehungen zwischen den Arbeitnehmern der Hafendarwirtschaft und den auf verschiedenen Ebenen in leitender Eigenschaft beschäftigten Arbeitnehmern. Die Notwendigkeit eines geeigneten Systems der Altersversicherungen als wichtiges Gegenstück der beruflichen Schulung wurde ebenfalls betont.

In einer der vom Wiener Kongreß der ITF im Juli 1956 angenommenen Resolutionen wurde ebenfalls die Tatsache unterstrichen, daß die Hafendarbeit durch Mechanisierung und technischen Fortschritt im allgemeinen immer mehr zu einem gelernten Beruf werde, für den eine zweckentsprechende berufliche Ausbildung eine unerläßliche Voraussetzung darstelle.

Unser Tätigkeitsbericht über die Jahre 1954/55 brachte den Umstand in Erinnerung, daß die Fünfte Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Februar 1955 in Genf) eine Resolution angenommen hatte, in der die IAO ersucht wurde, an die Regierungen und zuständigen ärztlichen Organisationen heranzutreten, um Beweismaterial über den Umfang und den Grad der schädlichen Auswirkungen durch Tragen übermäßig schwerer Lasten durch Arbeitnehmer zu ermitteln, die Ergebnisse dieser Umfrage zu veröffentlichen und die Einbeziehung dieser Frage in die Tagesordnung einer internationalen Arbeitskonferenz zu erwägen.

Der Verwaltungsrat des IAA beschloß danach, praktische Maßnahmen zur Behandlung des letztgenannten Punktes erst zu erwägen, sobald die gewünschten Informationen vorliegen. Anscheinend stellten nur einige wenige Regierungen einschlägige Informationen zur Verfügung, und aus diesem Grunde war bis zum Zeitpunkte der Sechsten Session des Binnenverkehrs-

ausschusses im Herbst 1957 in Hamburg nichts weiteres unternommen worden. Die Ermächtigung zur Durchführung der gewünschten Studien und Untersuchungen war zwar erteilt worden, die Durchführung hatte sich jedoch infolge der hohen arbeitsmäßigen Überlastung noch nicht als möglich erwiesen.

Der Sachverständigenausschuß der IAO für Fragen der Betriebssicherheit in Häfen (April/Mai 1954 und Dezember 1956 in Genf) beschäftigte sich ebenfalls mit dieser Frage, gelangte jedoch zu der Schlußfolgerung, daß die Frage des Gewichts von Lasten in den Kodex der berufsmäßigen Praxis, mit dessen Ausarbeitung er beschäftigt war, nicht einbezogen werden könnte. Der Ausschuß brachte jedoch die Auffassung zum Ausdruck, daß diese Studien durchgeführt werden sollten, um zu einer Lösung der einschlägigen Probleme zu gelangen.

An dieser Stelle verdient der Erwägung, daß die Frage der Lasten in der Denkschrift über Arbeitsbedingungen im Straßentransport berührt wird, die von der Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO 1954 angenommen worden war. Darin heißt es, daß «kein Fahrer oder Beifahrer Lasten von 60 kg oder darüber laden oder entladen sollte, falls ihm hierzu keine mechanischen Einrichtungen oder die Mitarbeit einer anderen Person zur Verfügung stehe, die körperlich befähigt ist, diese Arbeit zu teilen».

#### **Gewichtsbezeichnungen auf Lasten**

Gewisse Bestimmungen über Gewichtsbezeichnungen auf Lasten sind in den Kodex der berufsmäßigen Praxis einbezogen worden, der vom Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen anlässlich seiner zweiten Sitzung im Dezember 1956 entworfen wurde. Der Wortlaut des Kodex ist noch nicht verfügbar.

Wie erinnerlich sein wird, wurde diese Frage auf Antrag der Hafentarbeitersektion im Jahre 1954 bei der IAO zur Sprache gebracht und später dem Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen zur Behandlung überwiesen.

#### **Staubentwicklung beim Umschlag von Getreide**

Seit unserem letzten Tätigkeitsbericht über die Jahre 1954 und 1955 hat die von der IAO veröffentlichte Zeitschrift «Occupational Safety and Health» (Sicherheit und Gesundheit bei Ausführung des Berufs) in ihrer Oktober-/November-1956-Ausgabe das Ergebnis einer Untersuchung der schädlichen Auswirkungen von Staubentwicklung beim Umschlag von Getreide veröffentlicht. Den Anlaß zu dieser Untersuchung bot eine Umfrage der IAO infolge eines Beschlusses der Session des Binnenverkehrsausschusses 1954. Ärztlichen Gutachten zufolge kann durch übermäßige Einwirkung von Getreidestaub eine Reihe von Krankheiten hervorgerufen werden. Dabei wurden die neun der wichtigsten Ursachen der Staubentwicklung beim Umschlag angeführt. Wie erinnerlich sein wird, wurde in der Resolution vom Jahre 1954 insbesondere auf die Bedeutung der Entfernung von Schmutz von Getreideladungen im Verladehafen verwiesen.

#### **Sektionsausschuß**

Als Ergebnis von Nominierungen der Kandidaten anlässlich der Sektionskonferenz im Juli 1956 in Wien und in Beantwortung des Rundschreibens vom 3. September 1956 setzte sich der Ausschuß der Hafentarbeitersektion aus den folgenden Kollegen zusammen:

<i>Österreich:</i>	G. Raimund (Ersatzmann: A. Peham)
<i>Belgien:</i>	R. Dekeyzer
<i>Großbritannien:</i>	T. O'Leary
<i>Chile:</i>	W. Moreno
<i>Kuba:</i>	R. M. Salabarría
<i>Dänemark:</i>	E. Borg
<i>Deutschland:</i>	H. Hildebrand
<i>Irland:</i>	D. Branigan (ist inzwischen aus dem Verband ausgetreten)
<i>Italien:</i>	A. Maffei
<i>Niederlande:</i>	R. Laan
<i>Nigerien:</i>	A. Okon
<i>Norwegen:</i>	K. Kjonksen
<i>Philippinen:</i>	R. Oca
<i>Schweden:</i>	N. Petersen
<i>Tunesien:</i>	Mohmed Errai

In Wien wurde Kollege R. Dekeyzer für die Zeit von 1956 bis 1958 zum Vorsitzenden der Sektion gewählt.

## **Sektion der Eisenbahner**

### **SEKTIONSAUSSCHUSS**

Ende 1957 setzte sich der Sektionsausschuß wie folgt zusammen: Devaux Guillaume, Belgien, Vorsitzender; Berger F., Deutschland; Carella B., Italien; Degris R., Frankreich; Freund R., Österreich; Haudenschild E., Schweiz, und Trana M., Norwegen.

Der Vertreter der britischen Eisenbahner, Jim S. Campbell, ist Anfang November 1957 an den Folgen eines Unfalles plötzlich gestorben. Der Nachfolger dieses hochverehrten Kollegen im Sektionsausschuß wurde bis zum Abschluß der Berichtsperiode vom britischen Eisenbahnverband NUR noch nicht ernannt.

Im Laufe der Jahre 1956/1957 sind die folgenden Kollegen aus dem Sektionsausschuß zurückgetreten: M. L. Benghozzia, Tunis; H. Blomgren, Schweden, und H. Düby, Schweiz. Diesen Kollegen danken wir für ihre wertvolle Mitarbeit.

Der Sektionsausschuß trat in der zweijährigen Berichtsperiode fünfmal zusammen, um die laufenden Geschäfte zu beraten. Außerdem kam der Vorsitzende im Dezember 1956 für einen kurzen Besuch nach London, um im Beisein des Generalsekretärs mit dem neuen Sektionssekretär die Behandlung der Sektionsangelegenheiten zu besprechen.

### **TAGUNGEN**

#### **Juli 1956 in Wien**

Diese im Rahmen des ITF-Kongresses abgehaltene Konferenz hat den Ausschuß gewählt und den Tätigkeitsbericht genehmigt. Außerdem nahm sie zu drei Anträgen Stellung, die die Fragen: Atomkraft und Automation, Bemannung von Lokomotiven und Beschwerden der Eisenbahner von Kenya zum Gegenstand hatten.

Die zur ersten Frage gefaßte Entschließung hat folgenden Wortlaut:

#### *Atomkraft und Automation*

Der Kongreß lenkt die Aufmerksamkeit der Mitgliedsverbände auf die Notwendigkeit eines eingehenden und fortwährenden Studiums der weitreichenden Auswirkungen auf den Standard und die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer des Verkehrswesens, die sich mit Wahrscheinlichkeit aus der Entwicklung und Anwendung von Atomkraft und Automatisierung für industrielle Zwecke ergeben werden.

Der Kongreß vertritt die Ansicht, daß ein möglichst baldiges Studium dieser Frage erforderlich ist und dauernde Wachsamkeit ausgeübt werden muß, um zu gewährleisten, daß für Arbeitnehmer auf entsprechende Weise gesorgt wird, die von der Ersetzung der menschlichen Arbeitskraft durch Maschinen in Mitleidenschaft gezogen werden und zum Schutz jener Arbeitnehmer, deren berufliche Ausbildung und Erfahrung ihnen eine Anpassung an einen radikalen Wechsel der Arbeitsmethoden unmöglich machen.

Der Kongreß vertritt ferner die Auffassung, daß die Steigerung der Produktivität, die sich aus der Anwendung dieser neuen Methoden ergeben haben, vielfachen Nutzen mit sich bringen kann und daß für die Stellungnahme der organisierten Arbeiterschaft der Umfang maßgebend sein wird, in dem die Gemeinschaft an diesem Nutzen durch Verbesserung der Entlohnung, längere Freizeit sowie niedrigerer Verbraucherpreise Anteil nehmen wird.

Die Frage der Bemannung von elektrischen und Diesellokomotiven, zu der zuhänden des Kongresses ebenfalls eine Entschließung gutgeheißen wurde, behandeln wir im nächsten Abschnitt.

Die Beschwerden der Eisenbahner von Kenya wurden dem Sekretariat zur Erledigung überwiesen. Die Exekutive wurde ersucht, das Sekretariat mit der Durchführung einer internationalen Eisenbahnerkonferenz im Jahre 1957 zu beauftragen.

Die Konferenz nahm von der Wahl des neuen Sektionssekretärs Abstand und ersuchte die Exekutive, aus drei der vier gemeldeten Kandidaten die Wahl in eigener Zuständigkeit zu treffen.

#### **Oktober 1957 in Frankfurt am Main**

Nachdem die Exekutive der Durchführung einer Eisenbahnerkonferenz im Jahre 1957 zugestimmt hatte, tagte der Sektionsausschuß im Februar, um das Arbeitsprogramm zu bereinigen und die Tagesordnung festzulegen.

Als Arbeitsprogramm wurden dabei die folgenden Probleme aufgenommen: Koordinierung des Binnenverkehrs und Integration; Bemannung von Lokomotiven; Beschäftigung von Aushilfsarbeitern bei den Eisenbahnen sowie Arbeitszeit und übrige Arbeitsbedingungen der Eisenbahner.

Koordinierung und Integration werden unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen» behandelt. Die übrigen Fragen wurden auf die Tagesordnung gesetzt, und wir berichten darüber unter dem nächsten Abschnitt.

Es wurde festgestellt, daß die anderen Punkte des bisherigen Arbeitsprogramms als erledigt betrachtet werden können. Der Auftrag, eine Übersicht über die bei Unfällen zur Anwendung gelangenden straf- und disziplinarrechtlichen Bestimmungen und Praktiken der einzelnen Länder zu er-

stellen, wurde in Anbetracht der damit verbundenen Schwierigkeiten und der Inanspruchnahme des Sekretariats fallengelassen.

Die Konferenz fand vom 16. bis 18. Oktober statt und war von über hundert Delegierten und Beobachtern von 22 Verbänden aus 15 europäischen Ländern und aus Kanada besucht. Dazu kam eine Gastdelegation des japanischen Verbandes des Lokomotivpersonals. Zur Eröffnungssitzung waren als offizielle Gäste Herr Karl Koch, Präsident, und Herr R. Bühler vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn erschienen. Herr Koch betonte in einer bemerkenswerten Ansprache die Wichtigkeit guter Beziehungen zwischen Leitung und Personal für den guten Ablauf des Eisenbahnbetriebes.

Nachdem der japanische Kollege Kanetaka die Konferenz über die großen Schwierigkeiten orientiert hatte, denen die Gewerkschaften seines Landes im allgemeinen und die Eisenbahnerverbände im besonderen gegenüberstehen, faßte die Konferenz einstimmig und mit starkem Beifall die nachstehende EntschlieÙung:

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz vom 16. bis 18. Oktober 1957 in Frankfurt am Main,

*nach Kenntnisnahme*

der außergewöhnlichen Schwierigkeiten, denen sich seit einigen Monaten die japanischen Eisenbahnerverbände gegenübergestellt sehen und die in der willkürlichen Entlassung einer größeren Zahl von gewerkschaftlichen Vertrauensleuten und damit in der Aberkennung der Verhandlungsrechte der Verbände gipfelten,

*bedauert,*

daß diese Schwierigkeiten ihre Ursache darin haben, daß es den japanischen Eisenbahnern gesetzlich verwehrt ist, zur Unterstützung ihrer Forderungen, wenn notwendig, gewerkschaftliche Kampfmittel anzuwenden. Die Konferenz

*erklärt,*

daß die Zubilligung voller Gewerkschaftsrechte einen wesentlichen Bestandteil des Freiheitsbegriffes darstellt.

Die Konferenz fordert die japanische Regierung auf, alles zu tun, um zu einer baldigen und ehrenvollen Beilegung der bestehenden Streitfragen zu gelangen, die entlassenen Kollegen und ihre Verbände wieder in ihre vollen Rechte einzusetzen und durch eine Änderung der Gesetzgebung den Gewerkschaften volle demokratische Rechte zuzuerkennen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unseren Bericht über die gemeinsame Delegation des IBFG und der ITF, die zur Abklärung der Verhältnisse gegen Ende 1957 in Japan weilte.

Im Sinne eines Antrages des griechischen Eisenbahnerverbandes unterbreitete der Sektionsausschuß der Konferenz noch die folgende Resolution, die ebenfalls ohne Gegenstimme gutgeheißen wurde:

*In der Erwägung, daß die dem Eisenbahnpersonal gewährten Reiseerleichterungen ein fester Bestandteil ihrer Beschäftigungsbedingungen sind, gibt die vom 16. bis 18. Oktober 1957 in Frankfurt a. M. tagende*

**Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF**

der Auffassung Ausdruck, daß diese erworbenen Rechte auch auf die pensionierten Eisenbahner ausgedehnt werden sollten.

Die Konferenz empfiehlt den angeschlossenen Verbänden, die zuständigen Eisenbahnverwaltungen zum Abschluß von Gegenseitigkeitsvereinbarungen mit den ausländischen Eisenbahnverwaltungen über die Gewährung von Reiseerleichterungen an pensionierte Eisenbahner aufzufordern.

Solche Vereinbarungen sollten die Gewährung einer jährlichen Freifahrkarte an den früheren Eisenbahner und seine Gattin vorsehen.

Unter der Leitung des Kollegen Devaux als Präsident und des Kollegen Seibert von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands als Vizepräsident hat die Konferenz einen sehr guten Verlauf genommen. Die GdED als Gastgeber hat weder Anstrengungen noch Kosten gescheut, um die Tagung erfolgreich und eindrucksvoll zu gestalten. Die Schlußansprache des Kollegen Hans Jahn, Erster Vorsitzender der GdED und Präsident der ITF wurde von der Konferenz dann auch entsprechend applaudiert.

## **GEWERKSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT**

### **a) Die Bemannung von Diesel- und elektrischen Lokomotiven**

Es gibt wohl kein Problem, das unsere Eisenbahnersektion in derart anhaltender Weise beschäftigt hat, wie das der einmännigen Führung von Triebfahrzeugen. Seit Mitte der zwanziger Jahre wurde die Frage immer wieder neu aufgeworfen. Das ist verständlich, sind doch mit der Einführung solcher Rationalisierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der technischen Entwicklung soziale Probleme von größter Bedeutung verknüpft. Außerdem stellt sich die Frage der Betriebssicherheit und der Beanspruchung und Verantwortung des Personals. So kam diese Frage immer wieder dann zur Sprache, wenn in einem weiteren Lande durch den Übergang vom Dampf auf den elektrischen oder Dieselbetrieb Probleme der Bemannung diskutiert wurden. Die große Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Ländern hat aber trotz beträchtlichem internationalem Meinungsaustausch zu sehr verschiedenen Praktiken geführt.

In den letzten Jahren haben die Modernisierungspläne der britischen und nordamerikanischen Eisenbahnen die Diskussion neu entfacht. Unter diesem Einfluß hat der Kongreß 1956 in Wien auf Antrag der Sektion die folgende Resolution gefaßt:

Der Kongreß anerkennt die Tatsache, daß der Übergang zu anderen Antriebsmethoden bei den Eisenbahnen in überaus rasch steigendem Tempo vor sich geht. An Stelle der Dampflokomotive tritt in vielen Ländern Diesel- oder elektrischer Antrieb, und aus diesem Übergang ergeben sich Probleme für die Gewerkschaften der Eisenbahner. Ein besonderes Problem steht im Zusammenhang mit der Bemannung der neuen Lokomotivtypen.

Der Kongreß stellt ferner fest, daß die zur Anwendung gelangenden Methoden von einem Land zum anderen Unterschiede aufweisen und die in einem Land übliche Praxis von den Arbeitgebern in einem anderen Lande zum Nachteil des Personals angewandt werden kann. Um die Zukunft des Lokpersonals zu schützen und seine Ausbeutung und die Einführung unerträglicher Arbeitsbedingungen zu verhindern,

erklären wir, daß grundsätzlich zwei Mann im Führerstand dieser neuen, kostspieligen und mächtigen Maschinen zu beschäftigen sind.

Der Kongreß beschließt daher, diese Angelegenheit der Eisenbahnersektion zur dringenden Behandlung zu überweisen, im Hinblick auf den Entwurf über die zu befolgende Politik als Leitfaden für die der ITF angeschlossenen Mitgliedsverbände der Eisenbahner in allen Ländern.

Während diese Entschliebung offensichtlich bestehende Verhältnisse in einzelnen Ländern des europäischen Kontinents außer acht ließ, bildete sie in anderen Ländern, so vor allem in Großbritannien, den USA und Kanada, eine willkommene Waffe im Kampf gegen die Einführung des Einmannbetriebes. In den USA und Kanada, wo bei den Eisenbahnen ganz andere Verhältnisse vorliegen als auf dem europäischen Kontinent, hatten die Bahnunternehmungen immer wieder versucht, den Einmannbetrieb über die bestehenden, sehr beschränkten Anwendungsgebiete hinaus auszudehnen. Der Versuch ist bisher am energischen Widerstand der Gewerkschaften gescheitert. Im Spätherbst 1956 versuchten die CANADIAN PACIFIC RAILWAYS, den Einmannbetrieb auf Güterzügen als Konzession für Verbesserungen des Kollektivvertrages mit der BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE FIREMEN AND ENGINEMEN durchzusetzen. Der Versuch führte zu einem Streik dieser Heizergewerkschaft, der die rund 27 000 Kilometer des CPR-Netzes für neun Tage praktisch lahmlegte. Auf Vorschlag der kanadischen Regierung wurde die Streitfrage einer dreigliedrigen Kommission unter dem Vorsitz eines Bundesrichters zur Untersuchung und Berichterstattung überwiesen. Diese hat während vieler Wochen Verhöre durchgeführt und ist anschließend zu Besichtigungen in Kanada und Europa herumgereist. Ihr Bericht mit den Empfehlungen dürfte Anfang 1958 zu erwarten sein.

Die CPR hat im Laufe der Hearings als Zeugen für die Einführung des Einmannbetriebes einen Eisenbahnexperten aus Europa vor der Kommission aussagen lassen. Die uns angeschlossene BLFE als Gegenpartei hat daraufhin die ITF ersucht, den Sektionssekretär nach Ottawa zu entsenden, damit auch ein Standpunkt gegen den Einmannbetrieb (Wiener Resolution) von einem Außenstehenden zur Geltung komme. Diesem Ersuchen wurde gerne entsprochen, worauf Kollege H. Imhof am 11. Juni 1957 vor der Kommission im ehrenwürdigen Bundesgerichtsgebäude von Ottawa die gestellten Fragen beantwortete. Als die Kommission dann im September Frankreich, die Schweiz, Holland und Großbritannien besuchte, hat das Sekretariat mit der sehr wertvollen Hilfe der Verbände dieser Länder alle Vorkehrungen getroffen, um den beiden Kollegen der BLFE, Gilbert und Davies, alle gewünschten gewerkschaftlichen Informationen und Kontakte zu verschaffen.

Auch an der Konferenz von Frankfurt nahm dieses Problem den breitesten Rahmen ein. Es galt, im Sinne der Wiener Resolution eine Abklärung zu treffen, die in möglichst endgültiger Weise den angeschlossenen Organisationen als Leitfaden dienen könnte. In einem ausführlichen Bericht, den das Sekretariat auf Grund einer Umfrage aus dem Jahre 1955 im Einvernehmen mit dem Kollegen A. Hallworth, der vom Sektionsausschuß zum Berichterstatter bestimmt worden war, erstellt hatte, wurden die Verhältnisse in den einzelnen Ländern zusammenfassend dargestellt. An der Konferenz übernahm Kollege W. J. Evans in Vertretung des verhinderten Kollegen A. Hallworth die Berichterstattung. Er verwies in seiner Einleitung auf die Wichtigkeit, die man in Großbritannien der Stellungnahme dieser Konferenz beimesse, weil in den nächsten Wochen ein Abkommen unterzeichnet werde,

das die Einzelheiten über den Einmannbetrieb festlegen sollte. Die Unterzeichnung dieses bedeutenden Abkommens zwischen der britischen Transportkommission als Behörde und den zwei zuständigen Gewerkschaften, der ASLE&F und der NUR, erfolgte Anfang Dezember 1957. Es ist von Interesse, daß in dieser Übereinkunft Ausnahmen vom Einmannbetrieb gemacht werden. Das ist besonders dort der Fall, wo eine bestimmte Dauer der Dienstschicht oder bestimmte Distanzen überschritten werden, oder wo es sich um Fahrten während der Nacht handelt.

Nach einer sehr lebhaften Diskussion ist es der Resolutionskommission gelungen, der Konferenz eine Entschließung zu unterbreiten, die einstimmig angenommen wurde. Sie lautet:

Am ITF-Kongreß 1956 wurde die Eisenbahnersektion beauftragt, die Frage der Besetzung von Lokomotiven, unter spezieller Berücksichtigung von elektrischen und Dieselloks, zu prüfen. In Übereinstimmung mit dieser Resolution ist diese

#### *Internationale Eisenbahnerkonferenz*

vom 16. bis 18. Oktober 1957 in Frankfurt am Main der Auffassung, daß das Problem in umfassender Weise betrachtet werden muß. Dabei sind alle Arten gebräuchlicher Triebfahrzeuge zu berücksichtigen.

Als ein allgemeines Prinzip bestätigt die Konferenz, daß Lokomotiven mit zwei Mann zu besetzen sind.

In Anerkennung des technischen Fortschritts jedoch, den die Konferenz gerade auch im Hinblick auf den Übergang von Dampf- auf Diesel- und elektrischen Antrieb begrüßt, ist

*festzustellen,*

daß achtenswerte Gründe für die Einführung und einen allmählichen Ausbau der Besetzung dieser modernen Maschinen mit nur einem Führer geltend gemacht werden können.

Die Konferenz empfiehlt den angeschlossenen Verbänden, bei der Beurteilung des Einmannbetriebes alle in Betracht fallenden Umstände und Voraussetzungen ihres Landes vorsichtig in Erwägung zu ziehen. Dem nächsten Kongreß der ITF, der im Juli 1958 in Amsterdam zusammentreten wird, soll beantragt werden, als allgemeine Richtlinie zuhanden der angeschlossenen Verbände den Grundsatz aufzustellen, daß dem Einmannbetrieb erst dann zugestimmt werden soll, wenn die nachstehenden Punkte dabei gebührend berücksichtigt worden sind:

- a) Es sind die besten Sicherheitseinrichtungen anzuwenden.
- b) Der vermehrte physischen und psychischen Beanspruchung der Führer ist durch entsprechende Herabsetzung der Arbeitszeit Rechnung zu tragen.
- c) Durch besondere Maßnahmen sind alle Härten auszuschalten, die infolge Verminderung des Personalbestandes und durch den Wegfall von Beförderungsmöglichkeiten entstehen.
- d) Der Aus- und Fortbildung des Lokomotivpersonals und der periodischen Prüfung seines Gesundheitszustandes ist größte Beachtung zu schenken.
- e) Die erhöhte Verantwortung der Führer muß in entsprechender Einstufung seines Berufes ihren Niederschlag finden.



- f) Die zurückzulegenden Distanzen, die Art, Zusammensetzung und Geschwindigkeit der Züge sowie die topographischen und klimatischen Verhältnisse des Landes sind zu berücksichtigen.
- g) Es ist zu unterscheiden, ob es sich um Zugfahrten bei Tag oder während der Nacht handelt.
- h) Um die Auswirkungen des Einmannbetriebes überblicken zu können, sind Abmachungen über seine Einführung oder Ausdehnung auf eine längere Dauer fest zu treffen.

Im Hinblick auf die vielfachen Einsparungen, die der Ersatz von Dampflokomotiven durch moderne elektrische oder Dieseltriebfahrzeuge ermöglicht, fordert die Konferenz die angeschlossenen Verbände auf, für das von der Umstellung betroffene Personal den ihm zukommenden Anteil zu fordern.

Der technische Fortschritt, der mit der Mechanisierung und der Automation unsere Zeit beherrscht, muß in erster Linie der Hebung der Wohlfahrt des arbeitenden Menschen dienen.

Im Sinne der Resolution des Wiener Kongresses soll dieser Wortlaut dem nächsten Kongreß zur Beschlußfassung unterbreitet werden, um dann den angeschlossenen Verbänden als «Leitfaden» zu dienen.

#### **b) Die Beschäftigung von Aushilfsarbeitern durch die Eisenbahnen**

In der Sitzung des Sektionsausschusses vom Februar 1957 kam die Frage zur Sprache, welche Einflüsse auf die Anstellungsbedingungen der fest angestellten Eisenbahner daraus resultieren, daß immer eine gewisse Zahl von Aushilfen beschäftigt werden, die nicht auf die gleichen Bedingungen Anspruch erheben kann und daher die Verwaltung billiger zu stehen kommt. In einem Bericht an die Frankfurter Konferenz wurden die Verhältnisse in den einzelnen Ländern dargelegt und vom Berichterstatter, G. Devaux, kommentiert. Nach kurzer Diskussion genehmigte die Konferenz die folgende Entschliebung:

Angesichts der Neigung gewisser Eisenbahnverwaltungen, Privatunternehmen oder Hilfskräften, die in keiner Weise mit diesen Verwaltungen verbunden sind, in immer größerem Ausmaß Pflichten zu übertragen, die einen dauernden Charakter haben und deshalb dem ständigen Personal vorbehalten bleiben sollten,

*fordert*

die vom 16. bis 18. Oktober 1957 in Frankfurt a. M. tagende *Internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF* die angeschlossenen Verbände auf, die diesbezügliche Entwicklung genau zu verfolgen.

*Die Konferenz unterstreicht*, daß die erwähnten Maßnahmen einer Ausbeutung billiger Arbeitskräfte gleichkommt und außerdem den Berufsstand des Eisenbahners schädigt.

Ohne die Notwendigkeit des Einsatzes bahnfremder Kräfte für gewisse besondere oder zeitlich begrenzte Aufgaben zu verkennen,

*besteht die Konferenz darauf*, daß die Verwendung von Hilfskräften und die Zuflucht zum Privatunternehmertum auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt werden müssen.

Die Konferenz ist der Auffassung, daß bei der Aufnahme von Aushilfspersonal in den ständigen Dienst die in der früheren Eigenschaft geleistete Dienstzeit sowohl auf das Dienstalter als auch für den Pensionsanspruch angerechnet werden müssen.

Die Konferenz bekräftigt erneut ihre Auffassung, daß die Gesamtheit des Personals ohne Unterschied des Geschlechts auf der Grundlage der beruflichen Qualifikation zu behandeln ist.

#### **c) Arbeitszeit und weitere Arbeitsbedingungen der Eisenbahner**

Im Oktober 1952 hat der Sektionsausschuß die Wünschbarkeit einer internationalen Übersicht über die Arbeitszeit der Eisenbahner besprochen. Die Konferenz von Rom 1953 hat diese Arbeit in das Programm aufgenommen und dem Sekretariat den entsprechenden Auftrag erteilt. Eine Umfrage erging 1955 an die Verbände, worauf eine erhebliche Menge von Angaben und Berichten einging. Die großen Verschiedenheiten sprachlicher und technischer Natur in den einzelnen Ländern machte es dem Sekretariat sehr schwer, eine wenn auch beschränkte, so doch einheitliche Übersicht zu geben. Der Mangel an offizieller internationaler Statistik kommt hier fühlbar zum Ausdruck.

Die Frankfurter Konferenz hat die umfangreiche Übersicht genehmigt und verdankt. Es besteht die Möglichkeit, daß wir auf diesen Bericht zurückkommen, wenn im Rahmen der Binnenverkehrskonferenz der IAO die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner zur Behandlung gelangen. Wir verweisen auf unsere Berichterstattung über die Binnenverkehrskonferenz der IAO vom März 1957 unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen».

#### **d) Verbindungsausschuß der Schlafwagenangestellten**

Der Sektionsausschuß wurde über die Wiederaufrichtung der organisatorischen Verbindung des Personals der Cie. Internationale des Wagons-Lits, wie sie bereits vor dem Kriege bestanden hatte, orientiert. Wir verweisen auf die Berichterstattung hierüber auf Seite 41.

#### **e) Internationale Kontakte bei Ausbruch eines Eisenbahnerstreiks**

Auf Grund eines Antrages unserer Luxemburger Kollegen hat der Sektionsausschuß im Oktober 1957 das Sekretariat beauftragt, zu dieser Frage einen Bericht und Vorschläge auszuarbeiten. Es besteht die Auffassung, daß man sich möglichst bald über ein einheitliches Vorgehen verständigen sollte.

#### **PERSONELLES**

Kollege Paul Tofahrn hat nach langjähriger Tätigkeit die ITF Ende Januar 1956 verlassen.

Im August 1956 hat auch der Sektionsassistent, Fritz Braun, seine Stellung aufgegeben, um nach zweieinhalbjähriger Tätigkeit in London wieder nach Deutschland zurückzukehren.

Die Exekutive wählte im Juli 1956 den vom Schweizerischen Eisenbahnerverband vorgeschlagenen Kandidaten Hans Imhof zum Sektionssekretär der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport. Kollege H. Imhof hat seinen Posten am 10. September 1956 angetreten.

## **Sektion der Arbeiter im Straßentransport**

### **Sektionsausschuß**

Der Sektionsausschuß setzte sich Ende 1957 wie folgt zusammen: H. W. Koppens, Niederlande, Vorsitzender; Abate G., Italien; Askeland O., Norwegen; Borg E., Dänemark; Brosch L., Österreich; Cousins F., Großbritannien; Felce P., Frankreich; Hendrickx G., Belgien; Klinga S., Schweden; Koutio S., Finnland; Steldinger J., Deutschland.

Die Ersatzleute in der gleichen Reihenfolge der Länder sind: J. de Later, E. Leolini, H. Bakke, E. Winther, A. Peham, F. Eastwood (kein Ersatz für P. Felce), J. Geldof, G. Carlsson, O. Aarnio und A. Christ.

In der zweijährigen Berichtsperiode fanden fünf Ausschuß-Sitzungen statt. Eine Aussprache zwischen dem Vorsitzenden und dem Sektionssekretär über die Behandlung der Sektionsgeschäfte ergab sich anlässlich der gemeinsam besuchten Verkehrsministerkonferenz in München im Oktober 1956.

### **Sektionskonferenzen**

#### **Juli 1956 in Wien**

Diese Konferenz im Rahmen des ITF-Kongresses bestätigte den Vorsitzenden, wählte den Ausschuß in der vorgenannten Zusammensetzung und genehmigte den Tätigkeitsbericht.

Die Exekutive wurde ersucht, im November 1956 eine Sektionskonferenz durchzuführen. Eine reichhaltige Tagesordnung wurde sofort aufgestellt und von der Konferenz gutgeheißen.

Die Konferenz verzichtete darauf, aus den vier Kandidaten für den Posten des Sektionssekretärs einen Wahlvorschlag zuhanden der Exekutive zu formulieren. Vielmehr ersuchte sie diese, die Wahl in eigener Verantwortung zu treffen.

#### **November 1956 in Stuttgart**

Die Durchführung dieser Konferenz war dringend geworden, nachdem seit dem April 1952 keine eigentliche Arbeitssitzung der Sektion mehr stattgefunden hatte. Die bereits im Juli festgelegte Tagesordnung umfaßte denn auch das ganze Programm, mit dem sich die Sektion in den vergangenen Jahren zu beschäftigen hatte. Es galt, durch eindeutige Beschlüsse die einzelnen Probleme einer Lösung näherzubringen.

Unserer Einladung folgten 31 Delegierte aus 17 Verbänden in 12 europäischen Ländern. Die Tagung, von der OeTV vorzüglich organisiert, stand im Zeichen der welterschütternden Vorgänge in Ungarn, wo ein tapferes Volk nach schweren Blutopfern für wenige Tage das Licht der Freiheit leuchten sah, um dann in grausamster Weise von den russischen Unterdrückern und ihren kommunistischen Helfern wieder in finstere Knechtschaft zurückgestoßen zu werden. In einer spontan gefaßten EntschlieÙung wurde den Gefühlen hoher Anerkennung und der internationalen Solidarität Ausdruck verliehen.

## GEWERKSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT

### a) Einmannbetrieb im städtischen Personenverkehr

Die Auswirkungen weitgehender Rationalisierungsbestrebungen in städtischen Verkehrsbetrieben hat die Sektion schon oft beschäftigt. Zuhanden der Stuttgarter Tagung hatte es Kollege J. Geldof, Belgien, übernommen, als Berichterstatte eine Übersicht über die Verhältnisse in den einzelnen Ländern bzw. in Verkehrsbetrieben einzelner Länder zu erstellen. In seinen mündlichen Ergänzungen wies der Referent dann vor allem auf die sozialen Aspekte hin, denen die Gewerkschaften besondere Beachtung zu schenken haben. Dazu gehört vor allem eine der vermehrten Arbeitsintensität im Einmannbetrieb angepaßte Verkürzung der Arbeitszeit, eine besondere Entschädigung für die Mehrleistungen des Bediensteten im Einmannbetrieb, regelmäßige ärztliche Kontrollen, die Schaffung ausreichender Alters- und Invaliditätspensionen und die Verhütung von Entlassungen. Der Einmannbetrieb sollte sich möglichst auf Vorortlinien beschränken.

Die Stuttgarter Konferenz hat die folgende EntschlieÙung einstimmig angenommen:

*Die Konferenz nimmt Kenntnis von den Untersuchungen der ITF zur Frage des Einmannbetriebes im städtischen Personenverkehr;*

*stellt fest, daß eine für die Arbeitnehmer tragbare Lösung dieses Problems vorwiegend auf der Grundlage der nationalen oder örtlichen Gegebenheiten gesucht werden muß, daß die Folgen des Einmannbetriebes aber auch Aspekte zeigen, die eine Betrachtung im internationalen Rahmen rechtfertigen;*

*beauftragt daher das Sekretariat der ITF, das Problem im Auge zu behalten, um gegebenenfalls entsprechende Vorschläge unterbreiten zu können.*

### b) Arbeitsaufsicht im Straßentransport

Die Entwicklung des Straßenverkehrs auf nationaler und internationaler Ebene seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges ist der entsprechenden Gesetzgebung weit vorausgeeilt. In den meisten Ländern und in internationalen Kommissionen bemüht man sich nun seit Jahren, die Vorschriften der Entwicklung anzupassen. Das ist mit großen Schwierigkeiten verbunden, weil sich der Straßenverkehr auf vier wesentliche Interessengruppen stützt, deren Bestrebungen sich zuwiderlaufen: das nichtmotorisierte und das motorisierte Individuum, der Werkverkehr und der gewerbliche oder Kollektivverkehr. Was den letzteren anbetrifft, so kommt eine weitere Schwierigkeit hinzu. Im Gegensatz zu den Verhältnissen im Schienenverkehr ist im Straßenverkehr der Klein- und Kleinstunternehmer vorherrschend. Das hat auch dazu geführt, daß die gewerkschaftliche Erfassung heute noch oft unmöglich ist oder jedenfalls vielfach zu wünschen übrig läßt. Das wirkt sich in den Arbeits- und Lohnbedingungen aus und trägt vielerorts zur Verfälschung des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsträgern bei.

Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Schaffung einer wirkungsvollen Arbeitsaufsicht seit vielen Jahren zu den Hauptanliegen unserer Sektion, aber auch der Internationalen Arbeitsorganisation gehört. Kollege Tofahrn hatte dazu noch kurz vor seinem Weggang einen ausführlichen Bericht verfaßt. Zuhanden der Stuttgarter Tagung wurden die einzelnen Fragen vom Sekretariat nochmals kurz zusammengefaßt.

Im Rahmen einer sehr lebhaften Diskussion wurden das Nachtfahrverbot, das Sonntagsfahrverbot und die Einführung von Tachographen besprochen. Letztere wurden als Ergänzung des Fahrtenbuches von der Konferenz befürwortet, während hinsichtlich der Fahrverbote die Auffassung vertreten wurde, daß ihre Einführung unter den heutigen Umständen unmöglich wäre. Dort, wo solche Einschränkungen gegenüber dem Kollektiv- und dem Werkverkehr bereits bestehen, wurden die Verbände ersucht, sich für ihre Beibehaltung einzusetzen. Die nachstehende Resolution wurde einstimmig gutgeheißen. Über die Weiterbehandlung des Problems berichten wir im Zusammenhang mit der Binnenverkehrskonferenz der IAO vom März 1957 unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen».

Die Konferenz nimmt Kenntnis von den Berichten des Sekretariats der ITF betreffs Arbeitsaufsicht im Straßentransport;

stellt fest, daß die Schaffung einer wirkungsvollen und modern ausgestatteten Arbeitsaufsicht im Straßentransport heute ein vordringliches Problem darstellt, und daß eine Lösung der damit zusammenhängenden, sehr komplexen Fragen am besten auf der Grundlage eines internationalen Übereinkommens aufgebaut werden kann;

nimmt davon Kenntnis, daß die im Frühjahr 1957 stattfindende Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation sich anhand eines Berichtes dieser Organisation mit dem Problem befassen wird;

beauftragt den Sektionsausschuß, auf Grund der vorliegenden Berichte und der von der Sektion bereits früher gefaßten Beschlüsse die detaillierten Anträge der Arbeitnehmer an den Binnenverkehrsausschuß vorzubereiten, auf eine möglichst umfassende Lösung hinzuwirken und um ihre schnelle Verwirklichung besorgt zu sein.

#### **e) Gewährung von Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland**

Die starke Zunahme der internationalen Straßentransporte und die damit im Zusammenhang stehende Erhöhung der Unfallgefahren haben den Sektionsausschuß 1955 bewogen, nach einer geeigneten Form gewerkschaftlichen Rechtsbeistandes zu suchen. Grundlage dieser Überlegungen bildete die Tatsache, daß die meisten Verbände ihren Mitgliedern Rechtsschutz gewähren, wenn sie in ihrer beruflichen Tätigkeit in ein Rechtsverfahren verwickelt werden. Das Bestreben des Sektionsausschusses geht dahin, diesen auf nationaler Ebene wirkenden Schutz auch international wirksam werden zu lassen. Die Grundzüge eines solchen Abkommens bestanden bereits 1931. Die Frage wurde aber zufolge der politischen Verhältnisse der Vorkriegszeit nicht weiter verfolgt.

Der Stuttgarter Konferenz lag ein erster Bericht zu dieser Frage vor. Darin wurden die Schwierigkeiten eines solchen Abkommens dargelegt und betont, daß international nur ein Rahmen geschaffen werden könnte, während es den Verbänden überlassen bleiben müsse, die Einzelheiten zu regeln. Auf Grund der Diskussion wurde hierauf ein Fragebogen an die Verbände versandt. Die eingegangenen Antworten bildeten die Grundlage für einen ersten Entwurf, der an der Ausschusssitzung im Februar 1957 behandelt wurde. Die bereinigte Vorlage wurde im Juni 1957 von der Exekutive grundsätzlich gutgeheißen.

Anläßlich einer kurzen Sitzung, die unser Ausschuß im Zusammenhang mit der Tagung verschiedener Ausschüsse im Juli 1957 durchführte, wurde der

endgültige Wortlaut genehmigt und über das weitere Vorgehen Beschluß gefaßt. Im August 1957 konnte es den Verbänden zusammen mit der Einladung zum Beitritt übermittelt werden. Das Abkommen hat folgenden Wortlaut:

**ITF-Abkommen  
betreffend Gewährung von Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland**

1. Die Zunahme des Straßenverkehrs, die Erhöhung der Geschwindigkeiten der Transportmittel und die damit verbundenen Gefahren bringen für den berufsmäßigen Kraftfahrer erhöhte Risiken. Um ihnen nicht schutzlos ausgesetzt zu sein, hat er als Gewerkschafter Anspruch auf Gewährung von Rechtsschutz im Rahmen besonderer Bestimmungen seines Verbandes.  
Der Güter- und Personenverkehr über die Landesgrenzen hinaus gewinnt für den gewerksmäßigen Straßentransport zunehmende Bedeutung. Die Führer solcher Transporte kommen damit in Gebiete, deren Gesetzgebung und Rechtsprechung über den Straßenverkehr ihnen wenig oder gar nicht bekannt ist. Oft kommen noch sprachliche Schwierigkeiten hinzu.  
Dieses Abkommen soll dazu dienen, dem Berufskraftfahrer einen angemessenen Rechtsschutz auch dann zu gewährleisten, wenn er in Ausübung seiner Tätigkeit sein Land und damit die Zuständigkeit der Rechtsschutzeinrichtung seines Verbandes verlassen muß.
2. Der Beitritt zu diesem Abkommen steht allein Landesverbänden offen, die der Sektion der Straßentransportarbeiter der ITF angeschlossen sind.
3. Das Abkommen unterscheidet zwei Möglichkeiten für die Mitwirkung einer Landesorganisation:
  - A. Verbände, die den Rechtsschutz sowohl für ihre Mitglieder, wenn sie sich beruflich im Ausland befinden, als auch für ausländische Kraftfahrer, wenn sie sich im Lande des Verbandes befinden, anwenden wollen.
  - B. Verbände, die darauf verzichten, ihre eigenen Mitglieder dem Abkommen zu unterstellen, die aber bereit sind, für einreisende Kraftfahrer die sich aus diesem Abkommen ergebenden Obliegenheiten zu übernehmen.
4. Für den Beitritt einer Landesorganisation zu diesem Abkommen gemäß 3 A hiervor ist erforderlich:
  - a) Eine formelle Beitrittserklärung, die feststellt, daß die Mitwirkung gemäß 3 A, also gegenseitig gewünscht wird;
  - b) der Beitrittserklärung ist das Reglement beizulegen, das die Gewährung von Rechtsschutz im Verbandsgebiet regelt;
  - c) weiter ist der Erklärung ein Verzeichnis der gewerkschaftlichen Verwaltungsstellen des Verbandsgebietes beizulegen, wo ausländische Kraftfahrer um Rat und Hilfe nachsuchen können.
5. Für den Beitritt einer Landesorganisation zu diesem Abkommen gemäß 3 B hiervor ist erforderlich:
  - a) eine formelle Beitrittserklärung, die feststellt, daß die Mitwirkung gemäß 3 B, also einseitig gewünscht wird;
  - b) der Erklärung ist ein Verzeichnis gemäß 4 c hiervor beizulegen.

6. Rechtsschutz im Rahmen dieses Abkommens wird nur gewährt, wenn ein Kraftfahrer im Zusammenhang mit Gesetzen und Vorschriften über den Straßenverkehr in ein Verfahren verwickelt wird. Über die Art der Hilfe entscheidet der angerufene Verband im Rahmen seiner Bestimmungen über die Gewährung von Rechtsschutz. Soweit im Lande des um Hilfe angerufenen Verbandes Gesetze oder Vorschriften über die Verwendung von Gewerkschaftsgeldern bestehen, bleiben deren Bestimmungen bei der Kostendeckung vorbehalten.
7. Der dem hilfesuchenden Kraftfahrer zu gewährende Beistand richtet sich nach den Umständen des Falles und umfaßt folgende Möglichkeiten:
  - a) Beratung und Hilfe durch einen Gewerkschaftsfunktionär;
  - b) Stellung eines Rechtsanwaltes, der alle dem Fall angemessenen Vorkehrungen für einen wirksamen Schutz des Kraftfahrers trifft;
  - c) jede andere Art Hilfe, soweit sie zwischen den beteiligten Verbänden vereinbart worden ist.
8. Der um Beistand angerufene Verband ist verpflichtet, den Verband des Kraftfahrers umgehend, jedenfalls aber innerhalb 48 Stunden über den Eingang des Beistandsersuchens schriftlich zu unterrichten. Dabei soll der Tatbestand kurz geschildert werden. In schwerwiegenden Fällen ist der Verband des Kraftfahrers sobald wie möglich telephonisch zu verständigen. Beistand gemäß Art. 7 b und c hiervor wird grundsätzlich erst gewährt, nachdem der Verband des Kraftfahrers vom Fall Kenntnis erhalten und seine Weisungen im Hinblick auf die zu übernehmenden Kosten erteilt hat.
9. Der Verband des Kraftfahrers ist über Komplikationen oder Weiterungen, die einen Einfluß auf die zu bestreitenden Kosten könnten, in Kenntnis zu setzen. Sobald es die Umstände erlauben, ist dem Verband auch die ungefähre Höhe der für ihn entstehenden Gesamtkosten mitzuteilen.
10. Der Verband des hilfesuchenden Kraftfahrers kann der ausländischen Rechtsschutzstelle jederzeit schriftliche Weisungen über die Art der Beistandsgewährung erteilen. Diese Weisungen sind von der Rechtsschutzstelle zu befolgen. Im übrigen handeln die beiden Verbände bzw. ihre zuständigen Stellen nach der ersten Meldung des Falles im gegenseitigen Einvernehmen.
11. Nach Abschluß des Rechtsschutzfalles ist dem Verband des Kraftfahrers ein kurzer Bericht und eine detaillierte Kostenrechnung gegebenenfalls unter Beilage von Originalbelegen zuzustellen. Eine Abschrift des Berichtes ist der ITF in London zu übermitteln.
12. Die Gewährung von Rechtsschutz im Ausland erfolgt nur, wenn der Kraftfahrer
  - a) einen persönlichen Ausweis über seine Verbandszugehörigkeit mit sich führt. In diesem Ausweis soll auf das vorliegende Abkommen Bezug genommen werden.
  - b) seine Beitragspflicht gegenüber dem Verband erfüllt hat.
13. Verbände, die diesem Abkommen gemäß Art. 3 bis 5 beizutreten wünschen, haben ihre Beitrittserklärung dem Sekretariat der ITF

einzureichen. Der Generalsekretär der ITF wird im Benehmen mit dem Vorsitzenden der Sektion der Arbeiter im Straßentransport jede Beitrittserklärung prüfen und ist für deren Genehmigung verantwortlich. Im Zweifelsfalle werden die Ausschußmitglieder der Sektion der Arbeiter im Straßentransport konsultiert.

Der Generalsekretär der ITF wird die Verbände, die dem Abkommen bereits beigetreten sind, über die Genehmigung weiterer Beitritte unterrichten.

14. Dieses Abkommen wurde vom Sektionsausschuß am 21. Februar 1957 angenommen und von der Exekutive der ITF am 18. Juni 1957 genehmigt.

London, den 31. Juli 1957.

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Der Generalsekretär: Omer Becu.

Sektion der Arbeiter im Straßentransport ITF

Der Präsident: H. W. Koppens.

Der Sekretär: H. Imhof.

Der um Hilfe nachsuchende Kraftfahrer muß sich entweder mit einem speziellen Ausweis oder mit seinem Verbandsbuch, in das eine besondere Erkennungsmarke geklebt wird, ausweisen. Aus dem Ausweis muß ersichtlich sein, daß die Beiträge bezahlt sind.

Mit Rundschreiben vom 31. Dezember 1957 konnten wir den europäischen Verbänden die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Verbände folgender Länder bis dahin dem Abkommen beigetreten sind: Belgien, Holland, Luxemburg, Großbritannien, Deutschland, Österreich, die Schweiz, Frankreich und Schweden. Dem Rundschreiben legten wir die Druckmuster für die einheitliche Gestaltung von Ausweis und Erkennungsmarke bei.

Damit ist die gewerkschaftliche Grundlage für die «Internationalisierung» des Rechtsbestandes geschaffen. An den Verbänden liegt es nun, in gegenseitiger Absprache die Einzelheiten des Vorgehens zu regeln und vor allem die für die berechtigten Kraftfahrer notwendigen Adreßverzeichnisse bereitzustellen.

#### **d) Zivilrechtliche Haftung von Kraftfahrern**

In unserem letzten Tätigkeitsbericht haben wir sehr ausführlich über diese Frage orientiert und erwähnt, daß wir gestützt auf Beschlüsse des Sektionsausschusses einen Bericht und weitere Unterlagen der Internationalen Arbeitsorganisation zukommen ließen. Wir gaben der Hoffnung Ausdruck, daß bald über weitere Fortschritte berichtet werden könnte.

Im Juni 1956 beschloß der Verwaltungsrat der IAO, zu dieser für die Berufskraftfahrer wichtigen Frage eine kleine Expertenkommission einzusetzen. Die Experten tagten vom 29. Oktober bis 6. November 1956, also unmittelbar vor unserer Stuttgarter Konferenz. Die ITF war durch den Sektionssekretär als Beobachter vertreten. Das Internationale Arbeitsamt und das Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Rom) hatten Berichte bereitgestellt, die den Experten als Beratungsgrundlage dienten.

Drei Wege wurden für den Schutz des Fahrers in Erwägung gezogen, nämlich das Gesetz, die Versicherung und der Kollektiv- beziehungsweise Einzelarbeitsvertrag.



Die Sachverständigen waren der Meinung, daß keine Berechtigung zur Entlassung des Fahrers aus der Haftung aus unerlaubter Handlung vorliege. Andererseits aber sei es möglich, das Recht des Arbeitgebers oder Versicherers auf Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Fahrer gesetzlich zu begrenzen. Dies könne durch Erlaß neuer gesetzlicher Vorschriften oder im Rahmen von Änderungen der auf dem Gebiet des Arbeits- oder Straßenverkehrsrechts bestehenden Gesetze erfolgen.

Ein weiteres Gebiet für eine gesetzliche Regelung sei die Einführung der Pflichtversicherung. Allerdings würde anerkannt, daß jeder Versuch zur Einführung einheitlicher Gesetze hierüber auf größte Schwierigkeiten stoßen würde. Nach Ansicht der Sachverständigen löse zwar die Kraftfahrzeugpflichtversicherung an sich nicht das Problem des Schutzes der Fahrer, sei aber in dieser Hinsicht ein sehr nützlich Mittel. Ihre Nützlichkeit könne erhöht werden, wenn man die Kontinuität des Versicherungsvertrages, die Einbeziehung aller Führer des versicherten Fahrzeugs, die Ausschließung von Ansprüchen seitens des Versicherers gegen den Fahrer und eine ausreichende Versicherungshöhe vorsehen würde.

Was Einzelarbeitsverträge beziehungsweise Kollektivverträge anbelangt, so wurden sie von den Experten allgemein als brauchbares Mittel für den Schutz der Fahrer empfunden. Gleichzeitig aber wurde anerkannt, daß, da Kollektivverträge nicht in allen Staaten das gleiche Gewicht haben, diese auch nicht an sich schon die Lösung des Problems des Schutzes der Fahrer gegen zivilrechtliche Ansprüche bedeuten.

Allgemein hielt man für die beste Lösung eine Kombination der verschiedenen Möglichkeiten zum Schutz der Fahrer. Dort, wo schon eine Pflichtversicherung besteht, können Gesetz und Tarifvertrag zu deren Ergänzung benutzt werden, um einen Schutz auch bei Vorliegen von Umständen, die nicht von der Versicherung gedeckt sind, zu ermöglichen.

In zwei Anhängen zum Bericht der Experten wurden Bestimmungen formuliert, wie sie in Verträgen verankert werden müßten, wenn der Kraftfahrer gegen zivilrechtliche Ansprüche wirkungsvoll geschützt werden soll. Außerdem werden die Pflichten des Arbeitgebers in bezug auf den Abschluß einer Versicherung für den Arbeitnehmer in drei Punkten ausführlich umschrieben.

Die Konferenz von Stuttgart faßte zu diesem Problem die folgende Entschliebung:

Die Konferenz nimmt Kenntnis vom Bericht und von den Vorschlägen einer von der Internationalen Arbeitsorganisation eingesetzten Expertenkommission betreffend den Schutz des Kraftfahrers gegen zivile Haftungsansprüche;

stellt fest, daß die Vorschläge der Experten überall dort eine Befreiung des Kraftfahrers von der zivilen Haftpflicht und eine ausreichende Befriedigung der Ansprüche Dritter bringen können, wo starke Gewerkschaften in der Lage sind, diese Vorschläge auf kollektivvertraglichem Wege zu verwirklichen;

bedauert, daß die Experten keine Vorschläge ausgearbeitet haben, die eine umfassende Lösung auf dem Wege der Gesetzgebung ermöglichen, zumal in verschiedenen Ländern bereits ein gesetzlicher Schutz besteht;

beauftragt ihre Vertreter im Binnenverkehrs-Ausschuß, bei der Behandlung dieser Expertenvorschläge für einen umfassenderen Schutz der Kraftfahrer mittels gesetzlicher Pflichtversicherung einzutreten.

Im März 1957 hat die Binnenverkehrskonferenz der IAO auf unseren Antrag hin eine EntschlieÙung gutgeheiÙen, die den Verwaltungsrat dieser Organisation einlãdt, das Problem weiterzubehandeln und auf eine rasche Lösung hinzuarbeiten. Wir verweisen auf unseren Bericht unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tãtigkeit der Sektionen». Ende 1957 wurde der Bericht der Experten den Regierungen übermittelt, und diese wurden vom Internationalen Arbeitsamt ersucht, die Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in dieser Sache zur Vernehmlassung einzuladen. Sobald die Berichte eingegangen sind, wird der Verwaltungsrat der IAO das weitere Vorgehen beschlieÙen.

#### **e) Transportarbeiter in Brasilien**

Die Nationale Vereinigung der brasilianischen Transportarbeiter hatte sich am Wiener KongreÙ und dann wieder vor der Konferenz in Stuttgart an die ITF gewandt, um in ihrem Kampf um die vollen Gewerkschaftsrechte moralische Unterstützung zu erlangen. In beiden Fãllen wurden EntschlieÙungen einmütig gutgeheiÙen. Inzwischen ist uns von der Regierung Brasiliens eine Stellungnahme zum Inhalt der Wiener EntschlieÙung zugegangen. Sie stellt eine Verbesserung der gegenwãrtigen Lage in Aussicht. Wir verweisen auf unseren Bericht auf Seite 35.

#### **f) brige Probleme**

Ein Antrag des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, die Sektion sollte sich mit der Klãrung der Fragen im Zusammenhang mit der Umstellung stãdtischer StraÙenbahnen auf schienenfreien Betrieb beschãftigen, wurde dem SektionsausschuÙ zur Behandlung überwiesen. Der Ausschuu hat die Behandlung indessen ausgestellt, bis der Bericht der ITF-Sachverstãndigen über «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» vorliegt, da sich ein Abschnitt dieses Berichtes mit den Problemen des Orts- und Nahverkehrs beschãftigt.

Die Berichterstattung über die Arbeit der Sachverstãndigen sowie über unsere Kontakte mit internationalen Organisationen erfolgt unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tãtigkeit der Sektionen».

### **PERSONELLES**

Der langjãhrige Sektionssekretãr Paul Tofahrn hat die ITF Ende Januar 1956 verlassen.

Auch der 1954 eingetretene Sektionsassistent Fritz Braun hat nach dem KongreÙ von Wien seine Stellung aufgegeben und ist nach Deutschland zurückgekehrt.

Im AnschluÙ an den Wiener KongreÙ 1956 wãhlte die Exekutive den vom Schweizerischen Eisenbahnverband vorgeschlagenen Kandidaten Hans Imhof zum Sektionssekretãr der Eisenbahner und der Arbeiter im StraÙentransport. Dieser hat am 10. September 1956 seinen Posten angetreten.

### **Sektion Zivilluftfahrt**

#### **Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, 22. bis 24. November 1956 in Genf**

GemãÙ dem von der Sektion wãhrend des Wiener Kongresses festgelegten Verfahren wurde auf den 22. bis 24. November 1956 in Genf eine Sektionskonferenz anberaumt, mit der Aufgabe, die Politik festzulegen, die auf der

ihr unmittelbar folgenden *ad-hoc*-Zivilluftfahrtkonferenz der IAO zu vertreten sein würde. Der Sektionskonferenz wohnten Vertreter von Organisationen aus Belgien, Frankreich, Deutschland, Indien, Mexiko, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz, Großbritannien und den Vereinigten Staaten bei. Anwesend war ferner ein Beobachter der australischen Vereinigung der Verkehrspiloten.

Abgesehen von einer Beschlußfassung über die Zusammensetzung der Arbeitnehmergruppe auf der Konferenz der IAO beschäftigte sich die Konferenz eingehend mit den Berichten, die sowohl das Sekretariat der ITF als auch die IAO zu den Punkten der Tagesordnung der *ad-hoc*-Konferenz ausgearbeitet hatten. Auf der Tagesordnung erschienen die folgenden Gegenstände:

1. Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt;
2. Arbeitszeit des fliegenden Personals;
3. Sicherheit des Einkommens des fliegenden Personals bei Pensionierung oder dauernder Versetzung in den Ruhestand.

Abgesehen von der Abklärung der hinsichtlich dieser Punkte einzuschlagenden Taktik und Hinweise auf eine Reihe von Anomalien, die im Bericht der IAO enthalten waren, beschloß die Sektionskonferenz, daß die Arbeitnehmergruppe auf der Konferenz der IAO das Internationale Arbeitsamt auffordern solle, die nachstehend angeführten Gegenstände, die mit dem vorerwähnten ersten Punkt im Zusammenhang stehen, zu studieren und gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Behandlung in die Wege zu leiten:

1. Zusammensetzung der Besatzungen;
2. Kodex der Mindestnormen der Arbeitsbedingungen;
3. zivilrechtliche Haftung;
4. Probleme des Personals, das außerhalb seines Heimatlandes beschäftigt ist;
5. Geeignete Arbeitsplätze und Ruhemöglichkeiten an Bord der Flugzeuge.

Schließlich nahm die Konferenz einen Bericht des Sekretariats über die Maßnahmen entgegen, die im Hinblick auf die Verwirklichung der vom Wiener Kongreß angenommenen Resolution über die Zusammensetzung des fliegenden Personals ergriffen worden waren. Das Sekretariat teilte dabei der Konferenz mit, daß diese Resolution sowohl an die Internationale Organisation der Zivilluftfahrt (ICAO) und die International Air Transport Association (IATA) übermittelt worden sei und daß die ITF außerdem für die Veröffentlichung einer besonderen Broschüre mit dem Titel «Safety First» auf internationaler Ebene gesorgt habe, durch die die Aufmerksamkeit des Publikums und aller anderen in Frage kommenden Parteien auf die Gefahren gelenkt werden sollte, die der Beschäftigung des fliegenden Personals in mehrfacher Eigenschaft an Bord von Verkehrsflugzeugen innewohnen.

Im Hinblick auf diesen Gegenstand beschäftigte sich die Konferenz auch mit Vorschlägen einiger Delegierter über eine internationale Demonstration gegen diese Praktiken, entweder auf weltweiter oder europäischer Basis. Als Ergebnis einer Diskussion gelangte man jedoch zu der Schlußfolgerung, daß der Zeitpunkt zu einer derartigen Aktion noch nicht gekommen wäre und daß Mitgliedsverbände, die bei der Verwirklichung der Wiener Resolution auf Schwierigkeiten stoßen, sich ohne weiteres an das Sekretariat der ITF um Beistand wenden könnten.

## **Ad-hoc-Zivilluftfahrtkonferenz der IAO, 26. November bis 5. Dezember 1956 in Genf**

Hier muß bereits einleitend die Feststellung gemacht werden, daß diese Konferenz, an die das Personal der Zivilluftfahrt so große Hoffnungen geknüpft hatte und die als Vorläufer eines ständigen Organs der IAO zur Behandlung von Fragen der Zivilluftfahrt betrachtet worden war, einen vollständigen Fehlschlag darstellte. Schuld an dem ergebnislosen Verlauf der Konferenz waren klar und eindeutig die Arbeitgeber. Sie waren es, die trotz der sorgfältigen Vorbereitungen, die von den Organisationen der Arbeitnehmer und der IAO getroffen worden waren, um den Erfolg der Konferenz zu gewährleisten, diese Arbeit sabotierten, indem sie sich weigerten, die Punkte der Tagesordnung überhaupt zu diskutieren, mit der Begründung, daß ihres Erachtens soziale Probleme der Zivilluftfahrt auf wirksame Weise auf nationaler Ebene behandelt werden können und daß internationale Regelungen «unerwünscht, ungerechtfertigt und unmöglich» wären. Durch ihre unnachgiebige Haltung riefen die Arbeitgeber eine Situation hervor, die im Rahmen der IAO ein vollkommenes Novum darstellte, denn nie zuvor in der Geschichte dieser Organisation hatte eine der Parteien sich so vorbehaltlos geweigert, sich an der Arbeit einer Konferenz zu beteiligen, mit der sie sich im voraus einverstanden erklärt hatte.

Im Rahmen seiner abschließenden Erklärung im Namen der Arbeitnehmergruppe brandmarkte der Generalsekretär der ITF die Haltung der Arbeitgeber als offene Brüskierung eines Beschlusses des Verwaltungsrats des IAA, als einen Schandfleck in der Geschichte der Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern und vollkommene Verneinung aller Grundsätze, auf denen die Internationale Arbeitsorganisation beruht. Ebenso ließ die Arbeitnehmergruppe keinen Zweifel darüber bestehen, daß sie nicht beabsichtige, sich an weiteren paritätischen Zivilluftfahrtkonferenzen der IAO zu beteiligen, da der Beweis dafür erbracht worden sei, daß sie eine reine Zeitvergeudung darstellten und daß sich die Arbeitnehmer mit nichts weniger zufriedengeben würden als einer Rückkehr zu dem bei der IAO allgemein üblichen Grundsatz der Verhandlungen auf Drei-Parteien-Basis. An dieser Stelle möchten wir hinzufügen, daß die Ursachen des Fehlschlagens der *ad-hoc*-Zivilluftfahrtkonferenz der IAO sowohl durch die ITF als auch ihre Mitgliedsverbände des Personals der Zivilluftfahrt weitesten Kreisen der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht wurden.

### **Beziehungen zur IAO**

Unsere Beziehungen zur IAO während der Berichtszeit bezogen sich verständlicherweise in erster Linie auf den vorerwähnten Gegenstand, nämlich die von der IAO einberufene Zivilluftfahrtkonferenz, ihr negatives Ergebnis und die Fortsetzung und Intensivierung der Bemühungen, die Einrichtung eines für die Behandlung der Probleme der Zivilluftfahrt geeigneten Organs der IAO auf Drei-Parteien-Basis herbeizuführen. Unmittelbar nach dem Fehlschlagen der Konferenz in Genf brachte das Sekretariat der ITF nicht nur seine Meinung über die Haltung der Arbeitgeber zum Ausdruck und forderte mit entsprechendem Nachdruck die möglichst baldige Einberufung einer neuen Konferenz auf Drei-Parteien-Basis, sondern legte gleichzeitig den Mitgliedsverbänden dringend nahe, ebenfalls beim Generaldirektor der IAO in dieser Angelegenheit zu intervenieren, um auf diese Weise die Stellung der Arbeitnehmergruppe zu stärken, sobald die Ergeb-

nisse der Zivilluftfahrtkonferenz der IAO dem Verwaltungsrat zur Prüfung vorgelegt werden würden.

Mit diesem Gegenstand beschäftigte sich der Verwaltungsrat auch tatsächlich anlässlich seiner 134. Session im März 1957 in Genf. Im Laufe der Diskussion übten die Vertreter der Regierungen und Arbeitnehmer scharfe Kritik an den Arbeitgebern, denen sie vorwarfen, Entschuldigungen für die Haltung ihrer Kollegen in der Zivilluftfahrt gesucht zu haben. Als Ergebnis dieser Beratungen beschloß der Verwaltungsrat:

- a) den Generaldirektor zu ermächtigen, den Regierungen die Kommentare zum Protokoll der Zivilluftfahrtkonferenz zur Kenntnis zu bringen und sie einzuladen, die in Frage kommenden Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer davon in Kenntnis zu setzen und dem Generaldirektor ihre eigenen Kommentare sowie etwaige Stellungnahmen der betreffenden Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu übermitteln und
- b) den Generaldirektor zu ersuchen, auf Grund der bis zur 137. Session des Verwaltungsrats eingelangten Kommentare die Möglichkeit einer möglichst umgehenden Einberufung einer Zivilluftfahrtkonferenz auf Drei-Parteien-Basis zu untersuchen und dem Verwaltungsrat hierüber Bericht zu erstatten.

Anlässlich der 137. Session des Verwaltungsrats im Oktober/November 1957 erfuhren wir jedoch, daß die Untersuchung etwaiger zukünftiger Maßnahmen der IAO auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden mußte, da mehrere Länder von größerer Bedeutung auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt, insbesondere Frankreich und die Niederlande und die skandinavischen Länder, sich einer Meinungsäußerung enthalten hatten. Aus diesem Grunde setzte sich das Sekretariat sofort mit den Mitgliedsverbänden dieser Länder in Verbindung und ersuchte sie, unverzüglich bei ihren Regierungen vorstellig zu werden, um sie zu veranlassen, dem Generaldirektor der IAO ihre Stellungnahme zur Kenntnis zu bringen. Gleichzeitig benutzte das Sekretariat neuerdings die Gelegenheit, die Arbeitnehmergruppe von der festen Überzeugung der ITF in Kenntnis zu setzen, daß, falls kein positiver Beschluß über die möglichst baldige Einberufung einer Zivilluftfahrtkonferenz auf Drei-Parteien-Basis zustande käme, den Versuchen der Arbeitgeber, alle Bemühungen der IAO auf diesem Gebiete zu sabotieren, Tür und Tor geöffnet werden würde.

Soweit im Zeitpunkt der Ausarbeitung des vorliegenden Berichts festgestellt werden konnte, sollte sich die auf März 1958 anberaumte 138. Session des Verwaltungsrats des IAA neuerdings mit der Frage der Einberufung einer Konferenz auf Drei-Parteien-Basis beschäftigen.

### **Beziehungen zur ICAO**

Nach der im Zusammenhang mit dem Wiener Kongreß veranstalteten Sektionskonferenz wurden die drei von ihm angenommenen Resolutionen an ICAO weitergeleitet, wobei die Aufmerksamkeit dieser Organisation insbesondere auf die Resolution über die Befähigungsnachweise von Monteuren im Bodeninstandhaltungsdienst gelenkt wurde. Gleichzeitig wurde ICAO ersucht, diese Resolution der Dritten Konferenz von ICAO für Flugnavigation zur Kenntnis zu bringen.

In Beantwortung dieses Ansuchens teilte uns ICAO mit, daß diese Resolution eine der Unterlagen für die Konferenz bilden würde und setzte uns

später von deren Beschlüssen in Kenntnis. Diese beinhalten im Hinblick auf den Monteur im Bodeninstandhaltungsdienst Klasse II, daß gegen Mitte 1958 höchstwahrscheinlich die folgenden Möglichkeiten Anwendung finden werden:

- a) den vertragschließenden Staaten kann freigestellt werden, ein System der persönlichen Patenterteilung an technisches Personal anzuwenden oder
- b) sie können die Ermächtigung dazu einer «anerkannten Organisation» erteilen oder
- c) sie können eine Kombination von a oder b anwenden.

Im Rahmen seiner Stellungnahme zu diesen Beschlüssen teilte unser Sekretariat der ICAO mit, daß die ITF wohl mit Genugtuung zur Kenntnis genommen habe, daß technisches Personal mit individuellen Patenten weiterhin im Instandhaltungsdienst verwendet werden könnte, daß sie jedoch unbedingt die Auffassung vertrete, daß jegliche Übertragung einer einschlägigen Ermächtigung an eine «anerkannte Organisation» ohne Erteilung individueller Patente einen Rückschritt bedeuten würde. Ferner verwiesen wir auf den Umstand, daß die Klausel, der zufolge die Mitglieder einer anerkannten Organisation, die nicht Patentinhaber sind, das gleiche Niveau der Befähigung aufweisen müßten wie Patentinhaber, nur eine scheinbare Garantie darstelle, da nicht feststehe, wer darüber zu entscheiden hätte, ob dieses Niveau auch tatsächlich erreicht worden sei. Durch ein derartiges System würde skrupellosen Unternehmern Gelegenheit zu allen möglichen Mißbräuchen geboten, woraus sich mit großer Wahrscheinlichkeit eine Vernachlässigung der Instandhaltung der Flugzeuge und demgemäß eine Herabsetzung des Niveaus der Flugsicherheit ergeben würde.

Was die allgemeine Frage der Vertretung auf Konferenzen von ICAO betrifft, läßt die Lage nach wie vor viel zu wünschen übrig, da wir nicht das Recht haben, allen Konferenzen beizuwohnen, die für uns von Interesse sind, sondern auf eine Einladung von ICAO warten müssen. An dieser Stelle sollte jedoch erwähnt werden, daß wir von ICAO eine Einladung zur Regionalen Flugnavigationskonferenz für das Mittelmeergebiet erhielten und diese Einladung provisorisch annahmen. Zur Zeit der Ausarbeitung des vorliegenden Berichts hat diese Konferenz noch nicht begonnen, da ihr Termin vom Sommer 1957 auf Januar/Februar 1958 verschoben worden war. Zwei Punkte der Tagesordnung dieser Konferenz, die für die ITF von besonderem Interesse sind, betreffen Funknavigationshilfen und Funkspracheinrichtungen bei Verkehrsmitteln des Bodendienstes.

### **Beziehungen zu IFALPA**

An den Beziehungen zu IFALPA hatte sich in der Berichtszeit nichts geändert. Infolge anderweitiger Verpflichtungen war es der ITF nicht möglich, einen Beobachter zum Kongreß von IFALPA im März 1957 in Athen zu entsenden.

Dieser Kongreß nahm eine Resolution zum Übereinkommen zwischen der ITF und IFALPA an, in der die Frage von vertraglichen Vorkehrungen zur Beilegung etwaiger Meinungsverschiedenheiten aufgeworfen wurde, die hinsichtlich der Frage der Zusammensetzung der Besatzungen zwischen den beiden Organisationen entstehen könnten. Als uns der Sekretär von IFALPA diese Resolution übermittelte, verwiesen wir auf den Umstand, daß die ITF die Einbeziehung einer solchen Klausel absichtlich unterlassen habe, aus

dem einfachen Grunde, weil wir uns nicht die Rolle eines Schiedsrichters anmaßen wollten, sondern den Organisationen der einzelnen Länder in derartigen Angelegenheiten die möglichst größte Freizügigkeit zugestehen wollten. Das Sekretariat erklärte sich jedoch nichtsdestoweniger bereit, den von IFALPA zum Ausdruck gebrachten Auffassungen Rechnung zu tragen und dieses Ansuchen der nächsten Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt zur Kenntnis zu bringen, auf der alle damit verbundenen Probleme eingehend beraten werden könnten.

### **Personalia**

Der Assistent des Generalsekretärs Ch. Godfrey, trat mit Wirkung vom 1. Dezember 1957 aus der ITF aus.

## **Sektion der Hochseefischer**

### **Sektionskonferenzen**

In der Berichtszeit fanden zwei Sektionskonferenzen statt, und zwar am 21. Juli 1956 im Zusammenhang mit dem Wiener Kongreß der ITF und vom 19. bis 21. September 1957 in Bergen (Norwegen).

Eine weitere Sektionskonferenz findet unmittelbar vor Beginn der Session 1958 der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf statt, auf deren Tagesordnung ein Punkt erscheint, der sich auf Fragen der Fischer bezieht.

### **Die Wiener Konferenz**

Die Sektionskonferenz anlässlich des Wiener Kongresses der ITF 1956 beschäftigte sich unter anderem mit den Bemühungen, die die ITF seit längerer Zeit unternimmt, um bei der IAO größeres Interesse an Fragen der Fischer wachzurufen; ferner mit den gemeinsam mit dem IBFG erhobenen Vorstellungen bei den Vereinten Nationen im Zusammenhang mit dem Problem der Hoheitsgewässer und des Schutzes des Fischbestandes und außerdem mit den Interventionen der ITF zugunsten der in Korea verhafteten japanischen Fischer.

Es wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß sich eine Vollkonferenz der Sektion sobald wie möglich eingehend mit den verschiedenen Angelegenheiten beschäftigen würde, die praktische Maßnahmen bedingen.

Zum Vorsitzenden der Sektion der Hochseefischer für die Jahre 1956 bis 1958 wurde Kollege P. de Vries, Präsident des Niederländischen Verbandes der Seeleute und Fischer, gewählt.

### **Die Konferenz in Bergen**

Der Konferenz der Sektion vom 19. bis 21. September 1957 in Bergen (Norwegen) wohnten Vertreter von Mitgliedsverbänden aus Belgien, Großbritannien, Dänemark, Finnland, Deutschland, Island, den Niederlanden und Norwegen bei. Die Mitgliedsverbände in Japan und den Vereinigten Staaten, die infolge wichtiger wirtschaftspolitischer Entwicklungen in ihren Ländern nicht in der Lage waren, Delegierte zu entsenden, hatten der Konferenz ihre Grüße übermittelt.

Die Konferenz untersuchte die bei der Verwirklichung des Osloer Programms vom Januar 1948 in den verschiedenen Ländern erzielten Fort-

schritte und begann mit der Ausarbeitung eines neuen Internationalen Programms der Fischer. Die Fortsetzung dieser Arbeit sollte auf der nächsten Sektionskonferenz unmittelbar vor der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 erfolgen.

Zu weiteren Fragen, die anlässlich der Konferenz in Bergen zur Debatte gelangten, gehörten die Behandlung von Fragen der Fischer durch die IAO, die gewerkschaftliche Lage in der Fischwirtschaft, selbständige Fischer, Beschränkung der Haftung der Reeder, Hoheitsgewässer und Maßnahmen zum Schutz des Fischbestandes. Diese Fragen werden im folgenden getrennt ausführlicher behandelt.

### **Internationales Programm**

Die Konferenz in Bergen untersuchte die Fortschritte, die bei der Verwirklichung des vom Osloer Kongreß der ITF 1948 angenommenen Programms der Fischer erzielt worden sind. Aus den Mitteilungen der Mitgliedsverbände ging hervor, daß die im Osloer Programm enthaltenen Ziele in den wirtschaftlich fortgeschrittenen Ländern weitgehend erreicht worden sind, daß jedoch in den weniger entwickelten Weltteilen noch viel zu tun übrigbleibe. Aus diesem Grunde beschloß die Konferenz, nicht nur dieses Programm zu bekräftigen, sondern im Lichte der jüngsten Entwicklung in der Fischwirtschaft eine Reihe weiterer Punkte hinzuzufügen.

Auf der Konferenz in Bergen wurden einige neue Punkte ausgearbeitet, und eine Anzahl weiterer Programmpunkte einer Sektionskonferenz zur Behandlung überwiesen, die im Zusammenhang mit der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 stattfinden sollte. In einem dieser Punkte wird die Einführung von Garantielohnordnungen für Fischer ähnlich jenen, die in der Hafenvirtschaft und Schifffahrt vieler Länder bereits bestehen, gefordert. Die Zielsetzung, die den jährlichen Urlaub betrifft – einen Tag bezahlten Urlaub je Monat, in dem ein Arbeitnehmer der Fischwirtschaft zur Verfügung steht – wurde auf Bezahlung einer zusätzlichen Sondervergütung ausgedehnt, um die Kosten eines Urlaubs außerhalb des normalen Wohnorts zu decken. Hinsichtlich der Sicherheit auf See forderte die Konferenz die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen mit modernen Rettungsgeräten, wie aufblasbare Rettungsflöße, sowie eine entsprechende Inspektion solcher Geräte und Anweisung in ihrem Gebrauch.

Ferner besteht die Absicht, in das neue Programm Forderungen im Hinblick auf Bemannungsnormen, Unterkunftsräume der Besatzung, Arzneikisten und ärztliche Hilfe einzubeziehen. Mit diesen Punkten wird sich die nächste Sektionskonferenz weiter beschäftigen. In der Präambel zu dem Programm werden einige allgemeine wirtschaftliche und technische Aspekte der Fischwirtschaft behandelt, wie zum Beispiel die Spanne zwischen dem Auktionspreis der Fischer im Hafen der Anlandung und dem Preis im Einzelkauf, Maßnahmen zur Förderung des Fischverbrauchs, wie Tiefkühlanlagen, geeignete Transportmittel, neue Methoden des Fischfangs usw.

### **Hoheitsgewässer**

Da sich die auf Februar bis April 1953 in Genf anberaumte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen mit diesen Problemen beschäftigen sollte, bekräftigte die Sektionskonferenz in Bergen die Stellungnahme der ITF, wie sie in der gemeinsam von der ITF und dem IBFG an die Generalversammlung der Vereinten Nationen im November 1955 gerichteten Erklärung zum Ausdruck gebracht worden war. Dabei befürwortete die Sektion die Bei-



behaltung der traditionellen Dreimeilenzone, jedoch mit dem Vorbehalt, daß bei Ländern, deren Volkswirtschaft zum Beispiel von der Wahrung des Fischbestandes besonders abhängig ist, eine gewisse Elastizität bei der Festlegung der Grenzen der Hoheitsgewässer angewandt werden sollte, aber immer unter der Voraussetzung, daß etwaige Änderungen der bestehenden Grenzen nicht willkürlich, sondern auf Grund internationaler Übereinkommen erfolgen sollten.

Die Mitgliedsverbände der Fischer wurden ersucht, ihren Einfluß bei ihren Regierungen im Sinne der obigen Zielsetzung geltend zu machen und sich um Vertretung in beratender Eigenschaft in den Delegationen der einzelnen Länder zu der Konferenz der Vereinten Nationen zu bemühen.

### **Haftung der Reeder**

Auf der Konferenz in Bergen wurde insbesondere auf die anomalen Verhältnisse in gewissen Ländern aufmerksam gemacht, die sich auf gewohnheitsrechtlich begründete Schadenersatzforderungen von Fischern sowie bei Reedern beschäftigten Seeleuten und Hafearbeitern bei Verletzungen oder tödlichen Unfällen auswirken, die durch Verschulden des Arbeitgebers herbeigeführt worden sind. Die Konferenz gelangte zu der Schlußfolgerung, daß eine Beschränkung der Haftpflicht des Arbeitgebers in einem Beschäftigungsverhältnis stehenden Personen gegenüber grundsätzlich falsch sei, da es insbesondere ungerecht sei, irgendeine Gruppe von Arbeitnehmern in dieser Hinsicht diskriminierend zu behandeln und daß eine derartige Diskriminierung, die in gewissen Ländern anzutreffen ist, in anderen jedoch nicht, besonders in internationalen Wirtschaftszweigen, wie die Schifffahrt und die Fischerei, unerwünscht sei. Es wurde beschlossen, den Vorsitzenden der Diplomatischen Seerechtskonferenz im September/Oktober 1957 in Brüssel schriftlich von dieser Stellungnahme in Kenntnis zu setzen. Wie wir später von unserem israelischen Mitgliedsverband erfuhren, hatte die Delegation Israels auf der Brüsseler Konferenz den Standpunkt der ITF befürwortet. Die von der Konferenz angenommene Konvention erhöht wohl die ziffernmäßige Grenze der Haftung der Reeder beträchtlich, brachte jedoch insofern eine Enttäuschung mit sich, als der Grundsatz der Haftung in einem Beschäftigungsverhältnis stehenden Personen gegenüber zum erstenmal in einem internationalen Übereinkommen festgelegt worden war.

In einem in der ITF-Zeitung veröffentlichten Artikel verwiesen wir auf den Umstand, daß unter den gegenwärtig herrschenden Verhältnissen die Internationale Seefahrtskommission, eine weitgehend unter dem Einfluß der Reeder stehende Organisation von Seerechtsexperten, bei der Ausarbeitung der Unterlagen für die diplomatische Konferenz eine ausschlaggebende Rolle spielte, und brachten die Auffassung zum Ausdruck, daß die Behandlung einer sozialpolitischen Frage wie die der Haftung der Reeder ihrem Personal gegenüber durch eine auf Drei-Parteien-Basis beruhende Organisation wie die IAO den Umständen angemessener wäre.

### **Behandlung von Fragen der Fischer durch die IAO**

Im November 1956 beschloß der Verwaltungsrat des IAA, in die Tagesordnung der Session 1958 der Internationalen Arbeitskonferenz einen Punkt einzubeziehen, der sich auf Arbeitsbedingungen der Fischer bezieht. Bekanntlich drängt die ITF schon seit sehr langer Zeit darauf, daß die IAO der Fischwirtschaft größere Aufmerksamkeit zuwenden solle. Der erwähnte Punkt der Tagesordnung umfaßt drei der Fragen, die einem

Sachverständigenausschuß der IAO im Oktober/November 1954 in Genf, dem vier von der ITF nominierte Mitglieder angehörten, zur vorbereitenden Behandlung überwiesen worden waren. Sie bezogen sich auf das Mindestalter beim Eintritt in den Beruf, ärztliche Untersuchung von Fischern und Heuerverträge.

Mit diesen Fragen sowie mit einem Vorschlag über die Errichtung eines ständigen Organs zur Behandlung von Fragen der Fischwirtschaft bei der IAO wird sich die im Zusammenhang mit der Konferenz der IAO 1958 einberaumte Sektionskonferenz weiter beschäftigen.

### **Selbständige Fischer**

Das Problem der selbständigen Fischer wurde auf der Sektionskonferenz in Bergen im Rahmen einer Diskussion über die gewerkschaftliche Erfassung von Fischern einer Prüfung unterzogen. Die Frage war aufgeworfen worden, ob diese Kategorie von Fischern für Mitgliedschaft in der ITF in Betracht käme. Die Konferenz vertrat die Auffassung, daß kleine oder Familienbetriebe keine günstigen Voraussetzungen für zufriedenstellende wirtschaftliche oder soziale Verhältnisse bieten und daß Organisationen selbständiger Fischer nur dann in die ITF aufgenommen werden sollten, wenn ihre Ansuchen von Mitgliedsverbänden der Fischer befürwortet werden. Auf nationaler Ebene wurden gegen eine Zusammenarbeit von Organisationen von Fischern, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, mit jenen der selbständigen Fischer im Hinblick auf die Errichtung gemeinsamer Ziele keine Einwände erhoben, vorausgesetzt, daß die selbständigen Fischer zu einer konstruktiven Mitarbeit bereit sind.

## **Sektion der Binnenschiffer**

### **SEKTIONSAUSSCHUSS**

Auf Grund früherer Beschlüsse verzichtet die Sektion auf die Einsetzung eines Sektionsausschusses. An dessen Stelle wird von Fall zu Fall eine Sektionskonferenz einberufen, wobei jene Mitglieder teilnehmen, die an den zur Behandlung gelangenden Fragen interessiert sind.

Die Konferenz setzte sich Ende 1957 wie folgt zusammen:

H. Hildebrand, Deutschland, Vorsitzender;

L. Eggers, Belgien; G. Piquemal, Frankreich; T. Smeding (Ersatz: R. Laan), Holland; A. Peham (Ersatz: Gryc), Österreich; K. Rebsamen, Schweiz. Die Vertretung Skandinaviens, Großbritanniens und Pakistans bleibt offen.

Die Konferenz trat jeweils bei Anlaß der nachstehenden Tagungen zusammen. Der Vorsitzende sowie die Kollegen Eggers und Mol nahmen außerdem an einer gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse des Binnenverkehrs teil, die am 18. und 19. Juli 1957 in London stattfand. Wir berichten darüber unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen».

### **TAGUNGEN**

#### **Januar 1956 in Rotterdam**

Diese Zusammenkunft der an der Rheinschifffahrt interessierten Verbandsvertreter nahm Stellung zu folgenden Fragen: Gleichstellung von Fahrzeit



und Arbeitszeit; Gewerkschaftliche Erfassung des Personals der französischen Rheinschiffahrtsgesellschaft; Ratifizierung der Rheinschiffahrtskonventionen der IAO; Das Problem des Schleppens durch Motorfrachter.

#### **Juli 1956 in Wien**

Diese Tagung wählte die ständige Sektionskonferenz in der oben aufgeführten Zusammensetzung und genehmigte den Tätigkeitsbericht. Außerdem nahm sie Stellung zu den schwebenden Fragen.

#### **Mai 1957 in Stuttgart**

Diese regionale Binnenschiffahrtskonferenz war von 19 Delegierten aus sechs Ländern besucht. Sie behandelte eine reichbefrachtete Tagesordnung, die neben den noch immer brennenden Fragen der Arbeitszeit und der Ratifizierung des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer noch die folgenden Probleme umfaßte: Frachtraten und Harmonisierung innerhalb der Montan-Union; Sichere Zugänge vom Land auf das Schiff; Berufskrankheiten in der Rheinschiffahrt; Einführung des Schubbetriebes; Freizeitgestaltung für das Personal der Binnenschiffahrt und Löhne und Arbeitsbedingungen des Personals der Donauschiffahrt.

#### **November 1957 im Haag**

Diese Zusammenkunft wurde von der ITF eingeladen, um die Stellungnahme der Arbeitnehmergruppe auf der am folgenden Tag stattfindenden Zusammenkunft mit den Arbeitgebern der Rheinschiffahrt festzulegen. In Abwesenheit des Kollegen Hildebrand leitete der frühere Sektionsvorsitzende Th. Smeding die Verhandlungen. Der schweizerische Verband hatte darauf verzichtet, sich auf dieser Zusammenkunft vertreten zu lassen.

### **GEWERKSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT**

#### **Die Frage der Arbeitszeit**

Die Arbeitszeit auf Fahrt und die damit verbundenen Probleme über die Gestaltung des Arbeitstages mit Essenszeiten, Ruhezeiten und Nachruhe sind seit Jahren diskutiert worden. Sie haben auch alle Sitzungen der Berichtsperiode weitgehend beansprucht.

In unseren Bestrebungen auf Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt verfolgen wir zwei Wege: den Weg über internationale Abkommen und jenen über Kollektivverträge.

Die Konferenz von Rotterdam vom 30. und 31. Januar 1956 stimmte einmütig folgender EntschlieÙung zu:

Die Konferenz der in der Rheinschiffahrt tätigen Mitglieder der Sektion Binnenschiffahrt der ITF am 30. und 31. Januar 1956 in Rotterdam stellt mit Bedauern und Besorgnis fest, daß das Internationale Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer von Belgien, Deutschland und Frankreich noch nicht ratifiziert worden und seine praktische Anwendung demnach überfällig ist;

nimmt zur Kenntnis, daß die Bemühungen der ITF um weitergehende Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschiffahrt aus diesem Grunde erfolglos verlaufen sind;

vertritt die Ansicht, daß nicht nur die praktische Anwendung des Internationalen Übereinkommens in seiner gegenwärtigen Form dringendst geboten ist, sondern auch eine weitere Regelung der Arbeitszeit auf der Fahrt;

fordert die Mitgliedsverbände auf:

1. bei ihren Regierungen im Hinblick auf die sofortige Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens zu intervenieren,
2. Verhandlungen in die Wege zu leiten, um die folgenden Bedingungen kollektivvertraglich festzulegen:
  - a) Bezahlung von Mehrarbeitsentgelt für jede auf der Fahrt nach Ablauf von acht Stunden, ausschließlich der Essenspause, geleistete Arbeit;
  - b) eine allen Besatzungsmitgliedern zu gewährende tägliche Essenspause von angemessener Dauer.

Das in dieser Entschliebung erwähnte, internationale **Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer**, das 1949 von einer dreiteiligen Sonderkonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation entworfen, 1950 von der Konferenz der Regierungen der Rheinuferstaaten einstimmig genehmigt, aber nie in Kraft gesetzt wurde, mußte auf schweizerisches Bestreben hin 1954 revidiert werden. Wir haben im letzten Tätigkeitsbericht darüber orientiert. In der revidierten Fassung wurde das Abkommen noch 1955 von Holland und der Schweiz ratifiziert. Erst nach einem langen Unterbruch folgten 1957 die Ratifizierungen durch Frankreich und Deutschland, während bei Ende der Berichtsperiode jene von Belgien noch aussteht. Obwohl die Bedingungen des internationalen Übereinkommens natürlich nur ein Minimum darstellen, bedeuten sie doch einen großen Schritt vorwärts auf dem Wege der Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen auf dem Rhein.

Auf der Konferenz von Stuttgart vom 7. und 8. Mai 1957 wurde zur Frage Fahrzeit und Arbeitszeit die folgende Entschliebung gutgeheißen, nachdem auf Grund einer vom Sekretariat zusammengestellten Übersicht über die Verhältnisse in den einzelnen Ländern eine gründliche Aussprache stattgefunden hatte:

Die Regionale Binnenschiffahrtskonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation am 7. und 8. Mai 1957 in Stuttgart, der Delegationen von Mitgliederverbänden der ITF in Belgien, Deutschland, Frankreich, der Niederlande, der Schweiz und Österreich beiwohnen,

stellt mit Bedauern und Besorgnis fest, daß die Bemühungen um eine internationale Regelung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt, durch die eine wesentliche Herabsetzung der Arbeits- und Fahrzeit sowie ihre gleiche Bewertung erreicht werden sollten, bisher erfolglos verlaufen sind.

Die Konferenz beauftragt daher den Generalsekretär der ITF, mit den Organisationen der Arbeitgeber der in Frage kommenden Länder im Hinblick auf eine gemeinsame Besprechung von Vertretern der Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer Fühlung zu nehmen, die einer Diskussion des obigen Problems dienen sollte.

Die Konferenz bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß eine derartige Besprechung in der nahen Zukunft stattfinden werde, um die Grund-

lage für eine allgemeine Herabsetzung der Arbeits- und Fahrzeit und ihre Gleichbewertung in den Rheinuferstaaten zu schaffen.

Es dauerte dann aber doch wesentlich länger als erwartet, bis die Besprechung mit den Arbeitgebern stattfinden konnte. Außerdem kamen noch besondere Schwierigkeiten hinzu. Die schweizerischen Arbeitgeber weigerten sich, an einer solchen Aussprache teilzunehmen. Außerdem ergab es sich, daß auch Delegierte christlicher Gewerkschaften über die Konferenz orientiert und eingeladen worden waren. Das veranlaßte die ITF, die die Initiative ergriffen und die Vorarbeit geleistet hatte, sich nicht offiziell vertreten zu lassen und lediglich einen Beobachter zu entsenden. Die Konferenz fand am 29. November 1957 in Scheveningen statt. An der Vorbesprechung vom 28. November im Haag legte der Generalsekretär die Gründe dar, die es der ITF verunmöglichen, mit christlichen Splitterorganisationen zusammenzuarbeiten. Aus den gleichen Gründen ließ sich der schweizerische Mitgliedsverband auch an der Vorbesprechung nicht vertreten. Die Tagung stellte die Forderungen auf, die den Arbeitgebervertretern unterbreitet werden sollten, nämlich:

1. Eine mindestens 12stündige Nachtruhe während des ganzen Jahres.
2. Arbeitszeit, die 10 Stunden pro Tag von Montag bis einschließlich Freitag und 5 Stunden am Samstag überschreitet, ist abzugelten, und zwar die beiden ersten Stunden durch Freizeit von gleicher Dauer plus Sondervergütung in bar und danach durch das übliche Mehrarbeitsentgelt.
3. Sonntag ist grundsätzlich Ruhetag. Kann er nicht freigegeben werden, so ist zur Abgeltung ein arbeitsfreier Tag im Heimathafen zu gewähren, zuzüglich Entlohnung für die tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden zu dem für Sonntagsarbeit üblichen Satz.
4. Die Berechnung der Sondervergütungen in bar sowie der bei Sonntagsarbeit und Mehrarbeit üblichen Entlohnung erfolgt auf Grund der auf nationaler Ebene vereinbarten Regelung.

Diese Forderungen wurden von den Arbeitgebern abgelehnt. Es wurde aber beschlossen, eine Kommission von je vier Mitgliedern einzusetzen, die auf Grund der abgehaltenen Diskussion bis zum 1. März 1958 nach einem Kompromiß suchen sollte.

#### **b) Das Schleppen durch Motorfrachter**

Zu dieser Frage wurde der Tagung vom Januar 1956 ein Bericht unterbreitet. Es handelt sich dabei vorwiegend um Fragen der Bemannung der Schlepper und der zum Schleppen verwendeten Motorschiffe sowie um eine Entschädigung, die der Besatzung der Motorschiffe für die Mehrarbeit des Schleppdienstes zu entrichten ist. Im Vordergrund aber steht die bedauerliche Tatsache, daß in der Rheinzentralkommission, die für die Behandlung solcher Fragen zuständig ist, keine offizielle Vertretung der Arbeitnehmer zugelassen ist. Es ist das Bestreben der angeschlossenen Verbände, diesen zweifellos überholten Zustand zu ändern.

#### **c) Frachtraten und Verkehrsharmonisierung**

Zu dieser Frage wurde der Stuttgarter Konferenz ein Bericht unterbreitet, der vom wissenschaftlichen Mitarbeiter der OeTV, Dr. Karl Kühne, noch mündlich ergänzt wurde. Die Tagung kam zum Schluß, daß diese Probleme

vom Beratenden Verkehrsausschuß der ITF behandelt werden sollten. Wir berichten darüber unter dem Abschnitt «Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen».

#### **d) Bereitstellung sicherer Zugänge vom Land auf das Schiff**

Ein Bericht des Sekretariats gibt Kenntnis von der Praxis in den einzelnen Ländern und den Auffassungen der Verbände. Nach einer Aussprache an der Stuttgarter Konferenz wurde beschlossen, die Studien fortzusetzen und die zu ergreifenden Maßnahmen im Einvernehmen mit den Verbänden festzulegen.

#### **e) Berufskrankheiten in der Rheinschifffahrt**

Auf Grund einer Umfrage bei den einzelnen Verbänden konnte das Sekretariat der Stuttgarter Konferenz eine zusammengefaßte Darstellung über die ärztlichen und sozialen Aspekte dieses Problems in den einzelnen Ländern und über die Auffassungen der Verbände unterbreiten. Nach der Aussprache wurde beschlossen, daß auch hierüber die Studien fortzusetzen seien und daß sich das Sekretariat der ITF mit allen Mitteln für die offizielle Anerkennung der für die Rheinschifffahrt typischen Krankheiten als Berufskrankheiten einsetzen sollte. Ebenso sei auch hier auf die Schaffung einer einschlägigen Gesetzgebung hinzuarbeiten.

#### **f) Die Verwendung von Radar in der Binnenschifffahrt**

Über die wirtschaftliche Nützlichkeit dieser technischen Neuerung waren die Ansichten der Stuttgarter Tagung unterschiedlich. Sicher ist aber, daß mit der Einführung von Radar, gleichgültig, ob damit eine Ausdehnung der täglichen Fahrzeit verbunden ist oder nicht, auch Fragen der Arbeitszeit und der Besatzung zusammenhängen. Die Konferenz beschloß daher, daß die Verbände dem Sekretariat alles einschlägige Material zukommen lassen sollten, damit gemeinsame Empfehlungen ausgearbeitet werden können.

#### **g) Die Einführung des Schubbetriebs**

Hier handelt es sich um eine für die europäische Binnenschifffahrt neue Entwicklung, die aber in den USA bereits seit einiger Zeit Eingang gefunden hat. Zuhanden der Stuttgarter Tagung konnten unsere niederländischen Kollegen Einzelheiten über Versuche bekanntgeben, die von je zwei holländischen und deutschen Reedereien durchgeführt werden. Nach Auffassung von Fachleuten soll dieses neue System eine Einsparung von Arbeitskräften bis zu 50 Prozent ermöglichen.

Die Konferenz gab ihrer Entrüstung darüber Ausdruck, daß die Rheinzentralkommission neue Besatzungsnormen für den Schubdienst aufgestellt hatte, ohne die Gewerkschaften überhaupt anzuhören. Es wurde beschlossen, gegen dieses Vorgehen zu protestieren und zu verlangen, daß für Schubfahrzeuge die Normen der Schleppboote Anwendung finden müßten.

Mit Schreiben vom 23. Mai hat die ITF den Protest an die Rheinzentralkommission weitergeleitet. In einer provisorischen Antwort vom 31. Mai teilte uns das Sekretariat mit, daß unsere Eingabe der nächsten Sitzung der Kommission unterbreitet werde, daß aber schon jetzt darauf hinzuweisen sei, daß es sich bei den erwähnten neuen Besatzungsnormen um provisorische Zahlen handle.

Nachdem die Sitzung der Kommission am 2. Oktober stattgefunden hatte, erhielten wir bereits am 4. Oktober 1957 deren Antwort. Diese bestätigt den provisorischen Charakter der Anordnungen und erklärt, daß es erst nach reichlichen Erfahrungen möglich sei, die einschlägigen Vorschriften aufzustellen. Das gelte um so mehr, als auch andere Schubsysteme noch geprüft werden müßten. Die Kommission erachte es deshalb als angebracht, daß die Bemannungsvorschriften erst nach einer ausreichenden Erfahrung mit den verschiedenen Systemen festgesetzt und dabei die Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer konsultiert werden sollen.

#### **h) Freizeitgestaltung des Personals der Rheinschiffahrt**

Eine Aussprache zu dieser Frage auf der Stuttgarter Konferenz führte zum Beschluß, daß die Verbände ihre Landesbehörden ersuchen sollten, es sei die Bereitstellung von Einrichtungen für die Freizeitgestaltung des Personals zu prüfen. Solche Einrichtungen sollten vom Staate finanziert werden, und in der Verwaltung müßten Staat, Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertreten sein.

#### **i) Arbeitsbedingungen des Personals der Donauschiffahrt**

Nach Kenntnisnahme eines Berichtes der österreichischen Kollegen durch die Stuttgarter Tagung wurde mit Bedauern festgestellt, daß sich zurzeit für die freie Gewerkschaftsbewegung keine Möglichkeiten bieten, mit den kommunistischen «Gewerkschaften» hinter dem Eisernen Vorhang Verhandlungen zu führen.

### **PERSÖNLICHES**

Der bisherige Sektionsassistent C. Godfrey hat die Dienste der ITF im November 1957 verlassen.

## **Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen**

Unter diesem Abschnitt fassen wir jene Tätigkeit zusammen, die sich über das Gebiet mehrerer Sektionen erstreckt und berichten auch über die Kontakte mit internationalen Organisationen, bei denen das Tätigkeitsgebiet mehrerer Sektionen berührt wurde. Auf einzelne Punkte, die hier behandelt werden, wurde bereits in Sektionsberichten hingewiesen.

### **I. Die Arbeit des Beratenden Verkehrsausschusses der ITF**

In unserem letzten Tätigkeitsbericht wurde darauf hingewiesen, daß, gestützt auf die Binnenverkehrskonferenz der ITF vom September 1955 in Bern, ein Ausschuß von Sachverständigen eingesetzt worden sei. Diesem sind zwei Aufgaben übertragen: Einmal ist ein Bericht über verkehrswirtschaftliche Probleme der Koordinierung des Binnenverkehrs und der europäischen Verkehrsintegration auszuarbeiten. Dann soll der Ausschuß dem Sekretariat bei seinen Kontakten mit internationalen Organisationen gegebenenfalls zur Seite stehen.

Dieser Ausschuß hat im November 1955 seine Tätigkeit aufgenommen. Dem Kongreß in Wien 1956 wurde ein erster, provisorischer Bericht über Pro-

bleme der Koordinierung im Güterverkehr unterbreitet. Zu den Fragen der Verkehrsintegration, der EUROFIMA und der Moselkanalisierung wurden zuhänden des Kongresses Entschlüsse formuliert, die vorgängig von der gemeinsamen Sektionskonferenz genehmigt worden waren. Wir sehen hier von einer Wiedergabe des Berichtes und der Entschlüsse ab und verweisen auf das Kongreßprotokoll.

Im Laufe des Jahres 1956 traten in der Zusammensetzung des Ausschusses Änderungen ein. Kollege K. Osterkamp wurde seitens der OeTV durch den Kollegen Dr. K. Kühne ersetzt, während nach den Kollegen P. Tofahrn und F. Braun für das Sekretariat der ITF der neue Sektionssekretär H. Imhof den Vorsitz übernahm.

Anfang Dezember 1956 wurde die Arbeit mit dem Ziel wieder aufgenommen, den definitiven Bericht über die gestellten Probleme bis zum Kongreß 1958 fertigzustellen. Es soll hier nicht verschwiegen werden, daß es sich hierbei um eine sehr schwere und zeitraubende Arbeit handelt. Als man dem Ausschuß die Aufgabe überband und den «Fahrplan» festsetzte, war man sich zweifellos über die gegebenen Schwierigkeiten noch nicht voll im klaren. Sie zeigten sich erst im Laufe der Arbeit. Wenn wir hier feststellen, daß auf internationaler Ebene jahrelange Versuche, gemeinsame Auffassungen zur Frage der Koordinierung festzulegen, deshalb aufgegeben werden mußten, weil man sich nicht einigen konnte, so wollen wir damit die Schwierigkeiten unseres Ausschusses, der auch aus Experten verschiedener Länder zusammengesetzt ist, nur andeuten.

Vorerst wurden die Probleme der Koordinierung des Binnenverkehrs neu bearbeitet, wobei der Bericht an den Kongreß über die Probleme des Güterverkehrs als Rahmen beibehalten wurde. Im Juli 1957 konnte der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen einer gemeinsamen Sitzung der Sektionsausschüsse der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport unterbreitet werden. Der Sitzung wohnte auch eine Delegation der Sektion der Binnenschiffer bei. Aus der sehr eingehenden Beratung resultierten wertvolle Anregungen, die von einzelnen Verbänden noch in schriftlichen Eingaben formuliert wurden. Für die weitere Behandlung wurde die Durchführung einer

### **Binnenverkehrskonferenz der ITF**

in Aussicht genommen, der die Exekutive bereits im Juni zugestimmt hatte. Die Konferenz wurde auf den 14. und 15. Oktober 1957 nach Frankfurt am Main einberufen. Wie die ihr folgende Internationale Eisenbahnerkonferenz vom 16. bis 18. Oktober wurde sie von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in ausgezeichnete Weise vorbereitet. Über hundert Delegierte und Beobachter aus 33 Verbänden in 16 Ländern nahmen daran teil. Die Konferenz wurde vom Präsidenten der ITF, Hans Jahn, eröffnet. Der zweite Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Philip Seibert, wurde zum Vorsitzenden gewählt.

Herr Dr. H. C. Seeböhm, Verkehrsminister der Bundesrepublik, der als Gast der Eröffnungssitzung beiwohnte, betonte in seiner Ansprache die Wichtigkeit eines engen Kontaktes mit den Gewerkschaften bei der Lösung der Verkehrsprobleme auf nationaler und internationaler Ebene.

Kollege W. Schevenels, Generalsekretär der europäischen Regionalorganisation des IBFG, und Kollege H. G. Buiten, Leiter des gewerkschaftlichen Verbindungsausschusses zur Montan-Union, waren die gewerkschaftlichen Gäste der Konferenz.



Der Beratende Verkehrsausschuß (dem bisherigen Sachverständigen-Ausschuß wurde auf eigenen Antrag hin diese neue Anschrift gegeben) hatte der Konferenz den Bericht über die Koordinierung des Binnenverkehrs unter Berücksichtigung von Änderungen, die von der gemeinsamen Ausschusssitzung gewünscht worden waren, unterbreitet. In einem besonderen Exposé wurde vom Ausschuß zu den eingegangenen, schriftlichen Vernehmlassungen der Verbände Stellung genommen. Ein weiterer Bericht befaßte sich mit den Fragen der Verkehrsintegration, wobei davon ausgegangen wurde, daß sich die Bemühungen der ITF auf dem realen Boden der Vertragswerke über die Montan-Union und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft bewegen müssen. Diesem Bericht waren die auf den Verkehr bezugnehmenden Texte des Vertrages über die EWG beigegeben. In zwei weiteren Anhängen wurden diese Texte kommentiert und die sich ergebenden Probleme herausgestellt.

Der Generalsekretär, Kollege O. Becu, orientierte die Konferenz über Zweck und Ziele der mit der Einsetzung des Beratenden Verkehrsausschusses übernommenen Aufgabe, während der Sektionssekretär die Berichte einführte. Nach einer sehr sachlichen und fruchtbringenden Diskussion wurden die folgenden Entschließungen zu den gestellten Problemen einstimmig gutgeheißen:

#### **a) Koordinierung**

Die Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) vom 14. und 15. Oktober 1957 in Frankfurt am Main stellt fest, daß trotz langjähriger Bemühungen um eine sinnvolle Ordnung im Verkehr noch ein ausgesprochener Mangel an Bereitschaft zur Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern besteht.

Das führt zu einer unökonomischen Verwendung des vorhandenen Transportraums, zu unzweckmäßigen Investitionen und zu einer weiteren Aushöhlung der Eigenwirtschaftlichkeit der Transportunternehmungen.

Das ist einer der hauptsächlichsten Gründe dafür, daß der soziale Fortschritt in bestimmten Zweigen des Verkehrs hinter der sozialen Entwicklung im allgemeinen zurückgeblieben ist.

Die Transportarbeiter-Gewerkschaften sind sich der Tatsache bewußt, daß eine wichtige Voraussetzung angemessener Löhne und Arbeitsbedingungen in einer sinnvollen Ordnung der Verkehrswirtschaft zu suchen ist.

Die Konferenz heißt den Bericht des Beratenden Verkehrsausschusses als Diskussionsgrundlage für den ITF-Kongreß 1958 gut. Sie ist der Auffassung, daß bei den gegebenen Voraussetzungen Ordnung im Verkehr nur durch eine strenge öffentliche Überwachung und Lenkung des Wettbewerbs erreicht werden kann. Einer solchen Ordnung haben sich alle am Verkehr beteiligten Transportunternehmungen zu unterstellen, wobei ihre besonderen verkehrswirtschaftlichen Aufgaben zu berücksichtigen sind.

Wo verkehrspolitische Entscheidungen zu treffen sind, müssen zur Herbeiführung eines Interessenausgleichs Verkehrsträger, Arbeitnehmer und Verkehrsnutzer angehört werden.

## **b) Integration des europäischen Verkehrs**

Die Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) vom 14. und 15. Oktober 1957 in Frankfurt am Main, nach Kenntnisnahme der auf die Verkehrspolitik bezugnehmenden Texte des Vertrages über die Errichtung einer Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und

in Berücksichtigung der langjährigen Anstrengungen, die im Rahmen der ITF solchen Einigungsbestrebungen besonders im Verkehrssektor gewidmet worden sind,

stellt fest,

daß die wirtschaftlichen Einigungsbestrebungen Europas nur auf der Grundlage einer geordneten Verkehrswirtschaft zu optimalen Ergebnissen führen werden. Solche Ergebnisse beinhalten in erster Linie eine ständige Verbesserung der Lebensverhältnisse der arbeitenden Menschen.

Die Verkehrspolitik im Rahmen des Gemeinsamen Marktes kann einen ersten Schritt auf dem Wege zu einer Ordnung im europäischen Verkehrswesen darstellen. In Anbetracht der bereits bestehenden internationalen Zusammenarbeit im Verkehr können die zu treffenden Maßnahmen aber nicht losgelöst von den verkehrspolitischen Konzeptionen der übrigen Staaten Europas durchgeführt werden. Eine enge Zusammenarbeit drängt sich auf.

Die Konferenz beschließt:

1. Es wird weiterhin die Politik der ITF und der ihr angeschlossenen europäischen Transportarbeiterverbände sein, als Ziel einen gemeinsamen europäischen Verkehrsmarkt anzustreben, der bei möglichster Berücksichtigung nationaler Standpunkte und Notwendigkeiten die gemeinsame Wohlfahrt der beteiligten Völker fördert.
2. Die Konferenz fordert die Gewerkschaftsbewegung der Länder der Wirtschaftsgemeinschaft auf, alles vorzukehren, um den Verbänden des Verkehrspersonals das ihnen zustehende Vertretungsrecht in den Organen der Gemeinschaft sicherzustellen. So sollen Vorschläge der Transportarbeiterverbände für die Bestellung des Sachverständigen-Ausschusses der Kommission mit jenen aus Unternehmerkreisen gleichberechtigt behandelt werden. Im Wirtschafts- und Sozialrat und in dessen Fachgruppe Verkehr sollen die Mitglieder berechtigt sein, technische Berater beizuziehen.
3. Die Exekutive der ITF wird ersucht, mit den angeschlossenen Verbänden Europas unverzüglich alle geeigneten Maßnahmen zu besprechen, die notwendig sind, um sowohl innerhalb der Wirtschaftsgemeinschaft als auch in den übrigen Ländern Europas die sozialen und verkehrswirtschaftlichen Probleme zu lösen und eine geeignete Koordinierung innerhalb der ITF und mit den übrigen Gewerkschaftsorganisationen sicherzustellen.

In Anbetracht der sehr kurzen Zeit, die zwischen dieser Konferenz und dem nächsten ITF-Kongreß noch zur Verfügung stand, wurde in einem Beschluß auch die Aufgabe umrissen, die dem Ausschuß gestellt ist. Es wird ihm nicht

möglich sein, die mit der Verkehrsintegration zusammenhängenden Probleme in der gleich gründlichen Art zu behandeln, wie das mit den Problemen der Koordinierung der Fall war. Dazu fehlt nicht nur die Zeit; auch die praktischen Voraussetzungen sind nicht vorhanden. Im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik im Gemeinsamen Markt muß vieles noch entschieden werden, bevor zu den einzelnen Problemen Stellung genommen werden kann. Es wird daher den angeschlossenen Verbänden der einzelnen Länder der Gemeinschaft überlassen bleiben, zu gegebener Zeit Stellung zu nehmen und geeignete Lösungen zu suchen. Es ist wohl nicht zu zweifeln, daß ihnen dabei die geleistete Vorarbeit der ITF und ihres Beratenden Verkehrsausschusses zustatten kommen wird.

## **II. Kontakte mit internationalen Organisationen**

### **1. Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation**

Im Rahmen der acht Industrieausschüsse, die seit dem Zweiten Weltkrieg von der IAO ins Leben gerufen worden sind, kommt dem Binnenverkehrsausschuß sehr weitreichende Bedeutung zu. Leider wird seine Tätigkeit aber durch die zur Verfügung stehenden Mittel sehr beschränkt, was ganz offensichtlich dem reaktionären Einfluß gewisser Arbeitgeberverbände auf die Landesregierungen und in den Behörden der IAO zuzuschreiben ist. Als Folge davon werden die Intervalle zwischen den Vollkonferenzen des Ausschusses immer länger. Wir möchten allen unseren angeschlossenen Verbänden dringend empfehlen, dieser Entwicklung ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation und ihrer Organe ist für den weltweiten sozialen Fortschritt von größter Bedeutung. Sie darf nicht durch offene und versteckte Dolchstöße rückständiger Patrone paralytisch werden.

Nach einem dreijährigen Intervall fand die VI. Konferenz vom 11. bis 22. März 1957 in Hamburg statt. Die Tagesordnung, die jeweils neben den allgemeinen Berichten zwei Hauptprobleme umfaßt, behandelte diesmal die Methoden der Arbeitstechnik und Produktion in Hafenbetrieben und die Arbeitsaufsicht im Straßentransport.

Die der ITF angeschlossenen Verbände waren durch starke Delegationen vertreten und damit für die Gruppe der Arbeitnehmer bestimmend. In einer zweitägigen Vorsitzung wurden die zur Diskussion stehenden Fragen besprochen und die einzunehmende Haltung festgelegt.

Wir berichten nachstehend summarisch über die einzelnen Punkte, die von der Konferenz behandelt worden sind. Gleichzeitig verweisen wir auf unsere Berichte über die Sektionen der Hafentarbeiter und der Arbeiter im Straßentransport, wo zu einzelnen Fragen bereits berichtet worden ist.

#### **a) Arbeitsaufsicht im Straßentransport**

Das Internationale Arbeitsamt hatte zu dieser Frage einen sehr ausführlich gehaltenen Bericht vorgelegt. Zuhanden der Arbeitsgruppe, der die Behandlung des Problems und die Formulierung einer Resolution übertragen war, reichte unsere Gruppe Arbeitnehmer eine Zusammenfassung von Forderungen ein, die im Rahmen einer wirkungsvollen Arbeitsaufsicht berücksichtigt werden müssen. Weitere Vorschläge wurden von einem Regierungsvertreter und von der Gruppe der Arbeitgeber vorgelegt. Die abschließliche Einigung erfolgte nach sehr ausgedehnten Sitzungen, wovon eine bis in die Morgenfrühe andauerte. Die Entschließung, die

schließlich von der Konferenz nahezu einstimmig angenommen wurde, behandelt alle wichtigen Aspekte der Arbeitsaufsicht und führt in einer Anlage die wesentlichen Punkte auf, über die ein einheitliches Fahrten-Kontrollbuch Auskunft geben sollte.

**b) Zivilrechtliche Haftung der Kraftfahrer**

Diese Entschließung ersucht den Verwaltungsrat der IAO, den Bericht der zu dieser Frage eingesetzten Experten den Regierungen zukommen zu lassen und diese zu ersuchen, ihn auch an die Wirtschaftsverbände weiterzuleiten. Gestützt auf die eingehenden Berichte sei nach einer geeigneten Lösung zu suchen, wobei gegebenenfalls eine kleine Konferenz auf dreigliedriger Basis einzuladen sei.

**c) Anhang A zum Allgemeinen Abkommen über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßentransports (Lastenheft)**

Gegen den scharfen Widerstand der Arbeitgeber wurde eine Entschließung angenommen, in der die Regierungen ersucht werden, dieses Abkommen zu ratifizieren und, ohne sein Inkrafttreten abzuwarten, den Anhang A nach den gegebenen Möglichkeiten sofort wirksam werden zu lassen.

Dieses Allgemeine Abkommen ist von den Teilnehmerstaaten schon 1954 unterzeichnet worden. Es kann aber nicht in Kraft treten, solange nicht wenigstens fünf Staaten ratifiziert haben. Die Ratifizierung hat sich verzögert, weil zu den Anhängen über die Tarifpolitik keine Einigung erzielt werden konnte. Bis Ende 1957 war das Abkommen von Frankreich, Norwegen, Griechenland und Italien ratifiziert. Wir haben unsere Verbände ersucht, in ihren Ländern gegebenenfalls alles zu unternehmen, um der Ratifizierung voranzuhelfen.

**d) Europäisches Übereinkommen betreffend die soziale Sicherheit der Arbeitnehmer im internationalen Verkehr**

Der Verwaltungsrat der IAO wurde ersucht, über die Auswirkungen dieses Abkommens zu berichten. Wir befürchten erhebliche praktische Schwierigkeiten. Es dürfte aber nur von Vorteil sein, wenn nach einer gewissen Anlaufzeit über die Anwendung des Abkommens und seine Auswirkungen Bericht erstattet wird.

**e) Tagesordnung der nächsten Binnenverkehrskonferenz**

Wie bereits erwähnt, behandelt jede Binnenverkehrskonferenz zwei Hauptthemen. Sie können von der vorangehenden Konferenz als Vorschläge zuhanden des Verwaltungsrates der IAO bestimmt werden. In Hamburg haben wir drei Vorschläge gemacht, die mit mehr oder weniger annehmenden Stimmen gutgeheißen wurden. Es handelt sich um folgende Fragen:

Anstellungsbedingungen der Eisenbahner;

Der Einfluß von Automation und Mechanisierung auf den Binnenverkehr mit besonderer Berücksichtigung der Stabilität der Beschäftigung;

Anstellungsbedingungen im Stadt- und Vorortsverkehr.

Die erste Frage wurde vom Sektionsausschuß der Eisenbahner aufgeworfen, dabei aber in einen weiteren Zusammenhang gestellt. Nach seiner Auffas-

sung sollten die Bedingungen im Rahmen aller Verkehrsträger untersucht und mit der Koordinierung des Verkehrs verbunden werden. Diese Formulierung konnten wir indessen nicht durchbringen. Wir beschränkten uns daher auf die Eisenbahner, was um so gerechtfertigter erscheint, als seit 1951 praktisch keine Eisenbahnerfragen vom Binnenverkehrsausschuß behandelt wurden.

Eine weitere Frage wurde von der Arbeitgebergruppe durchgesetzt. Es handelt sich um die Ausbildung von Kraftfahrern. Wir sind der Auffassung, daß die Probleme der Ausbildung einzelner Arbeitnehmergruppen zwar wichtig sind, daß sie aber nicht die wertvolle Plattform des Binnenverkehrsausschusses beanspruchen sollten. Diese muß den dringenden sozialen Problemen gewidmet sein. Das um so mehr, als dieser letzten Konferenz ein ausführlicher Bericht des IAA unterbreitet wurde, der solche Ausbildungsfragen zum Gegenstand hatte. Es ist offensichtlich, daß die Arbeitgeber auch mit solchen Manövern versuchen, die Arbeitsorganisation von ihren eigentlichen Aufgaben fernzuhalten. Darüber wundert sich niemand besonders. Was erstaunt, ist die Tatsache, daß solche Vorstöße auch noch den Segen zahlreicher Regierungsvertreter erhalten!

In seiner Session vom Oktober und November 1957 hat der Verwaltungsrat der IAO den Beschlüssen der Binnenverkehrskonferenz im großen und ganzen zugestimmt. Zur Tagesordnung wird später Beschluß gefaßt.

## **2. Konferenz der europäischen Verkehrsminister (CEMT)**

Noch im September 1955 hat die Binnenverkehrskonferenz der ITF in Bern scharf dagegen protestiert, daß unsere Internationale zu den Arbeiten dieser wichtigen Körperschaft nicht beigezogen wird. Das hat sich seither geändert. Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenzen vom Oktober 1956 in München und im Oktober 1957 in Rom wurden wir eingeladen, eine Delegation zur besonderen Arbeitssitzung mit den internationalen Organisationen zu entsenden. Im Rahmen dieser Arbeitssitzungen hat jede Delegation Gelegenheit, sich zu den Problemen der von den Ministern behandelten Tagesordnung zu äußern. Das gleiche Recht wurde uns zugestanden, als die Stellvertreter der Minister anfangs Juli 1957 in Paris tagten.

Wir haben diese Gelegenheit benutzt, unsere Auffassungen den versammelten Magistraten darzulegen. Der Beratende Verkehrsausschuß wurde jeweils konsultiert und hat in einzelnen Fällen eingehende Stellungnahmen ausgearbeitet.

Zur Behandlung gelangten im wesentlichen folgende Probleme, zu denen die Ministerkonferenz keine Beschlüsse faßt, sondern nur Empfehlungen gutheißt: die Finanzlage der Eisenbahnen, Bedeutung und Rolle des Werkverkehrs, Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen, Harmonisierung der nationalen und internationalen Binnenschiffahrtsfrachten, Koordinierung der Investitionen, Organisation und Entwicklung des gebrochenen Verkehrs, des Behälterverkehrs und der Kühlkette, Auswirkungen des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft.

Während der Amtszeit des deutschen Ministers Dr. Seebohm als Präsident der Ministerkonferenz und seines Staatssekretärs Dr. Bergemann als Vorsitzender der Stellvertreter wurden wir zweimal nach Bonn eingeladen, um einzelne Fragen zu besprechen.

Die Mitarbeit des Beratenden Verkehrsausschusses war bei diesen Gelegenheiten sehr wertvoll. Eine andere Frage ist die, ob solche Kontakte auf höchster Ebene auch praktisch wirksam sind und den Aufwand rechtfertigen.

Jedenfalls ist es unser Bestreben, das Möglichste beizutragen, um schließlich zu einer besseren Ordnung im Verkehrswesen und damit zu besseren Bedingungen der im Verkehr Beschäftigten zu gelangen.

### **3. Wirtschaftskommission für Europa der Vereinigten Nationen (ECE)**

Auch im Rahmen dieser sehr bedeutenden Organisation gibt es einen Binnenverkehrsausschuß. Er konnte im Dezember 1957 sein zehnjähriges Bestehen feiern, was ebenso still und ohne Publizität vor sich ging wie seine ganze Tätigkeit. Diese ist – das darf ohne Übertreibung gesagt werden – sehr umfangreich und fruchtbringend. Die ITF nimmt an den wichtigsten Sitzungen in Vertretung des IBFG teil.

Aus der Arbeit dieser Organisation ist das bereits besprochene Allgemeine Abkommen über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßenverkehrs vom 27. März 1954 entstanden, wobei für die sozialen Bedingungen (Anhang A) die Internationale Arbeitsorganisation mitgewirkt hat. Weiter sind Abkommen über Zoll- und Steuerprobleme im Straßenverkehr, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr, über Tarifprobleme, die Beförderung gefährlicher und verderblicher Güter, über technische und rechtliche Probleme des gebrochenen Verkehrs und weiteres mehr zustande gekommen. Der Ausschuß befaßt sich außerdem mit Fragen der Verkehrssicherheit, der Fahrzeugtechnik und der Statistik.

An der Vollsitzung des Ausschusses vom Dezember 1957 hat der Sektionssekretär teilgenommen. Dabei bot sich ihm Gelegenheit, sich zu bestimmten Tariffragen zu äußern und einen Protest im Namen der Eisenbahnersektion gegen eine Abhandlung anzubringen, die vom Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa über die Zukunftsaspekte des europäischen Verkehrs veröffentlicht worden ist.

#### **Weitere Kontakte**

Soweit in der Berichtszeit Kontakte mit der Organisation für Europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC), dem Europarat, der Montan-Union oder anderen offiziellen Organen stattgefunden haben, werden sie an anderer Stelle erwähnt.

## **VIII. Beziehungen zu andern Sektionen der internationalen Gewerkschaftsbewegung**

### **A. Internationaler Bund freier Gewerkschaften**

### **B. Internationale Berufssekretariate**

### **C. Regionale Zusammenarbeit**

Unsere Beziehungen zu anderen Sektionen der internationalen Gewerkschaftsbewegung, nämlich dem IBFG und den IBS, standen zum größten Teil mit der regionalen Tätigkeit in Zusammenhang. Der folgende Abschnitt zerfällt demgemäß in drei Unterabschnitte. Die beiden ersten beziehen sich auf unsere Beziehungen zum IBFG und den IBS und der dritte auf regionale Tätigkeiten, die gemeinsam mit der einen oder anderen dieser Organisationen durchgeführt worden sind. Die wichtigsten Aspekte der Tätigkeit der ITF auf regionalem Gebiete werden in Abschnitt VI getrennt behandelt.

### **A. Internationaler Bund freier Gewerkschaften**

#### **Kongreß des IBFG**

Auf dem letzten Kongreß des IBFG im Juli 1957 in Tunis war die ITF durch eine aus den Kollegen Hans Jahn und Omer Becu bestehende Delegation vertreten.

Aus diesem Anlaß trat Kollege Omer Becu vom Posten des Präsidenten des IBFG zurück, zu dem er 1953 in Stockholm gewählt und 1955 in Wien wiedergewählt worden war. Ursprünglich hatte er beabsichtigt, dieses Amt im August des Vorjahres niederzulegen, da er sich in Anbetracht der stetig zunehmenden Schwierigkeiten dazu veranlaßt sah, die sich aus der gemeinsamen Erfüllung seiner Aufgaben als Generalsekretär der ITF und jenen des Präsidenten des IBFG ergeben hatten. Auf Ansuchen des Vorstandes des IBFG blieb er jedoch bis zum Kongreß in Tunis im Amte.

#### **ITF-IBFG und der Aufstand in Ungarn**

Nach der gemeinsamen Konferenz der Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter der ITF, die sich mit der durch die tragischen Ereignisse im November 1956 in Ungarn hervorgerufenen Lage beschäftigte, fanden gemeinsame Besprechungen statt, bei denen die Möglichkeiten von Maßnahmen erwogen wurden, deren Geltungsbereich die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung umfassen sollte. Nach einer Besprechung der Generalsekretäre des IBFG und der ITF in Brüssel fand am 15. November in Hamburg eine Konferenz von Vertretern des IBFG, seiner europäischen Regionalorganisation und der IBS statt. Weitere Einzelheiten dieser Bemühungen um Unterstützung der ungarischen Arbeiter sind im Abschnitt X enthalten.

#### **Gemeinsamer Beistand der ITF und des IBFG an Opfer der Unterdrückung**

Das Exekutivkomitee hatte auf seiner Sitzung am Ende des Wiener Kongresses im Juli 1956 beschlossen, einen Beitrag in Höhe von £1000 zum Fonds des IBFG zur Unterstützung von Opfern der Unterdrückung zu leisten.

Dieser Fonds war vom IBFG nach den Ereignissen im Juni 1953 in Ostberlin eingerichtet worden. Nach den Ereignissen in Posen am 18. Juni 1956 wurde er «Internationaler Solidaritätsfonds des IBFG» umbenannt. Später, nach der ungarischen Tragödie des Novembers 1956, wurde daraus der Fonds des IBFG zur Unterstützung von Opfern der Unterdrückung.

Abgesehen von Beiträgen aus ihrer eigenen Kasse, appellierte die ITF an die Mitgliedsverbände, Beiträge zu diesem Zweck entweder an die ITF oder den Fonds des IBFG zu leisten. Die vorerwähnte gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter, die zur Prüfung der durch den ungarischen Aufstand hervorgerufenen Situation einberufen worden war, empfahl zusätzlich zu anderen Maßnahmen, daß ein Beitrag von £5000 zur Unterstützung von Opfern der kommunistischen Unterdrückung verfügbar gemacht werden sollte. Insgesamt wurden £7000 flüssig gemacht.

Da der Fonds des IBFG auch für andere Zwecke außer der Unterstützung von Opfern des Kommunismus verwendet werden sollte und freiwillige Spenden von Gewerkschaften in sehr beträchtlichem Maße direkt an den IBFG geleitet wurden, wurde beschlossen, daß die Mittel, die für Verwendung durch die ITF übrigblieben, zugunsten hilfsbedürftiger ungarischer Transportarbeiter verwendet werden sollten. Der Präsident und Generalsekretär der ITF begaben sich nach Wien, um die Verwendung dieser Mittel mit den österreichischen Gewerkschaften zu besprechen, die selbst einen wesentlichen Beitrag zur Linderung der Not sowohl innerhalb Ungarns als auch unter den Flüchtlingen, die über die Grenze strömten, geleistet hatten. Im Rahmen einer von den österreichischen Gewerkschaften organisierten Hilfsaktion wurde ein Konvoi von Lastwagen mit Lebensmittelpaketen im Namen der ITF nach Ungarn entsandt.

### **Europäische Regionalorganisation des IBFG**

Im Mai 1957 veranstaltete die Europäische Regionalorganisation des IBFG in Brüssel eine Konferenz über den Europäischen Gemeinsamen Markt und die Freihandelszone. In Vertretung der ITF waren der Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport, Hans Imhof, der Präsident der Eisenbahnersektion, G. Devaux (Belgien), und ein Mitglied des Sachverständigenausschusses für europäische Verkehrsprobleme, Dr. K. Kühne, anwesend.

## **B. Internationale Berufssekretariate**

### **Allgemeine Konferenz der IBS**

Die ITF war auf beiden Allgemeinen Konferenzen der IBS in der Berichtszeit vertreten, von denen eine im Oktober 1956 in Brüssel und die zweite im Mai 1957, ebenfalls in Brüssel, stattfand.

Die erste Konferenz beschäftigte sich unter anderem mit der zukünftigen Tätigkeit des Verbindungsausschusses des IBFG und der IBS. Einige der IBS befürworteten die Auflösung dieses Ausschusses mit der Begründung, daß die Allgemeinen Konferenzen der IBS für Verbindungszwecke ausreichend seien. Der Vertreter der ITF vertrat die Auffassung, daß man einen Verbindungsausschuß benötige, insbesondere im Zusammenhang mit der regionalen Tätigkeit, an der die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung interessiert sei, und beantragte, den Verbindungsausschuß bis auf weiteres bestehen zu lassen. Die Konferenz leistete diesem Antrag Folge.



Die zweite Konferenz der IBS im Mai 1957 faßte die folgenden Beschlüsse:

1. einen Assistenten des Vertreters des IBFG in Genf zu ernennen, der sich insbesondere der Vertretung der Interessen der einzelnen IBS im Zusammenhang mit der IAO zu widmen hätte;
2. daß Schritte unternommen werden sollten, um die Tätigkeit des Verbindungsausschusses des IBFG und der IBS so wirksam wie möglich zu gestalten;
3. den Versuch zu unternehmen, den Internationalen Metallarbeiterbund zum Beitritt zum Verbindungsausschuß zu veranlassen.

#### **Tätigkeit der IBS bei der IAO**

Die in Durchführung des ersten der vorerwähnten Beschlüsse vorgenommene Ernennung des Kollegen B. Zofka zu diesem Posten in Genf hat bereits eine ausgeprägte Verbesserung der Beziehungen zwischen den IBS und der IAO herbeigeführt.

#### **Internationaler Metallarbeiterbund**

Die ITF erhielt eine Einladung zur Entsendung eines Beobachters zu einer Internationalen Konferenz von Schiffbauarbeitern, die unter den Auspizien dieses Internationalen Berufssekretariats am 10. und 11. September 1957 in Rotterdam stattfand. In Vertretung der ITF wohnte dieser Konferenz der Präsident des Niederländischen Verbandes der Seeleute und Fischer, Kollege P. de Vries, bei.

#### **Internationales Zentrum freier Gewerkschafter im Exil**

Auf dem 5. Kongreß des Internationalen Zentrums freier Gewerkschafter im Exil vom Oktober 1957 in Brüssel war die ITF durch einen Gastdelegierten, den Kollegen R. Dekeyzer, Präsident des Belgischen Transportarbeiterverbandes und Mitglied des Exekutivkomitees der ITF, vertreten.

### **C. Regionale Zusammenarbeit**

#### **Regionalfonds des IBFG**

Bis 1953 hatte die ITF, wie auch andere internationale Berufssekretariate, einen auf die Mitgliederzahl bezogenen Beitrag zum Regionalfonds des IBFG geleistet. Sie sah sich dazu trotz des dringenden Bedarfs an Mitteln für ihre eigene regionale Tätigkeit veranlaßt, da sie hoffte, das Interesse anderer internationaler Berufssekretariate an regionalen Problemen wachzurufen und ihnen auf diesem Gebiete behilflich sein zu können. Die Entwicklung in diesem Zusammenhang führte zu einem Beschluß der Allgemeinen Konferenz der IBS im Mai 1957 in Brüssel, keine weiteren Beiträge zum Regionalfonds des IBFG zu leisten. Das Exekutivkomitee der ITF hatte bereits vorher anlässlich seiner Sitzung im Juli 1956 in Wien beschlossen, von weiteren Beitragsleistungen Abstand zu nehmen.

Abgesehen davon, daß die IBS sich der Notwendigkeit einer Betätigung auf regionalem Gebiet bewußt waren, die in engerem Zusammenhang mit ihren eigenen Interessen stand, war dieser Beschluß auch auf die Tatsache zurückzuführen, daß der IBFG in Beantwortung eines an die Dachorganisationen der einzelnen Länder gerichteten Appells von der allgemeinen Gewerk-

schaftsbewegung bereits sehr beträchtliche Mittel zur Förderung seiner regionalen Tätigkeit erhielt. Er hatte sich das Ziel gesetzt, im Laufe von drei Jahren einen Betrag von £2 000 000 aufzubringen. Unter diesen Umständen stellt sich die Frage, ob nicht irgendwie für eine entsprechende Aufteilung der auf nationaler Gewerkschaftsebene flüssig gemachten Mittel zwischen IBFG und IBS gesorgt werden sollte, damit einerseits Mittel für die allgemeine regionale Tätigkeit des IBFG und andererseits für die der IBS auf dem Gebiete ihrer eigenen Wirtschaftszweige verfügbar bleiben.

#### **Konferenz des IBFG und der IBS über regionale Tätigkeit**

Am 13. Mai 1957 fand am Sitz des IBFG in Brüssel eine Sitzung eines Unterausschusses des Verbindungsausschusses der IBS statt, um einen Bericht des regionalen Beauftragten des IBFG über seine jüngste Reise durch unterentwickelte Länder entgegenzunehmen. Die ITF war durch den Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport, Hans Imhof, vertreten.

#### **Regionale Konferenz der ORIT und IBS**

Der regionale Beauftragte der ITF für Lateinamerika, L. Martínez, sowie Vertreter der Internationalen der Bergarbeiter und Textilarbeiter wohnten einer Konferenz der ORIT (Regionalorganisation des IBFG für Lateinamerika) vom 31. Januar bis 3. Februar 1956 in Miami bei, die sich mit der Zusammenarbeit des IBFG und der IBS auf regionalem Gebiet beschäftigte. Aus diesem Anlasse wurden nützliche Kontakte hergestellt. Vom 12. bis 17. August 1957 wurde in Costa Rica ein Gewerkschaftsseminar veranstaltet. Verantwortlich für dieses Seminar waren die ORIT und verschiedene Internationale Berufssekretariate; zehn der zwanzig Teilnehmer waren Mitglieder von Organisationen der Transportarbeiter, fünf davon aus Mitgliedsverbänden der ITF.

#### **Verbindungsausschuß der ORIT-IBS**

Im Jahre 1957 beantragte die ORIT die Errichtung eines Verbindungsausschusses der IBS-ORIT. Das Exekutivkomitee der ITF beschäftigte sich anläßlich seiner Sitzung im Juni 1957 in Paris mit diesem Vorschlag und gelangte zu der Schlußfolgerung, daß die allgemeine Tätigkeit der ORIT in Lateinamerika wie überhaupt die gesamte regionale Tätigkeit des IBFG von der der IBS auf dem Gebiete der einzelnen Wirtschaftszweige getrennt erfolgen sollte. Selbstverständlich würde dadurch die möglichst engste Zusammenarbeit zwischen IBFG-ORIT und den IBS in Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse keineswegs ausgeschlossen.

Im Hinblick auf Anregungen, die im gleichen Zusammenhang hinsichtlich einer Verbindung zwischen den IBS gemacht worden war, wurde beschlossen, diese Frage auf Sekretariatsebene zwischen den in Frage kommenden IBS weiter zu untersuchen.

#### **Gemeinsame Werbekampagne der IBS in Mittelamerika**

Mitte 1957 unterbreitete der regionale Vertreter der PTT-Internationale einen Vorschlag über eine gemeinsame Werbekampagne in Mittelamerika. In diesem Zusammenhang war ein einjähriges Programm einer intensiven Gewerkschaftspropagandatätigkeit in diesem Weltteil einschließlich der

Veranstaltung einer einwöchigen Gewerkschaftskonferenz oder eines Seminars vorgesehen.

Als sich das Exekutivkomitee der ITF anlässlich seiner Sitzung im Januar 1957 mit diesem Vorschlag beschäftigte, gelangte es zu der Schlußfolgerung, daß sich dieses Programm auf Gegenstände bezog, die in den Bereich der allgemeinen Propaganda- und Schulungstätigkeit des IBFG und der ORIT fielen und weniger in den der Berufsgruppen, deren Interessen die ITF vertritt. Anlässlich der Allgemeinen Konferenz der IBS im folgenden Mai wurde diese Angelegenheit mit Vertretern anderer IBS weiter erörtert. Später faßte das Exekutivkomitee der ITF den Beschluß, daß sich die ITF nur an Projekten beteiligen könne, die mit der Verkehrswirtschaft in direktem Zusammenhang stehen.

#### **Konferenz für das Karibische Gebiet**

Anlässlich seiner Sitzung im November 1957 in London untersuchte das Exekutivkomitee die Möglichkeit der Veranstaltung einer Transportarbeiterkonferenz für das Karibische Gebiet. Der Erfolg einer solchen Konferenz hängt weitgehend vom Vorhandensein eines entsprechenden Kerns von Mitgliedsverbänden der ITF in diesem Gebiete ab. Die Aussichten auf weitere Beitritte in der nahen Zukunft waren Ende 1957 günstig, und diese Angelegenheit wird im Lichte der weiteren Entwicklung weiter verfolgt werden.

#### **Internationaler Metallarbeiterbund**

Der Vertreter der ITF für Asien beteiligte sich an den Vorkehrungen für eine regionale Vertretung des Internationalen Metallarbeiterbundes in Tokio. Der lateinamerikanische Vertreter der ITF war dem Internationalen Metallarbeiterbund im Zusammenhang mit der ins Auge gefaßten Veröffentlichung eines Bulletins in spanischer Sprache in den lateinamerikanischen Ländern behilflich.

## **IX. Beziehungen zu zwischenstaatlichen Organisationen**

In den Jahren 1956 und 1957 hat die ITF weiterhin Beziehungen verschiedener Art zu den zahlreichen offiziellen Gremien unterhalten, die sich mit Problemen der Verkehrswirtschaft und ihrer Arbeitnehmer auf internationaler Ebene beschäftigen. Diese Beziehungen hatten die Form eines Briefwechsels, persönlicher Kontakte und Vertretung auf Tagungen und Konferenzen. Der Großteil der in diesem Zusammenhang behandelten Fragen war von Interesse für die verschiedenen Sektionen der ITF und wird daher in den einschlägigen Abschnitten des vorliegenden Berichtes behandelt. Nachstehend führen wir die verschiedenen Kontakte und Besprechungen während der Berichtszeit an:

### **Konferenz der europäischen Verkehrsminister**

Unsere Kontakte mit diesem der europäischen Zusammenarbeit gewidmeten Gremium beruhen auf dem besonderen Interesse der ITF an Problemen der Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens und der Tätigkeit des von der ITF zu ihrem Studium ernannten Sachverständigenausschusses. Anlässlich einer Tagung der Minister im Oktober 1956 in München wurde eine Sitzung des Sachverständigenausschusses der ITF veranstaltet, nach der dem Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport Gelegenheit geboten wurde, einer Arbeitssitzung der Konferenz der Minister beizuwohnen und dort die Stellungnahme der ITF zu vertreten.

Später wurde dem Sektionssekretär in Begleitung von einem oder mehreren Mitgliedern des Sachverständigenausschusses der ITF aus verschiedenen weiteren Anlässen Gelegenheit geboten, Sitzungen der Konferenz der Minister beizuwohnen oder Unterredungen mit Beamten von Verkehrsministerien zu haben, wie im Dezember 1956 und im März 1957 in Bonn, im Juli 1957 in Paris und im Oktober 1957 in Rom. Auf diesen Anlässen wurden besondere Sitzungen veranstaltet, auf denen die Minister von der Stellungnahme staatlicher und nichtregierungsgebundener internationaler Organisationen, darunter die ITF, in Kenntnis gesetzt werden konnten.

### **Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl**

In unserem Bericht an den Wiener Kongreß 1956 erwähnten wir ein Projekt der Einbeziehung von Vertretern der Gewerkschaften in den Verkehrsausschuß der Montanunion.

Auf Anraten der ITF kam es zu einer Sitzung unserer Mitgliedsverbände in den sechs Ländern der Montanunion (Belgien, Niederlande, Luxemburg, Frankreich, Deutsche Bundesrepublik und Italien) zwecks Besprechung einer gemeinsamen Politik und die den Regierungen vorzulegenden Nominierungen von Kandidaten der Gewerkschaften. Im Januar 1956 hatte eine Delegation, in der die ITF sowie zwei weitere internationale Berufssekretariate vertreten waren und in deren Begleitung sich auch der Generalsekretär der ITF befand, eine Unterredung mit dem Präsidenten der Montanunion.

Auf Ansuchen der ITF organisierte der Informationsdienst der Montanunion einen Lehrgang für Vertreter von Mitgliedsverbänden der ITF in den sechs

Ländern. Diesem Lehrgang, der im Oktober 1956 veranstaltet wurde, wohnte eine beträchtliche Zahl von Gewerkschaftsführern bei, darunter der Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport der ITF.

### **Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC)**

Auf Einladung der OEEC beteiligte sich die ITF an einem internationalen Seminar zum Studium der Frage der Produktivität in den Häfen. Dieses Seminar fand vom 1. bis 4. Oktober 1957 in Kopenhagen statt. Der Großteil der Teilnehmer bestand aus Delegierten von Mitgliedsverbänden der Hafenarbeiter in den europäischen Mitgliedsstaaten der OEEC. Der Generalsekretär der ITF war ebenfalls anwesend. Das Seminar beschäftigte sich vom Gesichtswinkel der Arbeitnehmerschaft mit einem Komplex von Problemen, die mit den Beziehungen der wirtschaftlichen Aspekte der Abfertigung von Schiffen sowie der Arbeits- und sozialen Bedingungen zur Produktivität, mit der beruflichen Ausbildung von Hafenarbeitern und mit dem Anteil der Arbeitnehmer an den Resultaten der erhöhten Produktivität im Zusammenhang standen.

Die Beziehungen zum Seefahrtsausschuß der OEEC wurden ebenfalls aufrechterhalten, hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Problem der Schattenflaggen.

### **Rhein-Zentralkommission**

Im Anschluß an die Binnenschiffahrtskonferenz der ITF im Mai 1957 in Stuttgart entwickelte sich ein Briefwechsel mit dem obenerwähnten Gremium hinsichtlich der in den Kreisen der Arbeitnehmer geäußerten Bedenken über die ungenügende Besetzung im Maschinenraum der in der Rheinschiffahrt neu eingeführten «Schubschiffe».

Wir erhielten die Mitteilung, daß die Kommission von der Stellungnahme der ITF in Kenntnis gesetzt werden würde.

Außerdem intervenierten wir bei der Kommission im August 1957 zugunsten des Verbandes der französischen Rheinschiffer zur Unterstützung eines Ansehens um Zollfreiheit für Wein, der für den persönlichen Bedarf der Besatzungsmitglieder an Bord mitgeführt wird.

### **Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO)**

Die ITF wurde eingeladen, Beobachter zu einer auf April 1957 in Madrid unter den Auspizien von ICAO anberaumten Regionalen Flugnavigationenkonferenz für das Mittelmeergebiet zu entsenden. Auf der Tagesordnung dieser Konferenz, die auf Januar 1958 verschoben wurde, erschienen zwei Punkte von besonderem Interesse für die ITF, nämlich 1. Funknavigationshilfen und 2. Funkspracheinrichtungen bei Verkehrsmitteln des Bodendienstes.

### **Diplomatische Seerechtskonferenz**

Die Zehnte Session dieser zwischenstaatlichen Konferenz fand im September/Oktober 1957 in Brüssel statt. Die ITF hatte den Vorsitzenden der Konferenz auf schriftlichem Wege von ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Konvention über die Beschränkung der Haftung der Reeder, mit dem sich die Konferenz beschäftigen sollte, in Kenntnis gesetzt. Weitere Mitteilungen hierüber sind im Bericht über die Tätigkeit der Sektionen der Seeleute und Hochseefischer enthalten.

### **Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen**

Im Februar/März 1958 wird unter den Auspizien der Vereinten Nationen in Genf eine Bevollmächtigtenkonferenz stattfinden, um über einen neuen internationalen Kodex des Seerechts zu beraten, der von der Internationalen Rechtskommission der Vereinten Nationen ausgearbeitet worden war. Diese Konferenz soll sich mit Fragen beschäftigen, die für die Schifffahrt und Fischwirtschaft von großem Interesse sind, und wir haben die entsprechenden Schritte unternommen, um zu gewährleisten, daß die Stellungnahme unserer Mitgliedsverbände bei den Diskussionen entsprechend berücksichtigt wird. Außerdem sind Bemühungen im Gange, die auf die Beteiligung einer auf Drei-Parteien-Basis zusammengesetzten Delegation der Joint Maritime Commission der IAO an der obigen Konferenz abzielen. Weitere Mitteilungen hierüber sind im Abschnitt über die Tätigkeit der Sektionen enthalten.

### **Binnenverkehrsausschuß der ECE**

Der Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen im Dezember 1957 wohnte ein Vertreter der ITF bei. Dieser Ausschuß tritt einmal im Jahr zusammen und verfügt über Arbeitsgruppen, die sich mit verschiedenen Problemen der Verkehrswirtschaft beschäftigen.

### **Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten**

Auf Ansuchen des Leiters der Transportabteilung der ECAFE sandten wir ihm ein Exemplar des provisorischen Berichts über europäische Verkehrsfragen, den der Sachverständigenausschuß der ITF zuhanden der Binnenverkehrskonferenz der ITF im Oktober 1957 in Frankfurt ausgearbeitet hatte.

### **Internationale Arbeits-Organisation**

Während der Berichtszeit legte die ITF weiterhin ein intensives Interesse an der vielseitigen Tätigkeit der IAO auf den verschiedenen Sektoren der Verkehrswirtschaft an den Tag. Mitglieder der ITF waren in den Delegationen der verschiedenen Länder zu den unter den Auspizien der IAO veranstalteten Konferenzen und Tagungen in großer Zahl vertreten, und außerdem wurden regelmäßige Kontakte zwischen dem Sekretariat der ITF und der IAO auf schriftlichem Wege, durch persönliche Besuche und Anwesenheit von Vertretern des Sekretariats der ITF auf Konferenzen der IAO aufrechterhalten.

Zu den wichtigsten Tagungen und Konferenzen in den Jahren 1956 und 1957 zählten:

Vorbereitende Technische Seefahrtskonferenz, September/Oktober 1956 in London;

Ad-hoc-Zivilluftfahrtkonferenz, November/Dezember 1956 in Genf;

Drei-Parteien-Sachverständigenausschuß für Betriebssicherheit in den Häfen, Dezember 1956 in Genf;

Sechste Session des Binnenverkehrsausschusses, März 1957 in Hamburg;

Drei-Parteien-Arbeitsgruppe der JMC für Konvention Nr. 93, April 1957 in Genf.

Für 1958 sind bisher die folgenden Tagungen der IAO vorgesehen, die für die ITF von Interesse sind:

Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz, April/Mai, an einem noch festzulegenden Tagungsort;

Allgemeine Session der Internationalen Arbeitskonferenz (Genf), auf deren Tagesordnung ein Punkt erscheint, der drei Fragen der Fischer umfaßt.

## X. Verschiedenes

### Die ITF und der ungarische Aufstand

Als Nachrichten vom Aufstand des ungarischen Volkes gegen die kommunistische Marionettenregierung eintrafen und dieser Freiheitskampf dann von den russischen Truppen brutal unterdrückt wurde, um dem kommunistischen Regime wieder zur Macht zu verhelfen, berief die ITF eine Sonderkonferenz der Verbände der Seeleute und Hafentarbeiter auf den 8. und 9. November nach London ein, um zu erwägen, ob eine internationale Aktion dem ungarischen Volke bei seinem verzweifelten Kampf helfen könnte. Vorher hatte die ITF in einer Pressemitteilung zum Generalstreik und anderen Ereignissen in Ungarn, die zu den Kämpfen der ersten Novembertage geführt hatten, ihre tiefste Sympathie mit der ungarischen Arbeiterschaft zum Ausdruck gebracht.

Der Sonderkonferenz in London wohnten Vertreter von Mitgliedsverbänden aus 12 europäischen Ländern bei, einschließlich jener Mitglieder des Exekutivkomitees, die kurzfristig erreichbar waren. Außerdem langte eine große Zahl von Telegrammen ein, in denen der Zweck der Konferenz befürwortet wurde.

Nach eingehender Diskussion wurde eine Resolution angenommen, in der der IBFG zu einem internationalen Boykott russischer Güter und Dienstleistungen aufgefordert und die Erklärung abgegeben wurde, daß die Hafentarbeiter- und Seeleutesektionen der ITF bereit seien, sich an einer derartigen Aktion zu beteiligen. In dieser Resolution, in der auch der Beschluß des Exekutivkomitees der ITF, eine Zuwendung von £5000 zur Unterstützung der Opfer der kommunistischen Unterdrückung zu bewilligen, erwähnt wurde, wurde ferner ein Appell an die übrigen Sektionen der ITF gerichtet, die ihnen bei einer solchen Aktion zufallende Rolle zu übernehmen. Eine Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport vom 12. bis 16. November in Stuttgart nahm eine Resolution an, in der sie sich mit dem in London gefaßten Beschluß vollinhaltlich einverstanden erklärte.

Im Monat November 1956 beteiligten sich Vertreter der ITF an gemeinsamen Unterredungen mit dem IBFG und verschiedenen Internationalen Berufssekretariaten über die Möglichkeit einer Unterstützung des Freiheitskampfes des ungarischen Volkes. Einem weltweiten Boykott Rußlands stand man jedoch in Anbetracht der vielfältigen Schwierigkeiten, die sich einem solchen Vorhaben entgegenstellten, mit einigem Zögern gegenüber. Auf einer dieser Sitzungen, am 20. November in Hamburg, wurde der Versuch unternommen, einen einwöchigen Boykott russischer Schiffe in die Wege zu leiten. Die dabei entstehenden Schwierigkeiten erwiesen sich jedoch als unüberwindlich. In der Sitzung wurde jedoch empfohlen, eine Delegation nach New York zu entsenden, um der Generalversammlung der Vereinten Nationen die Stellungnahme des IBFG zur Kenntnis zu bringen. Ferner wurde die Entsendung einer Gewerkschaftsdelegation nach Ungarn zwecks Untersuchung des Sachverhalts an Ort und Stelle beantragt. Der Vorstand des IBFG nahm anläßlich einer Sitzung in den letzten Novembertagen in Brüssel eine Erklärung an, in der er die ungarischen Arbeiter seines moralischen und materiellen Beistandes versicherte und den Abbruch aller Beziehungen zu den Gewerkschaften Sowjetrußlands forderte.



Mittel, die von der ITF verfügbar gemacht worden waren, wurden später zum Zwecke der Entsendung von Konvois mit Lebensmittelpaketen und Arzneien nach Ungarn verwendet.

### **Belgisches Transportarbeiter-Sanatorium**

Das Exekutivkomitee der ITF beschloß, einem Ansuchen des Belgischen Transportarbeiterverbandes um ein Darlehen von £20 000 Folge zu leisten, das für den Wiederaufbau und die Neuausstattung seines Sanatoriums verwendet werden sollte, das durch alliierte Bombenangriffe während des Krieges schwer beschädigt worden war. Dieser Betrag wurde mittels zinsfreier Darlehen flüssig gemacht, die von finanziell starken Mitgliedsverbänden der ITF gewährt wurden.

### **Hafenarbeiterstreik in Barbados**

Im November 1956 appellierten die Hafenarbeiter von Barbados, die der ITF nicht angehören, jedoch dem IBFG durch ihre Mitgliedschaft im Gewerkschaftsbund von Barbados angeschlossen sind, an unsern Mitgliedsverband der Seeleute und Hafenarbeiter in Trinidad um Solidaritätsaktionen zwecks Unterstützung des Streiks, in den sie verwickelt waren. Der Verband in Trinidad leitete dieses Ansuchen an die ITF weiter.

Die ITF sah sich dadurch veranlaßt, dem IBFG gegenüber die Auffassung zu vertreten, daß Ansuchen um internationalen Beistand an den Sitz der in Frage kommenden internationalen Organisation gerichtet werden sollten und nicht an individuelle Gewerkschaften der einzelnen Länder. Der IBFG anerkannte, daß dieses Verfahren bei internationalen Aktionen das wirksamste und zeitsparendste wäre. Im vorliegenden Falle erübrigten sich Maßnahmen, da der Streik in Barbados nach wenigen Tagen endete.

Diese Angelegenheit führte zu einer Diskussion im Rahmen des Exekutivkomitees der ITF über die Frage der internationalen gewerkschaftlichen Zuständigkeit. Das Exekutivkomitee vertrat die Auffassung, daß die Gewerkschaften der einzelnen Länder den zuständigen Internationalen Berufssekretariaten beitreten sollten und daß der IBFG für die nationalen Dachorganisationen und allgemeine Arbeitnehmerverbände mit einer Mitgliedschaft zuständig sein sollte, die sich über einen weiten Bereich von Wirtschaftszweigen verteilt. Der Generalsekretär der ITF wurde beauftragt, diese Stellungnahme bei zukünftigen Besprechungen mit dem IBFG zu vertreten.

### **Ungarisches Eisenbahnerspital**

Im März 1956 erfuhren wir durch den ehemaligen Präsidenten der ITF, Robert Bratschi, daß sich das ungarische Eisenbahnerspital, das seit langen Jahren bestand und Eisenbahnern und ihren Familien hervorragende Dienste geleistet hatte, infolge von Mangel an Drogen und sonstigen Arzneien in großen Schwierigkeiten befand. Dem Exekutivkomitee der ITF war sehr an einer Unterstützung dieses Krankenhauses gelegen. Trotz aller Bemühungen durch den Österreichischen Gewerkschaftsbund konnte jedoch keinerlei Garantie dafür geboten werden, daß ein etwaiger Beistand das Spital auch tatsächlich erreichen würde, aus welchem Grunde dieses Projekt fallen gelassen werden mußte.

### **Deutscher Ferienlehrgang**

Wie auch in früheren Jahren, hatte die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr Mitgliedsverbände der ITF in anderen Ländern eingeladen, Teilnehmer zu ihrem jährlichen Ferienlehrgang zu entsenden. Dieser wurde 1956 im September im Internationalen Jugendlager von Gauting, in der Nähe von München, veranstaltet. Von seiten der ITF nahmen daran 18 junge Gewerkschafter teil, die Mitgliedsverbänden der ITF in Österreich, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien und Schweden angehörten. Im Jahre 1957 fand dieser Lehrgang in Mosbach statt, und an ihm beteiligten sich 14 Delegierte von Mitgliedsverbänden aus Österreich, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Luxemburg und den Niederlanden.

# Finanzbericht für die Jahre 1956 und 1957

## Einleitung

Es freut uns, mitteilen zu können, daß sich die finanzielle Lage der ITF infolge der auf unserem Wiener Kongreß gebilligten Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wesentlich gebessert hat.

Die Gesamteinkünfte in den Jahren 1955, 1956 und 1957 waren die folgenden:

1955 . . . . .	£ 43.073
1956 . . . . .	£ 47.940
1957 . . . . .	£ 56.548

Aus diesen Zahlen läßt sich eine positive Tendenz ersehen, die umso mehr Anlaß zur Genugtuung gibt, als die 15%ige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge erst mit Wirkung vom 1. Januar 1957 in Kraft trat. Die für 1956 angeführte Zahl ist – wie ersichtlich – wesentlich höher als die des Vorjahres. Sie überstieg die im Budget für 1956 veranschlagten Einkünfte um ungefähr £ 3.000. Dieses erfreuliche Ergebnis kann teilweise dadurch erklärt werden, daß einige Mitgliedsverbände Beiträge für eine höhere Zahl von Mitgliedern entrichteten, andererseits aber auch durch die Nachzahlung von rückständigen Mitgliedsbeiträgen, mit denen wir nicht gerechnet hatten. Was das Jahr 1957 betrifft, ist die beträchtliche Erhöhung der Einkünfte gegenüber dem Vorjahre ohne Zweifel auf die Berechnung der höheren Sätze der Mitgliedsbeiträge zurückzuführen.

Die finanzielle Lage kann jedoch nicht ausschließlich aufgrund der Einkünfte beurteilt werden. Aus diesem Grunde müssen wir auch die Ausgaben in den gleichen drei Jahren in Erwägung ziehen:

1955 . . . . .	£ 45.287
1956 . . . . .	£ 50.567
1957 . . . . .	£ 51.697

Dabei fällt auf, daß zwischen 1955 und 1956 ein weitaus ausgeprägteres Ansteigen der Ausgaben zu verzeichnen ist als zwischen 1956 und 1957. Diese Differenz ist zum großen Teil einer Erhöhung der Reisespesen zuzuschreiben, sowie dem Umstand, daß 1956 ein Kongreßjahr war.

Aus Tabelle 1 sind Einzelheiten der Einkünfte und Ausgaben in den Jahren 1956 und 1957 ersichtlich. Aus einem Vergleich zwischen den beiden Zahlenreihen ergeben sich Erhöhungen bei den Posten Gehälter und Zulagen und Ausgaben im Zusammenhang mit dem Londoner Büro. Erfreulicherweise kann jedoch – nicht zuletzt infolge der allgemein angewandten Sparsamkeit sowie der Auflassung des Büros des ITF in New York – festgestellt werden, daß eine Reihe weiterer Posten im Jahre 1957 im Vergleich zum Vorjahre niedriger ausfielen, so daß die Ausgaben global betrachtet den für 1956 angeführten Betrag um nur etwas mehr als £ 1.000 übersteigen. Ein großer Teil unserer Einkünfte wird immer durch Gehälter und Zulagen in Anspruch genommen. Bei der Beurteilung dieser Posten muß man berücksichtigen, daß dem Personal des ITF-Sekretariats und der Regionalbüros eine 12,5%ige Erhöhung der Gehälter gewährt wurde, die erst mit Wirkung vom 1. September 1957 in Kraft trat, so daß dieser Posten in den kommenden Jahren zwangsläufig einen höheren Betrag erreichen wird. Die Erhöhung der Ausgaben im Zusammenhang mit dem Londoner Büro um ungefähr £ 2.400 ist darauf zurückzuführen, daß die ITF ab 1. Dezember 1956 auch das Erdgeschoß des Flügels des Maritime House für ihre Büros mietet, in dem sie seit 1950 die Büros im ersten Stock besitzt, sowie auf Übersiedlungs- und Renovierungskosten. Von gewisser Bedeutung ist, daß Posten 21 – Zahlbarer Mitgliedsbeitrag einen höheren Betrag aufweist, da es sich hierbei um unseren regel-

mäßigen Beitrag an den Verbindungsausschuß des IBFG handelt, der mit Wirkung vom Januar 1957 auf Grund einer höheren Mitgliederzahl entrichtet wird.

Das einigermaßen Besorgnis erregende Defizit von über £ 2.600 im Finanzjahr 1956 wurde erfreulicherweise am Ende des Jahres 1957 durch den Betrag von ungefähr £ 4.800, um den die Einkünfte die Ausgaben überstiegen, ausgeglichen. In Anbetracht dieses Umstands erachtete es das Exekutivkomitee anlässlich seiner Sitzung im März 1958 für richtig, abgesehen von der Berücksichtigung normaler Abschreibungen einen Betrag von £ 2.000 an den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen zu übertragen, wobei dieser Betrag besonders für Zuwendungen an finanziell schwache Organisationen in außereuropäischen Ländern reserviert werden soll, um sie in die Lage zu versetzen, einen Delegierten zum Amsterdamer Kongreß zu entsenden.

Tabelle 2 enthält eine Zusammenstellung der in den beiden Berichtsjahren eingelangten und zahlbaren Mitgliedsbeiträge. Dabei haben wir uns wie auch in den vergangenen Jahren bemüht, Beträge, die noch nicht einbezahlt worden sind und mit deren Bezahlung nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann, als ausstehend anzuführen. Eine Reihe von Organisationen hat Mitgliedsbeiträge für eine höhere Mitgliederzahl entrichtet, in welchem Zusammenhang in erster Linie die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die amerikanische Railway Labour Executives' Association und die Brotherhood of Teamsters (Krafffahrer) zu erwähnen sind. Ein besonderer Kommentar ist hinsichtlich der kubanischen Organisationen am Platze. Wie aus unserer Tabelle hervorgeht, werden keine Mitgliedsbeiträge dieser Organisationen für 1957 angeführt. Daraus sollte nicht der Schluss gezogen werden, daß die kubanischen Organisationen, die finanziell stark und loyal Mitglieder der ITF sind, keine Mitgliedsbeiträge bezahlen. Diese Zahl ist absichtlich ausgelassen worden, da ein Mißverständnis von Seiten der kubanischen Kollegen, das sich im Zusammenhang mit der Auslegung eines Beschlusses der Konferenz der lateinamerikanischen Zonenpräsidenten im Oktober 1955 ereignet hat, noch abgeklärt werden muß.

#### **Sonderfonds**

Aus den Tabellen 3 bis 8 sind Einzelheiten der verschiedenen Sonderfonds der ITF in den Jahren 1956 und 1957 ersichtlich.

Der in Tabelle 3 erwähnte Freie Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen spielt bei der Tätigkeit der ITF eine wichtige Rolle. Seine Bedeutung wird sich in den kommenden Jahren mit Gewißheit erhöhen, da die aus den Mitteln dieses Fonds finanzierten Tätigkeiten im Laufe der Entwicklung der internationalen Lage auch zwangsläufig in den Vordergrund der internationalen Gewerkschaftstätigkeit treten werden. Dieser Fonds wird für regionale Tätigkeiten verwendet, d. h. Tätigkeiten in außereuropäischen Ländern, die noch nicht einen hohen Grad der Industrialisierung erreicht haben, und deren Gewerkschaftsbewegung aus diesem Grunde weniger entwickelt ist als in anderen Weltteilen. Außerdem werden diese Mittel für Zuwendungen an Organisationen in Weltteilen verwendet, die sich aus diesem oder jenem Grunde vorübergehend in finanziellen Schwierigkeiten befinden. Aus den Zahlen lassen sich die Verwendungszwecke des Fonds einigermaßen beurteilen, sowie der Umfang der von den Mitgliedsverbänden freiwillig geleisteten großzügigen Beiträge. Die Beiträge zu diesem Fonds (normalerweise berechnet auf der Basis von £ 3 pro 1000 Mitglieder im Jahre) beliefen sich im Jahre 1956 auf £ 9.219 und 1957 auf £ 12.161. Außerdem möchten wir auf die Sonderbeiträge aufmerksam machen, unter denen in erster Linie die der amerikanischen R.L.E.A. zu erwähnen sind. Zu den zu Lasten des Fonds im Jahre 1956 angeführten Posten gehörte ein Beitrag in Höhe von £ 1.557 zum Regionalfonds des IBFG. Im Jahre 1957 erscheint dieser Ausgabenposten nicht mehr, da das Exekutivkomitee anlässlich seiner Sitzung 1956 in Wien beschloß, keine weiteren Beiträge an den Fonds zu leisten.

Die übrigen Fonds bedürfen kaum besonderer Kommentare. Der Fonds zur Unterstützung von Opfern der Unterdrückung – Tabelle 6 – wurde vom Exekutivkomitee am Ende des Wiener Kongresses ins Leben gerufen. Einzelheiten der Verwendungszwecke dieses Fonds sind in Abschnitt VIII, § A des Tätigkeitsberichtes enthalten. Nachdem im Herbst 1956 eine Welle des Mitgeföhls mit dem ungarischen Volke bei seinem mutigen Kampf die Welt überflutete, erhielten wir Beiträge einer großen Zahl von Mitgliedsverbänden. Dank der Mitarbeit unserer beiden österreichischen Mitgliedsverbände konnte ein großer Teil der auf diese Weise aufgebrachten Mittel für Zuwendungen an Flüchtlinge und insbesondere für Lebensmittelpakete für Ungarn verfügbar gemacht werden.

Der Versand dieser Lebensmittelpakete mußte im Juni 1957 eingestellt werden, da keine Garantie mehr dafür geboten werden konnte, daß ihr Inhalt die Empfänger, für die sie bestimmt waren, tatsächlich erreichen würde. Wie aus der Tabelle hervorgeht, enthält der Fonds noch einen Betrag von über £ 2.300.

Tabelle 7 erteilt Aufschlüsse über die Einkünfte und Ausgaben der Internationalen Wohlfahrtskasse der Seeleute, die aus Beiträgen von Reedern gespeist wird, mit denen die ITF Verträge für Schiffe unter den Schattenflaggen abgeschlossen hat, während sich Tabelle 8 auf den Fonds für die Internationale Fair Practices Kampagne bezieht, der der Finanzierung der Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute dient.

Wir hoffen, daß dieser kurze Kommentar zu den in der Bilanz und in den übrigen Tabellen angeführten Daten eine gewisse Beurteilung der finanziellen Lage ermöglicht, und möchten zum Abschluß dieser kurzen Einleitung allen Mitgliedsverbänden unseren Dank für ihre Unterstützung und Loyalität zu unserer gemeinsamen Sache aussprechen.

Juni 1958

O. Beu  
Generalsekretär

## Bilanz per 31. Dezember 1956

<b>A K T I V A</b>		<b>P A S S I V A</b>	
	£		£
3 Goldbarren . . . . .	897	Verschiedene Kreditoren . . . . .	2,073
Kassenbestand, London . . . . .	180	Allgemeine Konten . . . . .	2,880
(einschließlich ausländische Währung) . . . . .	40,683	Schulden bei Mitgliedsverbänden . . . . .	1,824
Bank- und andere Guthaben . . . . .	£	Im voraus bezahlte Beträge . . . . .	2,206
Verschiedene Debitoren . . . . .	1,904	Fondsbeiträge im voraus bezahlt . . . . .	153
Fällige Mitgliedsbeiträge . . . . .	3,369	Sparguthaben des Personals . . . . .	258
Guthaben bei Mitgliedsverbänden . . . . .	1,139	Holländischer Gewerkschaftsbund . . . . .	704
Fällige Fondsbeiträge . . . . .	6,020		9,298
Vorschüsse . . . . .	951	<b>Fonds</b>	
Vorauszahlungen . . . . .	13,383	Edo Firmen — Freier Gewerkschaftsfonds . . . . .	1,696
Papiervorrat . . . . .	100	Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne . . . . .	6,085
	<u>55,243</u>	Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute . . . . .	30,781
<b>Möbiliar, Büromaschinen</b>		Unterstützungsfonds . . . . .	3,866
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös . . . . .	5,081	Bestandfonds i. d. Opfer von Unterdrückung . . . . .	5,703
Neuanschaffungen . . . . .	702	Spanischer Gewerkschaftsfonds . . . . .	—
	£	Allgemeiner Fonds . . . . .	1,891
Abzüglich bisherige Abschreibungen . . . . .	3,481	Gewerkschaftsgründungsfonds . . . . .	21,095
Abzüglich Verkauf . . . . .	56		<u>71,119</u>
	<u>3,537</u>		<u>£ 80,417</u>
<b>Auto, Anschaffungspreis</b>	1,832		
Bücherei (Nominalwert) . . . . .	1	<b>Bericht der Rechnungsprüfer</b>	
<b>Vermögenswerte in Verwahrung</b>		Wir haben alle Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach	
£ 18,800, 3/4 War Loan zum Nennwert . . . . .	18,800	unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rech-	
4 Goldbarren . . . . .	6,773	nungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die	
	<u>25,573</u>	Föderation, soweit aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre	
Abzüglich darauf gegebene Vorschüsse . . . . .	4,478	Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt. Wir haben obige	
	<u>21,095</u>	Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die	
	<u>£ 80,417</u>	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 wahrheits-	
		getreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember	
		1956; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheits-	
		getreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1956; (3) die	
		Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes	
		dieser Fonds am 31. Dezember 1956.	

Hesketh, Hardy, Hinshfield & Co.  
Geprüfte Rechnungsrevisoren

Norwich House,  
13, Southampton Place,  
London, W. C. 1.  
21. August 1957

## Bilanz per 31. Dezember 1957

<b>A K T I V A</b>	£	<b>P A S S I V A</b>
3 Goldbarren . . . . .	897	Verschiedene Kreditoren . . . . .
Kassenbestand, London		Allgemeine Konten . . . . .
(einschließlich ausländische Währung)		Vorschüsse . . . . .
Bank- und andere Guthaben	424	Schulden bei Mitgliedsverbänden . . . . .
Verschiedene Debitoren . . . . .	33.946	Im voraus bezahlte Beiträge . . . . .
Fällige Mitgliedsbeiträge . . . . .	£	Im voraus bezahlte Fondsbeiträge . . . . .
Fällige Fondsbeiträge . . . . .	1.678	Sparguthaben des Personals . . . . .
Guthaben bei Mitgliedsverbänden . . . . .	5.015	Holländischer Gewerkschaftsbund . . . . .
Vorschüsse . . . . .	3.607	Freier Gewerkschaftsfonds Edo Finmen . . . . .
Fällige Zinsen . . . . .	196	Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne . . . . .
Sparguthaben des Personals . . . . .	101	Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute . . . . .
Vorauszahlungen . . . . .	836	Allgemeiner Unterstützungsfonds . . . . .
Papiervorrat . . . . .	20.592	Unterstützungsfonds f. d. Opfer von Unterdrückung
Mobiliar, Büromaschinen		Gewerkschaftsgründungsfonds . . . . .
Anschaffungspreis, abzügl. Verkaufserlös	100	Allgemeiner Fonds . . . . .
Neuanschaffungen . . . . .	55.959	
	£ 7.683	£ 81.569
Abzüglich bisherige Abschreibungen . . . . .	4.480	
Verkauf . . . . .	21	
Auto, Anschaffungspreis . . . . .	4.501	
Abzüglich Abschreibung . . . . .	1.832	
Bücherei (Nominalwert) . . . . .	500	
Vermögenswerte in Verwahrung		
£ 18.300, 3/4 % War Loan zum Nennwert . . . . .	18.800	
4 Goldbarren . . . . .	6.773	
	25.573	
Abzüglich darauf gegebene Vorschüsse . . . . .	4.478	
	21.095	
	£ 81.569	

### 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 1957; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1957.

Hesketh, Hardy, Hirschfield & Co.  
Geprüfte Rechnungsrevisoren

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

4. Juni 1958

Tabelle 1

**Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1956 und 1957**

	1956	1957
	£	£
<b>EINNAHMEN</b>		
1. Mitgliedsbeiträge . . . . .	47.441	56.080
2. Andere gewöhnliche Einnahmen . . . . .	439	468
3. Außergewöhnliche Einnahmen . . . . .	60	—
	<u>47.940</u>	<u>56.548</u>
<b>AUSGABEN</b>		
<b>I. Gehälter und Zulagen</b>		
1. Gehälter und Zulagen . . . . .	22.412	24.421
2. Berichte und Übersetzungen . . . . .	216	165
<b>II. Miete, Steuern und Bürokosten</b>		
3. Londoner Büro . . . . .	2.464	4.808
4. New Yorker Büro . . . . .	3.362	844
5. Versicherung . . . . .	23	30
<b>III. Reise- und Repräsentationskosten</b>		
6. Tagungen und Konferenzen . . . . .	9.607	7.653
7. Reisekosten . . . . .	2.616	3.331
8. Repräsentationskosten . . . . .	751	486
9. Auto . . . . .	325	263
<b>IV. Veröffentlichungen, Bücherei und Papier</b>		
10. Zeitungen und Berichte . . . . .	5.115	5.004
11. Abonnements . . . . .	346	335
12. Bücherei . . . . .	113	111
13. Papier und anderer Bürobedarf . . . . .	484	592
<b>V. Porti, Telefon, Telegramme</b>		
14. Postgebühren . . . . .	486	493
15. Telefon und Telegramme . . . . .	673	980
<b>VI. Buchprüfungs-, Anwalts- und allgemeine Kosten</b>		
16. Buchprüfung . . . . .	550	550
17. Bankspesen . . . . .	56	81
18. Anwaltskosten . . . . .	9	—
19. Allgemeine Unkosten . . . . .	321	777
20. Verschiedenes . . . . .	75	153
21. Zahlbarer Mitgliedsbeitrag . . . . .	563	620
	<u>50.567</u>	<u>51.697</u>
	£	
Abschreibungen auf Mobiliar und Büromaschinen . . . . .	1.000	
Autoabschreibungen . . . . .	500	
Überschreibung auf Edo Fimmen Fonds . . . . .	2.000	3.500
		<u>55.197</u>



Tabelle 2

**Für 1956 und 1957 eingegangene und fällige Mitgliedsbeiträge**

Land	Organisation	1956	1957
		£	£
<b>Australien</b>			
	Seeleute . . . . .	46	53
	Bordingenieure . . . . .		1
	Bedienungspersonal im Luftverkehr . . . . .		1
<b>Österreich</b>			
	Eisenbahner . . . . .	1.056	1.217
	Transportarbeiter . . . . .	323	373
<b>Belgien</b>			
	Personal der Zivilluftfahrt . . . . .	7	9
	Werkstattspersonal der Zivilluftfahrt . . . . .		9
	Eisenbahner . . . . .	491	566
	Straßenbahnpersonal . . . . .	231	195
	Transportarbeiter . . . . .	360	416
<b>Brasilien</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	47	50
<b>Britisch-Guiana</b>			
	Seeleute . . . . .		4
<b>Britisch-Honduras</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	2	6
<b>Kanada</b>			
	Bodenpersonal der Zivilluftfahrt . . . . .	1	1
	Eisenbahner . . . . .	667	611
<b>Kolumbien</b>			
	Binnenschiffer . . . . .		4
<b>Kuba</b>			
	Zivilluftfahrtspersonal, Hafenarbeiter, Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute . . . . .	1.011	—
<b>Dänemark</b>			
	Lokomotivführer . . . . .	33	39
	Lokomotivführer (Privateisenbahn) . . . . .	4	5
	Eisenbahner . . . . .	161	184
	Angestellte der Privateisenbahn . . . . .	13	15
	Seeleute . . . . .	78	92
	Heizer auf Schiffen . . . . .	27	32
	Stewards . . . . .	15	18
	Transportarbeiter . . . . .	616	710
			131

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Estland</b>			
	Seeleute . . . . .	17	24
<b>Finnland</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	42	35
	Lokomotivführer . . . . .	69	83
	Kraftfahrer . . . . .	84	117
	Eisenbahner . . . . .	231	287
	Seeleute . . . . .	108	125
	Schiffsingenieure . . . . .	28	22
<b>Frankreich</b>			
	Zivilluftfahrtspersonal . . . . .	10	12
	Eisenbahner . . . . .	571	550
	Arbeiter im Straßentransport . . . . .	84	98
	Transportarbeiter . . . . .	122	154
<b>Deutschland</b>			
	Eisenbahner . . . . .	4.732	5.621
	Transportarbeiter . . . . .	1.606	1.842
<b>Ghana</b>			
	Kraftfahrer . . . . .		6
	Transportarbeiter . . . . .	3	4
<b>Großbritannien</b>			
	Kohletrimmer . . . . .	4	5
	Lokomotivpersonal . . . . .	1.108	1.267
	Schiffs- und Luftfahrtsoffiziere . . . . .	193	257
	Funker . . . . .	59	68
	Eisenbahner (N.U.R.) . . . . .	4.219	4.859
	Fuhrleute und Chauffeure (Schottland) . . . . .	231	266
	Seeleute . . . . .	913	1.053
	Kleinhandelsarbeiter . . . . .	616	710
	Transport- u. allg. Arbeiter . . . . .	3.300	3.812
	Verkehrsangestellte . . . . .	1.307	1.481
<b>Griechenland</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	50	50
	Eisenbahner . . . . .	162	186
	Seeleute . . . . .	316	679
<b>Granada</b>			
	Seeleute und Hafenarbeiter . . . . .	2	7
<b>Hongkong</b>			
	Eisenbahner . . . . .	—	2
<b>Island</b>			
	Seeleute und Fischer . . . . .	26	29

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Indien</b>			
	Seeleute, Hafenarbeiter . . . . .	17	22
	Seeleute . . . . .	75	—
<b>Irland (Rep.)</b>			
	Piloten und Schiffsoffiziere . . . . .		2
	Seeleute und Docker . . . . .	15	40
	Transportarbeiter . . . . .	77	89
<b>Israel</b>			
	Eisenbahner . . . . .	29	29
	Seeleute . . . . .	26	36
<b>Italien</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	50	—
	Transportarbeiter . . . . .		20
	Eisenbahner (S.I.U.F.) . . . . .	29	50
	Eisenbahner (S.A.U.F.I.) . . . . .	57	—
	Arbeiter im Straßentransport (F.I.L.T.A.T.) . . . . .	572	50
<b>Japan</b>			
	Städtisches Verkehrspersonal, Eisenbahner, Seeleute und Reisebüropersonal . . . . .	1.198	1.751
<b>Kenia</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	5	5
	Eisenbahner . . . . .		71
	Eisenbahner (Afrikanische) . . . . .	7	8
<b>Luxemburg</b>			
	Eisenbahner . . . . .	109	116
<b>Mauritius</b>			
	Autobuspersonal . . . . .		5
	Hafenarbeiter . . . . .	11	36
	Taxifahrer . . . . .	5	—
<b>Mexiko</b>			
	Binnenschiffer und Seeleute . . . . .		17
	Arbeiter im Straßentransport . . . . .		71
	Stauer und Seeleute . . . . .		43
<b>Niederlande</b>			
	Bodenpersonal der Zivilluftfahrt . . . . .	18	23
	Kraftfahrer . . . . .	24	31
	Seeleute . . . . .	224	256
	Transportarbeiter . . . . .	617	753
<b>Neuseeland</b>			
	Köche und Stewards . . . . .	13	17
	Hafenarbeiter . . . . .	62	75
	Seeleute . . . . .	31	36

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Nigerien</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .		13
	Lokomotivführer, Heizer usw. . . . .		6
	Eisenbahner . . . . .	15	18
	Transportarbeiter . . . . .		26
<b>Norwegen</b>			
	Werkstättenpersonal der Zivilluftfahrt . . . . .	4	10
	Schiffsoffiziere . . . . .	61	71
	Lokomotivführer . . . . .	36	42
	Steuerleute . . . . .	69	81
	Eisenbahner . . . . .	344	396
	Seeleute . . . . .	554	639
	Transportarbeiter . . . . .	370	411
<b>Njassaland</b>			
	Kraftfahrer . . . . .	2	2
	Afrikanische Eisenbahner . . . . .		1
	Asiatische Eisenbahner . . . . .	2	2
<b>Pakistan</b>			
	Seeleute . . . . .	2	3
<b>Panama</b>			
	Seeleute . . . . .	9	5
<b>Paraguay</b>			
	Seeleute . . . . .		11
<b>Philippinen</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	18	36
<b>Polen</b>			
	Offiziere . . . . .	7	8
<b>Rhodesien</b>			
	Eisenbahner . . . . .	74	87
<b>Saar</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	19	—
<b>St. Lucia</b>			
	Seeleute und Hafenarbeiter . . . . .		8
<b>Südafrika</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	46	53
<b>Spanien</b>			
	Eisenbahner . . . . .	46	53
	Transportarbeiter . . . . .	39	44

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Schweden</b>			
	Deckoffiziere . . . . .		29
	Schiffsoffiziere . . . . .	63	47
	Eisenbahner . . . . .	963	1.119
	Seeleute . . . . .	231	353
	Transportangestellte . . . . .	48	53
	Transportarbeiter . . . . .	677	778
<b>Schweiz</b>			
	Zivilluftfahrt . . . . .	13	19
	Eisenbahner . . . . .	960	798
	Transportarbeiter . . . . .	161	185
<b>Tanganjika</b>			
	Hafenarbeiter und Stauer . . . . .		5
	Eisenbahner . . . . .	2	7
	Transportarbeiter . . . . .		5
<b>Trinidad</b>			
	Seeleute und Hafenarbeiter . . . . .	31	49
<b>Tunis</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	15	—
<b>Uganda</b>			
	Eisenbahner . . . . .		5
<b>USA</b>			
	Zivilluftfahrtpiloten . . . . .	400	186
	Bedienungspersonal der Zivilluftfahrt . . . . .		27
	Bordfunker . . . . .		28
	Bordingenieure . . . . .	66	76
	Maschinisten . . . . .	599	488
	Schiffsbesatzung . . . . .	182	177
	Bordfunker . . . . .	30	17
	Eisenbahner (R.L.E.A.) (einschl. 125 000 in Kanada) . . . . .	6.992	8.711
	Seeleute (N.M.U.) . . . . .	555	719
	Seeleute (S.I.U.) . . . . .	1.020	1.173
	Fuhrleute . . . . .	3.164	6.062
	Transportarbeiter . . . . .	1.614	1.300
<b>Uruguay</b>			
	Eisenbahner . . . . .	11	11
		<hr/>	<hr/>
		48.187	56.427
Abzüglich: Abschreibung von nicht eingegangenen und nicht in der Gesamtsumme aufgenommenen Beträgen . . . . .			
		746	347
		<hr/>	<hr/>
		47.441	56.080

Tabelle 3

## Freier Gewerkschaftsfonds — Edo Firmen

Land	Organisation	1956 £	1957 £
Bilanz am 1. Januar 1956			
<b>Beiträge 1956</b> (einschl. Verkauf der Solidaritätsmarken)			
<b>Österreich</b>			
	Eisenbahner . . . . .	210	
	Transportarbeiter . . . . .	63	
<b>Belgien</b>			
	Personal der Zivilluftfahrt . . . . .	6	
	Eisenbahner . . . . .	64	
	Straßenbahnpersonal . . . . .	45	
<b>Kanada</b>			
	Eisenbahner . . . . .	90	
<b>Dänemark</b>			
	Lokomotivführer (Privateisenbahn) . . . . .	1	
	Eisenbahner . . . . .	32	
	Seeleute . . . . .	15	
	Schiffsheizer . . . . .	6	
	Transportarbeiter . . . . .	120	
<b>Estland</b>			
	Seeleute . . . . .	10	
<b>Finnland</b>			
	Lokomotivführer . . . . .	14	
	Kraftfahrer . . . . .	17	
	Seeleute . . . . .	21	
<b>Deutschland</b>			
	Eisenbahner . . . . .	1.251	
<b>Großbritannien</b>			
	Lokomotivführer und Heizer . . . . .	220	
	Schiffs- und Luftfahrtsoffiziere . . . . .	15	
	Bordfunke . . . . .	12	
	Eisenbahner (N.U.R.) . . . . .	697	
	Seeleute . . . . .	180	
	Ladenangestellte . . . . .	120	
	Transportarbeiter . . . . .	1.500	
	Verkehrsangestellte . . . . .	263	
<b>Griechenland</b>			
	Eisenbahner . . . . .	38	
<b>Island</b>			
	Seeleute und Fischer . . . . .	5	

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Luxemburg</b>			
	Eisenbahner . . . . .	21	
<b>Niederlande</b>			
	Zivilluftfahrtsbodenpersonal . . . . .	3	
	Seeleute . . . . .	44	
	Transportarbeiter . . . . .	120	
<b>Neuseeland</b>			
	Köche und Stewards . . . . .	17	
<b>Norwegen</b>			
	Lokomotivführer . . . . .	7	
	Steuerleute . . . . .	12	
	Eisenbahner . . . . .	66	
	Seeleute . . . . .	108	
	Transportarbeiter . . . . .	72	
<b>Rhodesien</b>			
	Eisenbahner . . . . .	5	
<b>Schweden</b>			
	Eisenbahner . . . . .	190	
	Seeleute . . . . .	45	
	Verkehrsangestellte . . . . .	9	
	Transportarbeiter . . . . .	138	
<b>Schweiz</b>			
	Zivilluftfahrt . . . . .	1	
	Eisenbahner . . . . .	129	
<b>USA</b>			
	Eisenbahner (R.L.E.A.) . . . . .	3.064	
	Seeleute (S.I.U.) . . . . .	153	9.219
			<u>20.024</u>
<b>Sonderbeiträge</b>			
	R.L.E.A. (U.S.A.) an das Lateinamerikanische Sekretariat	1.786	
	Österreichischen Verbände zum 60. Jubiläum der I.T.F.	206	
	Schwedische Eisenbahnverband zum 60. Jubiläum der der I.T.F. . . . .	498	2.490
	Zurückzahlung von Malaiischen Verbänden (Teil einer 1955 gemachten Zuwendung) . . . . .		<u>122</u>
			<u>22.636</u>
<b>Beiträge 1957</b>			
(einschl. Verkauf der Solidaritätsmarken)			
<b>Australien</b>			
	Bedienungspersonal der Zivilluftfahrt . . . . .	1	

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Österreich</b>			
	Eisenbahner . . . . .	210	
	Transportarbeiter . . . . .	63	
<b>Belgien</b>			
	Eisenbahner . . . . .	96	
	Straßenbahnpersonal . . . . .	33	
	Transportarbeiter . . . . .	138	
<b>Dänemark</b>			
	Lokomotivpersonal . . . . .	7	
	Lokomotivführer (Privateisenbahn) . . . . .	3	
	Eisenbahner . . . . .	56	
	Angestellte der Privateisenbahn . . . . .	3	
	Seeleute . . . . .	15	
	Schiffsheizer . . . . .	6	
	Transportarbeiter . . . . .	120	
<b>Estland</b>			
	Seeleute . . . . .	10	
<b>Finnland</b>			
	Lokomotivführer . . . . .	15	
	Kraftfahrer . . . . .	21	
	Eisenbahner . . . . .	48	
	Seeleute . . . . .	21	
	Schiffsingenieure . . . . .	5	
<b>Deutschland</b>			
	Eisenbahner . . . . .	2.155	
	Transportarbeiter . . . . .	323	
<b>Großbritannien</b>			
	Lokomotivführer und Heizer . . . . .	219	
	Schiffs- und Luftfahrtoffiziere . . . . .	44	
	Bordfunker . . . . .	9	
	Eisenbahner (N.U.R.) . . . . .	692	
	Schottische Fuhrleute und Kraftfahrer . . . . .	90	
	Seeleute . . . . .	530	
	Transportarbeiter . . . . .	750	
	Verkehrsangestellte . . . . .	258	
<b>Island</b>			
	Seeleute und Fischer . . . . .	5	
<b>Indien</b>			
	Seeleute . . . . .	3	
<b>Luxemburg</b>			
	Eisenbahner . . . . .	36	



Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Niederlande</b>			
	Zivilluftfahrt-Bodenpersonal . . . . .	3	
	Kraftfahrer . . . . .	5	
	Seeleute . . . . .	43	
	Transportarbeiter . . . . .	227	
<b>Neuseeland</b>			
	Köche und Stewards . . . . .	3	
<b>Norwegen</b>			
	Schiffsoffiziere . . . . .	12	
	Lokomotivführer . . . . .	15	
	Steuerleute . . . . .	15	
	Eisenbahner . . . . .	90	
	Seeleute . . . . .	258	
	Transportarbeiter . . . . .	170	
<b>Schweden</b>			
	Eisenbahner . . . . .	309	
	Seeleute . . . . .	157	
	Verkehrsangestellte . . . . .	15	
	Transportarbeiter . . . . .	241	
<b>Schweiz</b>			
	Zivilluftfahrt . . . . .	3	
	Eisenbahner . . . . .	215	
<b>USA</b>			
	Bordfunker . . . . .	5	
	Bordingenieure . . . . .	18	
	Eisenbahner (R.L.E.A.) . . . . .	3.439	
	Der R.L.E.A. angeschlossene:		
	Kesselmacher und Grobschmiede . . . . .	71	
	Eisenbahn- und Dampfschiffangestellte . . . . .	357	
	Bahnwärter . . . . .	71	
	Seeleute (N.M.U.) . . . . .	71	
	Seeleute (S.I.U.) . . . . .	184	
	Transportarbeiter . . . . .	179	12.161
			<hr/> 34.797
<b>Sonderbeiträge</b>			
	R.L.E.A. (U.S.A.) an das Lateinamerikanische Büro . . . . .	4.528	
	Asiatische Büro . . . . .	1.786	
	für Unterstützung in Europa . . . . .	1.200	7.514
			<hr/> 42.311
	Überweisung vom Allgemeinen Fonds . . . . .		2.000
	Richtigstellung irrtümlich 1956 verbuchter Solidaritäts- marken . . . . .		<hr/> 1.115
			45.426
			<hr/> 139

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Ausgaben 1956 und 1957</b>			
<b>Zuschüsse und Anleihen</b>			
<b>Afrikanische Zone</b>			
<b>Ghana</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	65	
<b>Kenia</b>			
	Hafenarbeiter von Mombasa . . . . .	50	
<b>Mauritius</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	808	
<b>Nigerien</b>			
	Technisches Eisenbahnpersonal . . . . .	243	
	Hafenarbeiter . . . . .	210	
<b>Tanganjika</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	100	
<b>Uganda</b>			
	Eisenbahner . . . . .	130	
<b>Asiatische Zone</b>			
<b>Indien</b>			
	Seeleute von Kalkutta . . . . .	600	
<b>Indonesien</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	300	
<b>Philippinen</b>			
	Transportarbeiter . . . . .	358	
<b>Europäische Zone</b>			
<b>Frankreich</b>			
	Eisenbahner . . . . .	750	
	Transportarbeiter . . . . .	250	
<b>Island</b>			
	Seeleute und Fischer . . . . .	1.200	
<b>Italien</b>			
	Kraftfahrer (Saldo des Sonderbeitrages von den USA) . . .	4.449	

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Lateinamerikanische Zone</b>			
<b>Britisch-Guiana</b>			
	Seeleute . . . . .	35	
<b>Britisch-Honduras</b>			
	Hafenarbeiter . . . . .	227	
<b>Ekuador</b>			
	Eisenbahner . . . . .	161	
<b>Reisekosten und Spesen</b>			
	Afrika . . . . .	1.869	
	Asien . . . . .	88	
	Europa . . . . .	310	
	Lateinamerika . . . . .	308	
<b>Büro- und andere Ausgaben</b>			
	Bombay-Büro (nun geschlossen) . . . . .	202	
	Asiatisches Regionalbüro (einschl. Reisen nach Singapur und Indonesien) . . . . .	9.456	
	Lateinamerikanisches Regionalbüro . . . . .	14.265	36.434
			<u>8.995</u>
	Beitrag an den Regionalfonds des IBFG . . . . .		1.557
	Saldo am 31. Dezember 1957		<u><u>7.435</u></u>

Tabelle 4

**Unterstützungsfonds**

Saldo per 1. Januar 1956 . . . . .	3.580
Zinsen . . . . .	1.316
	<u>4.896</u>
Zuwendungen und verschiedene Ausgaben . . . . .	558
Saldo per 31. Dezember 1957	<u><u>4.338</u></u>

Tabelle 5

**Spanischer Gewerkschaftsfonds**

Saldo per 1. Januar 1956 . . . . .	5
Überweisung vom Unterstützungsfonds . . . . .	80
	<u>85</u>
Zuwendungen an spanische Organisationen . . . . .	85
	<u><u>—</u></u>

Tabelle 6

**Unterstützungsfonds für die Opfer der Unterdrückung**

**Beiträge 1956**

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Österreich</b>			
	Eisenbahner . . . . .		479
	Transportarbeiter . . . . .		75
<b>Belgien</b>			
	Eisenbahner . . . . .		35
<b>Kanada</b>			
	Bodenpersonal der Zivilluftfahrt . . . . .		9
	Eisenbahnangestellte . . . . .		372
<b>Dänemark</b>			
	Eisenbahner . . . . .		20
<b>Estland</b>			
	Seeleute . . . . .		30
<b>Finnland</b>			
	Schiffsingenieure . . . . .		46
<b>Großbritannien</b>			
	Eisenbahner (N.U.R.) . . . . .		50
	Schottische Fuhrleute und Kraftfahrer . . . . .		25
	Seeleute . . . . .		105
	Ladenangestellte . . . . .		100
	Transportarbeiter . . . . .		100
	Verkehrsangestellte . . . . .		50
<b>Niederlande</b>			
	Transportarbeiter . . . . .		47
<b>Norwegen</b>			
	Eisenbahner . . . . .		25
	Seeleute . . . . .		50
<b>Südafrika</b>			
	Transportarbeiter . . . . .		11
<b>Schweiz</b>			
	Eisenbahner . . . . .		82

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>USA</b>			
	Eisenbahner (R.L.E.A.) . . . . .		3.571
	Der R.L.E.A. angeschlossene:		
	Lokomotivheizer und -führer . . . . .		36
	Instandhaltungspersonal . . . . .		36
	Bahnwärter . . . . .		36
	Telegraphenbeamte . . . . .		36
	Seeleute (N.M.U.) . . . . .		357
	Fuhrleute . . . . .		920
	Saldo		<u>6.703</u>
<b>Beiträge 1957</b>			
<b>Dänemark</b>			
	Lokomotivführer . . . . .	5	
<b>Großbritannien</b>			
	Lokomotivführer und Heizer . . . . .	25	
<b>USA</b>			
	Maschinisten . . . . .	1.298	
	R.L.E.A. angeschlossene:		
	Eisenbahn- und Dampfschiffangestellte . . . . .	357	
	Fuhrleute . . . . .	<u>3.571</u>	<u>5.256</u>
			11.959
<b>Zuwendungen</b>			
	I.B.F.G. Solidaritätsfonds . . . . .	1.000	
	I.B.F.G. Solidaritätsfonds von dem Seeleuterverband N.M.U., USA, gewährt . . . . .	357	
	Österreichischer Eisenbahnerverband*) . . . . .	5.047	
	Österreichischer Transportarbeiterverband*) . . . . .	2.524	
	Verschiedene individuelle Zuwendungen . . . . .	520	
	Verschiedene Ausgaben . . . . .	<u>176</u>	<u>9.624</u>
	Saldo per 31. Dezember 1957		<u><u>2.335</u></u>

\*) Ungarnhilfe

Tabelle 7

**Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute**

Saldo per 1. Januar 1956 . . . . .	16.750
1956 erhaltene Beiträge . . . . .	17.571
1957 erhaltene Beiträge . . . . .	<u>20.646</u>
	54.976

**Zuwendungen**

Internationales Heim für Seeleute, Antwerpen . . . . .	2.500
Internationales Funkärztliches Zentrum, Rom . . . . .	1.000
Verteilt durch:	

Land	Organisation	1956 £	1957 £
<b>Dänemark</b>			
Seeleute	.....	2.500	
<b>Deutschland</b>			
Transportarbeiter	.....	2.500	
<b>Großbritannien</b>			
Seeleute	.....	2.500	
<b>Griechenland</b>			
Seeleute	.....	2.500	
<b>Niederlande</b>			
Seeleute	.....	2.500	
<b>Norwegen</b>			
Seeleute	.....	2.500	
<b>Schweden</b>			
Seeleute	.....	2.500	
Seeleutehospital, Greenwich	.....	500	
Verschiedene Auszahlungen	.....	40	
		<u>21.540</u>	
Überweisung auf den Fonds der Internationalen Fair Practices Kampagne	.....	5.000	26.540
	Saldo zum 31. Dezember 1957		<u><u>28.427</u></u>

Tabelle 8

**Fonds für Internationale Fair Practices Kampagne**

Saldo zum 1. Januar 1956	.....	8.954
<b>Beiträge 1956</b>		
<b>Estland</b>		
Seeleute	.....	59
<b>Mitgliedsbeiträge</b>		
(durch Verbände oder direkt erhalten)	.....	2.804
Beitrag von der S.I.U. zum New Yorker Sondersektionsbüro	.....	<u>3.036</u>
		14.853
<b>Beitrag 1957</b>		
<b>Estland</b>		
Seeleute	.....	50
<b>Mitgliedsbeiträge</b>		
(durch Verbände oder direkt erhalten)	.....	1.445
Überweisung vom Internationalen Wohlfahrtsfonds der Seeleute	.....	<u>5.000</u>
		21.348

Land	Organisation	1956	1957
		£	£
Richtigstellung für Solidaritätsmarken (1956)			
	Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen . . . . .		1.115
			<u>20.233</u>
<b>Ausgaben 1956</b>			
	Londoner Büro – Gehälter, Zulagen, Reisespesen, Büromiete, Büroreinigung, Druckkosten usw. . . . .	3.909	
	New Yorker Büro (am 30. September 1956 geschlossen) . . . . .	4.859	
<b>Ausgaben 1957</b>			
	Londoner Büro – Gehälter, Zulagen, Reisespesen Büromiete und -reinigung, Druckkosten usw. . . . .	4.588	
	Vertretung in Antwerpen und Rotterdam . . . . .	906	
	Drucken der PANLIBHONCO-Broschüre . . . . .	437	14.699
			<u>14.699</u>
	Saldo am 31. Dezember 1957		<u><u>5.534</u></u>

## Regionale Tätigkeit

### Einleitung

Die wichtige Frage unseres regionalen Programms für die Jahre 1956 und 1957 wird im Abschnitt VI des Tätigkeitsberichtes kurz erörtert. Dieser Abschnitt enthält Mitteilungen über eine Reihe von Punkten sowohl allgemeiner als auch besonderer Bedeutung. Der vorliegende Bericht ist als Einleitung zu den Berichten der Regionalbüros über ihre Tätigkeit in den vergangenen zwei Jahren gedacht.

An dieser Stelle möchten wir die allgemeine Politik erläutern, die bei der Verwirklichung dieses wichtigen Programms der ITF befolgt wird. Außerdem nehmen wir kurz zu den Entwicklungen in der letzten Zeit Stellung, die in den Berichten der Regionalbüros nicht berücksichtigt worden sind.

Eine der wichtigsten Fragen ist die Festlegung des Gebietes oder der Gebiete, auf die sich unsere regionale Tätigkeit konzentrieren soll. Dabei ist eine Reihe von wichtigen Faktoren zu berücksichtigen. Zu ihnen gehören die politische Stabilität oder Labilität, der Umfang der Tätigkeit und des Einflusses der Kommunisten, der Grad der Industrialisierung, die Struktur und berufliche Befähigung der Arbeiterschaft, Bevölkerungszahlen, ausreichende Lebensmittelversorgung, Umfang und Grad der Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung und ähnliche Erwägungen grundsätzlicher Art. Außerdem müssen unsere Projekte und Programme immer unseren stets beschränkten Mitteln angepaßt werden, um diese dort einzusetzen, wo ihre wirksamste Verwendung gewährleistet werden kann.

Das Problem einer unterentwickelten Wirtschaft stellt sich in den Ländern Westeuropas und Nordamerikas in der Praxis nicht. Außerdem besteht dort bereits eine starke freie demokratische Gewerkschaftsbewegung, die auf eine lange Erfahrung zurückblicken kann. Demgemäß muß die regionale Tätigkeit der ITF fast ausschließlich Afrika, Asien und Lateinamerika gewidmet werden. Alle drei Weltteile sind in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht von Bedeutung. In jedem dieser Gebiete sind Tausende von Arbeitnehmern bei irgendeinem Verkehrsträger beschäftigt, und für die Begründung der primären Bedeutung irgendeines Weltteiles lassen sich ohne weiteres stichhaltige Argumente ins Treffen führen.

Die Bevölkerungsdichte und der Zuwachs der Bevölkerung sind in Asien am größten. Wie aus einem vor kurzem veröffentlichten Bericht der IAO hervorgeht, erhöht sich die Zahl der dortigen Arbeitskräfte jedes Jahr um 8.500.000. Die Lebensmittelproduktion erreicht wohl einen Umfang, der mit dem Bevölkerungszuwachs mehr als Schritt hält, der übrigbleibende Spielraum ist jedoch nur ein sehr geringer. In Asien konnte im vergangenen Jahrzehnt eine enorme Ausweitung der Industrie festgestellt werden. Dieser Weltteil wird jedoch von der fortdauernden politischen Unsicherheit in Mitleidenschaft gezogen, und die Feststellung, daß der kommunistische Einfluß auf die Arbeiter Asiens größer als in irgendeinem anderen Weltteil ist, trifft gewiß zu. Auf diese Weise läßt sich verstehen, warum das Exekutivkomitee anläßlich seiner Sitzung im Juni 1957 die Ansicht vertrat, daß die regionale Tätigkeit in Asien „innerhalb der Grenzen der verfügbaren Mittel“ so weit wie möglich ausgedehnt werden müsse.

Mit der Frage der Errichtung eines Regionalbüros der ITF für Afrika beschäftigte sich das Exekutivkomitee auf seinen Sitzungen im Juni und Dezember 1957. Aus beiden Anlässen wurde ein endgültiger Beschluß auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Auf der Sitzung des Exekutivkomitees im März 1958 in Athen wurde jedoch beschlossen, ein solches Regionalbüro in Lagos (Nigerien) zu errichten. Die Verhandlungen über geeignete Büroräumlichkeiten stehen nunmehr vor dem Abschluß. Ein entsprechend befähigtes Personal wird so rasch wie möglich eingestellt,



damit dieses neue Regionalbüro seine Tätigkeit baldmöglichst aufnehmen kann. Auch andere IBS und der IBFG unterhalten Regionalbüros in dem gleichen Gebäude. Aus diesem Grunde wird allen an der regionalen Tätigkeit interessierten Organisationen die Gelegenheit geboten, sich an gemeinsamen Arbeitsprogrammen zu beteiligen, wo sich von derartigen Programmen der größte Nutzen erwarten läßt, und gleichzeitig kann auf diese Weise eine Doppelgleisigkeit oder Überschneidung von Tätigkeiten vermieden werden.

Obwohl das Hauptgewicht der regionalen Tätigkeit derzeit auf Asien und Afrika gelegt wird, hat das Tempo unserer Tätigkeit in Lateinamerika, wie aus einem Bericht des dortigen Regionalbüros hervorgeht, keineswegs nachgelassen.

Im Abschnitt III des Tätigkeitsberichtes (Beziehungen zu Mitgliedsverbänden) wird die gemeinsame Delegation des IBFG und der ITF im November 1957 nach Japan erwähnt. Diese gemeinsame Delegation konnte sowohl auf die dortige Gewerkschaftsbewegung als auch die japanische Regierung einen sehr nachhaltigen Einfluß ausüben. Der Bericht der gemeinsamen Delegation wurde weitesten Kreisen zugänglich gemacht und fand überall eine günstige Aufnahme. Er veranlaßte die Dachorganisationen in den verschiedenen Ländern, bei der japanischen Regierung auf nachdrückliche Weise zu intervenieren, um ihr die Bedeutung der Ratifizierung der Konvention der IAO über die Koalitionsfreiheit (Konvention Nr. 87) und der Garantie des Streikrechts aller Arbeitnehmer öffentlicher Dienste mit entsprechendem Nachdruck vor Augen zu führen.

Eine weitere wichtige gemeinsame Delegation besuchte vor kurzem Indien. Sie bestand aus Vertretern der ITF, des IMB und des IBFG und hielt sich vom 27. März bis 5. April 1958 in Indien auf. In erster Linie sollte sie eine Untersuchung der Lage und des Status der Gewerkschaftsbewegung Indiens durchführen und außerdem bei der Herbeiführung einer besseren Zusammenarbeit der beiden demokratischen, dem IBFG angeschlossenen Dachorganisationen (INTUC und HMS) eine Vermittlungsrolle übernehmen. Die umfangreichen Diskussionen, die stattfanden, erwiesen sich als äußerst zweckdienlich, und es läßt sich erwarten, daß sie in der nahen Zukunft zur erwünschten Zusammenarbeit im Rahmen der indischen Gewerkschaftsbewegung führen werden.

Mit den beiden indischen Eisenbahner-Föderationen hatten die Vertreter der ITF ebenfalls Unterredungen. Diese Diskussionen konzentrierten sich auf die Verwirklichung der in der letzten Zeit getroffenen Vereinbarungen der beiden Föderationen über den Zusammenschluß aller indischen Eisenbahner in einer einzigen Föderation. Wohl bestehen auf gewerkschaftlicher Ebene kaum nennenswerte Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Föderationen, es sind jedoch ziemlich akute politische Differenzen vorhanden. Sie scheinen derartig schwerwiegend zu sein, daß mit einem erfolgreichen Zusammenschluß in der voraussehbaren Zukunft kaum gerechnet werden kann. Im Hinblick auf eine zukünftige Mitarbeit der ITF im Zusammenhang mit der Zielsetzung der Vereinigung aller, über eine Million zählenden Eisenbahner in einer einzigen wirklich aktiven Föderation dürften die Besprechungen jedoch nicht ohne Erfolg geblieben sein. Falls dieses Ziel erreicht wird, würde es in der Geschichte der indischen Gewerkschaftsbewegung als denkwürdige Errungenschaft bezeichnet werden können.

Obwohl wir bei der Verwirklichung unseres regionalen Tätigkeitsprogramms in den vergangenen beiden Jahren wesentliche Fortschritte erzielt haben, haben wir alle die dringenden Aufgaben, die zu erfüllen sind, kaum an der Oberfläche berührt. Die Möglichkeiten, die umfassenden Arbeitsprogrammen offenstehen, sind so gut wie unbegrenzt. Man kann in der Tat ohne jede Übertreibung sagen, daß noch nie zuvor derartige Möglichkeiten zur Unterstützung unserer weniger glücklichen Kollegen in

der Gewerkschaftsbewegung bestanden haben. Aber die Möglichkeit der Verwirklichung solcher Programme ist ebenfalls noch nie zuvor so dringend gewesen.

In welchem Umfang unsere regionale Tätigkeit aufrechterhalten und ausgedehnt werden kann, wird selbstverständlich wieder weitgehend von den Mitteln abhängen, die dem Gewerkschaftsfonds EDO FIMMEN zufließen. Unseren besonderen Appell um Beiträge zu diesem Fonds haben unsere Mitgliedsverbände auf großzügigste Weise beantwortet. Die Ansprüche, die an diesen Fonds gestellt werden, sind jedoch sehr hoch. Durch die Eröffnung unseres neuen Regionalbüros in Afrika sowie durch Ansuchen aus anderen Weltteilen werden die in dem Fonds enthaltenen Mittel sehr bald in vollem Umfang in Anspruch genommen werden. Aus diesem Grunde kann die Bedeutung regelmäßiger jährlicher Beitragsleistungen aller Mitgliedsverbände der ITF zu diesem Fonds, dem allergrößte Bedeutung zukommt, nicht genug unterstrichen werden.

### **Lateinamerikanisches Regionalbüro**

#### **I. Die Tätigkeit des Büros**

##### **A. Neue Büroräumlichkeiten**

Das lateinamerikanische Büro ist nunmehr in einem neuen Gebäude untergebracht, und die jetzigen Büroräumlichkeiten sind in jeder Hinsicht vorteilhafter.

##### **B. Veröffentlichungen – „TRANSPORTE“**

Wir haben weiterhin 1000 Exemplare gedruckt und versandt. Wie aus den zahlreichen Zuschriften lateinamerikanischer Gewerkschaften hervorgeht, hat sich die Popularität von „TRANSPORTE“ sowie die praktische Bedeutung dieser Veröffentlichung beträchtlich erhöht.

##### **Broschüren**

Im Januar 1957 veröffentlichte das Büro nur zwei Broschüren, nämlich eine in Vertretung der Interessen unseres Mitgliedsverbandes der Seeleute von Panama und die zweite über die letzte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO.

##### **C. Rundschreiben**

Im Januar 1957 versandte das Büro rund 50 Rundschreiben, die sich auf Fragen allgemeiner Natur und Angelegenheiten der Sektionen bezogen, sowie eine Reihenfolge von Zusammenstellungen über Heuer- und Arbeitsbedingungen der Seeleute in vervielfältigter Form.

##### **D. Vertretungen und Delegationen**

Abgesehen von der Reise nach Mittelamerika und Kolumbien unternahm der Leiter des lateinamerikanischen Büros nur Reisen innerhalb Mexikos, darunter eine nach Monterrey anlässlich der Sitzung des Generalrats des mexikanischen Gewerkschaftsbundes, eine nach Culiacan anlässlich der Gründung der Sektion der Transportarbeiter-Gewerkschaft (Mitglied der ITF) für den Staat Sinaloa und eine dritte nach Veracruz zwecks Vorbereitung des Beitritts unseres dortigen Mitgliedsverbandes.

In Mexiko-City wohnte der Leiter des Büros einer Sitzung des Sekretariats der ORIT bei sowie mehreren Sitzungen des Organisationsausschusses der ITF und hatte außerdem Unterredungen mit einer Reihe von Delegierten lateinamerikanischer Transportarbeiter-Gewerkschaften, die Mexiko auf Studienreisen besuchten.

## E. Personal des Büros

Während der Berichtszeit machte sich der Personalmangel weiterhin bemerkbar, wodurch sich bei Erkrankungen, Abwesenheit infolge von Reisen, Urlaub und infolge des ständig zunehmenden Arbeitsvolumens beträchtliche Unannehmlichkeiten ergaben. Aus diesem Grunde wurde im Januar 1958 ein Büroangestellter aufgenommen. In der letzten Zeit hatte sich der Leiter des lateinamerikanischen Büros außerdem bemüht, einen geeigneten zweisprachigen Assistenten ausfindig zu machen, womöglich ein Mitglied einer unserer angeschlossenen mexikanischen Gewerkschaften. Dies hat sich jedoch als schwieriger erwiesen, als ursprünglich angenommen worden war, und es könnte evtl. notwendig sein, uns in diesem Zusammenhang mit anderen lateinamerikanischen Mitgliedsverbänden ins Einvernehmen zu setzen.

## II. Neubei tritte, Mitglieder stand

### A. Neubei tritte

In den Jahren 1956 und 1957 wurden die folgenden Organisationen in die ITF aufgenommen:

März 1956	Arbeiter im Straßentransport in Mexiko Stauereiarbeiter von Mexiko Seeleute und Binnenverkehrsarbeiter von Mexiko
Juli 1956	Föderation der Eisenbahner von Brasilien Föderation der Straßenbahner von Brasilien Föderation der Arbeiter im Straßentransport von Brasilien Seeleuteföderation von Panama Seeleuteverband von Paraguay
Januar 1957	Seeleute und Binnenverkehrsarbeiter von Kolumbien
November 1957	Verband des Personals der Handelsmarine von Kolumbien Vereinigter Seeleuteverband von Uruguay Vereinigte Transportarbeiterföderation von Nicaragua Seeleuteverband vom Golf von Mexiko
März 1958	Eisenbahnerverband von Kostarika

### B. Mit Wahrscheinlichkeit bevorstehende Beir tritte

Mit dem Beitritt der folgenden Organisationen kann vorbehaltlich einer Beschlußfassung ihrer Kongresse gerechnet werden:

Eisenbahnerverband von El Salvador  
Verband des Personals der Pan American Airways in El Salvador  
Verband der Arbeiter im Straßentransport von El Salvador  
Eisenbahnerverband von Guatemala  
Verband des Personals der Pan American Airways von Guatemala  
Argentinischer Eisenbahnerverband (unser früherer Mitgliedsverband „Unión Ferroviaria“)

### C. Erhöhung der Mitgliederzahl

Unter Zugrundelegung der im Tätigkeitsbericht an den Wiener Kongreß enthaltenen Mitgliederzahlen läßt sich ersehen, daß sich der Mitgliederstand in Lateinamerika beträchtlich erhöht hat (433 873 1957 im Vergleich zu 172 700 im Dezember 1955).

Berücksichtigt man ferner die vorhin erwähnten, möglichen Neubei tritte sowie evtl. weitere Beir tritte von Organisationen in Kolumbien, Peru und Venezuela, so

läßt sich in den nächsten beiden Jahren selbst bei einer sehr pessimistischen Einschätzung mit einer Erhöhung der Zahl unserer lateinamerikanischen Mitglieder um mindestens 250 000 rechnen. (Der argentinische Eisenbahnerverband allein zählt 200 000 Mitglieder.)

### **III. Beziehungen zu Mitgliedsverbänden**

#### **Argentinien**

Unsere Beziehungen zum argentinischen Verband des Lokpersonals haben sich besonders in den letzten 1 ½ Jahren wesentlich gebessert. Der neugewählte Vorstand hat sich bereit erklärt, eine wenn auch beschränkte Werbekampagne in die Wege zu leiten, um Neubeurtritte zur ITF herbeizuführen. Mit einer Verbesserung der Beziehungen zum Straßenbahnverband kann ebenfalls gerechnet werden. Ein neuer Vermittler, der selbst Straßenbahner ist, ist ernannt worden und er sowie sein Beirat haben Interesse an engeren Beziehungen zur ITF an den Tag gelegt.

#### **Brasilien**

Zu den brasilianischen Mitgliedsverbänden unterhalten wir nach wie vor normale Beziehungen, bei der direkten Fühlungnahme mit individuellen Föderationen haben sich jedoch einige Schwierigkeiten ergeben.

#### **Chile**

Beim Verband des Personals öffentlicher Verkehrsbetriebe herrschen gegenwärtig gewisse interne Schwierigkeiten. Sie begannen, als Kollege Recabarren während seiner Abwesenheit auf einer Studienreise nach den USA seines Postens als Präsident der Gewerkschaft enthoben wurde. Was die Organisationen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport betrifft, unterhält das Büro seit einiger Zeit Beziehungen zu Funktionären dieser Organisationen, die der Tätigkeit auf internationaler Ebene und internationalen Beziehungen viel Verständnis entgegenbringen.

#### **Kolumbien**

Zum Verband des Personals der AVIANCA (Zivilluftfahrt) unterhalten wir weiterhin normale Beziehungen. Unsere Beziehungen zu den beiden Seeleuteverbänden sind sehr gut, insbesondere zum Verband von Buenaventura.

#### **Kuba**

In den vergangenen 1 ½ Jahren hat das Büro von allen vier Organisationen regelmäßige, ausführliche Mitteilungen über ihre Tätigkeit erhalten.

#### **Mexiko**

Da sich das Regionalbüro in Mexiko-City befindet, bietet sich selbstverständlich ausreichende Gelegenheit für persönliche Kontakte mit unseren mexikanischen Mitgliedsverbänden, und über ihre Tätigkeit werden wir ausführlich auf dem laufenden gehalten.

#### **Nicaragua**

Unsere Beziehungen zum Vereinigten Transportarbeiterverband können im großen und ganzen als sehr zufriedenstellend bezeichnet werden. Vor kurzem beschwerte sich dieser Verband jedoch über die von dem IBFG angenommene Resolution über den Territorialkonflikt zwischen Honduras und Nicaragua, und da unsere enge Zusammenarbeit mit dem IBFG bekannt ist, scheint er irrtümlicherweise der Auffassung zu sein, daß wir die gleiche Stellungnahme vertreten. Unsere Veröffentlichungen haben jedenfalls auf keine wie immer geartete Weise zu dieser Auffassung Anlaß gegeben.

## **Paraguay**

Der Verband der Seeleute unterhält mit uns einen außergewöhnlich regen Briefwechsel und unterrichtet uns laufend von den Problemen, mit denen er sich bei seiner täglichen Arbeit auseinandersetzen muß.

## **IV. Beziehungen zu nicht angeschlossenen Verbänden**

### **Argentinien**

Als Ergebnis der ausführlichen Beantwortung von Ansuchen um Informationen, die wir vom Vereinigten Seeleuteverband SOMU erhalten hatten, und in Anbetracht der Behandlung der Probleme dieser Organisation in unseren Veröffentlichungen beschäftigt sie sich nunmehr eingehend mit der Möglichkeit eines Beitritts zur ITF. Die ITF ist zu ihrem nächsten Kongreß eingeladen worden. Durch Vermittlung des Verbandes des Lokpersonals ist es uns außerdem gelungen, Kontakte zur Vereinigung des argentinischen Personals der Zivilluftfahrt herzustellen, die in einem späteren Zeitpunkt möglicherweise zu einem Beitritt dieser Organisation führen können.

### **Bolivien**

In den letzten 1½ Jahren hat sich an unserem Kontakt mit den bolivianischen Gewerkschaften kaum etwas geändert. Im großen und ganzen hat die Gewerkschaftsbewegung Boliviens noch keinen Ausweg aus einer ziemlich verworrenen internen Lage gefunden. Nichtsdestoweniger bemühen wir uns dauernd um eine Verbesserung unserer Beziehungen zu den bolivianischen Organisationen. Anlässlich seiner letzten Reise nach Mexiko konnte Kollege Coutts z. B. berichten, daß der Eisenbahnverband an der Aufnahme von Beziehungen zu uns sehr interessiert sei.

### **Brasilien**

Seit dem letzten Bericht des Leiters des lateinamerikanischen Büros hat sich an unseren Beziehungen zu nicht angeschlossenen Gewerkschaften nichts geändert. Andererseits treffen die aus jenem Anlaß gemachten Bemerkungen nach wie vor ebenfalls zu, nämlich daß günstige Aussichten auf Beitritte von Organisationen der Hafenarbeiter, Seeleute und des Personals der Zivilluftfahrt bestehen.

### **Kolumbien**

Unsere Bemühungen um Herbeiführung von Neubeiitritten, vor allem jenes der neugegründeten Transportarbeiter-Föderation, werden fortgesetzt. Daß dabei eine gewisse Verzögerung eingetreten ist, kann ohne weiteres der Tatsache zugeschrieben sein, daß die betreffenden Gewerkschaften das Ergebnis der Besprechungen über eine eventuelle Fusion der beiden Dachorganisationen UTC und CTC abwarten wollen.

### **Kostarika**

Höchstwahrscheinlich werden weitere der Dachorganisation CCT angeschlossene Transportarbeiterverbände in einem etwas späteren Zeitpunkt der ITF beitreten. Wir wenden der Lage weiterhin größte Aufmerksamkeit zu und werden jede sich bietende Gelegenheit ausnutzen.

### **Ecuador**

Der Eisenbahnverband ist nunmehr offiziell gegründet worden, allerdings ist nach wie vor ein beträchtlicher Einfluß von anaristischen und kommunistischen Elementen festzustellen. Die von uns unterstützte demokratische Gruppe hat jedoch Sitze in dem neugewählten Vorstand für sich in Anspruch nehmen können und teilt uns nunmehr mit, daß sie auf dem Wege zur völligen Demokratisierung der Gewerk-

schaft gute Erfolge erzielt hat. Auf ihren Wunsch sandten wir ihr vor kurzem eine Anzahl von Exemplaren einer Werbebroschüre der ITF und unserer Veröffentlichung „TRANSPORTE“, die unter den demokratischen Eisenbahnern verteilt wurden. Unsere Kontakte mit dieser Organisation dienen dem Zweck, ihren Beitritt zur ITF herbeizuführen, sobald sie den Einfluß totalitärer Elemente vollkommen ausgemerzt hat, was natürlich einige Zeit in Anspruch nehmen kann.

#### **El Salvador**

Der Kongreß des Eisenbahnverbandes, auf dem die Frage des Beitritts zur ITF zur Debatte gelangen soll, hat noch nicht stattgefunden. Unsere Beziehungen zu dieser Gewerkschaft sind ausgezeichnet, und es besteht kein Anlaß für die Annahme, daß die Absicht, der ITF beizutreten, nicht ernst gemeint wäre.

#### **Guatemala**

Der Eisenbahnverband hat mehrfach seine Anerkennung der ihm von der ITF gewährten moralischen Unterstützung zum Ausdruck gebracht und seine Absicht, ihr beizutreten, neuerdings bestätigt. Wir bemühen uns nach besten Kräften, diesen Beitritt herbeizuführen.

#### **Honduras**

Unsere Beziehungen zum Verband des Personals der Tela-Eisenbahn sind gut. Er hat jedoch noch keinen Beschluß über einen Beitritt gefaßt. Selbstverständlich werden wir jede Gelegenheit, die sich in der Zukunft bietet, benutzen, um den Beitritt herbeizuführen. Das gleiche trifft auf Organisationen anderer Transportarbeiter zu.

#### **Mexiko**

In den letzten Monaten haben wir uns um Fühlungnahme mit Transportarbeiterverbänden bemüht, die dem Gewerkschaftsbund nicht angehören, sehen jedoch vorläufig keine Möglichkeit, sie zum Beitritt zur ITF zu bewegen. Auch hier handelt es sich um eine Entwicklung, die einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte.

#### **Panama**

Gegenwärtig bemühen wir uns mit Hilfe unseres Mitgliedsverbandes der Seeleute, den Beitritt des Verbandes der Arbeiter im Straßentransport herbeizuführen.

#### **Paraguay**

Vom Eisenbahnverband, der vor einiger Zeit erklärt hatte, daß er einen Beitritt zur ITF in Erwägung ziehen werde, haben wir nichts Weiteres gehört. Persönliche Kontakte könnten in diesem Fall sehr wohl ausschlaggebend sein. Das gleiche kann von den Gewerkschaften der Arbeiter im Straßentransport gesagt werden.

#### **Peru**

Die Reorganisation der Föderation der Kraftfahrer von Peru, bei der es zur Ausschaltung der für den mißglückten illegalen Streik im vergangenen April verantwortlichen Extremisten kam, ist nunmehr beendet. Dem Kongreß der Föderation Anfang Juni wohnten Vertreter von elf Gewerkschaften aus den wichtigsten Städten und Provinzen bei, die die Interessen von insgesamt 40 000 Kraftfahrern vertreten, und der Kongreß richtete eine Begrüßungsbotschaft an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften.

#### **Uruguay**

Bei den Verbänden der Arbeiter im Straßentransport und der Hafendarbeiter konnten in der letzten Zeit für uns günstige Tendenzen festgestellt werden. Ein persönlicher Besuch an Ort und Stelle könnte sich als sehr wertvoll erweisen.

## **Venezuela**

Es wäre wohl verfrüht, jetzt schon konkrete Ergebnisse der Tätigkeit der dortigen demokratischen Elemente zu erwarten. Unsere Aussichten können jedoch – wie bereits in früheren Berichten erwähnt – als sehr günstig bezeichnet werden. Den Organisationen, mit denen wir Kontakt aufgenommen haben, ist Propaganda-material der ITF zugegangen.

## **V. Solidarität**

Im allgemeinen kann festgestellt werden, daß das lateinamerikanische Büro den Organisationen, die es von ihren Problemen und Schwierigkeiten in Kenntnis gesetzt haben, durch umfassende Behandlung dieser Probleme in den Veröffentlichungen und Interventionen bei Regierungsstellen moralischen Beistand gewährt hat. Die nachstehende Zusammenfassung wird einen kurzen Überblick über das bisher Geleistete vermitteln:

### **Panama**

In „TRANSPORTE“ veröffentlichten wir eine Reihe von Artikeln, in denen die Probleme unserer Freunde behandelt wurden, nämlich die Inspektion von Schiffen bei der Durchfahrt durch den Panamakanal, die Gründung der Fortbildungsschule des Verbandes usw. Der von unserem Büro und unserem Mitgliedsverband gemeinsam in die Wege geleiteten Kampagne war es hauptsächlich zu verdanken, daß zwischen den Regierungen von Panama und der Vereinigten Staaten ein Übereinkommen über eine Kontrolle der Schiffe zustandekam. Inzwischen hat sich jedoch herausgestellt, daß dieses Übereinkommen lediglich der Beschwichtigung der Seeleute dienen sollte.

Die Lage ist genau die gleiche wie vor der Unterzeichnung des Übereinkommens und es sind keine Bemühungen um eine Lösung des Arbeitslosenproblems unternommen worden. Da die Gültigkeitsdauer des Abkommens dieses Jahr abläuft, dürfte es zweckmäßig sein, den Versuch einer inhaltlichen Änderung zu unternehmen, um es für unseren Mitgliedsverband günstiger zu gestalten.

### **Ekuador**

Die eingehende Behandlung dieser Angelegenheit in unseren Veröffentlichungen sowie die beim Präsidenten der Republik erhobenen Vorstellungen waren ohne Zweifel ausschlaggebend für die Billigung der Satzungen des neugegründeten Eisenbahnverbandes.

### **Uruguay**

Der internationale Beistand anlässlich des Streiks der Seeleute in Uruguay ist bereits im Tätigkeitsbericht behandelt worden, so daß sich weitere Kommentare an dieser Stelle erübrigen. Erwähnenswert ist lediglich, daß die von uns aus diesem Anlasse an den Tag gelegte Solidarität den Beitritt eines weiteren Verbandes, der Unión Centros de Marinos (Seeleute) zur Folge gehabt hat.

### **Kolumbien**

Der Verband der Seeleute und des Personals im Binnenverkehr von Barranquilla und der Verband der Seeleute der Handelsmarine von Buenaventura hatten uns um unseren solidarischen Beistand bei ihrem Arbeitskonflikt gebeten. Auf die beiden an den Arbeitsminister gerichteten Schreiben unseres Büros antwortete er, daß er sich nach besten Kräften um eine Beilegung des Konfliktes bemühen werde. Kollege Sierra intervenierte ebenfalls beim Minister und bei der Militärregierung. Ferner hatten wir Kollege Sierra ersucht, sich mit entsprechendem Nachdruck für die Ein-

beziehung von Vertretern der Seeleute in den für den Entwurf eines neuen Verkehrskodex verantwortlichen Ausschuß einzusetzen.

#### **Guatemala**

Die Weigerung der privaten Eisenbahngesellschaft IRCA, Verhandlungen mit dem Eisenbahnverband aufzunehmen, bildete den Gegenstand einer Artikelserie in „TRANSPORTE“, für die uns der Verband seine Anerkennung aussprach.

#### **Argentinien**

Der Seeleuteverband SOMU hatte ebenfalls seine aufrichtige Anerkennung des von uns dauernd an den Tag gelegten Interesses an seinen Problemen ausgesprochen, insbesondere den im Zusammenhang mit Anwerbethoden stehenden.

#### **Finanzieller Beistand**

Während der Berichtszeit wurde den folgenden Organisationen finanzieller Beistand gewährt: Eisenbahnverband von Ecuador, Seeleuteverband von Panama und Transportarbeiterverband von Peru.

#### **VI. Schulungstätigkeit**

Das lateinamerikanische Büro der ITF war an dem von der ORIT und den IBS vom 12. bis 17. August 1957 in Kostarika gemeinsam veranstalteten Lehrgang beteiligt. Infolge des Interesses der Gewerkschaften in Mittelamerika und Kolumbien, auf welche Weltteile der Bereich der Teilnehmer aus finanziellen Gründen beschränkt werden mußte, erwies sich der Lehrgang als außerordentlich erfolgreich.

Von insgesamt 20 Teilnehmern kamen 10 von Verbänden der Transportarbeiter, nämlich vom Verband der Transportarbeiter von Nicaragua, dem Verband der Arbeiter im Straßentransport und der Zivilluftfahrt von El Salvador, wozu vier Delegierte aus Panama und einer aus Kolumbien kamen.

#### **VII. Beziehungen zur ORIT und anderen IBS**

An unseren Beziehungen zur ORIT änderte sich im Jahre 1957 nichts, obwohl festgestellt werden muß, daß sie durch die internen und verwaltungstechnischen Schwierigkeiten der ORIT einigermaßen beeinträchtigt worden sind. Die Tätigkeit des Organisationsausschusses der IBS erstreckte sich, abgesehen von der Veranstaltung des Lehrgangs in Kostarika, auf einen ziemlich beschränkten Bereich.

### **Asiatisches Regionalbüro**

#### **1. Personal**

Gegenwärtig besteht das Personal des asiatischen Büros aus seinem Leiter und einem Assistenten, einem Übersetzer/Dolmetscher und einem Büroangestellten. Infolge gewisser Schwierigkeiten, die sich bei der Verwendung der englischen Sprache in einem japanischen Büro unvermeidlich einstellen, war es nicht immer möglich, den vollen Personalbestand aufrechtzuerhalten oder Personal ausfindig zu machen, das den von der ITF gestellten Anforderungen entsprochen hätte.

#### **2. Tätigkeit**

Während der Berichtszeit wurden die engstmöglichen Beziehungen mit unseren gegenwärtigen Mitgliedsverbänden sowie mit dem japanischen Zentralverband der Transportarbeiter-Gewerkschaften (Zenkoun), mit dem Büro des IBFG in Tokio und über Zenkoun mit nicht angeschlossenen Organisationen aufrecht erhalten. Außerhalb Japans ist von einer derartigen Zusammenarbeit jedoch



weniger zu bemerken mit Ausnahme der mit den besser bekannten Mitgliedsverbänden und anderen uns freundlich gesinnten Gewerkschaften in Indien, Pakistan, Malaya und Indonesien. Kontakte mit Mitgliedsverbänden in der Koreanischen Republik gestalten sich zur Zeit infolge der politischen Spannung zwischen den beiden Ländern immer schwieriger. Mangels persönlicher Kontakte mit Einzelpersonen oder potentiellen Mitgliedsverbänden haben sich abgesehen von einem gelegentlichen Briefwechsel keine Kontakte mit Birma und den übrigen Ländern Asiens entwickelt. Die Dienste, die das Büro den Mitgliedsverbänden von Zenkoun zu leisten in der Lage war, haben weitaus engere Beziehungen zu zwei größeren Organisationen, nämlich dem Verband der Speditionsangestellten und dem Verband des Personals der Privatbahn, sowie mit dem etwas kleineren Verband des Lokpersonals herbeigeführt. Unsere Beziehungen zu diesen Organisationen haben sich infolge des Besuches und als Ergebnis der darauffolgenden Veröffentlichung des Berichtes der gemeinsamen Delegation der ITF und des IBFG weiterhin verbessert, und mit dem Beitritt wenigstens einer dieser Organisationen kann in der allernächsten Zukunft gerechnet werden.

### 3. Informationsdienst

Die regelmäßige Herausgabe von Veröffentlichungen in englischer Sprache hat sich als undurchführbar erwiesen. Eine Zeitung in japanischer Sprache erscheint jedoch regelmäßig, und darin enthaltene Artikel werden in japanischen Gewerkschaftszeitungen in großem Umfang wiedergegeben. Die Lage im Hinblick auf die Veröffentlichungen in englischer Sprache wird vom Leiter des asiatischen Büros sehr bedauert. Er erschienen vier Ausgaben eines Presseberichtes in englischer Sprache, da darin japanischen Gewerkschaftsproblemen jedoch nach Ansicht des Sekretariats eine unverhältnismäßig große Bedeutung beigemessen wurde, wurde von weiteren Veröffentlichungen Abstand genommen. Eine inhaltlich auf breiterer Basis beruhende Veröffentlichung wurde ins Auge gefaßt und sowohl angeschlossene als auch nicht angeschlossene Gewerkschaften in Asien gebeten, wichtige Mitteilungen aus ihrem Zuständigkeitsbereich an uns weiterzuleiten. Da die Reaktion auf diesen Vorschlag jedoch sehr zu wünschen übrig ließ, mußte dieses Projekt fallen gelassen werden. An seine Stelle sind seither Briefe und/oder Pressemitteilungen an das Sekretariat und die jeweils in Frage kommenden Organisationen getreten.

Wie bereits erwähnt, bedauert der Leiter des asiatischen Büros sehr, daß im Hinblick auf einen äußerst wichtigen Aspekt unserer Tätigkeit ein so gut wie völliger Fehlschlag zur Kenntnis genommen werden muß. Da sich an der Bedeutung Asiens keineswegs etwas geändert hat und die gleiche dringende Notwendigkeit von Informationen über die ITF und die freie Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen besteht wie früher, ersucht der Leiter des asiatischen Büros den Generalsekretär und die leitenden Gremien der ITF zu erwägen, auf welche Weise etwaige in diesem Zusammenhang stehende Mängel am besten ausgemerzt werden können. Im großen und ganzen ist die ITF jedoch nach wie vor das in Asien am besten bekannte Internationale Berufsekretariat. Nichtsdestoweniger ist es dringend erforderlich, Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Ruf, dessen sich die ITF bereits erfreut, noch weiter verbessert werden könnte.

### 4. Kontakte und Neubeiitte

Unsere Kontakte und koordinierende Tätigkeit in Japan haben wir bereits erwähnt. Ebenso haben wir auf die in offizieller Eigenschaft und persönlich Zenkoun und seinen Mitgliedsverbänden erwiesenen Dienste hingewiesen, die zu engeren Beziehungen zwischen gewissen nicht angeschlossenen Verbänden und der ITF geführt haben. Einige dieser Verbände erwägen nunmehr allen Ernstes

den Beitritt zur ITF, ihr endgültiger Beschluß wird jedoch weitgehend von der Stellungnahme von Sohyo (der linksgerichteten Dachorganisation) zur freien Gewerkschaftsbewegung nach den Wahlen abhängen.

Was Asien in seiner Gesamtheit betrifft, gehören uns nunmehr Verbände in Korea und Indonesien an, also zwei Ländern, die früher in der ITF nicht vertreten waren. Sehr enge persönliche Kontakte werden weiterhin mit Gewerkschaften in Singapur aufrechterhalten, und es bestehen günstige Aussichten auf weitere Beitritte dortiger Organisationen. Innerhalb der Gewerkschaftsbewegung von Singapur herrscht jedoch infolge politischer und interner Schwierigkeiten beträchtliche Ungewißheit. Nach Beendigung der Besprechungen über die Regelung der politischen Zukunft der Kolonie dürfte sich die Lage jedoch klarer gestalten.

##### 5. Vertretungen und Delegationen

Während der Berichtszeit mußte sich der Leiter des asiatischen Büros an einer Reihe von Delegationen nach Indonesien und Singapur beteiligen. Dabei handelte es sich um gemeinsame Vorhaben der ITF und des IBFG. Die wichtigste dieser Delegationen war der Beratung und Unterstützung der Seeleuteverbände in Singapur im Zusammenhang mit Projekten der Errichtung von Heuerstellen gewidmet. Der Zweck der Entsendung der zweiten Delegation war die Herbeiführung des Beitritts der islamitischen Dachorganisation SERIKAT BURUH ISLAM INDONESIA. Diese Delegation bestand aus dem Leiter des asiatischen Büros und Kollegen P. P. Narayanan vom Malayischen Verband der Plantagenarbeiter, und es gelang ihr, die obige Dachorganisation zu veranlassen, um Aufnahme in den IBFG aufzusuchen, welchem Antrag stattgegeben wurde. Während seines Aufenthalts in Indonesien erneuerte der Leiter des asiatischen Büros alte Kontakte, hielt Ansprachen auf den Kongressen von zwei Gewerkschaften sowie drei Referate über die internationale Gewerkschaftsbewegung. Von der Entsendung einer weiteren Delegation nach Indonesien am Anfang des laufenden Jahres mußte infolge der Verschlechterung der politischen Lage Abstand genommen werden.

Während seines Aufenthalts im Zusammenhang mit dem Projekt der Heuerstellen war der Leiter des asiatischen Büros den Dachorganisationen in Singapur und Malaya beim Entwurf einer Denkschrift an Sonderkommissionen behilflich, die mit dem Studium der Hafenverwaltungen und Hafeneinrichtungen beauftragt worden waren. Er wurde außerdem um seinen Rat und Beistand bei der Errichtung eines Hafentarbeiterverbandes gebeten, konnte diesem Ansuchen jedoch infolge arbeitsmäßiger Überlastung nicht Folge leisten.

Nach Ansicht des Leiters des asiatischen Büros wäre die Ernennung eines Sonderbeauftragten der ITF für Singapur, Malaya und Indonesien und evtl. auch Birma und Thailand dringend erforderlich.

Dieser Sonderbeauftragte sollte womöglich auch die Interessen des IBFG und anderer internationaler Berufssekretariate in diesen Gebieten vertreten können.