

PROTOKOLL

ITF-KONGRESS

BERN 1960

MIT BERICHTEN

FÜR DIE JAHRE

1958 UND 1959



ITF

**LONDON
INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION**

X 2267

6.H.11

11

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Todesfälle	5	Finanzbericht für die Jahre 1958 und 1959	133
Einleitung	7	Die Aufgabe der ITF in den Ent- wicklungsländern	142
I. Leitende Gremien und interne Organisation der ITF	9	Die Arbeitszeitverkürzung in der modernen Industriewirtschaft	153
Kongreß	9	Tagesordnung	163
Generalrat	11	Anträge	164
Exekutivkomitee	14	Protokoll	175
Geschäftsführender Ausschuß	15	Eröffnung des Kongresses	175
Regionalausschuß	16	Ansprache des Präsidenten	178
Präsident und Vizepräsident	16	Berichte über Sektionskonferenzen und Ausschußsitzungen	267
Rechnungsprüfer	16	Bericht des Mandatsprüfungsaus- schusses	267
Veröffentlichungen	17	Erster Bericht des Resolutionsaus- schusses	268
Das Sekretariat	17	Sektionskonferenz der Arbeiter im Straßentransport	271
Vertretungen der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen	18	Konferenz der Sektion des Luft- verkehrs	274
II. Mitgliederbestand	21	Konferenz der Hafenarbeitersek- tion	278
Neueintritte	22	Gemeinsame Konferenz der Sek- tionen der Seeleute und Hafener- arbeiter	283
Liste der Mitgliedsverbände	23	Zweiter Bericht des Resolutions- ausschusses	285
III. Beziehungen zu angeschlos- senen Organisationen	37	Konferenz der Sektion der Hoch- seefischer	286
IV. Arbeitskonflikte und gewerk- schaftspolitische Kampfmaß- nahmen	40	Gemeinsame Konferenz der Sek- tionen des Binnenverkehrs	288
V. Regionale Tätigkeit	48	Sektionskonferenz der Eisenbah- ner	292
VI. Tätigkeit der Sektionen	62	Konferenz der Seeleutesektion	296
Seeleutesektion	62	Konferenz der Sektion Binnen- schiffahrt	300
Sondersektion der Seeleute	67	Delegiertenliste	303
Hafenarbeitersektion	71	Gäste	310
Sektion der Eisenbahner	76		
Sektion Straßentransport	86		
Sektion Luftverkehr	93		
Sektion der Hochseefischer	98		
Sektion der Binnenschiffer	109		
Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen	112		
VII. Beziehungen zu internationa- len Gewerkschaftsorganisa- tionen	115		
VIII. Beziehungen zu offiziellen in- ternationalen Organisationen	119		
Internationale Arbeitsorgani- sation	119		
Weitere zwischenstaatliche Regierungsorganisationen	129		
IX. Verschiedenes	130		

Todesfälle

A. Adamczyk, ehemaliger Generalsekretär des polnischen Transportarbeiterverbandes und ehemaliges Mitglied des Generalrats der ITF, gestorben am 15. Mai 1959 im Alter von 59 Jahren.

W. P. Allen, ehemaliger Präsident und Generalsekretär des britischen Verbandes der Lokführer und Heizer, am 4. Mai 1958 im Alter von 69 Jahren.

W. Backman, Präsident des Finnischen Eisenbahnerverbandes von 1949 bis 1957, am 26. Dezember 1959 im Alter von 64 Jahren.

J. G. Baty, ehemaliger Generalsekretär des britischen Verbandes der Lokführer und Heizer und früheres Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, am 5. April 1959 im Alter von 63 Jahren.

H. Both, der während vieler Jahre für den Satz der ITF-Zeitung verantwortlich war, starb am 8. September 1959 im Alter von 49 Jahren.

J. Brannigan, Generalsekretär des schottischen Verbandes der Fuhrleute und Kraftfahrer und stellvertretendes Mitglied des Generalrats der ITF, am 18. Juli 1959 im Alter von 59 Jahren.

C. Charissades, ehemaliger Generalsekretär der griechischen Seeleute-föderation und ehemaliges Mitglied des Generalrats der ITF, am 10. November 1959.

G. Devaux, Generalsekretär des belgischen Eisenbahnerverbandes und Vorsitzender der Eisenbahnersektion der ITF, am 15. November 1958 im Alter von 57 Jahren.

R. Grimm, einer der Gründer des Schweizerischen Transportarbeiterverbandes, aus dem später der VHTL wurde, am 8. März 1958 im Alter von 77 Jahren.

K. Hamada, ehemaliger Generalsekretär des japanischen Seeleuteverbandes, im März 1958.

I. Haugen, Präsident des norwegischen Seeleuteverbandes und Mitglied des Exekutivkomitees der ITF, am 20. Juni 1958 im Alter von 63 Jahren.

H. Kageyama, Präsident des japanischen Seeleuteverbandes, am 2. Februar 1959 im Alter von 58 Jahren.

L. J. W. Keller, ehemaliger Generalsekretär des rhodesischen Eisenbahnerverbandes, am 10. September 1959 im Alter von 74 Jahren.

G. Martelli, Präsident der italienischen Föderation des Personals der Autobus- und Straßenbahnbetriebe und der Binnenschifffahrt (CISL), am 11. Oktober 1959 im Alter von 61 Jahren.

P. D'Mello, Generalsekretär des Transport- und Hafenarbeiterverbandes von Bombay, am 20. Juni 1958 im Alter von 42 Jahren.

A. R. Mosher, Ehrenamtlicher Präsident des kanadischen Eisenbahner- und Transportarbeiterverbandes, am 26. September 1959 im Alter von 78 Jahren.

H. Parry, Amtierender stellvertretender Generalsekretär der britischen Vereinigung der Angestellten der Verkehrsbetriebe, am 3. September 1959 im Alter von 53 Jahren.

P. Perrin, ehemaliger stellvertretender Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, am 24. Juni 1958.

L. Riaza, Vertreter der spanischen Transportarbeitergewerkschaften im Exil bei der ITF und ehemaliges Mitglied des Generalrats, am 27. März 1959 im Alter von 55 Jahren.

Frau José Spirig, Angestellte im Sekretariat der ITF von 1946 bis 1952, am 5. Januar 1958 im Alter von 30 Jahren.

J. W. Stafford, ehemaliger Präsident des britischen Eisenbahnerverbandes und Rechnungsprüfer der ITF, am 6. Januar 1959 im Alter von 63 Jahren.

K. O. Svendson, Schatzmeister des dänischen Verbandes des Lokpersonals, am 5. April 1958 im Alter von 60 Jahren.

Einleitung

Wenn uns in den beiden Jahren, auf die sich der vorliegende Tätigkeitsbericht bezieht, Enttäuschungen nicht erspart blieben, können wir dennoch mit gewisser Genugtuung auf die von uns geleistete Arbeit zurückblicken. Die Gesamtzahl unserer Mitglieder ist zwar gesunken, was jedoch auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist; etwas trösten können wir uns jedoch mit dem Neubeitritt von etwa 50 Gewerkschaften in den Jahren 1958 und 1959. In Mitgliederzahlen ausgedrückt wären diese Beitritte vielleicht nicht von allzugroßer Bedeutung, denn es handelt sich hauptsächlich um kleinere Organisationen aus den Entwicklungsländern in Asien, Afrika und Lateinamerika. Sie sind jedoch bezeichnend für den weiteren Vormarsch der ITF in den weniger entwickelten Weltteilen, wo ja die internationale Gewerkschaftsbewegung ihre wichtigsten Aufgaben zu erfüllen hat. Die Bedeutung der regionalen Tätigkeit ist in den letzten Jahren so oft und mit solchem Nachdruck unterstrichen worden, daß ich manchmal befürchte, aus der allzugroßen Vertrautheit mit der Gefahr könne Gleichgültigkeit werden, so wie man sich an einen reißenden Fluß gewöhnen kann, der ein Jahr nach dem anderen knapp unterhalb der akuten Gefahrengrenze dahinfließt. Ewige Wachsamkeit muß die Regel bleiben, und selbst ein vorübergehendes Nachlassen der Aufmerksamkeit, die wir unserer Arbeit in den Entwicklungsländern zuwenden müssen, wäre von verheerenden Folgen begleitet. Die wirkliche Arbeit hat kaum begonnen. Gewiß können wir mit nicht ganz unberechtigtem Stolz auf die Beitritte von Gewerkschaften in Asien, Afrika und Lateinamerika verweisen, deren Bedeutung keineswegs gering ist. Jeder neue Beitritt bedeutet aber gleichzeitig für die ITF eine zusätzliche Verpflichtung. An sich ist er nicht mehr als der Anfang von Beziehungen, die weiter entwickelt werden müssen, ein Ausgangspunkt für unsere wichtigste Aufgabe, den Gewerkschaften der Transportarbeiter mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, ihnen zu Stärke und Einfluß zu verhelfen, damit sie die Interessen ihrer Mitglieder mit Erfolg vertreten können.

Manchmal, wenn ich mir eine Karte der Welt betrachte, geht es mir so ähnlich wie bei der Aussicht vom Gipfel eines Berges: sie kann sehr eindrucksvoll sein, aber auch sehr schwindelerregend.

In riesigen Gebieten der Welt ereignen sich politische und wirtschaftliche Umwälzungen mit enormer Geschwindigkeit; starke Gewerkschaften sind dort der Faktor, der ein Chaos verhüten kann. Wie klein muß angesichts dieser Gegebenheiten die ITF erscheinen, die man doch immerhin, selbst bei Anwendung strengster Kriterien, nicht gerade als Organisation zweiten Ranges bezeichnen kann. Immer wieder haben wir zu der Schlußfolgerung gelangen müssen, daß unsere regionale Tätigkeit ausgedehnt werden müsse; daran wird sich auch in den kommenden Jahren nichts ändern, im Gegenteil, die Notwendigkeit wird nur noch dringender werden. Immer schwieriger wird es sein, mit der Entwicklung überhaupt Schritt zu halten – von Fortschritten auf dem Wege zu einer Lösung des Problems gar nicht zu reden. Wenn die Frage der regionalen Tätigkeit auch auf dem Kongreß 1960 in den Vordergrund gerückt wird, entspricht das also lediglich der überregenden Bedeutung, die wir ihr beimessen.

Dennoch wäre es schlecht bestellt um die ITF, wenn die Tätigkeit ihrer Sektionen durch die Entwicklung unserer regionalen Tätigkeit beeinträchtigt würde. Ein Blick auf die Berichte über die Tätigkeit der Sektionen zeigt, daß an Problemen gewerkschaftspolitischer Natur kein Mangel herrscht.

Überdies erfreut sich die ITF gerade seit einer gewissen gewerkschaftspolitischen Aktion gegen Ende 1958 eines ganz besonders guten Rufes (von bestimmten Kreisen abgesehen). Ohne an dieser Stelle auf Einzelheiten eingehen zu wollen, möchte ich betonen, daß der Boykott der Schattenflaggen ein sehr konkretes Beispiel internationaler Solidarität war. Die ganze Welt weiß jetzt, daß die Transportarbeiter gemeinsam für eine gerechte Sache eintreten können und wollen. Es war eine Machtprobe, bei der wir mit der Reaktion der Gewerkschaften auf den Appell der ITF zufrieden sein konnten. Sollten wir uns in der Zukunft vielleicht wieder einmal einem anscheinend unlösbaren Problem gegenübersehen, dann werden wir durch die Erinnerung an diesen Boykott nur noch in unserer Überzeugung bestärkt werden, daß jedes Problem um so einfacher wird, je stärker der Wille zu seiner Lösung und je größer die Einigkeit jener ist, die sie in Angriff nehmen. Im übrigen spricht der Tätigkeitsbericht seine eigene Sprache. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und könnte auch zwangsläufig nicht vollständig sein. Dennoch hoffe ich, daß er Schlüsse auf die Ausdehnung unseres Interessenbereiches zulassen wird und eine zumindestens ungefähre Einschätzung der Bedeutung der Aufgaben, die wir zu bewältigen haben.

Omer Becu, Generalsekretär.

I. Leitende Gremien und interne Organisation

Kongreß

Der 25. Kongreß der ITF fand vom 23. bis 31. Juli 1958 in Amsterdam statt. Er stellt in der Geschichte der ITF insofern ein noch nie dagewesenes Ereignis dar, als zum ersten Mal die Zahl der auf dem Kongreß vertretenen außer-europäischen Länder die der europäischen überschritt. Auch zahlenmäßig wurde ein Rekord erreicht, da 223 Delegierte und 62 Berater von 110 Gewerkschaften in 40 Ländern anwesend waren. Dem Kongreß wohnten ferner viele offizielle Gäste wie Vertreter niederländischer Behörden und Botschaften ausländischer Staaten in den Niederlanden sowie Gastdelegierte und Beobachter und mehrere ehemalige Freunde und Kollegen der ITF bei, die besonders zum Kongreß eingeladen worden waren. Zu den letztgenannten zählten Frau Lily Krier und die Kollegen M. Leick (Luxemburg), J. Brautigam, F. Landskroon, R. Laan, Snr., L. Veenstra, A. Staal und A. Treurniet (Niederlande) und K. Weigl (Österreich).

Der Umfang des Kongresses beeinträchtigte jedoch keineswegs die glatte Abwicklung der Geschäfte, die sogar einen Tag früher als vorgesehen beendet werden konnten. Der Vorsitz führte zum letzten Mal Kollege Hans Jahn, dem aus diesem Anlasse das Goldene Ehrenabzeichen der ITF überreicht wurde. Weitere Empfänger dieser Auszeichnung waren Frau Lily Krier sowie die Kollegen K. Weigl, J. Brautigam, G. Joustra, J. Jarrigion, A. Thaler und A. Treurniet.

Der Kongreß nahm eine Reihe von Resolutionen an, deren Inhalt wir wie folgt kurz zusammenfassen:

Mitgliedsbeiträge

Es wurde beschlossen, einen einheitlichen Mitgliedsbeitrag von 5 d. je Mitglied festzusetzen.

Verkehrspolitik

Der Kongreß billigte die Denkschrift der ITF über Fragen der europäischen Verkehrspolitik und Integration und ersuchte das Exekutivkomitee, die erforderlichen Vorkehrungen für die weitere Behandlung dieser Fragen zu treffen. Die Vertretung der Gewerkschaften in allen Gremien, die an den Arbeiten im Hinblick auf eine Einigung Europas beteiligt sind, wäre zu gewährleisten.

Spanien

Der Kongreß übte scharfe Kritik an der fortgesetzten Unterdrückung der Menschenrechte in Spanien und verpflichtete sich zur Unterstützung aller jener, die für die Wiederherstellung dieser Rechte kämpfen.

Schattenflaggen

Der Kongreß beantragte: a) einen allgemeinen Boykott von Schiffen unter den Schattenflaggen, für die keine von der ITF gutgeheißenen Kollektivverträge gelten; b) eine internationale Konferenz von Vertretern der Seeleute, Reeder und Regierungen zur Besprechung dieses Problems, und rich-

tete c) an IMCO oder sonstige zuständige internationale Gremien die Aufforderung, eine allgemein annehmbare Definition des Begriffes des «echten Zusammenhangs» zwischen Schiffen und den Flaggen, unter denen sie zum Einsatz gelangen, auszuarbeiten.

Streikrecht der Hafentarbeiter

Der Kongreß verpflichtete sich zur Unterstützung der Hafentarbeiter Ostafrikas, denen das Streikrecht durch die Gesetzgebung vorenthalten wird.

Bemannung von Lokomotiven

Der Kongreß bekräftigte die von der ITF vertretene Auffassung, daß Lokomotiven grundsätzlich mit zwei Mann besetzt werden sollen, legte jedoch Bedingungen fest, unter denen Ausnahmen zulässig wären. Ferner wurde betont, daß auch den Arbeitnehmern die positiven Auswirkungen des technischen Fortschritts zugute kommen müßten.

Koalitionsfreiheit in Ostafrika

Der Kongreß verurteilte die gesetzlichen Einschränkungen der Handlungsfreiheit der Gewerkschaften in Ostafrika.

Koalitionsfreiheit in Japan

Die japanische Regierung wurde aufgefordert, ihren Verpflichtungen als Mitglied der IAO nachzukommen und die den Gewerkschaften der Arbeitnehmer von Wirtschaftszweigen der öffentlichen Hand auferlegten Beschränkungen aufzuheben.

Eisenbahner von Ekuador

Der Kongreß verpflichtete sich zur Unterstützung der Bemühungen der Eisenbahner um Wiederaufbau der Gewerkschaftsbewegung und forderte die zuständigen Behörden auf, darauf zu achten, daß den Gewerkschaften die in der Gesetzgebung verankerten Rechte nicht vorenthalten werden.

Freiheit der Gewerkschaften in Argentinien

Der Kongreß verpflichtete sich zur Unterstützung der demokratischen Gewerkschaften Argentiniens, insbesondere des der ITF angeschlossenen Verbandes des Lokpersonals «La Fraternidad» in ihrem Kampf gegen totalitäre Elemente und gegen Gesetzentwürfe, durch die die demokratischen Gewerkschaften ihrer Autonomie beraubt werden sollten.

Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen

Der Kongreß verurteilte die von der Internationalen Föderation der Verbände der Verkehrspiloten (IFALPA) angenommenen Richtlinien über die Zusammensetzung der Besatzungen und die Gewerkschaftspolitik der Amerikanischen Vereinigung der Verkehrspiloten. Derartigen Tendenzen müßte, wenn nötig, durch gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen entgegen gewirkt werden. Der Kongreß bekräftigte ferner die von der ITF auf dem Wiener Kongreß gebilligten Richtlinien über die Zusammensetzung der Besatzungen unter entsprechender Berücksichtigung der Einflüsse der geänderten Einsatzbedingungen und beantragte die möglichst baldige Einbe-

rufung einer Konferenz zum Zwecke der Koordinierung der Maßnahmen der Mitgliedsverbände im Hinblick auf die Anwendung der gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF.

Hoheitsgewässer

Der Kongreß verurteilte die Maßnahmen gewisser Staaten zum Zwecke der willkürlichen Ausdehnung ihrer Hoheitsgewässer und forderte dringend die Aufrechterhaltung der traditionellen Dreimeilenzone.

Generalrat

Anfang 1958 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen:

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Österreich, Saar, Schweiz	A. Thaler (Österreich) W. Svetelsky (Österreich) H. Düby (Schweiz)	R. Freund (Österreich) A. Flätgen (Saar) E. Hofer (Schweiz)
Belgien, Luxemburg, Niederlande	R. Dekeyzer (Belgien) H. J. Kanne (Niederlande) Ch. J. Leurs (Luxemburg)	D. Harms (Niederlande)
Dänemark, Finnland, Island, Norwegen	I. Haugen (Norwegen) G. Widing (Finnland) E. Borg (Dänemark)	S. F. Andersen (Dänemark) O. Askeland (Norwegen)
Frankreich	F. Laurent	R. Lapeyre
Deutschland	H. Jahn Ph. Seibert A. Kummernuss H. Hildebrand	F. Schreiber P. Pröh O. George J. Steldinger
Großbritannien und Irland	D. S. Tennant F. Cousins W. J. P. Webber T. Yates	A. Hallworth
Griechenland	S. Dimitricopoulos	M. Petroulis
Italien	E. Semenza	G. Abate
Schweden	S. Klinga	
Israel	Z. Barash	

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Ghana, Kenia, Mauritius, Nigerien, Njassaland, Rhodesien, Südafrika, Tunesien, Tanganjika	L. Agonsi (Nigerien) C. Heymann (Ghana) M. A. Labinjo (Nigerien)	
Hongkong, Indien, Japan	J. D. Randeri (Indien) T. Nishimaki (Japan) I. Koyanagi (Japan)	
Pakistan, Philippinen, Malaya	R. S. Oca (Philippinen)	
Argentinien, Brasilien, Brit.-Honduras, Chile, Kolumbien, Kuba	F. Pomar (Kuba)	V. Conde (Kolumbien)
Ekuador, Mexiko, Panama, Uruguay	S. de A. Pequeno (Brasilien) W. Moreno (Chile)	
Grenada, St. Lucia, Trinidad, Jamaika	J. Knight (Grenada)	
Kanada	F. H. Hall	W. J. Smith
USA	A. E. Lyon M. Quill	
Estland, Polen, Spanien (im Exil)	L. Riaza (Spanien)	N. Metslov (Estland)

Anmerkung: Für Sitze, die Vertretern Ägyptens und Australasiens vorbehalten waren, waren keine Kandidaten vorgeschlagen worden. I. Haugen, Norwegen, starb im Juni 1958. M. A. Labinjo wurde kraft seiner Kooptierung in das Exekutivkomitee Mitglied des Generalrats.

Auf dem Kongreß 1958 wurde ein neuer Generalrat gewählt, der wie folgt zusammengesetzt war:

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Österreich, Schweiz	J. Matejcek (Österreich) H. Düby (Schweiz)	W. Svetelsky (Österreich) E. Hofer (Schweiz)
Belgien, Niederlande, Luxemburg	R. Dekeyzer (Belgien) Ch. F. Leurs (Luxemburg) H. J. Kanne (Niederlande)	D. Harms (Niederlande)

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Dänemark, Faröer Inseln, Finnland, Island, Norwegen	E. Borg (Dänemark) G. Hauge (Norwegen) G. W. Widing (Finnland)	K. Kjoniksen (Norwegen) S. From Andersen (Dänemark) P. Madsen (Dänemark)
Frankreich	F. Laurent	R. Lapeyre
Deutschland	Ph. Seibert F. Schreiber A. Kummernuss H. Hildebrand	F. Eichinger Frl. L. Raupp O. George H. Steldinger
Großbritannien	F. Cousins S. F. Greene W. J. P. Webber T. Yates	D. S. Tennant A. Hallworth J. V. Bailey J. Brannigan
Griechenland	M. Petroulis	S. Dimitricopoulos
Italien	E. Leolini	E. Semenza
Schweden	S. Klinga	G. Kolare
Mittelasien	Z. Barash (Israel)	
Afrika	C. Heymann (Ghana) W. M. Chakulya (Rhodesien) J. D. Akrumu (Kenia) M. Makinde (Nigerien)	H. M. Luande (Uganda) W. B. Otoo (Ghana) E. N. N. Kanyama (Tanganjika) M. A. Labinjo (Nigerien)
Ceylon, Hongkong, Indien, Korea	J. D. Randeri (Indien)	M. Kotwal (Indien)
Japan	T. Nishimaki K. Suzuki	
Indonesien, Malaya, Pakistan, Philippinen	R. S. Oca (Philippinen) M. A. Khatib (Pakistan)	J. Jacob (Indonesien) E. Sano (Philippinen)
Australasien	J. Herlihy (Neuseeland)	
Lateinamerika	A. Bono (Argentinien) M. Meza (Mexiko) E. Padilla (Kolumbien) S. de A. Pequeno (Brasilien)	M. Lopes (Brasilien) T. H. Gutierrez (Brit.-Honduras) M. Machin (Uruguay)

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Karibischer Raum	J. Knight (Grenada)	
Kanada	F. Hall P. Hall	
USA	M. Quill A. E. Lyon	
Estland, Polen, Spanien (im Exil)	L. Riaza (Spanien)	N. Metslov (Estland)

Anmerkung: M. A. Labinjo war während seiner Amtszeit als kooptiertes Mitglied des Exekutivkomitees Mitglied des Generalrats. Er legte sein Amt im Exekutivkomitee am 18. November 1959 nieder. J. Curran wurde kraft seiner Kooptierung in das Exekutivkomitee im November 1959 Mitglied des Generalrats. L. Riaza starb am 27. März 1959 und J. Brannigan am 18. Juli 1959.

Während der Berichtszeit trat der Generalrat einmal zusammen, nämlich am 31. Juli 1958 unmittelbar nach dem Abschluß des Kongresses 1958. Auf dieser Sitzung wurde Kollege F. Cousins zum Präsidenten der ITF und Kollege H. J. Kanne zum Vizepräsidenten gewählt. Außerdem wurde beschlossen, einer Empfehlung des Exekutivkomitees der ITF stattzugeben, die indische Seeleuteföderation auszuschließen, da sie ihren satzungsgemäßen Verpflichtungen der ITF gegenüber nicht nachgekommen war.

Exekutivkomitee

Anfang 1958 bestand das Exekutivkomitee aus den folgenden Mitgliedern:

- H. Jahn* (Deutsche Eisenbahner), Präsident
- F. Cousins* (Britische Transportarbeiter), Vizepräsident
- E. Borg* (Dänische Transportarbeiter)
- R. Dekeyzer* (Belgische Transportarbeiter)
- H. Düby* (Schweizerische Eisenbahner)
- I. Haugen* (Norwegische Seeleute)
- H. J. Kanne* (Niederländische Transportarbeiter)
- M. A. Labinjo* (kooptiertes Mitglied, Afrika)
- F. Laurent* (Französische Eisenbahner)
- S. de A. Pequeno* (kooptiertes Mitglied, Lateinamerika)
- A. E. Lyon* (Eisenbahner der USA)
- J. D. Randeri* (kooptiertes Mitglied, Asien)
- A. Thaler* (Österreichische Eisenbahner)
- O. Becu* (Generalsekretär)
- T. Yates* (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses und demgemäß Mitglied des Exekutivkomitees in beratender Eigenschaft).

Anmerkung: I. Haugen starb am 20. Juni 1958.

Das auf dem Kongreß 1958 gewählte Exekutivkomitee bestand aus den folgenden Mitgliedern:

- F. Cousins* (Britische Transportarbeiter), Vizepräsident
- H. J. Kanne* (Niederländische Transportarbeiter), Vizepräsident
- R. Dekeyzer* (Belgische Transportarbeiter)
- H. Düby* (Schweizerische Eisenbahner)
- G. Hauge* (Norwegische Seeleute)

S. Klinga (Schwedische Transportarbeiter)
F. Laurent (Französische Eisenbahner)
A. E. Lyon (Eisenbahner der USA)
J. Matejcek (Österreichische Eisenbahner)
Ph. Seibert (Deutsche Eisenbahner)
O. Becu (Generalsekretär)
T. Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses)

Auf seiner Sitzung im Dezember 1958 beschloß das Exekutivkomitee, die folgenden Mitglieder im Einklang mit Artikel VIII, Paragraph 5, der Satzungen zu kooptieren:

M. A. Labinjo (Afrika)
T. Nishimaki (Asien)
S. de A. Pequeno (Lateinamerika)

Während der Sitzung des Exekutivkomitees im November 1959 in Rom legte M. A. Labinjo sein Amt nieder.

Anläßlich seiner Sitzung im August 1959 beschloß das Exekutivkomitee, einen Vertreter Nordamerikas zu kooptieren. (Ein kooptiertes Mitglied aus Nordamerika gehörte dem Exekutivkomitee von Januar bis November 1957 an. Infolge des Rücktritts des betreffenden Kollegen von seinem Amt bei seiner Gewerkschaft wurde sein Sitz vom Exekutivkomitee für unbesetzt erklärt.)

Im November 1959 beschloß das Exekutivkomitee, den auf diese Weise frei gewordenen Sitz Kollege J. Curran, Präsident des amerikanischen Seeleuteverbandes (NMU), einzuräumen.

Verfahren bei Kooptierung von Mitgliedern

Ursprünglich erfolgte die Kooptierung von Mitgliedern des Exekutivkomitees auf der ersten normalerweise nach dem Kongreß anberaumten Sitzung. Da die kooptierten Mitglieder dieser Sitzung selbstverständlich nicht beiwohnen konnten, war ihre Amtszeit kürzer als die der gewählten Mitglieder. Um in dieser Hinsicht Abhilfe zu schaffen, beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung im August 1959 in Kopenhagen, die Mitgliedsverbände bereits einige Zeit vor dem Kongreß um Nominierungen von Kandidaten zu ersuchen, damit die Kooptierung dieser Mitglieder auf einer unmittelbar nach Abschluß des Kongresses einzuberufenden Sondersitzung des Exekutivkomitees erfolgen könne.

Sitzungen des Exekutivkomitees

Sitzungen des Exekutivkomitees fanden vom 17. bis 20. März 1958 (Athen), vom 21. bis 22. Juni 1958 (Amsterdam), am 31. Juli 1958 (Amsterdam), am 16. und 17. Dezember 1958 (London), vom 27. bis 29. April 1959 (London), vom 6. bis 8. August 1959 (Kopenhagen), und vom 18. bis 20. November 1959 (Rom) statt.

Geschäftsführender Ausschuß

Anfang 1958 bestand der Geschäftsführende Ausschuß der ITF aus den Kollegen A. Hallworth (Britische Vereinigung der Lokführer und Heizer), D. S. Tennant (Offiziere der Handelsmarine und im Luftverkehr, Großbritannien), W. J. P. Webber (Vereinigung der Angestellten der Verkehrs-

betriebe, Großbritannien) und T. Yates (Britischer Seeleuteverband). Diese Mitglieder wurden anlässlich des Kongresses 1958 wiedergewählt.

Den Vorsitz des Geschäftsführenden Ausschusses während der gesamten Berichtszeit führte Kollege T. Yates.

Der Geschäftsführende Ausschuß trat am 21. Februar 1958, 18. April 1958, 20. Juni 1958, 21. November 1958, 30. Januar 1959, 9. April 1959, 26. Juni 1959 und 2. Oktober 1959 zusammen.

Regionalausschuß

Auf seiner Sitzung im Dezember 1958 beschloß das Exekutivkomitee, den bis dahin tätigen ständigen Unterausschuß für regionale Tätigkeit in Zukunft «Regionalausschuß der ITF» zu nennen. Die Zusammensetzung des früheren Unterausschusses und des Regionalausschusses blieb während der Berichtszeit unverändert, nämlich die Kollegen F. Cousins (Präsident), H. J. Kanne (Vizepräsident), F. Laurent, A. E. Lyon, der Generalsekretär und der Vorsitzende des Geschäftsführenden Ausschusses (Sir Tom Yates) kraft seines Amtes. Der gegenwärtige Leiter der Regionalabteilung, Kollege P. de Vries, wohnt den Sitzungen des Ausschusses seit seiner Ernennung bei.

Auf seiner Sitzung im April 1959 billigte das Exekutivkomitee einen Bericht, in dem als die beiden wichtigsten Aufgaben des Regionalausschusses vorgeschlagen werden: a) Behandlung von Ansuchen um Beistand von Gewerkschaften in den Entwicklungsländern der Welt und Berichterstattung an das Exekutivkomitee hierüber und b) allgemeine Lenkung der regionalen Tätigkeit einschließlich jener von Regionalbüros und Zweigstellen und Ausarbeitung von Projekten der regionalen Tätigkeit, die der Zustimmung des Exekutivkomitees bedürfen. Im Hinblick auf a) wurde beschlossen, daß sich der Geschäftsführende Ausschuß weiterhin mit Ansuchen um Beistand beschäftigen sollte, mit deren Behandlung nicht bis zu einer Sitzung des Regionalausschusses gewartet werden könnte und bei denen eine gewisse Grenze der Ausgaben nicht überschritten würde. Im Zusammenhang mit b) wurde vereinbart, den Regionalausschuß zu ermächtigen, Personal von Regionalbüros einzustellen, mit Ausnahme der Leiter derartiger Büros, deren Ernennung weiterhin dem Exekutivkomitee vorbehalten bleiben sollte.

Außerdem wurde beschlossen, daß der Regionalausschuß normalerweise unmittelbar vor den Sitzungen des Exekutivkomitees zusammentreten sollte. Sitzungen des Regionalausschusses fanden am 27. und 28. April 1959 (London), 5. August 1959 (Kopenhagen) und 17. November 1959 (Rom) statt.

Präsident und Vizepräsident

Auf der Sitzung des Generalrats am 31. Juli 1958 in Amsterdam wurde Kollege F. Cousins (Britische Transportarbeiter) zum Präsidenten der ITF und Kollege H. J. Kanne (niederländischer Verband der Arbeiter im Binnenverkehr) zum Vizepräsidenten gewählt.

Rechnungsprüfer

Anfang 1958 war ein Rechnungsprüfer, Kollege R. J. Gunter von der britischen Vereinigung der Verkehrsangestellten, tätig. (Kollege T. Hollywood, der auf dem Kongreß 1956 zu einem der Rechnungsprüfer gewählt worden war, starb im November 1957 und wurde nicht ersetzt.) Auf dem Kongreß

1958 wurden die Kollegen Gunter und C. W. Evans (Eisenbahnerverband) zu Rechnungsprüfern gewählt.

Als Buchsachverständige der ITF fungiert weiterhin die Firma Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.

Veröffentlichungen

Die ITF-Zeitung in englischer Sprache, die japanische Fassung (in Tokio herausgegeben) und die in Mexiko erscheinende Veröffentlichung «Transporte» in spanischer Sprache erscheinen monatlich. Die deutsche Ausgabe der ITF-Zeitung erscheint alle zwei Monate.

Die englische Ausgabe des Presseberichtes erscheint zweimal im Monat, und die französische, deutsche und schwedische Ausgabe in etwas längeren Zeitabständen. Seit August 1959 veröffentlicht das asiatische Sekretariat der ITF in Singapur Pressemeldungen der ITF. Sie erscheinen in vervielfältigter Ausgabe und so regelmäßig wie möglich, soweit es die an die Arbeitszeit des asiatischen Vertreters der ITF gestellten Anforderungen gestatten. Das Exekutivkomitee erklärte sich auf seiner Sitzung im November 1959 grundsätzlich bereit, die schwedische Ausgabe einer ITF-Zeitung wieder erscheinen zu lassen, zunächst alle zwei Monate. Die Regelung aller Einzelheiten einschließlich der Kostenfrage wurde dem Generalsekretär und dem Geschäftsführenden Ausschuß im Einvernehmen mit den skandinavischen Mitgliederverbänden überlassen.

Eine vom Beratenden Verkehrsausschuß (früher «Sachverständigen-Ausschuß») ausgearbeitete Denkschrift über Fragen der Verkehrspolitik, die vom Amsterdamer Kongreß gutgeheißen worden war, erschien Ende 1958 in deutscher und französischer Sprache und Anfang 1959 in englischer Sprache. Im Oktober 1959 erfolgte die Veröffentlichung einer schwedischen Fassung dieser Denkschrift, und in der spanischen Ausgabe der ITF-Zeitung «Transporte» wurde eine spanische Übersetzung der beiden ersten Abschnitte dieser Denkschrift in Fortsetzungen veröffentlicht. Die Mitgliedsverbände erhielten unentgeltlich eine gewisse Zahl der in Druck erschienenen Denkschrift, die den Titel «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» führt, und konnten außerdem zusätzliche Exemplare käuflich erwerben. Außerdem wurde diese Denkschrift über den Buchhandel der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und bildete den Gegenstand ausführlicher Besprechungen in einer ganzen Reihe von Zeitschriften.

Das Sekretariat

Auf dem Kongreß 1958 wurde Kollege O. Becu zum Generalsekretär der ITF wiedergewählt.

Kollege R. C. Coutts, den die amerikanische Vereinigung der Zugdispatcher der ITF vorübergehend als Leiter der Regionalabteilung zur Verfügung gestellt hatte, sah sich im Mai 1958 gezwungen, auf seinen Posten bei seiner Gewerkschaft zurückzukehren. Zu seinem Nachfolger ernannte das Exekutivkomitee anlässlich seiner Sitzung im Dezember 1958 Kollege P. de Vries, den ehemaligen Präsidenten des niederländischen Seeleuterverbandes.

Kollege R. Santley wurde vom Exekutivkomitee am 31. Juli 1958 zum Sekretär der Seeleutesektion ernannt. Es stützte sich dabei auf eine Empfehlung der Konferenz der Seeleutesektion während des Kongresses 1958.

Fräulein T. Asser, Privatsekretärin des Generalsekretärs, trat im Oktober 1959 nach über 36jähriger Dauer der Beschäftigung bei der ITF in den Ruhestand. Fräulein B. Mahilian wurde am 13. April 1959 im Sekretariat eingestellt und wurde beim Rücktritt von Fräulein Asser Privatsekretärin des Generalsekretärs.

Der Übersetzer I. Dahlbom kündigte 1958 und wurde am 17. August 1959 durch A. Selander ersetzt. Zwei Stenotypistinnen, Fräulein B. Boyde und Frau M. Robbins (geb. Sinclair), kündigten ebenfalls und wurden durch Fräulein K. Larsson und Fräulein J. H. Bailey ersetzt. Neu eingestellt wurden C. Iddon am 16. März 1959 (Assistent in der Presse- und Forschungsabteilung), B. Laughton am 16. November 1959 (Büroangestellter) und ein Übersetzer, O. Baeriswyl, am 16. Dezember 1959.

Ende 1959 waren im Sekretariat in London tätig:

O. Becu, Generalsekretär
Fr. M. Anderson, Bibliothekarin
O. Baeriswyl, Übersetzer
Frl. J. H. Bailey, Stenotypistin
G. Berger, Übersetzer – Dolmetscher
Frau M. C. Blanchard, Stenotypistin
Frau U. Davis (geb. Pausmer), Stenotypistin
Frau T. Dawn, Stenotypistin
E. Downing, Assistent der Dokumentationsabteilung
Frau G. Eady, Typistin
K. Golding, Leiter der Dokumentationsabteilung
C. Iddon, Assistent der Dokumentationsabteilung
H. Imhof, Sektionssekretär
Frau L. Kant, Stenotypistin
A. Klatil, Bürochef
Frl. K. Larsson, Stenotypistin
B. Laughton, Büroangestellter
H. Lewis, Berichterstattung, Übersetzer
Frl. B. V. Mahilian, Privatsekretärin
J. L. Merle, Übersetzer – Dolmetscher
Frau E. Pearson, Telephonistin
Frau E. Pinnington, Kassierererin
R. Santley, Sektionssekretär
A. Selander, Übersetzer
Frl. N. Spatz, Privatsekretärin
E. Thomas, Assistent in der Bibliothek
P. de Vries, Leiter der Regionalabteilung
Frau R. West, Stenotypistin
L. White, amtierender Sektionssekretär und Sonderbeauftragter der Seeleutesektion

Vertretung der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen

Während der Berichtszeit war die ITF auf den folgenden Tagungen von Mitgliedsverbänden und sonstigen Gewerkschaftsorganisationen wie folgt vertreten:

1958

- 6.–8. April Kongreß des britischen Verbandes des Personals im Einzelhandel, Margate – O. Becu
19. April Einweihung des neuen Gewerkschaftsgebäudes des belgischen Transportarbeiterverbandes, Antwerpen – O. Becu
- 4.–8. Mai Kongreß des belgischen Eisenbahnerverbandes, Brüssel – O. Becu
- 12.–16. Mai Kongreß der britischen Vereinigung der Angestellten der Verkehrsbetriebe, Llandudno – H. Imhof
- 16.–18. Mai Kongreß der Gewerkschaft der Arbeiter im Handel, Transport und Verkehr Österreichs, Wien – H. W. Koppens
- 17.–20. Mai Kongreß des belgischen Personals öffentlicher Dienste, Brüssel – R. Dekeyzer
- 20.–22. Mai Kongreß des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Luzern – W. J. P. Webber
- 20.–24. Mai Kongreß der französischen Eisenbahnerföderation, Nizza – O. Becu
- 29.–31. Mai Kongreß des niederländischen Verbandes der Arbeitnehmer im Binnenverkehr, Utrecht – O. Becu
31. Mai–1. Juni Kongreß des Verbandes der Eisenbahner und Transportarbeiter von Luxemburg, Luxemburg – H. Imhof
- 1.–6. Juni Gewerkschaftstag der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, München – H. Imhof
- 23.–27. Juni Kongreß der Internationale des Personals öffentlicher Dienste, Brüssel – R. Dekeyzer
30. Juni–1. Juli Sitzung des Beratenden Ausschusses des IBFG, Brüssel – H. Jahn, F. Cousins, R. Dekeyzer, F. Laurent, O. Becu
- 22.–27. September Jubiläumskongreß der kanadischen Gewerkschaft der Eisenbahner und sonstiger Transportarbeiter, Vancouver – W. J. P. Webber
- 9.–12. Oktober Kongreß der griechischen Eisenbahnerföderation, Athen – H. J. Kanne
- 29.–30. Oktober Nato-Konferenz freier Gewerkschaften, Paris – H. J. Kanne
7. Dezember Jubiläumsfeierlichkeiten des Internationalen Zentrums freier Gewerkschaften im Exil, Paris – F. Laurent

1959

- 16.–17. Januar Kongreß des niederländischen Seeleuteverbandes, Utrecht – O. Becu
- 1.–3. März Kongreß des italienischen Transportarbeiterverbandes (FILTAT), Salerno – H. Imhof
- 18.–19. März Wirtschaftstagung des IBFG, Genf – H. Düby
- 20.–28. April Kongreß des chilenischen Seeleuteverbandes, Valparaiso – R. O. Borlaff
- 25.–29. Mai Kongreß der britischen Vereinigung der Angestellten in Verkehrsbetrieben, Hastings – H. Imhof

- | | |
|-------------------|---|
| 26.–29. Mai | Kongreß des amerikanischen Seeleuteverbandes (SIU), Montreal – E. Johansen |
| 29. Juni–4. Juli | Studienreise durch Norwegen, norwegischer Eisenbahnerverband – H. Imhof |
| 6.–18. Juli | Kongreß des britischen Eisenbahnerverbandes, Blackpool – O. Becu |
| 13.–16. August | Kongreß des spanischen Gewerkschaftsbundes im Exil, Paris – F. Laurent |
| 16.–21. August | Kongreß des schwedischen Seeleuteverbandes, Norrköping – O. Becu |
| 23.–28. August | Gewerkschaftstag der Eisenbahner Deutschlands, Köln – O. Becu |
| 30. Aug.–2. Sept. | Kongreß des dänischen Transportarbeiterverbandes, Kopenhagen – R. Santley |
| 23.–25. September | Kongreß des belgischen Transportarbeiterverbandes, Antwerpen – O. Becu |
| 1.–4. Oktober | Kongreß der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs, Wien – H. Imhof |
| 12.–13. November | Allgemeine Konferenz der IBS, Genf – O. Becu |
| 1.–5. Dezember | Einweihung des Gewerkschaftsgebäudes des indonesischen Eisenbahnerverbandes, Djakarta – J. Soares |
| 3.–12. Dezember | 10. Jubiläumskongreß des IBFG, Brüssel – R. Dekeyzer, H. J. Kanne, F. Laurent, O. Becu, P. de Vries |
| 19.–19. Dezember | Jubiläumskongreß des belgischen Straßenbahnerverbandes, Brüssel – H. Imhof |

Infolge anderweitiger Verpflichtungen mußten viele Einladungen zu sonstigen Tagungen abgelehnt werden. Den betreffenden Gewerkschaften gingen Schreiben mit entsprechendem Wortlaut und Botschaften im Namen der ITF zu.

II. Mitgliederbestand

In der nachstehend angeführten Liste von Mitgliedsverbänden erscheinen 220 Gewerkschaften aus 69 Ländern, die insgesamt 5 236 629 Mitglieder bei der ITF angemeldet haben; nicht alle Mitgliedsverbände der ITF schließen ihr alle Mitglieder an. Gewisse Gewerkschaften organisieren nicht nur Transportarbeiter. Die gesamte Mitgliederzahl aller der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ist demnach wesentlich höher als die Gesamtzahl der bei der ITF angemeldeten Mitglieder, und kann auf ungefähr sieben Millionen geschätzt werden.

Ende 1957 gehörten der ITF 190 Gewerkschaften aus 60 Ländern mit insgesamt 5 738 833 bei der ITF angemeldeten Mitgliedern an. In den Jahren 1958 und 1959 hat sich somit die Zahl der Mitgliedsverbände erhöht, die Zahl ihrer bei der ITF angemeldeten Mitglieder ist jedoch gesunken. Dies ist weitgehend dem Austritt des amerikanischen Kraftfahrerverbandes (Brotherhood of Teamsters) zuzuschreiben, der 500 000 Mitglieder der ITF angeschlossen hatte, sowie dem Ausschluß der indischen Seeleuteföderation, der Suspendierung der Mitgliedschaft zwei weiterer Mitgliedsorganisationen und außerdem dem Erlöschen der Mitgliedschaft gewisser Organisationen, die während längerer Zeit keine Mitgliedsbeiträge entrichtet hatten. Was den Mitgliederzuwachs betrifft, insgesamt 50 Organisationen, darunter ein Wiederbeitritt, handelt es sich hauptsächlich um Gewerkschaften in Entwicklungsländern, deren Mitgliederzahl gewöhnlich nicht sehr hoch ist.

Wie aus dem Abschnitt über Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen hervorgeht, muß das Verhältnis der Organisationen von Ghana und Kuba zur ITF noch abgeklärt werden. Einstweilen erscheinen sie weiterhin in der Liste der Mitgliedsverbände.

Ausschluß

Auf seiner Sitzung am 31. Juli 1958 in Amsterdam beschloß der Generalrat, die indische Seeleuteföderation aus der ITF auszuschließen, da sie ihre Verpflichtungen als Mitgliedsverband nicht erfüllt hatte.

Suspendierung der Mitgliedschaft

Laut Beschluß des Exekutivkomitees ist die Mitgliedschaft von zwei Organisationen im Einklang mit Artikel V § 3 der Satzungen suspendiert worden: die der amerikanischen Vereinigung der Verkehrspiloten (ALPA) (im Dezember 1958) und des Zentralverbandes der Seeleute und Hafentarbeiter von Australien (April 1959).

Die Gründe für die Suspendierung der Mitgliedschaft der Vereinigung der amerikanischen Verkehrspiloten werden im Bericht der Sektion Luftverkehr auseinandergesetzt. Ferner geht daraus hervor, daß das Exekutivkomitee dem Generalrat außerdem den Ausschluß dieser Organisation aus der ITF empfohlen hat, und daß die Vereinigung der amerikanischen Verkehrspiloten beschlossen hat, beim Generalrat gegen den Beschluß bzw. die Empfehlung des Exekutivkomitees Berufung einzulegen.

Die Suspendierung der Mitgliedschaft des Zentralverbandes der Seeleute und Hafentarbeiter von Australien erfolgte deshalb, weil die ITF zu der Schlußfolgerung gelangt war, daß ihre Interessen durch den direkten Beitritt individueller australischer Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter besser gewahrt würden.

Erlöschen der Mitgliedschaft

Das Exekutivkomitee beschloß, dem Generalrat eine Reihe von Gewerkschaften zur Kenntnis zu bringen, die ihren finanziellen Verpflichtungen der ITF gegenüber nicht nachgekommen waren. In den meisten Fällen bestehen seit längerer Zeit zwischen der ITF und diesen Organisationen keinerlei Kontakte mehr, aus welchem Grunde ihrer Mitgliedschaft keinerlei praktische Bedeutung zukommt. Sie sind in der Liste der Mitgliedsverbände nicht enthalten. Bei seiner Beschlußfassung stützte sich das Exekutivkomitee auf Artikel V § 3 der Satzungen der ITF.

Austritt aus der ITF

Anläßlich seiner Sitzung im April 1959 nahm das Exekutivkomitee den Beschluß des amerikanischen Kraftfahrerverbandes (Brotherhood of Teamsters) zur Kenntnis, aus der ITF auszutreten, bis seine Differenzen mit der Dachorganisation der USA beigelegt sind.

Neueintritte

März 1958

Kabinenpersonal im Luftverkehr Kanadas
Eisenbahner von Costa Rica
Seeleute von Jamaika
Zugbegleitpersonal von Nigerien
Angestellte der Hafenebehörde Nigeriens
Kraftfahrerverband des Sudans
Seeleute von Ceylon

Juli 1958

Finnische Schiffsoffiziere
Fischer der Färöer-Inseln
Schwedische Schiffstewards
Nigerische Hafearbeiter
Amerikanische Schiffsingenieure
Japanisches Lokpersonal
Italienische Seeleute
Personal des Luftverkehrs von Nigerien

Dezember 1959

Amerikanisches Personal der Flugsicherungskontrolle
Personal des Luftverkehrs von Guiana
Schiffstewards und -köche von Australien
Ostafrikanische Seeleute (Kenia)

April 1959

Funkerinstitut von Australasien
Seeleute und Hafearbeiter von Ekuador
Personal der Luftverkehrslinie «Braniff International Airways», Ekuador
Kraftfahrer von Ekuador
Finnische Lotsen und Leuchtturmwärter

Offiziere des französischen Luftverkehrs
 Hafenarbeiter und Eisenbahner von Honduras
 Seeleute und Hafenarbeiter von Hongkong
 Hafenarbeiterverband von Port Shramik, Kalkutta
 Indischer Seeleuteverband von Kalkutta
 Allgemeiner Arbeiterverband Malta
 Mexikanische Verkehrspiloten
 Personal der Luftverkehrslinie «Faucett», Peru
 Peruanische Eisenbahner
 Hafenarbeiter von Venezuela

August 1959

Indonesische Eisenbahner
 Leitendes und technisches Personal der französischen Eisenbahnen
 Hafenarbeiter von Aden
 Indische Bordingenieure*
 Italienische Fischer
 Italienische Hafenarbeiter
 Skandinavische Flugingenieure

November 1959

Flugingenieure der KLM
 Personal im Oberbauinstandhaltungsdienst der Eisenbahnen von Nigerien
 Transportarbeiter von Uganda
 Indonesisches Personal des Luftverkehrs
 Personal des Luftverkehrs im Karibischen Raum
 Amerikanische Hafenarbeiter (International Longshoremen's Association)
 Ingenieure und Navigatoren des Luftverkehrs von Pakistan
 Hafen- und Stauereiarbeiter von Sansibar und Pemba

* Wiederbeitritt einer Gewerkschaft, deren Mitgliedschaft passiv geworden war.

Liste der Mitgliedsverbände

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
Aden				
	General and Port Workers' Union (Hafenarbeiter)	—	—	3 500
Argentinien				
	La Fraternidad (Lokpersonal)	20 000	20 000	20 000*
Australien				
	Flight Stewards' Association	200	200	200
	Australasian Airline Flight Engineers' Association (Bordingenieure)	152	152	140

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Federated Clerks' Union of Australia (Büropersonal Luftverkehr)	—	—	2 788
	Federated Marine Stewards and Pantry- men's Association of Australasia (Schiffstewards)	—	—	2 000
	Professional Radio Employees' Institute of Australasia (Funkler)	—	—	250
Österreich				
	Gewerkschaft der Eisenbahner	70 000	100 000	100 110
	Gewerkschaft der Bediensteten im Han- del, Transport und Verkehr	20 360	25 100	25 100
Belgien				
	Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	28 000	23 000	23 000*
	Secteur cheminots de la C. G. S. P. (Eisenbahner)	31 900	27 000	27 000
	Centrale belge du personnel des tram- ways, vicinaux et autobus (Arbeiter im Personenverkehr)	11 000	11 000	11 000
	Secteur aviation civile de la C. G. S. P. (Luftverkehr)	500	500	500*
	Centrale des métallurgistes de Belgique (Luftverkehr)	775	900	900
Brasilien				
	Confederação Nacional dos Trabalhadore- s em Transportes Terrestres (Transportarbeiter)	192 000	50 000	50 000*
Britisch-Guiana				
	British Guiana Seafarers' Union (Seeleute)	213	130	130*
	Guiana Air Transport Trade Union (Luftverkehr)	—	100	110
Britisch-Honduras				
	British Honduras Development Trade Union (Allgemeine Arbeiter)	440	440	440*
Kanada				
	Canadian Brotherhood of Railway, Trans- port and General Workers (Eisenbahner und Transportarbeiter)	34 040	33 209	33 134
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	125 000	125 000	125 000

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Canadian Airline Dispatchers' Association (Luftverkehr)	82	82	82*
	Canadian Air Line Flight Attendants Association (Luftverkehr)	—	550	550*
Geylon				
	National Maritime Union of Ceylon (Hafenarbeiter)	149	184	184*
Chile				
	Confederación Marítima de Chile (Seeleute und Hafenarbeiter)	10 500	10 500	10 500*
Kolumbien				
	Sindicato de Trabajadores Avianca (Luftverkehr)	1 023	1 023	2 881
	Unión de Trabajadores Fluviales Marítimos y Portuarios (Seeleute und Hafenarbeiter)	8 000	8 000	8 000*
	Unión de Marineros Mercantes de Colombia (Seeleute)	400	800	800*
Costa Rica				
	Unión Ferroviaria Nacional (Eisenbahner)	1 000	1 000	1 000*
Kuba				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	9 500	9 500	9 500*
	Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner)	8 620	8 620	8 620*
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	16 800	16 800	16 800*
	Federación Aérea Nacional (Luftverkehr)	1 580	1 580	2 000
Dänemark				
	Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute)	6 030	6 030	6 030
	Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	1 689	1 744	1 695
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Schiffstewards)	1 000	1 000	1 100
	Dansk Arbejdsmands og Specialarbejder Forbund (Transportarbeiter)	40 000	40 000	40 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	10 198	9 964	9 809

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal)	2 200	2 175	2 100
	Privatbanefunktionaerernes Forbund (Eisenbahner)	750	750	700
	Dansk Lokomotivmands Forbund (Lokpersonal)	262	242	238
Ecuador				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter)	400	400	400*
	Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Ecuador (Seeleute und Hafenarbeiter)	—	8 000	8 000*
	Comite de Empresa «Braniff International Airways» (Luftverkehr)	—	25	25*
	Sociedad de Choferes Profesionales de Defensa Social «Bolívar Cornejo» (Kraftfahrer)	—	260	260*
Ägypten				
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syndi- cate (Angestellte der Handelsschiffahrt)	575	575	575*
Estland (Exil)				
	Eesti Meremeeste Union (Seeleute)	1 345	1 283	1 251
Färöer-Inseln				
	Føroya Fiskemannafelag (Fischer)	—	3 135	3 135*
Finnland				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute)	7 174	7 462	7 488
	Finlands Maskinmästareförbund (Schiffsingenieure)	1 300	1 300	1 300
	Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	15 654	15 363	15 800
	Finska Lokmannaförbund (Lokpersonal)	5 010	5 091	5 021
	Finlands Bilbranscharbetareförbund (Kraftfahrer und Hafenarbeiter)	5 500	4 400	5 100
	Finlands Skeppsbefälsförbund (Schiffsoffiziere)	—	1 244	1 244*
	Lots- och Fyrmanförbund (Lotsen und Leuchtturmwärter)	—	500	500*
Frankreich				
	Fédération Nationale de la Marine Mar- chande F. O. (Seeleute)	7 650	7 650	7 650*

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	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
	Syndicat National des officiers de l'aviation marchande (Luftverkehr)	—	1 051	1 085
	Fédération des syndicats d'ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise des chemins de fer de France et d'outremer (Eisenbahnangestellte)	—	—	15 820
	Fédération Nationale F. O. des Transports (Transportarbeiter)	5 500	5 500	5 500*
	Fédération des Travaux Publics et des Transports F. O. (Luftverkehr und Transportarbeiter)	9 000	9 000	9 000
	Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique civile (Luftverkehr)	700	700	700*
Deutschland				
	Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	110 612	108 729	108 440
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	441 277	447 000	446 807
Ghana				
	Government Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	1 000	1 000	1 000*
	Adra Brothers Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	150	350	350*
	Kumasi Municipal Workers' Union (Angestellte)	2 000	2 000	2 000*
	Ghana Railway Employees' Union (Eisenbahner)	5 000	5 000	5 000*
	Accra Municipal Employees' Union (Angestellte)	1 000	1 000	1 000*
	Secondi-Takoradi Municipal Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	300	300	300*
	Ghana Motor Union (Kraftfahrer)	10 000	10 000	10 000*
	Ghana Public Works Employees' Union (Angestellte)	15 000	15 000	15 000*
	Ghana National Maritime, Lighterage & Dockworkers' Union (Hafenarbeiter)	4 350	4 350	4 350*
Großbritannien				
	National Union of Seamen (Seeleute)	60 000	60 000	60 000

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Merchant Navy and Air Line Officers' Association (Offiziere der Handelsmarine und des Luftverkehrs)	14 500	14 500	15 500
	Radio Officers' Union (Funkler)	3 793	3 735	3 515
	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	250 000	350 000	350 000
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	345 979	347 564	332 108
	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokpersonal)	73 078	70 000	65 400
	Transport Salaried Staffs' Association (Verkehrsangestellte)	86 783	86 214	86 214*
	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Handelsarbeiter)	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Association (Kraftfahrer)	13 000	13 000	13 000
	Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union (Kohlentrimmer)	250	202	202*
Griechenland				
	Pan-Hellenic Seamen's Federation	20 500	20 500	25 235
	Federation of Greek Dockers (Hafenarbeiter)	10 000	15 100	9 500
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	10 500	10 500	10 500*
Grenada				
	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union (Seeleute)	448	517	608
Honduras				
	Sindicato Independiente Portuario Ferrocarrilero y Anexos (Hafenarbeiter und Eisenbahner)	—	1 200	1 200*
Hongkong				
	Kowloon-Canton Railway Workers' Union (Eisenbahner)	350	350*	350*
	Hong Kong Chinese Seamen's and Maritime Employees' General Union (Seeleute)	—	2 606	2 998
Island				
	Sailors' and Fishermen's Union (Seeleute und Fischer)	1 760	1 724	1 724*

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
Indien				
	All India Railwaymen's Federation (Eisenbahner)	283 742	316 693	316 693*
	Maritime Union of India (Hafenarbeiter) Transport and Dock Workers' Union of Bombay (Transportarbeiter und Hafena- rbeiter)	1 294	1 298	1 349
	Calcutta Port Shramik Union	7 000	12 317	11 221
	National Union of Seamen of India (Seeleute, Kalkutta)	—	20 000	20 000*
	Indian Flight Engineers' Association (Bordingenieure)	—	—	22 105
		—	—	49
Indonesien				
	Serikat Buruh Teknik dan Pelabuhan (Hafenarbeiter)	6 138	5 760	5 760*
	Persatuan Buruh Kereta Api (Eisenbahner)	—	—	30 000
	Serikat Buruh Penerbangan (Luftverkehr)	—	—	1 500
Irland				
	Marine, Port and General Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	2 250	2 250*	2 250*
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5 000	5 000	5 000
	Irish Pilots' and Marine Officers' Asso- ciation (Lotsen und Schiffsoffiziere)	400	400	400*
Israel				
	Israel Seamen's Union (Seeleute)	1 993	2 000	2 000*
	National Union of Government Em- ployees, Railwaymen's Section (Eisenbahner)	1 650	1 650	1 650*
Italien				
	Federazione Italiana Lavoratori del Mare (Seeleute)	10 329	10 000	11 610
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	6 600	6 600	6 600*
	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri (Eisenbahner)	17 340	17 344	17 344*
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	33 192	33 934	34 000
	Federazione Nazionale Lavoratori Auto- ferrotranvieri ed Internavigatori (Perso- nentransport und Binnenschifffahrt)	22 000	25 000	25 000*

* in Rüttung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter)	20 000	20 000	20 000*
	Sindacato Nazionale Gente dell'Aria (Luftverkehr)	700	700	700*
	Unione Italiana Marittimi (Seeleute)	—	5 570	5 570
	Unione Italiana Pescatori (Fischer)	—	—	2 500
	Unione Italiana Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	—	—	2 781*
Jamaika				
	Jamaica Seamen's Association (Seeleute)	980	980*	980*
Japan				
	All-Japan Seamen's Union (Seeleute)	82 000	82 000	82 000
	National Railway Workers' Union (Eisenbahner)	320 000	230 000	230 000
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Transportarbeiter)	30 000	28 000	50 670
	Travel Bureau Trade Union (Reisebüroangestellte)	3 000	3 000	3 000
	National Railway Motive Power Union (Eisenbahner)	—	50 000	53 250
Kenia				
	East African Railway Asian Union (Eisenbahner)	4 273	2 500	2 500
	Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	1 000	2 000	2 000*
	Railway African Union (Eisenbahner)	12 000	5 984	5 984*
	Dock Workers' Union (Hafenarbeiter)	1 000	1 000*	1 000*
	National East African Seamen's Union (Seeleute)	—	568	568
Korea				
	Korean Federation of Railroad Workers' Unions (Eisenbahninstandhaltungsdienste)	27 300	24 756	27 000
Luxemburg				
	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois (Eisenbahner und Transportarbeiter)	6 675	6 785	6 800

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
Malta				
	General Workers' Union of Malta (Arbeiterverband)	—	965	975
Mauritius				
	General Port and Harbour Workers' Union (Hafenarbeiter)	1 652	1 652*	1 652*
	Bus Drivers' and Conductors' Union (Autobuspersonal)	125	125*	125*
Mexiko				
	Sindicato Industrial de Trabajadores del Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre de la República Mexicana (Seeleute und Hafenarbeiter)	1 800	1 800	1 800*
	Sindicato Nacional de Trabajadores de Auto-Transportes y Conexos «Fernando Amilpa» (Personenverkehr)	50 000	50 000*	50 000*
	Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, Carcaduria, Marineros y Similares de la Re- pública Mexicana (Hafenarbeiter)	3 000	3 000*	3 000*
	Unión de Marineros, Fogoneros, Mayor- domos, Cocineros, Camareros y Similares del Golfo de Mexico (Seeleute im Golf von Mexiko)	250	250	250*
	Asociacion Sindical de Pilotos Avia- dores (Luftverkehr)	—	—	500
Niederlande				
	Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (Binnenschiffer)	41 422	40 042	40 711
	Centrale van Zeevarenden ter Koopvaar- dij en Visserij (Seeleute und Fischer)	14 756	13 643	14 450
	Algemene Bond van Luchtvaartpersoneel (Luftverkehr)	1 188	1 333	1 425
	Algemene Bond Mercurius (Kraftfahrer)	1 757	1 668	1 595
	Vereniging van KLM Boordwerktuigkun- digen (Luftverkehr)	—	—	450
Neuseeland				
	Federated Seamen's Union of New Zea- land (Seeleute)	2 000	2 264	2 264*
	Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand (Schiffsköche und -stewards)	1 048	1 120	1 190

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	North Island Waterfront Workers' Industrial Association of Workers (Hafenarbeiter)	4 374	4 374	4 280
Nikaragua				
	Transportadores Unidos Nicaraguenses (Transportarbeiter)	3 000	3 000*	3 000*
Nigerien				
	Amalgamated Dock Workers' Union of Nigeria and the Cameroons (Hafenarbeiter)	1 423	1 063	1 326
	Railway Technical Staff Association of Nigeria (Eisenbahner)	1 536	1 536*	1 536*
	Nigerian Transport Staff Union (Transportarbeiter)	3 750	3 233	3 494
	Association of Locomotive Drivers, Firemen and Allied Workers of Nigeria (Lokpersonal)	654	654*	654*
	Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union (Oberbau-Instandhaltungspersonal der Eisenbahn)	—	—	4 916*
	Train Guards' Union (Bahnwärter)	520	520*	520*
	Nigerian Port Authority Clerical Worker's Union (Angestellte der Hafenbehörde)	215	215*	215*
	Nigerian Port Authority Workers' Union (Hafenarbeiter)	—	1 555	1 555*
	Airway Workers' Union (Luftverkehr)	—	1 200	1 200*
Norwegen				
	Norsk Sjømannsforbund (Seeleute)	46 000	46 771	47 534
	Norsk Styrmandsforening (Steuerleute)	4 636	4 731	4 673
	Det Norske Maskinistforbund (Schiffsoffiziere)	4 300	4 300	4 300
	Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	23 495	23 594	22 974
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	21 803	21 600	20 842
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokpersonal)	2 264	2 175	2 102
	Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund (Luftverkehr)	350	800	800*
Njassaland				
	Nyasaland Railway Asian Union (Eisenbahner)	110	86	86*

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Nyasaland Railway African Union (Eisenbahner)	3 000	3 000	3 000
	Nyasaland African Motor Transport Workers' Union (Kraftfahrer)	460	460	460*
Pakistan				
	Pakistan Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	25 000	25 000	25 000*
	Eastern Pakistan Railway Employees' League (Eisenbahnangestellte)	40 000	40 000	40 000*
	Maritime Union of Pakistan (Hafenarbeiter)	159	130	130*
	Flight Engineers and Navigators Associa- tion (Bordingenieure und Navigatoren)	—	—	40
Panama				
	Federación de Trabajadores Marítimos de Panama (Seeleute)	700	700	700*
Paraguay				
	Liga de Obreros Marítimos de Paraguay (Seeleute)	3 000	3 000	3 000*
Peru				
	Sindicato de Trabajadores de la Compañía de Aviación «Faucett» (Luftverkehr)	—	250	270
	Federación Nacional de Trabajadores Ferroviario del Perú (Eisenbahner)	—	—	10 000*
Philippinen				
	Philippine Transport Worker's Organiza- tion (Transportarbeiter)	28 635	28 000	30 546
Polen (Exil)				
	Association of Polish Merchant Navy Of- ficers and Seamen in London (Seeleute)	375	398	398*
Rhodesien				
	Rhodesian Railway Workers' Union (Eisenbahner)	5 010	5 020	4 035
	Railway African Workers' Union (Eisenbahner)	8 015	2 700	2 700*
	Central African Road Services Workers' Trade Union (Straßeninstandhaltungs- dienst)	750	715	715*

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
St. Lucia				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute)	300	303	303*
Südafrika				
	South African Council of Transport Workers (Transportarbeiter)	3 000	3 000	3 000*
Spanien (illegal)				
	Sindicato Nacional Ferroviaria (Eisenbahner)	12 000	12 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter)	10 000	10 000	10 000
Sudan				
	Mechanical Transport Department Workers' Union (Kraftfahrer)	—	—	100*
Schweden				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	19 851	21 318	21 771
	Svenska Maskinförbunds förbundet (Schiffsoffiziere)	2 614	2 672	2 242
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	45 979	44 000	44 000
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	63 892	62 429	60 212
	Handelstjänstemannaförbundet (Luftverkehr)	3 069	3 590	3 711
	Sveriges Fartygsbefälsforening (Kapitäne und Steuerleute)	3 261	3 198	3 271
	Svenska Stewardsförening (Stewards)	—	662	662*
	Scandinavian Association of Flight Engineers (Bordingenieure)	—	—	197
Schweiz				
	Schweizerischer Eisenbahnverband	45 370	45 812	43 825
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	10 525	10 581	10 309
	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste (Sektion Luftverkehr)	1 082	1 164	1 069
Tanganjika				
	Railway African Union (Eisenbahner)	7 000	7 000	7 000*
	Dar es Salaam Dockworkers' and Stevedores' Union (Hafenarbeiter)	2 150	918	918*

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
	Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	1 000	5 000	5 000*
	Tanga Port, Stevedores' and Dock Workers' Union (Hafenarbeiter)	1 079	601	601*
Trinidad				
	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute)	2 736	3 763	3 763*
	Caribbean Air Transport Trade Union (Luftverkehr)	—	—	450*
Tunesien				
	Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner)	3 000	3 271	3 271*
Uganda				
	Railway African Union (Eisenbahner)	3 000	4 000	4 000*
	Amalgamated Transport General Workers' Union of Uganda (Transportarbeiter)	—	—	800
Vereinigte Staaten				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	56 000	56 000	56 000
	National Maritime Union of America (Seeleute)	48 600	48 600	38 000
	Radio Officers' Union (Funkler)	970	1 000	1 000
	American Radio Association (Funkler)	1 000	1 000	1 000
	International Organization of Masters, Mates and Pilots (Kapitäne, Steuerleute und Lotsen)	10 000	10 000	10 000
	National Marine Engineers' Beneficial As- sociation (Schiffsoffiziere)	—	8 000	8 000*
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	1 021 500	1 007 800	1 007 800
	Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter)	75 000	75 000	75 000
	International Association of Machinists (Maschinisten)	27 515	35 000	35 000*
	Flight Engineers' International Associa- tion (Bordingenieure)	4 000	3 000	3 000
	Airline Stewards' and Stewardesses' As- sociation (Stewards und Stewardessen im Luftverkehr)	4 000	6 000	6 500
	Airline Dispatchers' Association (Luftverkehr)	—	635	740
	International Longshoremen's Associa- tion (Hafenarbeiter)	—	—	80 000

* Schätzung oder frühere Anzahl.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1957	1958	1959
Uruguay				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	6 000	6 000*	6 000*
	Unión Centros de Marinos (Seeleute)	700	700	700*
Venezuela				
	Sindicato de Obreros Portuarios del Estado de Zulia (Hafenarbeiter)	—	—	900*
Sansibar				
	Zanzibar and Pemba Dockworkers' and Stevedores' Union (Hafenarbeiter)	—	—	450

* Schätzung oder frühere Anzahl.

III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen

Aus Zeit- und Platzmangel wäre es ganz unmöglich, auf irgendwelche Einzelheiten der Beziehungen der ITF zu ihren Mitgliedsverbänden in den vergangenen zwei Jahren einzugehen. Zur großen Mehrheit ihrer Mitgliedsverbände unterhält die ITF enge Beziehungen, die sich auf ein weites Tätigkeitsgebiet erstrecken, von denen jedoch in erster Linie der Austausch oder die Bereitstellung von Informationen zu erwähnen sind. Bei diesen Kontakten handelt es sich vielfach um Routinearbeit, um Dienstleistungen, die ein Mitgliedsverband mit Recht von seiner Internationale erwartet und die von der ITF so gut wie täglich verfügbar gemacht werden. Dennoch ist diese Routinearbeit von allergrößter Bedeutung, die keineswegs dadurch verringert wird, daß wir an dieser Stelle nicht eingehend auf diesen Aspekt unserer Tätigkeit eingehen können. Andere Beispiele der Beziehungen der ITF zu ihren Mitgliedsverbänden führen wir unter den einschlägigen Abschnitten dieses Berichtes an. Die nachstehenden kurzen Hinweise beziehen sich auf Fälle von besonderem Interesse, insbesondere jene, in denen sich die Beziehungen einer Gewerkschaft zur ITF in der Berichtszeit in irgendeiner Hinsicht geändert haben.

Kubanische Organisationen

Die kubanische Delegation zum Kongreß 1958 erhielt nur unter der Bedingung Sitz und Stimme, daß die Mitgliedsbeiträge für die erste Hälfte 1958 und alle weiteren Beiträge an das lateinamerikanische Büro der ITF bezahlt würden und nicht wie bis dahin üblich, in ein besonderes Konto in Havanna zur Deckung der Kosten eines dort ohne Zustimmung der ITF errichteten «Zweigbüros der ITF». Die Mitgliedsbeiträge für die erste Hälfte 1958 wurden während des Kongresses bezahlt.

Der Sturz der Regierung Batista im Januar 1959 hatte eine radikale Änderung der Struktur der Führung der Gewerkschaften Kubas zur Folge. Kurz nach der erfolgreichen Revolution brachte der Generalsekretär der ITF in einem an Dr. Fidel Castro gerichteten Schreiben die Hoffnung zum Ausdruck, daß die neue Regierung die Entwicklung der freien Gewerkschaftsbewegung fördern würde. Im Februar teilte die kubanische Seeleuteföderation dem Leiter des lateinamerikanischen Büros der ITF mit, daß die Dachorganisation noch keinen endgültigen Beschluß über die künftige Regelung der internationalen Beziehungen der Gewerkschaften Kubas gefaßt hätte, daß die Seeleuteföderation sich jedoch bis auf weiteres als Mitglied der ITF betrachte. Im April wünschte die gleiche Gewerkschaft dem Fair-Practices-Ausschuß anläßlich einer Sitzung guten Erfolg und richtete im Juli an den Generalsekretär der ITF eine Einladung zu ihrem Kongreß. Der Generalsekretär mußte diese Einladung ablehnen, sandte jedoch eine telegraphische Grußbotschaft im Namen der ITF. Im Oktober ersuchte uns der Gewerkschaftsbund Kubas um einige Exemplare der Satzungen der ITF, Veröffentlichungen und sonstiges Material. Von den übrigen kubanischen Organisationen haben wir keine Nachrichten erhalten.

Organisationen von Ghana

Während des vorigen Jahres wurde die Gewerkschaftsbewegung Ghanas einer druchgreifenden Reorganisation unterzogen. Die nationale Dachorgani-

sation wurde auf einer Grundlage ähnlich jener der Histadrut von Israel neu aufgebaut und besitzt nunmehr weitaus größere Vollmachten als früher. Die einzelnen Verbände werden teilweise oder zur Gänze in Industriegewerkschaften umgewandelt. Schließlich werden 24 Gewerkschaften vorhanden sein, von denen sechs die Interessen von Transportarbeitern vertreten werden. Soweit uns bekannt ist, sind zwei solcher Organisationen bereits gegründet worden, nämlich der Verband der Arbeitnehmer öffentlicher Verkehrsbetriebe, dessen Generalsekretär Kollege C. Heymann (früher Generalsekretär des Verbandes staatlicher Verkehrsunternehmen) ist, und der Verband der Kraftfahrer und Arbeitnehmer privater Transportunternehmen, zu dessen Generalsekretär Kollege Otoo (früher Generalsekretär des Kraftfahrerverbandes von Ghana) ernannt wurde.

Diese radikale Reorganisation der Gewerkschaften der Transportarbeiter bedingt eine grundlegende Revision ihrer Beziehungen zur ITF, sie müssen als neue Organisationen betrachtet und individuell neuerdings um Aufnahme in die ITF ansuchen. Dieser Sachverhalt bildete den Gegenstand von Besprechungen des Leiters der Regionalabteilung mit den Kollegen Heymann und Tettegah (damals Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes von Ghana) anlässlich seiner Reise nach Westafrika im März 1959. Kollege Heymann vertrat damals mit Überzeugung die Auffassung, daß die Reorganisation der Gewerkschaftsbewegung von Ghana keine ungünstigen Auswirkungen auf die ITF zur Folge haben würde, ja sogar, daß sie der ITF nützen würde, da die reorganisierten Gewerkschaften finanziell stärker sein würden.

Diese Frage des Beitritts der neuen Gewerkschaften bildet seither den Gegenstand eines Briefwechsels mit Kollege Heymann, ohne jedoch zu irgendwelchen konkreten Ergebnissen geführt zu haben. Die Reorganisation der Gewerkschaftsbewegung ist jedoch noch keineswegs abgeschlossen, aus welchem Grunde einstweilen in dieser Angelegenheit kein Druck ausgeübt werden kann.

Italienische Seeleute-Föderation

Im Juli 1959 erhielt die ITF die Mitteilung von der Reorganisation der Führung der italienischen Seeleuteföderation (Fegemare), in deren Verlauf der frühere Generalsekretär durch einen geschäftsführenden Sekretär, Dr. Giuseppe Lagorio, ersetzt worden war. Diese Reorganisation war auf Initiative der Dachorganisation CISL mit Unterstützung der Bezirksleitungen der Gewerkschaft erfolgt. Kollege Lagorio stattete dem Generalsekretär der ITF im Oktober einen Besuch ab, um die zukünftigen Beziehungen zwischen den beiden Organisationen zu besprechen. Es wurde eine Regelung vereinbart, von der man günstige Auswirkungen erwarten kann.

Im Dezember billigte ein von der «Fegemare» einberufener Außerordentlicher Landeskongreß einen Antrag auf Verschmelzung mit dem italienischen Seeleuteverband (FILM), der seine Beziehungen zu der kommunistischen Dachorganisation im Jahre 1957 abgebrochen hatte. Diese Verschmelzung wurde später von einem gemeinsamen Kongreß der beiden Gewerkschaften gutgeheißen, auf dem beschlossen wurde, daß die neu entstandene Organisation den Namen Italienische Seeleuteföderation (FILM-CISL) führen sollte. Aus einem Telegramm des Kollegen Lagorio ging hervor, daß die neue Organisation weiterhin der ITF angehören möchte.

Griechische Organisationen

Vier internationale Berufssekretariate (die ITF sowie die Internationalen der Metallarbeiter, Erdölarbeiter und Lebens- und Genußmittelarbeiter)

haben gemeinsam die Verantwortung für die Veranstaltung von Lehrgängen für griechische Gewerkschafter übernommen. In den Lehrplänen sollen zunächst die grundlegenden Aspekte der Arbeit der Gewerkschaften behandelt werden, später jedoch auch die besonderen Verhältnisse in den Wirtschaftszweigen, denen die Kursteilnehmer angehören. Alle griechischen Mitgliedsverbände der ITF haben sich zur Mitarbeit an diesen Lehrgängen bereit erklärt, deren erster auf Februar 1960 anberaumt wurde. Insgesamt sollen drei stattfinden, wobei jeder Lehrgang fünf Tage dauert. Es besteht die Absicht, sie später durch einen fortgeschritteneren Lehrgang zu ergänzen. Einer der Referenten sollte Kollege Hendrickx vom belgischen Transportarbeiterverband sein, der den Generalsekretär der ITF auf einer Reise nach Griechenland begleitete, in deren Verlauf den griechischen Gewerkschaften der Vorschlag der Veranstaltung dieser Lehrgänge zur Prüfung unterbreitet wurde.

Das Europäische Produktivitätsamt der OEEC hat ebenfalls beschlossen, sich an diesem Projekt zu beteiligen.

Transportarbeiter von Tanganjika

Im Juli 1959 schloß sich der Transportarbeiterverband von Tanganjika mit den Gewerkschaften der Bauarbeiter und Handelsangestellten zu einer neuen Organisation, dem Allgemeinen Transportarbeiterverband von Tanganjika, zusammen. Wir teilten der neuen Organisation mit, daß die Mitgliedschaft einer Gewerkschaft nicht auf die an ihre Stelle tretende übertragen werden könnte und daß aus diesem Grunde ein neues Ansuchen um Aufnahme in die ITF erforderlich wäre.

IV. Arbeitskonflikte und gewerkschafts- politische Kampfmaßnahmen

Gewerkschaftsfeindliche Gesetzgebung in Ostafrika

Der Kongreß 1958 brachte in zwei Resolutionen seine Kritik an der der Gesetzgebung Kenias und Tanganjikas innewohnenden Einschränkung der Freiheit der Gewerkschaften zum Ausdruck. Auf Grund dieser Gesetzgebung zählten die Hafengebäude und Eisenbahnen dieser beiden Länder zu den «wirtschaftsnotwendigen Diensten»; Arbeitskonflikte in solchen Diensten mußten durch obligatorischen Schiedsspruch geregelt werden, aus welchem Grunde Streiks gesetzwidrig waren. Ende 1958 wurde die Gesetzgebung dahingehend abgeändert, daß die der Ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafenverwaltung unterstehenden Dienste, das heißt die Eisenbahnen und Hafengebäude in Kenia, Uganda und Tanganjika, nicht mehr in den Geltungsbereich der obligatorischen Schiedsgerichtsentscheidungen fielen. Die Verwaltung hat seither vorgeschlagen, daß Arbeitskonflikte, die nicht mit Hilfe der paritätischen Organe beigelegt werden können, einer unparteiischen Instanz unterbreitet werden sollen, deren Entscheidung für beide Parteien für mindestens sechs Monate bindend sein soll. Beide Parteien sollen sich verpflichten, von Streiks bzw. Aussperrungen solange Abstand zu nehmen, bis alle durch diese Gremien gegebenen Möglichkeiten erschöpft sind. Bisher haben sich die afrikanischen Gewerkschaften mit diesem Vorschlag noch nicht einverstanden erklärt.

Streiks bei den Eisenbahnen Ostafrikas

Im November 1959 kam es in Kenia zu einem 16tägigen Streik von etwa 23 000 afrikanischen Eisenbahnern infolge der Weigerung der Verwaltung, die gegen einen europäischen Inspektor erhobenen Beschwerden zu prüfen und Verhandlungen über eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in die Wege zu leiten. Die Arbeit wurde wieder aufgenommen, nachdem sich die Arbeitgeber zu einigen wichtigen Zugeständnissen bereit erklärt hatten. Das Exekutivkomitee wurde von diesem Arbeitskonflikt während seiner Sitzung in Rom in Kenntnis gesetzt und beschloß, dem afrikanischen Eisenbahnerverband von Kenia finanziellen Beistand zu gewähren. Außerdem sollte sich ein Vertreter der ITF nach Nairobi begeben, um den Sachverhalt an Ort und Stelle zu untersuchen und den für die Leitung des Streiks verantwortlichen Gewerkschaftsführern Ratschläge zu erteilen. Mit dieser Aufgabe wurde der Leiter der Regionalabteilung betraut, der aus diesem Anlaß auch den vom Exekutivkomitee bewilligten Beitrag zum Streikfonds übermittelte.

Inzwischen waren die Eisenbahner in Uganda zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen in den Streik getreten. Auch in diesem Falle hatte das Exekutivkomitee eine finanzielle Unterstützung bewilligt, die vom Leiter der Regionalabteilung an den afrikanischen Eisenbahnerverband weitergeleitet wurde. Der Streik endete, als die Eisenbahnverwaltung sich mit sofortigen Verhandlungen über die Lohnforderungen einverstanden erklärte.

In Tanganjika hatten die Eisenbahner für den Fall des Fehlschlagens der Verhandlungen über Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen einen Streik ins Auge gefaßt.

Streik des Londoner Autobuspersonals

Im Mai 1958 organisierte der britische Transportarbeiterverband einen Streik seiner 50 000 auf Londoner Autobussen beschäftigten Mitglieder, nachdem die Arbeitgeber die Forderung der Gewerkschaft nach einer allgemeinen Lohnerhöhung mit der Bekanntgabe von Plänen eines Personalabbaus bei gewissen Diensten beantwortet hatten. Der Streik, der sieben Wochen dauerte, wurde mit einer solchen Gründlichkeit durchgeführt, daß kein einziger Autobus die Garage verließ, bis eine Regelung erreicht wurde, die den Forderungen des Transportarbeiterverbandes Rechnung trug. Als Zeichen ihrer Solidarität hatte die ITF einen Beitrag zum Streikfonds geleistet, dem die Summe freiwilliger Beiträge einer Reihe von Mitgliedsverbänden, die etwas später einliefen, ungefähr entsprach.

Streik im Luftverkehr von Venezuela

Mit Unterstützung der ITF gelang es dem amerikanischen Transportarbeiterverband im Mai 1959, einen Streik amerikanischer Arbeitnehmer der Luftverkehrslinie Venezuelas (LAV) mit Erfolg durchzuführen. Auf Ansuchen der ITF hatten die Mitgliedsverbände in Kolumbien, Kuba und Peru die Wartung der Flugzeuge dieser Luftverkehrslinie verweigert.

Beschäftigung farbiger Arbeitnehmer der Autobusbetriebe Südafrikas

Im Juni 1959 ersuchte der Zentralverband der Transportarbeitergewerkschaften Südafrikas die vom 16. bis 19. Juni in Stockholm tagende Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport um Annahme einer Resolution als Protest gegen das Projekt des Stadtrates von Johannesburg, farbigen Arbeitnehmern der Autobusbetriebe Lohn- und Arbeitsbedingungen aufzuzwingen, deren Niveau weit unter jenem der für Europäer geltenden Bedingungen liegen sollte. Der Zentralverband vertrat die Auffassung, daß eine derartige Resolution ohne Zweifel die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die unfaire Vorgangsweise des Stadtrates lenken würde, dem die Regierung dabei Schützenhilfe leistet; es handle sich um ein krasses Beispiel der Ausbeutung billiger Arbeitskräfte, das entsprechend angeprangert werden müsse.

Leider traf das Schreiben des Zentralverbandes erst nach der Sektionskonferenz ein. Aus diesem Grunde beschäftigte sich damit das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung im August 1959 und nahm eine Resolution an, in der die vorbehaltlose Ablehnung jeder wie immer gearteten rassenmäßigen Diskriminierung durch die ITF bekräftigt und dem Zentralverband versichert wurde, daß ihm die ITF bei seinen Bemühungen, ein weiteres Umsichgreifen der rassenmäßigen Diskriminierung in seinem Lande zu verhindern, nach besten Kräften behilflich sein würde.

Hafenarbeiter von Uruguay

Uruguay war der Schauplatz bitterer Kämpfe zwischen den demokratischen und kommunistischen Organisationen der Hafenarbeiter. Im Dezember 1958 erhielt das Exekutivkomitee die Mitteilung, daß die Kommunisten eine Einschüchterungskampagne gegen die freie Hafentarbeitergewerkschaft USOP in die Wege geleitet hätten, bei der es auch zu Gewalttätigkeiten gekommen sei. Das Exekutivkomitee verließ seiner Bestürzung über diese Entwicklung Ausdruck und versicherte die freien Gewerkschaften von Uruguay seines Beistandes. Die Rivalität zwischen den kommunistischen und freien Gewerk-

schaften verschärfte sich im Januar 1959 noch weiter, als die Regierung einen Erlaß veröffentlichte, durch den gewisse bis dahin von Mitgliedern der USOP geleistete Arbeiten der kommunistischen Hafnarbeitergewerkschaft übertragen werden sollten. Etwa 3000 Mitglieder der freien Gewerkschaft traten sofort in den Streik, worauf die Regierung Militär als Streikbrecher einsetzte. Die USOP und der demokratische Gewerkschaftsbund (Mitglied des IBFG) ersuchten die ITF um ihren Beistand. Obwohl die USOP kein Mitgliedsverband ist, entschloß sich die ITF, einzugreifen, da es eindeutig um Leben oder Tod einer demokratischen Gewerkschaft ging. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, den Assistenten des Leiters des lateinamerikanischen Büros nach Montevideo zu entsenden. Auf sein Anraten ließ die ITF der Regierung die Mitteilung zugehen, daß Schiffe, auf denen Streikbrecher eingesetzt werden, boykottiert werden würden, sofern der Einsatz dieser Streikbrecher nicht rückgängig gemacht würde. Am folgenden Tage wurde ein «Waffenstillstand» bekanntgegeben, der beiden Parteien die Aufnahme von Verhandlungen ermöglichen sollte. Sie führten sehr rasch zu einem Übereinkommen, bei dem die USOP, der Gewerkschaftsbund, die ITF und die Regierung Vertragspartner waren. Darin verpflichtete sich die Regierung, den vorerwähnten Erlaß außer Kraft zu setzen.

Arbeitszeit der griechischen Eisenbahner

Auf seiner Sitzung im März 1958 in Athen nahm das Exekutivkomitee eine Resolution an, in der es sein Befremden darüber zum Ausdruck brachte, daß der überwiegenden Mehrheit griechischer Eisenbahner das Recht auf einen höchstens achtstündigen Arbeitstag vorenthalten wurde. In dieser Resolution wurde auf den Umstand verwiesen, daß die IAO bereits 1920 ein Übereinkommen über den Achtstundentag angenommen hatte und der griechischen Regierung dringend nahegelegt, sich an die Bestimmungen dieses Übereinkommens zu halten. Der griechischen Eisenbahnerföderation wurde der Beistand der ITF bei allen Maßnahmen, die sie für notwendig erachtete, um die Regierung in diesem Sinne zu beeinflussen, zugesagt. Eine Reihe von Mitgliedsverbänden der ITF intervenierte etwas später ebenfalls in dieser Angelegenheit bei der Regierung Griechenlands.

Arbeitskonflikt bei der SAS

Am 1. März 1959 kam es zu einer Aussperrung von Mitgliedern der skandinavischen Föderation des fliegenden Personals (schwedische Piloten und schwedische, dänische und norwegische Flugingenieure und Navigatoren) durch die SAS. Die wichtigsten Ursachen des Konflikts, der sich zwischen der Föderation und der SAS entwickelt hatte, waren die Verteilung der Piloten auf die drei in der SAS vertretenen skandinavischen Länder sowie die von den Piloten erhobenen Forderungen nach einer beträchtlichen Erhöhung der Bezüge. Einige Mitgliedsverbände der ITF hatten ihr nahegelegt, die Bemühungen der Föderation (die der ITF nicht angehört) zu befürworten. Als Ergebnis von Beratungen mit dem Vorsitzenden der Sektion Luftverkehr und dem Präsidenten des schwedischen Transportarbeiterverbandes gelangte die ITF jedoch zu der Schlußfolgerung, daß sie sich in diesen Arbeitskonflikt nicht einmischen könnte. Der Föderation war es nicht gelungen, auch nur einen der drei Gewerkschaftsbünde davon zu überzeugen, daß sich ihre Forderungen oder die von ihr ergriffenen Maßnahmen auf triftige Gründe stützten. Die Aussperrung endete am 23. März, als sich die Föderation mit einer Regelung einverstanden erklärte, die sich von der früher von ihr abgelehnten kaum wesentlich unterschied.

Seit der Aussperrung haben mehrere skandinavische Organisationen von Arbeitnehmern des Luftverkehrs, darunter einige neugegründete, Interesse am Beitritt zur ITF an den Tag gelegt. Die skandinavische Vereinigung der Flugingenieure wurde im August 1959 in die ITF aufgenommen.

Streik der indischen Hafentarbeiter

Im Juni 1958 organisierte die indische Föderation der Hafentarbeiter einen landesweiten Streik als Protest gegen die Obstruktionstaktik der Arbeitgeber und der Regierung bei der Behandlung der Forderungen der Hafentarbeiter nach Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Der Verband der Transport- und Hafentarbeiter von Bombay, der sowohl der obigen Föderation als auch der ITF angehört, wandte sich an die ITF um Hilfe. Es lagen eindeutige Beweise dafür vor, daß die Forderungen der Hafentarbeiter seit vier Jahren immer wieder auf die lange Bank geschoben worden waren und daß die Arbeitgeber nie wirklich die Absicht hatten, Verhandlungen über diese Forderungen in die Wege zu leiten. Die ITF appellierte auf telegraphischem Wege an den indischen Premierminister, seinen Einfluß geltend zu machen, um eine gerechte Regelung dieses Konflikts herbeizuführen. Als Truppen der Exekutive während des Streiks in Madras auf die Hafentarbeiter das Feuer eröffneten, legte die ITF beim Premierminister und Gouverneur von Madras Protest ein. Der Streik endete nach zwei Wochen, als der Premierminister dem Präsidenten der Föderation versicherte, die Regierung sei entschlossen, darauf zu achten, daß den Hafentarbeitern Gerechtigkeit zuteil werde und daß er als Premierminister persönlich die Verantwortung für eine möglichst rasche Erledigung übernehme.

Koalitionsfreiheit in Japan

Ende 1959 hatte die japanische Regierung das Übereinkommen Nr. 87 der IAO über Versammlungs- und Koalitionsfreiheit noch immer nicht ratifiziert. Daß die ITF und ihre japanischen Mitgliedsverbände der Ratifizierung dieses Übereinkommens durch Japan derartige Bedeutung beimessen, ist nicht so sehr dem Übereinkommen als solchem zuzuschreiben, sondern der sich aus der Ratifizierung ergebenden Verpflichtung, die Gesetzgebung eines Landes den Bestimmungen des Übereinkommens anzupassen. Die japanische Gesetzgebung, durch die die Rechte und Tätigkeit der Gewerkschaften in Wirtschaftszweigen der öffentlichen Hand, darunter die Staatsbahnen, geregelt werden, enthält weitgehende Einschränkungen der Handlungsfreiheit der Gewerkschaften, da vorgesehen ist, daß alle Mitglieder und Funktionäre von Gewerkschaften, die Arbeitnehmer solcher Wirtschaftszweige der öffentlichen Hand organisieren, in dem betreffenden Wirtschaftszweig tätig sein müssen. Wenn also ein Gewerkschaftsfunktionär zum Beispiel aus dem Dienst der Staatsbahn entlassen wird, so darf er auf Grund des Gesetzes nicht mehr seine Funktion im Eisenbahnverband ausüben. Unter Berufung auf dieses Gesetz war es der Eisenbahnverwaltung bisher nur allzu leicht gefallen, Gewerkschaftsfunktionäre auszuschalten, die sich auf diese oder jene Weise bei ihr mißliebig gemacht hatten. Die japanische Regierung ist sich offenkundig der Tatsache bewußt, daß eine derartige restriktive Gesetzgebung ihrem internationalen Prestige nicht zuträglich sein kann, vor allem in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Verwaltungsrates des IAA, aus welchem Grunde sie von Zeit zu Zeit ihre Absicht bekanntgab, dieses Übereinkommen zu ratifizieren, womit sie gleichzeitig zu verstehen geben wollte, daß auch die nationale Gesetzgebung entsprechend angepaßt werden würde.

Diese Probleme bildeten den Gegenstand von Besprechungen des Generalsekretärs der ITF mit Mitgliedern des japanischen Kabinetts anlässlich seines Aufenthalts im Fernen Osten im März 1959. Gegen Ende 1959 gab die japanische Regierung die Erklärung ab, daß sie dem Parlament im Frühjahr 1960 einen Gesetzesentwurf zwecks Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 87 vorlegen werde. Selbst wenn es sich hier einstweilen nur um eine weitere Erklärung über eine Absicht handelt, der die Tat bisher noch nicht gefolgt ist, muß festgestellt werden, daß sie jedenfalls definitiv und ohne Vorbehalt abgegeben wurde.

Einschränkung der Freiheit der Schifffahrt im Suezkanal

Im September 1959 legte der Generalsekretär der ITF auf telegraphischem Wege beim Präsidenten der Vereinigten Arabischen Republik Protest gegen Übergriffe auf Schiffe bei der Durchfahrt durch den Suezkanal ein. Schiffe, die aus Israel stammende Ladungen an Bord führten, waren mit der Begründung beschlagnahmt worden, daß sich Israel im Kriegszustand mit der Vereinigten Arabischen Republik befinde. In diesem Telegramm vertrat der Generalsekretär die Auffassung, daß eine derartig willkürliche Vorgangsweise gegen internationales Gesetz verstöße und daß die strittigen Fragen durch internationales Übereinkommen geregelt werden müßten. Aus diesem Grunde und auch in Anbetracht der Härten, die sich für die auf diesen Schiffen tätigen Seeleute ergeben, wurde dem Präsidenten der Vereinigten Arabischen Republik dringend nahegelegt, von weiteren Übergriffen dieser Art Abstand zu nehmen. Ähnliche Proteste wurden von vielen Mitgliedsverbänden der ITF erhoben, bisher jedoch ohne Erfolg.

Arbeitskonflikt der mexikanischen Piloten

Vor mehr als einem Jahre entwickelte sich zwischen der Vereinigung mexikanischer Verkehrspiloten (ASPA) einerseits und der Regierung und den größeren Luftverkehrslinien andererseits ein Konflikt infolge deren Weigerung, die Vereinigung als vertretungsbefugtes Organ der Piloten anzuerkennen, und zwar mit der Begründung, daß die Piloten zum «Vertrauenspersonal» zählten, das auf Grund der Gesetzgebung nicht das Recht hätte, sich in echten Gewerkschaften zusammenzuschließen. Dieses Argument wurde jahrelang mit derartigem Erfolg ins Treffen geführt, daß alle Bemühungen um Schaffung einer lebensfähigen Gewerkschaft der Piloten mehr oder minder schon im voraus zum Scheitern verurteilt waren. Die Piloten gaben jedoch nicht nach und traten im Januar 1959 in den Streik, als ihre neugegründete Organisation bei der größten Luftverkehrslinie des Landes «Mexicana», auf den gleichen Widerstand stieß wie ihre Vorgänger. Der Streik dauerte sechs Tage und war, obwohl die Piloten ihr Ziel nicht erreichten, insofern bemerkenswert, als die Gewerkschaft aus dem Konflikt ungeschwächt und ohne am Enderfolg zu zweifeln hervorging. Die ITF versprach den Piloten ihre Unterstützung, worauf die ASPA im April 1959 der ITF beitrug. Später gelang es der ITF mit Hilfe des mit der Verbindung zwischen den IBS betrauten Kollegen Zofka (Genf) einen gewissen Druck auf die zuständigen Stellen in Mexiko auszuüben, wobei sogar die Möglichkeit einer Beschwerde über die Haltung der Regierung Mexikos bei der IAO erwogen wurde. Der Widerstand der Regierung und Arbeitgeber begann deutlich nachzulassen, und schließlich kam es zu einer Änderung der Arbeitsgesetzgebung, derzufolge die Piloten nunmehr das Recht haben, einer Gewerkschaft beizutreten, die als Tarifvertragspartner anerkannt wird. Mehrere kleinere Luftverkehrslinien haben die Vereinigung der Piloten

bereits in dieser Eigenschaft anerkannt. Die «Mexicana Airlines» beharrten zwar Ende 1959 noch auf ihrer unnachgiebigen Haltung, hatten sich jedoch in eine derart unhaltbare Lage hineinmanövriert, daß mit einem weiteren Widerstand nicht mehr gerechnet werden konnte.

Japanisch-koreanischer Fischereikonflikt

In den beiden letzten Jahren bemühte sich die ITF gemeinsam mit dem IBFG weiterhin um eine zufriedenstellende Regelung des zwischen Japan und der Republik Korea wegen der Fischereigrenzen entstandenen Konflikts. In erster Linie war es der ITF darum zu tun, der unglücklichen Lage der in Korea wegen angeblicher Verletzung der Fischereigrenzen verhafteten japanischen Fischer ein Ende zu bereiten. Trotz der Annahme von Resolutionen und Interventionen bei koreanischen Regierungsstellen ist man einer Lösung dieses Problems jedoch nicht wesentlich nähergekommen. Leider hängt das Schicksal der Fischer weitgehend von politischen Faktoren ab, und die Möglichkeit, daß sie in einem diplomatischen Schachspiel als Figuren benutzt werden, ist keineswegs von der Hand zu weisen.

Arbeitskonflikt kanadischer Holzfäller

Im Mai 1959 ersuchte die ITF ihre Mitgliedsverbände, zur Unterstützung eines Streiks kanadischer Holzfäller den Umschlag von aus Neufundland stammenden Holzladungen zu verweigern. Die ITF war von kanadischen Mitgliedsverbänden und vom dortigen Gewerkschaftsbund um ihren Beistand gebeten worden. Im September dankte der Gewerkschaftsbund der ITF für ihre Unterstützung und teilte ihr gleichzeitig mit, daß sich weitere Aktionen erübrigten, da anderweitige Maßnahmen zur Wahrung der Interessen der in diesen Konflikt verwickelten Arbeitnehmer ins Auge gefaßt worden seien.

Streik der italienischen Seeleute

Im Juni 1959 ersuchte die ITF ihre Mitgliedsverbände, sich zu bemühen, die Anmusterung von Schiffsbesatzungen zu verhindern, die bei einem Streik italienischer Seeleute als Streikbrecher verwendet werden sollten. Der Streik hatte nach dem Zusammenbruch der Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag begonnen und endete im Juli.

Streik der Bordingenieure der Eastern Airlines

Im Dezember 1958 verpflichtete sich das Exekutivkomitee in einer Resolution zur Unterstützung der amerikanischen Vereinigung der Bordingenieure, deren bei Eastern Airlines beschäftigte Mitglieder aus Protest gegen die Absicht der Arbeitgeber, auf Düsenflugzeugen nur Ingenieure mit Pilotenlizenz zu beschäftigen, im November in den Streik getreten waren. Der Streik endete nach mehr als einem Monat, nachdem sich die Luftverkehrslinie vertraglich verpflichtet hatte, von einer Verwirklichung ihrer Absicht Abstand zu nehmen.

Streik im nigerischen Luftverkehr

Im Januar 1959 kam es zu einem zweiwöchigen Streik von Mitgliedern des Verbandes des Personals im Luftverkehr Nigeriens, nachdem die Verhandlungen mit den Arbeitgebern über Forderungen nach Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ergebnislos abgebrochen werden mußten. Die ITF

gewährte der Gewerkschaft finanziellen Beistand. Der Streik kann insofern nicht als erfolgreich bezeichnet werden, als die Arbeit wieder aufgenommen wurde, ohne daß die Streikenden ein eindeutiges Versprechen erhalten hatten, daß ihren Forderungen überhaupt Rechnung getragen werden würde. Der Gewerkschaft gelang es jedoch, die Wiedereinstellung der inzwischen wegen ihrer Beteiligung am Streik entlassenen Arbeitnehmer durchzusetzen. Nach Abbruch des Streiks setzte die Verwaltung ihre Diskriminierung einiger am Streik beteiligter Arbeiter fort und bezahlte sogar, was noch schlimmer ist, den Arbeitnehmern, die nicht gestreikt hatten, einen Bonus. An dieser herausfordernden Haltung der Arbeitgeber übte das Exekutivkomitee in einer im April 1959 angenommenen Resolution schärfste Kritik.

Gemeinsame Forderungen der indischen und pakistanischen Seeleute

Als Ergebnis der Besprechungen des Generalsekretärs der ITF während seiner Asienreise Anfang 1959 wurde beschlossen, daß die der ITF angeschlossenen indischen und pakistanischen Seeleuteverbände den Reedern gemeinsam Forderungen nach Verbesserung der Heuern und Arbeitsbedingungen unterbreiten sollten.

Diese Besprechungen wurden auf einer Sitzung in London im Juni 1959 fortgesetzt, der Vertreter der betreffenden Gewerkschaften gemeinsam mit Beratern der ITF und des britischen Seeleuteverbandes beiwohnten. Auf dieser Sitzung wurden grundsätzliche Übereinkommen über den Inhalt der Forderungen erzielt, die im gleichen Zeitpunkt in Indien und Pakistan geltend gemacht werden sollten.

Ein Vergleich der Heuern und Arbeitsbedingungen der indischen und pakistanischen Seeleute mit jenen der britischen Seeleute führte zu der Feststellung, daß sich die Differenz zwischen ihnen seit dem Kriege beträchtlich erhöht hatte. So bezieht zum Beispiel ein Vollmatrose auf Grund des britischen Heuervertrages eine monatliche Grundheuer von £ 33.3., wogegen ein indischer Vollmatrose auf Grund seines nationalen Heuervertrages nur £ 12.7. erhält. Ein britischer Heizer hat Anspruch auf eine monatliche Grundheuer von £ 33.5., ein Inder dagegen auf eine solche von £ 11.2.3. Ein britischer Kabinesteward erhält im Monat £ 32.5., ein Inder dagegen £ 13.17. Auch im Hinblick auf andere Aspekte der Arbeitsbedingungen, wie Urlaub und verschiedene Nebenleistungen, konnte man feststellen, daß die Bedingungen des britischen Heuervertrages jenen des indischen bedeutend überlegen sind. Ein Vollmatrose, der einen britischen Heuervertrag unterzeichnet, kostet den Reeder im Jahre insgesamt £ 797.18.— im Vergleich zu den £ 224.17.—, die ein in einem indischen Heuervertragsverhältnis stehender Vollmatrose den dortigen Reeder kostet.

Bei ihren Forderungen, so gerechtfertigt sie auch waren, stießen die Gewerkschaften auf den äußerst starken Widerstand der indischen Reeder. Überdies wurden sie durch die ungünstige Beschäftigungslage in eine sehr schwierige Lage versetzt. Dazu kam die Möglichkeit, daß die Reeder arbeitslose Seeleute aus anderen Ländern einstellen würden, wo die Heuern sogar noch niedriger sind, und ferner mußte mit einem Eingreifen der Regierung im Falle eines Streiks gerechnet werden.

Ende Dezember 1959 wurde auf einer Sitzung der indischen Seefahrtskommission ein Übereinkommen über die Forderungen der indischen Seeleute erzielt. Das Ergebnis blieb zwar hinter den Hoffnungen der Gewerkschaft zurück, stellte jedoch nichtsdestoweniger einen Fortschritt dar. Die monatlichen Heuern der Mannschaften wurden um Rupien 13,50 erhöht, wodurch die monatliche Grundheuer eines Vollmatrosen Rupien 178,50 erreicht (eine

indische Rupie entspricht ungefähr 1/6d.). Zum erstenmal wurde eine Höchstgrenze der normalen Arbeitszeit festgelegt. Sie beträgt bei Tagarbeit 50 Stunden in der Woche, bei wachhabendem Personal 56 Stunden und im Fahrgastdienst 60 Stunden, wobei für Mehrheit ein 25prozentiger Zuschlag entrichtet wird.

Über die Forderungen der pakistanischen Seeleute war am Ende der Berichtszeit noch kein Übereinkommen erzielt worden.

Streik kanadischer Seeleute

Am Ende der Berichtszeit verhinderte der Streik, zu dem die für Kanada zuständige Zweigorganisation des amerikanischen Seeleuteverbandes (SIU) ihre Mitglieder im Sommer 1957 aufgerufen hatte, nach wie vor den Einsatz der acht Schiffe, aus denen die Flotte der staatlichen Reederei «Canadian National Steamships» besteht. Anlaß zum Streik war das Festfahren der Heuerverhandlungen. Zunächst beabsichtigten die Reeder, westindische Besatzungen anzumustern, was ihnen jedoch nicht gelang, als sich die dortigen Gewerkschaften auf Ersuchen der ITF mit ihren kanadischen Kollegen solidarisch erklärten. Später unternahmen sie den Versuch, die Schiffe an kubanische Interessenten zu verkaufen; der Kaufvertrag wurde jedoch von der neuen Regierung Kubas, die nach der erfolgreichen Revolution die Macht übernommen hatte, Anfang 1959 für ungültig erklärt. Seither sind die Schiffe zweimal in ausländische Register eingetragen worden. Nach Ansicht der Gewerkschaft bestehen jedoch jetzt günstige Aussichten auf eine Rückkehr der Flotte zur kanadischen Flagge, mit kanadischen Besatzungen und Arbeitsbedingungen.

V. Regionale Tätigkeit

Die regionale Tätigkeit der ITF beschränkt sich im wesentlichen auf drei Weltteile, nämlich Afrika, Asien und Lateinamerika. Dort besteht ganz offenkundig die dringendste Notwendigkeit der Entwicklung der Volkswirtschaft, und diesen Weltteilen muß die freie internationale Gewerkschaftsbewegung ihre größte Aufmerksamkeit zuwenden. Sie kann sich dieser Aufgabe aus zwei Gründen nicht entziehen: Erstens müssen der Bevölkerung dieser Entwicklungsländer die Zeiten des Elends und der Ungerechtigkeit erspart werden, die die Entwicklung der Wirtschaft der «fortgeschrittenen» Länder der Welt nur allzu häufig begleiteten, und zweitens müssen die Arbeiter der Entwicklungsländer vor der Gefahr gewarnt werden, der sie sich aussetzen, wenn sie sich um den am schnellsten verfügbaren Beistand umsehen, der sich später als Fata Morgana erweist, für den sie jedoch ihre Freiheit geopfert haben. Eine Umschreibung des Aufgabebereiches der freien Gewerkschaftsbewegung der Welt ist jedoch viel einfacher als die Verwirklichung solcher Pläne. Das ungeheure Ausmaß und die komplexe Struktur der Probleme geben, wenn man sie mit den verhältnismäßig bescheidenen Mitteln vergleicht, die der internationalen Gewerkschaftsbewegung zur Verfügung stehen, gewiß zu keinerlei Optimismus Anlaß. Ebenso wenig würde jedoch eine defaitistische Haltung nützen. Nüchterne Vernunft und Realismus führen zu der Schlußfolgerung, daß ein Fehlschlagen der Bemühungen der freien Gewerkschaftsbewegung der Welt oder auch nur ein untätiges oder zauderndes Verharren auf dem «Status quo» von katastrophalen Folgen begleitet wäre. Selbstverständlich kann man nicht überall alles auf einmal tun. Die verfügbaren Mittel müssen auf optimale Weise verwendet und unter Berücksichtigung von Reserven für die zwar unvorhersehbaren, jedoch fast immer eintretenden Notfälle auf gewisse beschränkte, jedoch lebenswichtige Ziele konzentriert werden, die im Einvernehmen zwischen den verschiedenen Organisationen, aus denen die internationale Gewerkschaftsbewegung besteht, festgesetzt werden müssen. Obwohl es sich hier lediglich um eine verfahrenstechnische Frage handelt, muß festgestellt werden, daß gerade diese Frage seit Jahren die Achillesferse der freien Gewerkschaftsbewegung darstellt. Der IBFG und die Internationalen Berufssekretariate haben sich von allem Anfang an grundsätzlich der Auffassung angeschlossen, daß ein getrenntes Vorgehen jedes Sektors der freien Gewerkschaftsbewegung ohne Rücksicht auf das, was andere Organisationen auf dem gleichen Gebiete aus eigener Initiative unternehmen oder unternehmen wollen, von verheerenden Konsequenzen begleitet wäre. Die Ursache der Schwierigkeiten, die entstanden, waren nicht Meinungsverschiedenheiten über den Grundsatz der Zusammenarbeit, sondern vielmehr über seine Anwendung. Erst 1959 wurden wirklich konzentrierte und entschlossene Bemühungen unternommen, um einen für gemeinsame Beratungen und Maßnahmen des IBFG und der IBS geeigneten Apparat ins Leben zu rufen. Selbst dann erwies sich das anfangs festgelegte Verfahren später als unzulänglich, als die Praxis zeigte, daß es zu schwerfällig war. Jetzt ist der richtige Apparat jedoch vorhanden und sollte, vorausgesetzt daß er auf bestmögliche Weise verwendet wird, eine optimale Einsatzfähigkeit der Organe der internationalen Gewerkschaftsbewegung bei gleichzeitig wirtschaftlichster Verwendung ihrer Mittel gewährleisten, wie sie bei einem individuellen Vorgehen nie möglich wäre. Im folgenden

vermitteln wir eine kurze Übersicht über die Entwicklung, die zu diesem erfreulichen Ergebnis geführt hat.

Es sind zwar keine Ereignisse, die sich für Schlagzeilen eignen, dennoch aber kann diese anscheinend ganz nüchterne und rein verfahrenstechnische Regelung auf lange Sicht eine Bedeutung erlangen, die jene der etwas mehr Aufsehen erregenden Ereignisse in den verschiedenen Weltteilen in den beiden letzten Jahren bei weitem übertrifft.

Zusammenarbeit zwischen IBS und IBFG auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit

Auf einer Sitzung des Konsultativrates des IBFG im Juni 1958 wurde beschlossen, einen aus Vertretern der IBS und des IBFG bestehenden Ausschuß mit der Untersuchung der Frage der Koordinierung auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit zu betrauen. Dieser Ausschuß trat nie zusammen, ein Umstand, der anläßlich der Sitzung des Verbindungsausschusses der IBS im folgenden Januar einiges Befremden hervorrief. Der Verbindungsausschuß beschloß, eine Außerordentliche Allgemeine Konferenz der IBS einzuberufen, die schließlich auf den 12. und 13. Februar 1959 in Genf anberaumt wurde. Die Konferenz faßte eine Reihe von Beschlüssen, die drastische Änderungen des bis dahin üblichen Verfahrens im Hinblick auf die Verbindungsarbeit sowohl zwischen den IBS als auch zwischen den IBS und dem IBFG beinhalteten: Der Verbindungsausschuß der IBS wurde aufgelöst; Kollege Zofka wurde mit der Verbindungsarbeit zwischen den IBS und zwischen ihnen und der IAO beauftragt; ein aus Vertretern von in der Schweiz ansässigen IBS bestehender Treuhänderausschuß wurde ernannt, um Kollege Zofka Anleitungen für seine Tätigkeit zu erteilen und ihre Durchführung zu beaufsichtigen; es wurde vereinbart, von allen IBS einen Beitrag von 2 s. 6 d. je 1000 Mitglieder und Jahr zu erheben, und schließlich wurde ein aus Vertretern von sieben IBS, darunter die ITF, bestehender Unterausschuß ernannt, um die Frage der Zusammenarbeit mit dem IBFG auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit zu untersuchen.

Der Unterausschuß trat am 1. und 2. Juni 1959 in Genf zusammen. In Vertretung der ITF waren die Kollegen Düby und Yates (der den Vorsitz führte) erschienen sowie der Generalsekretär und der Leiter der Regionalabteilung. Der IBFG war durch Kollege Millard, Organisationsreferent, und Kollege Nash, Leiter der Abteilung für Beziehungen zu den IBS, vertreten. Auf Antrag der ITF wurden die folgenden grundsätzlichen Beschlüsse gefaßt:

1. Austausch aller Informationen über regionale Tätigkeit zwischen den IBS und dem IBFG.
2. Alle bereits bestehenden Regionalbüros des IBFG und der IBS und das Personal dieser Büros sollten denjenigen IBS zur Verfügung stehen, die innerhalb der in den Zuständigkeitsbereich dieser Büros fallenden Gebiete regionale Tätigkeiten durchführen oder durchzuführen beabsichtigen.
3. Der IBFG sollte den IBS Berichte und sonstige Daten über die soziale, wirtschaftliche und politische Entwicklung in den verschiedenen Weltteilen zur Verfügung stellen.
4. Den IBS sollten zwei Sitze in dem für den Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG zuständigen Ausschuß verfügbar gemacht werden.
5. Der Ausschuß für die Verwaltung des Internationalen Solidaritätsfonds würde sich grundsätzlich verpflichten, internationalen Berufssekretariaten finanziellen Beistand zur Durchführung regionaler Projekte zu gewähren.

6. Ein gemeinsamer ad-hoc-Ausschuß der IBS und des IBFG sollte eingesetzt werden, um Projekte und Arbeitsprogramme in den verschiedenen Weltteilen zu besprechen. (In diesem Zusammenhang und im Einklang mit den Beschlüssen der Außerordentlichen Allgemeinen Konferenz der IBS im Februar 1959 in Genf galt dabei als Voraussetzung, daß der Unterausschuß der IBS für regionale Tätigkeit weiterhin bestehen bliebe und die Vertretung der IBS im ad-hoc-Ausschuß übernehmen würde.)
7. Eine Allgemeine Konferenz der IBS sollte sobald wie möglich einberufen werden, um Vorkehrungen für die Verwirklichung etwaiger vom gemeinsamen ad-hoc-Ausschuß beantragter spezifischer Projekte und Arbeitsprogramme zu treffen.

Außerdem wurde beschlossen, eine Arbeitsgruppe mit der Vorbereitung für die Tätigkeit des ad-hoc-Ausschusses zu betrauen, wobei die IBS in dieser Arbeitsgruppe durch Delegierte der ITF und zwei weiterer IBS vertreten sein sollten. Der IBFG erklärte sich mit dieser Regelung einverstanden; ihre Verwirklichung schien jedoch auf beträchtliche Schwierigkeiten zu stoßen, da weder der ad-hoc-Ausschuß der IBS und des IBFG noch die Arbeitsgruppe vor der nächsten allgemeinen Konferenz der IBS am 12. und 13. November 1959 zusammentreten konnten. Unmittelbar vor dieser allgemeinen Konferenz hatte am 11. November eine Sitzung des für regionale Tätigkeit zuständigen Unterausschusses der IBS stattgefunden.

Als Ergebnis der Beratungen des Unterausschusses und der Allgemeinen Konferenz kam ein Vorschlag zustande, einen gemeinsamen Geschäftsführenden Ausschuß der IBS und des IBFG ins Leben zu rufen, der Projekte der regionalen Tätigkeit ausarbeiten sollte. In diesem Ausschuß sollten fünf IBS vertreten sein, nämlich die ITF, die Metallarbeiter, die PTT-Internationale, die Plantagenarbeiter und die Privatangestellten gemeinsam mit Delegierten des IBFG, deren Zahl er nach eigenem Ermessen festsetzen sollte. Vor einer endgültigen Beschlußfassung des Geschäftsführenden Ausschusses über irgendein Projekt soll er sich mit den davon direkt berührten IBS ins Einvernehmen setzen; sobald jedoch Beschlüsse gefaßt sind, bedürfen sie für ihre Verwirklichung nicht mehr der Zustimmung des Vorstandes des IBFG oder einer Allgemeinen Konferenz der IBS. Ferner billigte die Allgemeine Konferenz die grundsätzlichen Beschlüsse der Sitzung des Unterausschusses der IBS im Juni über Regionalbüros, Austausch von Informationen und den Internationalen Solidaritätsfonds-Ausschuß des IBFG. Im letztgenannten Ausschuß sollten die IBS durch Delegierte der Internationale der Lebens- und Genußmittelarbeiter und des Internationalen Metallarbeiterbundes vertreten sein.

Mit den Vorschlägen der Allgemeinen Konferenz erklärte sich der IBFG im Dezember 1959 einverstanden. Sie sind das Ergebnis entschlossener Bemühungen der IBS und vor allem der ITF, ein für allemal mit dem IBFG zu einer Regelung zu gelangen, durch die der Vergeudung von Geld, Arbeitskraft und Zeit Einhalt geboten wird, die die Bemühungen der IBS auf regionalem Gebiet in der Vergangenheit beeinträchtigt hat. Wir hoffen, daß diese Zeit der Experimente nunmehr vorbei ist und der heute verfügbare Apparat in vollem Umfange eingesetzt wird.

Regionale Verwaltungstätigkeit der ITF

Der Abschnitt dieses Tätigkeitsberichtes, der sich auf «Leitende Gremien und interne Organisation» bezieht, enthält einen Hinweis auf den Regionalausschuß, seine Gründung, Tätigkeit und seinen Aufgabenbereich. Der

Regionalausschuß ist eine ständige Einrichtung zur Behandlung von Problemen, die vor seiner Gründung nur fallweise behandelt worden waren. Damit hat die ITF bestätigt, daß sie der regionalen Tätigkeit Priorität einräumt und diese Tätigkeit in der Zukunft immer größere Bedeutung erlangen wird.

An dieser Stelle ist eine weitere wichtige Änderung der regionalen Struktur im Sekretariat der ITF zu erwähnen. Im Mai 1958 mußte Kollege Bob Coutts von seinem Posten als Leiter der Regionalabteilung der ITF zurücktreten, um zu seiner Gewerkschaft, der amerikanischen Vereinigung der Zug-dispatcher, zurückzukehren, von der er vorübergehend beurlaubt worden war, um sich der ITF zur Verfügung stellen zu können. Die Zeit seiner Tätigkeit bei der ITF war zwar nicht sehr lang, es war ihm aber dennoch gelungen, sich infolge der Begeisterung, mit der er sich seiner Arbeit widmete und durch seine gute Laune und gesunden Menschenverstand den Respekt und die Zuneigung seiner Kollegen zu erwerben. Zu seinem Nachfolger wurde Ende 1958 Kollege P. de Vries, ehemaliger Präsident des niederländischen Seeleuteverbandes, ernannt.

Über die verwaltungstechnische Tätigkeit in den einzelnen Weltteilen berichten wir in den Abschnitten über Afrika, Asien und Lateinamerika. Daraus geht hervor, daß wir in Afrika und Lateinamerika Rückschläge in Kauf nehmen mußten, deren Folgen nicht kurzfristig überwunden werden können, nicht zuletzt deshalb, weil trotz aller Vorteile, die ein rasches Handeln mit sich bringen könnte, triftige Gründe für eine Ausnutzung der Möglichkeiten vorliegen, die der zum Zwecke der Zusammenarbeit der freien Gewerkschaften ins Leben gerufene Apparat bietet. Unsere Erfahrungen in Afrika und Lateinamerika werden zumindest insofern eine nützliche Lehre sein, als sie die Schwierigkeiten noch mehr unterstreichen, auf die man bei der Besetzung der Posten von regionalen Vertretern und infolge des Mangels an geeigneten Kandidaten stößt. Daß sich geeignete Leute nicht ohne weiteres ausfindig machen lassen, kann kaum überraschen, da ihre Tätigkeit persönliche Eigenschaften und Talente erfordert, die man nur sehr selten in einer Person vereinigt findet. Auch in Asien haben Änderungen in der Verwaltung stattgefunden, deren Ursachen jedoch freiwilliger Natur und deren Konsequenzen erfreulicher waren.

Nachstehend bringen wir einen kurzen Überblick über die Tätigkeit in den verschiedenen Weltteilen. Ein Bericht über die allgemeine Lage muß zwangsläufig wie ein Wetterbericht klingen: stürmisch, fortwährende rasche Veränderungen. Wir leben in einer Zeit der Unruhe und der Gärung. Neue Gesellschaftsordnungen sind entstanden und werden weiterhin entstehen; in welcher Richtung sie sich entwickeln und welche Struktur sie annehmen werden, wird weitgehend auch von uns abhängen.

Afrika

Im März 1958 erklärte sich das Exekutivkomitee grundsätzlich mit der Eröffnung eines Zweigbüros der ITF in Lagos, Nigerien, einverstanden. Es sollte in einem vom IBFG gemieteten Gebäude untergebracht werden, wobei die ITF einer der Untermieter sein sollte. Der Abschluß der Mietverträge und sonstige Vorkehrungen nahmen einige Zeit in Anspruch; bis zum Ende des Jahres hatte der damalige ehrenamtliche Vertreter der ITF in Afrika, Kollege Labinjo, die Büroräumlichkeiten jedoch ausgestattet und das Büro eröffnet. Im November 1959 trat Kollege Labinjo von seinem Posten zurück, und das Exekutivkomitee beschloß, einen vollamtlich tätigen Beauftragten für Afrika zu ernennen. Bis zum Ende der Berichtszeit war

diese Ernennung noch nicht erfolgt. Das allgemeine Problem des Personals des Büros in Lagos soll mit dem IBFG im Hinblick auf eine Koordinierung der Tätigkeit beider Büros besprochen werden. Inzwischen ist dafür gesorgt worden, daß das Büro bis zur Wahl eines Beauftragten für Afrika in Ordnung gehalten wird.

Anläßlich des Amsterdamer Kongresses 1958 wurde der ITF von ihren ostafrikanischen Verbänden dringend die Eröffnung eines Büros in Ostafrika nahegelegt. Das Exekutivkomitee war nicht der Ansicht, daß dieser Vorschlag verwirklicht werden könnte, es beschloß jedoch im April 1959, einen für Ostafrika zuständigen Beauftragten der ITF mit der Verbindungsarbeit zwischen den dortigen Mitgliedsverbänden sowie zwischen ihnen und dem Sekretariat der ITF zu betrauen. Auch in diesem Falle ist eine Ernennung noch nicht erfolgt und wird im Einvernehmen mit anderen Organisationen der internationalen Gewerkschaftsbewegung vorgenommen werden.

Besonders bedauerlich ist es, daß die Bestrebungen der ITF in Afrika zu einer Zeit, wo die Entwicklung der politischen Lage in mehr als einem Lande sich einem kritischen Stadium nähert, durch das Fehlen eines Vertreters an Ort und Stelle beeinträchtigt werden. Diese Entwicklung auf politischer Ebene wirkt sich zwangsläufig auf die Lage der Gewerkschaftsbewegung aus, und häufig sind Politik und Gewerkschaftsbewegung so eng miteinander verbunden, daß sie zu einem einzigen Begriff werden. Die Feststellung, daß dem nicht so sein sollte, hat überwiegend akademische Bedeutung, da beim Kampf gegen den Kolonialismus häufig politische Rechte errungen werden müssen, bevor von einer Sicherung der gewerkschaftlichen Freiheit die Rede sein kann. Dazu kommt, daß sich der Gewerkschafter naturgemäß seiner Mitmenschen annimmt und bereit ist, zur Wahrung ihrer Interessen etwas zu unternehmen. Es wäre daher außergewöhnlich, wenn sich seine Sorge um den Mitmenschen lediglich auf gewerkschaftspolitische Belange beschränkte und nicht auch auf den weiteren Interessenbereich der Politik übergriffe. Dies war gewiß, soweit es die ITF beurteilen kann, der Fall in Zentralafrika, wo Mitglieder angeschlossener Organisationen unter willkürlichen Maßnahmen totalitären Charakters zu leiden hatten.

Selbst nach der Erlangung der Unabhängigkeit kann die Gewerkschaftsbewegung starken politischen Einflüssen ausgesetzt sein. In der Berichtszeit haben sich in Ghana und Guinea Tendenzen nach Errichtung einer ausschließlich afrikanischen internationalen Gewerkschaftsbewegung bemerkbar gemacht, die sowohl vom IBFG als auch vom WGB unabhängig sein will. Wenn dieses Problem auch in erster Linie den IBFG berührt, würde jede grundlegende Änderung der Einstellung afrikanischer Gewerkschaften zum IBFG Auswirkungen auf die IBS mit sich bringen müssen. Der Abschnitt über die Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen enthält einen Hinweis auf die Mitgliedsverbände der ITF in Ghana, aus dem ersichtlich ist, daß die zukünftige Zugehörigkeit dieser Organisationen zur ITF noch nicht feststeht.

Unseres Erachtens wäre die afrikanische Gewerkschaftsbewegung schlecht beraten, wenn sie sich von der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung lossagte. Ebenso falsch wäre es jedoch, die jüngste Entwicklung kurzerhand zu verurteilen, ohne sich zunächst zu bemühen, die Hintergründe des mit fast religiöser Begeisterung vertretenen Wunsches unserer afrikanischen Freunde nach Schaffung einer von wahrhaft afrikanischem Geiste beseelten Bewegung und Einflußbereiches zu klären und einiges Verständnis entgegenzubringen.

Die Unabhängigkeit des Nachbarlandes von Ghana, Nigerien, steht unmittelbar bevor, und auch hier lassen sich Tendenzen nach einer ausschließlich afrikanischen internationalen Organisationsform feststellen, selbst wenn sie nicht allzu ausgeprägt sind. In den beiden letzten Jahren sind der ITF nicht weniger als fünf nigerische Organisationen beigetreten, was in Anbetracht der prominenten Rolle, die diesem Lande nach Erlangung seiner Unabhängigkeit in Afrika zwangsläufig zufallen muß, einen bedeutenden Erfolg darstellt.

Zu sonstigen westafrikanischen Gewerkschaften unterhält die ITF keine regelmäßigen Beziehungen, dagegen wurde vor kurzem der Kontakt mit Organisationen in Sierra Leone aufgenommen. Den Ländern unter französischem Einfluß soll in Zukunft erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden. In *Britisch-Ostafrika* kam es im Jahre 1959 zu schweren Arbeitskonflikten in den für die Volkswirtschaft überaus wichtigen Eisenbahn- und Hafenbetrieben. Durch die Streiks bei den Eisenbahnen in Kenia und Uganda gegen Ende des Jahres (siehe Abschnitt über Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Maßnahmen) wurden die Gewerkschaften zwar in materieller Hinsicht geschwächt, dagegen in moralischer Hinsicht gestärkt, da ihre Mitglieder aus der Erfahrung mit der kampfbereiten Solidarität ihrer Kollegen im Verlaufe des Streiks eine sehr positive Lehre zogen. Ermutigend für die ITF war auch die offenkundige Bereitwilligkeit der Gewerkschaften in den verschiedenen Ländern Ostafrikas, sich gemeinsam an den Verhandlungstisch zu setzen und gemeinsam vorzugehen. Im Dezember 1958 kam es zu einer Zusammenkunft leitender Funktionäre einer Reihe ostafrikanischer Transportarbeitergewerkschaften, von denen die Mehrzahl der ITF angehörten. Die ITF war von dieser Konferenz zwar nicht im voraus benachrichtigt worden, begrüßte sie jedoch trotz des unorthodoxen Verfahrens als Beweis für die Bereitwilligkeit der Ostafrikaner, miteinander zusammenzuarbeiten. Eine weitere ostafrikanische Konferenz, die von den Gewerkschaften geplant wurde, hat noch nicht stattgefunden, was ohne Zweifel auf die gewerkschaftspolitischen Probleme zurückzuführen ist, denen sie in der letzten Zeit ihre uneingeschränkte Aufmerksamkeit zuwenden mußten. Selbst wenn diese Probleme zur Verschiebung der Konferenz geführt haben, wird diese negative Entwicklung durch die nunmehr zur Tatsache gewordene Einigkeit unter den Organisationen der Eisenbahner mehr als aufgewogen, da für den Betrieb der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern Ostafrikas eine einzige Eisenbahnverwaltung verantwortlich ist. Ihre gemeinsamen Probleme und die dringende Notwendigkeit der Einigung veranlaßten die Gewerkschaften der afrikanischen Eisenbahner in Kenia, Uganda und Tanganjika im September 1959 zur Gründung des ostafrikanischen Eisenbahnerkongresses, der für die Koordinierung der Politik und Tätigkeit der Gewerkschaften verantwortlich ist. Trotz den beträchtlichen Schwierigkeiten, denen sich unsere Mitgliedsverbände gegenübersehen, kann man der zukünftigen Entwicklung in Ostafrika mit einem keineswegs unberechtigten Optimismus entgegblicken.

Weitaus ungewisser sind die Aussichten in *Zentralafrika*, in erster Linie wegen der sehr labilen politischen Lage. Die schweren Konflikte, zu denen die Forderung der Afrikaner nach Austritt aus der Zentralafrikanischen Föderation in Njassaland und Nordrhodesien Anlaß gab, haben auch ernste Konsequenzen für die Gewerkschaftsbewegung mit sich gebracht. Bei den Demonstrationen hatten viele Gewerkschafter eine prominente Rolle gespielt und waren aus diesem Grunde verhaftet worden. Somit mußten die Gewerkschaften, deren finanzielle Lage ohnedies nie sehr gefestigt war, auf

einige ihrer aktivsten Mitarbeiter verzichten, nicht nur infolge der Verhaftungen, sondern auch weil sie sich auf politische Probleme konzentrieren mußten und gewerkschaftspolitischen Fragen nicht mehr die erforderliche Aufmerksamkeit zuwenden konnten.

Zu *Südafrika* ist nicht viel zu bemerken. Bei den farbigen Arbeitnehmern bestehen für die ITF keinerlei Aussichten auf Mitgliederzuwachs, da sie keine Gewerkschaften bilden dürfen; ein gesetzliches Verbot, das in der nichtkommunistischen Welt als so gut wie einzig dastehend bezeichnet werden muß. Ein Hinweis auf die rassenmäßige Diskriminierung in Südafrika ist im Abschnitt über Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Maßnahmen enthalten. Wie lange sich die Regierung Südafrikas noch hinter ihrem Wall des Vorurteils und der Ungerechtigkeit vor der überaus rasch steigenden Flut der Aufklärung verschanzen kann, muß dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall muß die ITF, wenn sie ihren Satzungen treu bleiben will, alles tun, um Südafrika zu einem Regierungssystem zu verhelfen, das allen Arbeitnehmern, ungeachtet ihrer Rasse, die Vorteile gewährleistet, die eine freie Gewerkschaftsbewegung mit sich bringt.

Mit Organisationen der Transportarbeiter in Nordafrika hat die ITF verhältnismäßig wenig zu tun. Beitragsfaktoren wie der Krieg in Algerien, dessen Auswirkungen sich weit über die Grenzen Algeriens hinaus fühlbar machen, sowie die Bestrebungen, eine gut funktionierende arabische Gewerkschaftsinternationale ins Leben zu rufen, waren einer Entwicklung unserer Tätigkeit auch keineswegs zuträglich. Nichtsdestoweniger konnte die ITF als ersten Erfolg im Sudan den Beitritt des dortigen Kraftfahrerverbandes verzeichnen, nachdem der damalige ehrenamtliche Vertreter der ITF in Afrika Anfang 1958 den Sudan besucht hatte.

In der Berichtszeit begab sich der Leiter der Regionalabteilung dreimal nach Afrika. Im März hatte er in Ghana und Nigerien Besprechungen mit Mitgliedsverbänden und stattete auch dem Büro der ITF in Lagos einen Besuch ab. Im November 1959 wohnte er der afrikanischen Regionalkonferenz des IBFG bei und begab sich etwas später während des gleichen Monats im Zusammenhang mit den Arbeitskonflikten bei der Eisenbahn nach Ostafrika. (Siehe Abschnitt über Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Maßnahmen.)

Asien

Im April 1959 beschloß das Exekutivkomitee, das asiatische Büro der ITF von Tokio nach Singapur oder Malaya zu verlegen. Dieser Beschluß war bereits seit einiger Zeit ins Auge gefaßt worden, nicht etwa mit Rücksicht auf die Zusammenarbeit mit unseren japanischen Mitgliedsverbänden, die jederzeit bestens funktionierte, sondern weil man zu der Schlußfolgerung gelangt war, daß Tokio infolge seiner geographischen Lage nicht die besten Möglichkeiten für eine Fühlungnahme mit den Gewerkschaften in ganz Asien bieten könnte. Gleichzeitig wurde vereinbart, aus dem Büro in Tokio ein für Japan zuständiges Büro der ITF zu machen und es der Leitung von Kollege Suzuki zu unterstellen. Diesen Änderungen brachten unsere japanischen Kollegen größtes Verständnis entgegen. Im Einvernehmen mit dem IBFG wurde kurz nach der Sitzung des Exekutivkomitees beschlossen, daß der asiatische Vertreter der ITF, Kollege Soares, das asiatische Sekretariat der ITF im Zweigbüro Singapur des IBFG einrichten und seine Leitung übernehmen sollte. Die anteilmäßige Deckung der Kosten konnte zwischen den beiden Internationalen auf zufriedenstellende Weise geregelt werden. Kollege Soares ist somit seit dem 1. Juli 1959 in doppelter Eigenschaft tätig.

Das japanische Büro nahm seine Tätigkeit am 1. Juni 1959 auf und funktioniert klaglos. Wie dies in vielen anderen Ländern der Fall ist, herrschen auch unter den japanischen Gewerkschaften gelegentlich Meinungsverschiedenheiten, und auch sie gehören mehreren nationalen Dachorganisationen an. Sie haben jedoch immer mit größter Sorgfalt darauf geachtet, daß ihre Beziehungen zur ITF nicht durch etwaige Differenzen auf nationaler Ebene gestört werden. Gemeinsame Besprechungen der japanischen Mitgliedsverbände der ITF finden regelmäßig statt, und dank ihrer Bereitwilligkeit, miteinander zusammenzuarbeiten und gegebenenfalls Kompromißlösungen zuzustimmen, wickelt sich die Tätigkeit des Büros der ITF in Tokio auf klaglose Weise ab. Dafür gebührt den japanischen Kollegen unser aufrichtiger Dank.

Die politische Lage in Asien war während der Berichtszeit ziemlich stabil, wenn man auch von Zeit zu Zeit unter der Oberfläche dieser Stabilität eine gewisse Unruhe feststellen konnte. Von einer, wenn auch relativen Stabilität kann immerhin die Rede sein, wenn man die vergangenen zwei Jahre mit der Zeit des chinesischen Bürgerkrieges und des Krieges in Korea vergleicht. Man kann ohne übertriebenen Optimismus behaupten, daß der Kommunismus zumindest einen Teil seiner ideologischen Anziehungskraft verloren hat, vielleicht nicht zuletzt infolge der nur sehr mangelhaft getarnten imperialistischen Ambitionen Rotchinas in Richtung Indien. Leider kann die freie Gewerkschaftsbewegung in Indien die Rückschläge, die die Kommunisten dort in Kauf nehmen mußten, nicht in vollem Umfange ausnutzen, solange die Einigkeit der freien Gewerkschaften des Landes noch zu wünschen übrigläßt. Die Rivalität zwischen den beiden demokratischen Dachorganisationen muß sich zwangsläufig auf die Tätigkeit der ITF in Indien auswirken und ist schon allein deshalb zu verurteilen, weil sie die Arbeiterschaft nur allzu leicht dazu ermutigt, mehr und mehr Gewerkschaften ins Leben zu rufen, die ihren Rivalen größere Aufmerksamkeit zuwenden als den Arbeitgebern. Einigermassen aufgewogen wird dieser negative Aspekt jedoch durch die unerschütterliche Loyalität und unentwegte Mitarbeit von zwei erstklassigen Organisationen, dem indischen Verband der Schiffsoffiziere und dem Verband der Transport- und Hafenarbeiter von Bombay. Als ziemlich günstig kann auch die Entwicklung beim indischen Seeleuteverband bezeichnet werden, der der ITF nach dem Ausschluß der indischen Seeleuteföderation im Juli 1958 beitrug und dem es vor kurzem gelang, bei einem mit großer Härte geführten Lohnkonflikt eine sehr ehrenvolle Regelung herbeizuführen (siehe Abschnitt über Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Maßnahmen). Nach der Übersiedlung des asiatischen Büros nach Singapur konnte der asiatische Vertreter der ITF *Singapur* und *Malaya* größere Aufmerksamkeit zuwenden. Zu vielen Organisationen konnten gute Beziehungen hergestellt werden, und für die ITF bestehen in diesen beiden Ländern weitaus bessere Aussichten. Da jedoch eine Reorganisation der Gewerkschaftsbewegungen von Malaya und Singapur im Gange ist, in deren Rahmen eine Reihe kleinerer Gewerkschaften zu größeren Organisationen verschmolzen werden sollen, wird die ITF möglicherweise warten müssen, bis dieser Reorganisationsprozeß abgeschlossen ist, bevor mit einem nennenswerten Mitgliederzuwachs gerechnet werden kann.

In Indonesien haben die politischen Unruhen eine Reihe freier Gewerkschaften nicht daran hindern können, beträchtliche Fortschritte zu erzielen, in erster Linie den Eisenbahnerverband (PBKA), der der ITF 1959 beitrug. Dieser Gewerkschaft ist es gelungen, ihre Mitgliederzahl immer mehr zu erhöhen, hauptsächlich auf Kosten ihrer kommunistischen Konkurrenzorga-

nisation, und sie dürfte sich zu einem der wichtigsten Stützpunkte der ITF in Asien entwickeln. Die mangelnde Stabilität der politischen Lage in Südostasien war vielleicht weniger ausgeprägt als je zuvor seit dem Zweiten Weltkrieg, macht sich jedoch nach wie vor bemerkbar und hat in Burma zu einer gewissen Zersplitterung der Gewerkschaftsbewegung beigetragen. Vor kurzem konnten jedoch Anzeichen einer Verbesserung der Lage festgestellt werden, und der Zeitpunkt zu einer Prüfung der Situation an Ort und Stelle kann eventuell bald gekommen sein.

Burma ist nunmehr zu einer demokratischen Regierungsform zurückgekehrt, dagegen ist in *Pakistan* eine Militärregierung an der Macht. Es muß jedoch festgestellt werden, daß die Militärbehörden ihre durch kein Parlament kontrollierbaren Machtbefugnisse keineswegs auf die bei totalitären Regierungen übliche Weise angewandt haben, und unsere Mitgliedsverbände in *Pakistan* haben ihre Beziehungen zur ITF aufrechterhalten. Wie bei den meisten asiatischen Gewerkschaften ist auch ihre finanzielle Lage ungünstig, wobei jedoch zum Beispiel den Seeleuten von der Regierung keinerlei Hindernisse in den Weg gelegt wurden, als sie gemeinsam mit ihren indischen Kollegen Forderungen nach Verbesserung der Heuern und Arbeitsbedingungen geltend machten. Während der Berichtszeit konnte die ITF den Neubeitritt der Vereinigung der Bordmechaniker und Navigatoren des Luftverkehrs von *Pakistan* verzeichnen.

Die Militärregierung in *Thailand* ist auch nicht annähernd so entgegenkommend, und in diesem Land hat die ITF kaum irgendwelche Fortschritte erzielen können. Anfang 1958 kam es zu einer Fühlungnahme mit einigen Transportarbeitergewerkschaften in *Vietnam*, als Kollege Schellenberg vom Schweizerischen Eisenbahnerverband dieses Land als Mitglied einer Delegation des IBFG besuchte. Er verteilte Literatur über die ITF und hatte Besprechungen mit einigen der Gewerkschaftsführer der Transportarbeiter, von denen wir jedoch seither keinerlei Bescheid erhalten haben.

In den *Philippinen* besitzt die ITF einen starken und aktiven Mitgliedsverband, die Transportarbeiterorganisation, die ein reges Interesse an der Tätigkeit der ITF an den Tag legt und immer zur Mitarbeit bereit ist.

Die Anerkennung der Bemühungen unserer japanischen Mitgliedsorganisationen haben wir bereits kurz zum Ausdruck gebracht. Schon am Anfang der Berichtszeit waren sie die größte nationale Gruppe von Mitgliedsverbänden in Asien. Seither haben wir außerdem den Beitritt der Gewerkschaft des japanischen Lokpersonals verzeichnen können. Die beiden wichtigsten gewerkschaftspolitischen Probleme unserer japanischen Kollegen in den vergangenen zwei Jahren waren der Kampf um die Koalitionsfreiheit in Wirtschaftszweigen der öffentlichen Hand, der seinen Ausdruck in einer Kampagne für die Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 87 der IAO durch die japanische Regierung fand, und der Fischereikonflikt zwischen Japan und der Koreanischen Republik. Von diesen beiden Problemen ist im Abschnitt über «Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Maßnahmen» die Rede. Selbst aus dieser zwangsläufig oberflächlichen Beschreibung der Entwicklung der Lage in Asien geht hervor, daß die ITF dort einen festen Kern von Mitgliedsverbänden besitzt, und obwohl keine aufsehenerregenden Fortschritte zu verzeichnen waren, kann doch festgestellt werden, daß die ITF in diesem überaus wichtigen Weltteil endgültig Fuß gefaßt hat. Anfang 1959 unternahm der Generalsekretär der ITF eine längere Reise durch Asien und berichtete dem Exekutivkomitee im April von dem vielfach zum Ausdruck gebrachten Wunsch nach Einberufung einer zweiten Asiatischen Regionalen

Transportarbeiterkonferenz. Seit der ersten Konferenz dieser Art im Jahre 1955 hatte sich viel ereignet, und das Exekutivkomitee vertrat die Auffassung, daß die Zeit gekommen sei, wo das bisher Erreichte überprüft und Pläne für die Zukunft entwickelt werden müßten. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, im Jahre 1960 eine zweite Asiatische Regionale Transportarbeiterkonferenz zu veranstalten. Am Ende der Berichte waren die Vorbereitungen für diese Konferenz in Angriff genommen worden.

Lateinamerika

In den beiden letzten Jahren konnte man in Lateinamerika erfreuliche Fortschritte auf dem Wege zu demokratischen Regierungsformen feststellen. Wenn auch der Sturz eines Diktators zu begrüßen ist, bleibt die Tatsache bestehen, daß der Sturz einer Regierung, vor allem einer totalitären Regierung, politische Wirren und eine unübersehbare Überschneidung politischer Tendenzen mit sich bringt, so daß auch die internationale Gewerkschaftsbewegung nur mühsam ihren Weg durch die partei- und gewerkschaftspolitischen Dschungel finden kann.

Eine derartige Ungewißheit besteht zum Beispiel nach wie vor in Kuba. Die neue Führung der Gewerkschaftsbewegung setzt sich ebenso wie die neue Regierung mit beträchtlicher, wenn auch keineswegs objektiv begründeter Begeisterung für die Unabhängigkeit Kubas von jeder Beeinflussung von außen her ein und hat ihre Beziehungen zur Regionalorganisation des IBFG (ORIT) abgebrochen. Wie im Abschnitt über Beziehungen zu Mitgliedsverbänden erwähnt wird, muß hinsichtlich der kubanischen Mitgliedsverbände der Transportarbeiter noch Klarheit geschaffen werden.

Bei einem Vergleich der Entwicklung in Lateinamerika mit der in Afrika läßt sich eine gewisse Ähnlichkeit feststellen. In beiden Weltteilen kann man mit ziemlich guten Aussichten auf Erfolg an das Gefühl der kontinentalen Einigkeit appellieren. In Afrika richtet sich die Tendenz gegen die koloniale Unterdrückung und in Lateinamerika gegen die Unterdrückung von innen her durch die wenigen noch vorhandenen, aber nichtsdestoweniger verwerflichen Diktaturen. In beiden Weltteilen hat sich ein Land zum Träger des Gedankens der kontinentalen Einigkeit gemacht, in Afrika Ghana und in Lateinamerika Kuba. Beide Länder haben bewiesen, daß sie mit Erfolg für ihre Unabhängigkeit kämpfen konnten und somit berechtigten Anspruch auf ihre führende Stellung erheben können, da Ghana sich vom Einfluß einer Kolonialmacht befreien konnte und Kuba von dem einer korrupten Diktatur. Eine der schwierigsten Aufgaben, denen sich die internationale freie Gewerkschaftsbewegung, sowohl der IBFG als auch die IBS, in Ländern wie Ghana und Kuba gegenüber sieht, besteht darin, daß sie den dortigen Gewerkschaften beweisen muß, daß sie sich in keiner Weise der nationalen Unabhängigkeit oder Befreiung dieser Länder von irgendeinem Abhängigkeitsverhältnis oder überhaupt dem Gedanken der Einigkeit eines ganzen Weltteils in den Weg stellen will, vorausgesetzt, daß die Motive solcher Bewegungen die richtigen sind, und daß die Gewerkschaften vielmehr aus der Verbindung mit einer weltweiten Bewegung, die die Ideale der sozialen, wirtschaftlichen und politischen Gerechtigkeit für alle vertritt, nur Nutzen ziehen können, da diese Ideale identisch sind mit jenen der neuen Demokratien in Afrika und Lateinamerika.

Wir haben Kuba an erster Stelle erwähnt, weil die Ereignisse des Vorjahres die Schlagzeilen der Presse füllten und auch weil sie für eine Tendenz charakteristisch waren, die sich in ganz Lateinamerika geltend macht. Außerdem lassen sich anhand dieser historischen Ereignisse die Schwierig-

keiten, die die ITF zu überwinden hat, besser verstehen, aus welchem Grunde es sehr bedauerlich ist, daß sich die regionale Verwaltung der ITF in Lateinamerika gegen Ende 1959 auch noch dazu mit Schwierigkeiten interner Natur auseinanderzusetzen hatte.

Der Gesundheitszustand des Kollegen Lorenzo Martinez, der seit 1955 die Leitung des lateinamerikanischen Büros der ITF in Mexiko innehatte, hatte seit einiger Zeit sehr zu wünschen übrig gelassen. Schon die großen Entfernungen, die er auf Reisen durch Lateinamerika zurücklegen mußte, bedeuteten für ihn eine beträchtliche Anstrengung, denn die Tätigkeit eines regionalen Beauftragten kann für jemand, der sich nicht in außerordentlich guter Kondition befindet, eine untragbare Belastung bedeuten. Anlässlich seiner Sitzung im November 1959 erfuhr das Exekutivkomitee, daß Kollege Martinez sich gezwungen gesehen hatte, aus Gesundheitsrücksichten von seinem Posten zurückzutreten. Es wurde beschlossen, ihn zu ersuchen, nach seiner Genesung im Londoner Sekretariat der ITF zu arbeiten, das Regionalbüro von Mexiko-City nach einem geeigneteren Ort zu verlegen und inzwischen Vorkehrungen für die Aufrechterhaltung der Beziehungen zu den lateinamerikanischen Mitgliedsverbänden und Veröffentlichung der ITF-Zeitung in spanischer Sprache von London aus zu treffen. Der Leiter der Regionalabteilung sollte sich nach Mexiko begeben, um diese Beschlüsse mit Kollege Martinez zu besprechen.

Dieser Rückschlag wurde einigermaßen durch die Tatsache aufgewogen, daß sich die ITF bei der Fühlungnahme mit allen Mitgliedsverbänden in Lateinamerika nicht mehr ausschließlich auf ihr Büro in Mexiko verlassen mußte. Mit Wirkung vom 1. November 1958 war Kollege Bob Houke, ein amerikanischer Eisenbahner, zum Assistenten des Leiters des lateinamerikanischen Büros der ITF ernannt worden. Anlässlich seiner Sitzung im April 1959 gelangte das Exekutivkomitee zu der Schlußfolgerung, daß die ITF einen im Süden Lateinamerikas ansässigen Vertreter benötigte. Kollege Houke wurde ersucht, sich nach Montevideo zu begeben und seine Arbeit von dort aus zu entfalten. Gleichzeitig wurde beschlossen, bis auf weiteres kein Zweigbüro in Montevideo zu eröffnen, da den Mitgliedsverbänden im Süden Lateinamerikas mittels Kollege Houke persönliche Dienste verfügbar gemacht werden sollten, und er aus diesem Grunde von den mit der Leitung eines Büros verbundenen Sorgen befreit werden sollte.

Auf die Tätigkeit des Kollegen Houke hat die Entwicklung im Büro in Mexiko keinen direkten Einfluß ausgeübt. Er hat sich weiterhin hauptsächlich im Süden Lateinamerikas betätigt, wobei jedoch durchaus die Möglichkeit besteht, daß er bis zur Eröffnung eines neuen lateinamerikanischen Büros seinen Tätigkeitsbereich nördlich des Gebietes auszudehnen haben wird, das er bisher betreut hat.

Selbst unter diesen Umständen darf der Süden dieses Weltteils nicht vernachlässigt werden, vor allem in Anbetracht der Bedeutung Argentiniens, eines an Naturschätzen reichen Landes, in dem sich seit Jahren heftige politische Konflikte abspielen. Die ITF hat das Regime Peróns seit jeher vorbehaltlos abgelehnt, dennoch aber wäre es verfehlt, den Einfluß, den der Peronismus auf einen großen Teil der Arbeitnehmer und Gewerkschaften des Landes ausübte und auch heute noch ausübt, zu unterschätzen. Auch nach dem Sturz Peróns verbleiben noch genug Peronisten, deren Einfluß durch eine unheilige Allianz mit den Kommunisten Argentiniens verstärkt wird. Die Regierungen, die nach dem Sturz Peróns zur Macht kamen, bemühten sich, die Gewerkschaften vom Einfluß der Peronisten und Kommunisten zu befreien, sind dabei jedoch nur allzu oft recht undiplomatisch

vorgegangen. In Argentinien besitzt die ITF nach wie vor nur einen einzigen Mitgliedsverband, die Gewerkschaft des Lokpersonals «La Fraternidad», die jedoch eine erstklassige Organisation mit einer langen demokratischen Tradition und unerschütterlicher Loyalität zur ITF ist. Gegen Ende 1958 beschloß die Regierung, einen Streik der Eisenbahner, bei dem es um Lohnforderungen ging, durch zwangsweise Mobilisierung des Personals der Eisenbahnen zu verhindern. Die Eisenbahner, die sich diesem unerwarteten Schachzug widersetzen und bei denen es sich zum Großteil um Mitglieder des nicht der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbandes handelte, wurden verhaftet. Mittels einer im Dezember 1958 vom Exekutivkomitee der ITF angenommenen Resolution wurde schärfster Protest gegen diese Vorgangsweise der argentinischen Regierung erhoben. Bei der Gewerkschaft «La Fraternidad» machten sich etwas später derartig schwerwiegende Bedenken über den Ernst der Lage und ihre Konsequenzen geltend, daß sie beschloß, eine besondere Delegation zur Sitzung des Exekutivkomitees im April 1959 zu entsenden, da sie die völlige Vernichtung der freien Gewerkschaftsbewegung befürchtete. Da der Generalsekretär der ITF zu der Schlußfolgerung gelangt war, daß es sich hier um ein Problem handelte, von dem nicht nur die Eisenbahner berührt wurden, wurde der Generalsekretär des IBFG zu dieser Sitzung des Exekutivkomitees eingeladen, damit Beratungen über gemeinsame Maßnahmen stattfinden könnten. Als Ergebnis dieser Unterredungen wurde beschlossen, eine aus den beiden Generalsekretären und einem Vertreter der amerikanischen Eisenbahner, Kollege Noakes, bestehende Delegation nach Argentinien zu entsenden. Im Mai 1959 hatte diese Delegation Besprechungen mit dem Präsidenten der Argentinischen Republik. Dabei brachte sie ihre Befürchtungen hinsichtlich der Konsequenzen der Intervention der Regierung zum Ausdruck sowie ihre Überzeugung, daß eine Einschränkung der gewerkschaftlichen Rechte einen Verstoß gegen den Gedanken der Demokratie bedeuten würde. Der Erfolg der Delegation blieb auch in der Tat nicht aus. Im folgenden Monat machte die Regierung einen Erlaß rückgängig, durch den etwa 250 000 Arbeitnehmer, zum Großteil Eisenbahner, zwangsweise mobilisiert worden waren, um sie auf diese Weise zu verhindern, in den Streik zu treten. Wenn auch eine unmittelbare Krise auf diese Weise vermieden werden konnte, kann nach wie vor in Argentinien weder von einer wirtschaftlichen noch von einer gewerkschaftspolitischen Stabilität die Rede sein. Besondere Besorgnisse bereitet der ITF die Lage des Seeleuteverbandes (SOMU), der, wie so viele andere Gewerkschaften, der Überwachung durch einen Beamten der Regierung unterstellt wurde. Diese Einmischung in die Geschäfte von Gewerkschaften ist in den meisten Fällen nicht mehr vorhanden, besteht jedoch nach wie vor im Falle des Seeleuteverbandes, zwischen dessen Mitgliedern und der Regierung sich ein Konflikt wegen der von der Regierung bekundeten Absicht entwickelt hat, der Gewerkschaft die Zuständigkeit für die Anwerbung von Seeleuten zu entziehen.

Kollege Houke hatte Argentinien seit dem Antritt seines Postens mehrere Male besucht, doch muß jedoch noch ein sehr beträchtliches Arbeitspensum bewältigt werden, ehe die freie Gewerkschaftsbewegung festen Fuß fassen kann. Wir würden uns einer Pflichtversäumnis schuldig machen, wenn wir zum Abschluß unserer Bemerkungen über Argentinien nicht an dieser Stelle Kollege Maurice Dupont von der französischen Eisenbahnerföderation unseren Dank aussprechen, der einer Delegation des IBFG angehörte, die Anfang 1958 fast zwei Monate in Argentinien verbrachte. Aus der Tatsache, daß die Arbeit dieser Delegation später durch die Ereignisse zunichte gemacht

wurde, kann ihm kein Vorwurf gemacht werden. Selbst unter diesen widrigen Umständen war er in der Lage, der ITF viele wertvolle Informationen über den wirtschafts- und sozialpolitischen Hintergrund der Probleme Argentiniens zu erteilen.

Auf die Rolle, die die ITF im Streik in den Hafenerbetrieben Uruguays spielte, wird im Abschnitt über Arbeitskonflikte verwiesen. Im großen und ganzen erfreut sich die ITF in Uruguay eines hohen Ansehens. Gewisse Aspekte der internen Lage stehen jedoch dem Beitritt neuer Mitgliedsverbände hindernd im Wege.

Dagegen ist in Paraguay eine der wenigen in Lateinamerika noch vorhandenen Diktaturen an der Macht. An seiner Sitzung am April 1959 beschloß das Exekutivkomitee der ITF, die Regierung aufzufordern, von einer weiteren Einmischung in die Geschäfte des der ITF angeschlossenen Seeleuteverbandes Abstand zu nehmen. Bisher hat die Regierung nicht reagiert.

In Chile sind die echten Gewerkschaften dem dauernden Druck von seiten der Kommunisten ausgesetzt, und wir müssen zu unserem Bedauern zugeben, daß dem Beitritt von chilenischen Organisationen zur ITF keinerlei praktische Bedeutung zukommt. Die Lage in Peru und Ekuador, wo Kollege Martínez eine besonders rege Tätigkeit entfaltete, ist besser, wenn auch in Ekuador Schwierigkeiten nicht ausgeblieben sind. Im April 1959 sah sich das Exekutivkomitee veranlaßt, beim Präsidenten von Ekuador und dem Generaldirektor der Eisenbahnen wegen gewerkschaftsfeindlicher Maßnahmen Protest einzulegen. Im März 1959 beteiligte sich Kollege Martínez an der Gründung einer Föderation der Seeleute und Hafendarbeiter, die im folgenden Monat in die ITF aufgenommen wurde.

Die wichtigste Aufgabe der ITF in Mexiko war die Unterstützung der Gewerkschaft der Verkehrspiloten in ihrem Kampf um Anerkennung durch die Regierung und die Arbeitgeber. Einzelheiten dieses Konflikts sind im Abschnitt über Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Maßnahmen enthalten.

Wenn wir uns an dieser Stelle längerer Kommentare über den Karibischen Raum enthalten, so geschieht es, weil die Beziehungen der ITF zu den dortigen Gewerkschaften im großen und ganzen so ausgezeichnet geblieben sind, wie sie es immer waren. Im März 1958 bewilligte das Exekutivkomitee einen Beitrag zu den Spesen von Delegierten zu einer Konferenz, die von der für den karibischen Raum zuständigen Regionalorganisation des IBFC organisiert wurde und sich mit Belangen der Transportarbeiter beschäftigten sollte.

Auf seiner Sitzung im April 1959 beschloß das Exekutivkomitee, eine zweite Transportarbeiterkonferenz für Lateinamerika und den Karibischen Raum einzuberufen. Die erste Konferenz dieser Art hatte 1949 stattgefunden und eine Konferenz von Zonenpräsidenten im Jahre 1955. (Das Zonensystem hatte sich in der Praxis nicht bewährt.) Aus diesem Grunde hielt das Exekutivkomitee die Zeit für gekommen, auf einer Konferenz aller Organisationen zu untersuchen, was sich eigentlich ereignet hatte und Pläne für die zukünftige Entwicklung der Tätigkeit auszuarbeiten. Auf der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees im August 1959 mußte es die Tatsache zur Kenntnis nehmen, daß die Reaktion der lateinamerikanischen Mitgliedsverbände auf seinen Vorschlag insofern sehr negativ war, als nur ganz wenige sich bereit erklärt hatten, die gesamten oder den Großteil der Spesen ihrer Delegationen aus eigenen Mitteln zu decken. Es war offenkundig, daß ein guter Besuch der Konferenz, sofern sie als repräsentativ für den betreffenden Weltteil betrachtet werde sollte, die ITF an Spesenzuschüssen mehr ge-

kostet hätte, als sie sich in Anbetracht ihres Budgets leisten konnte. Ursprünglich hatte die Absicht bestanden, die Konferenz im Herbst 1959 zu veranstalten. Das Exekutivkomitee sah sich jedoch zu der Schlussfolgerung veranlaßt, daß an diesem Termin unter keinen Umständen festgehalten werden konnte und eine Verschiebung der Konferenz unvermeidlich wäre. Von diesem Beschluß wurden die Mitgliedsverbände im September 1959 in Kenntnis gesetzt. Ein neuer Termin für diese Konferenz war am Ende der Berichtszeit noch nicht festgesetzt worden.

Während der gesamten Berichtszeit unterhielt die ITF enge Beziehungen zur amerikanischen Regionalorganisation des IBFG (ORIT). Im Mai 1958 bestritt die ITF aus eigenen Mitteln die Spesen von sechs Delegierten von Transportarbeitern, die einem vom IBFG und Internationalen Berufssekretariaten gemeinsam organisierten Lehrgang in Montevideo beiwohnten.

VI. Tätigkeit der Sektionen

Seeleutesektion

Sektionsausschuß

Auf der Sektionskonferenz am 25. Juli 1958 wurden die folgenden Kollegen in den Sektionsausschuß gewählt:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>
Australien	J. Tudehope
Belgien	R. Dekeyzer
	W. Cassiers
Kanada	H. C. Banks
Chile	W. Moreno
Kuba	R. M. Salabarría
Dänemark	S. From Andersen
Estland (Exil)	E. Kuun
	N. Metslov
Finnland	N. Wälläri
	N. Lynqvist
Frankreich	G. Gendron
	J. Philipps
Deutschland	H. Hildebrand
Großbritannien	T. Yates
	D. S. Tennant
Griechenland	M. Petroulis
	B. Benetatos
	(Stellvertreter P. Kalapothakis)
Grenada	J. Knight
Indien	J. Randeri
Israel	Z. Barash
Italien	U. Romagnoli
	L. Mucci
Japan	Y. Nabasama
Niederlande	C. W. van Driel
	P. de Vries
Neuseeland	J. Herlihy
Norwegen	G. Hauge
	L. Lerstad
Polen (Exil)	J. Krainski
Philippinen	R. S. Oca
Schweden	J. Thore
	(ein Sitz frei gelassen)
Schweiz	E. Hofer
USA	J. Hawk
	J. Curran

Seither hat sich die Zusammensetzung des Ausschusses wie folgt geändert: Im August 1958 wurde Kollege N. H. Åkesson (Schwedischer Verband der Steuerleute) in den Sektionsausschuß gewählt und nimmt somit den bisher freigehaltenen Sitz ein.

A. de Boon trat im Februar 1959 an die Stelle des Kollegen P. de Vries als einer der Vertreter der Niederlande.

Die Mitgliedschaft der von J. Tudehope vertretenen Organisation, des Zentralverbandes australischer Seeleute- und Hafentarbeiter-Gewerkschaften, wurde laut Beschluß des Exekutivkomitees im April 1959 suspendiert. Anstelle von U. Romagnoli wurde Dr. G. Lagorio im Juli 1959 Generalsekretär der italienischen Seeleuteföderation.

Als Nachfolger des Kollegen J. Krainski wurde W. Haduch im Juni 1959 zum Sekretär der Vereinigung der Offiziere und Seeleute der polnischen Handelsmarine in London gewählt.

Funktionäre der Sektion

Auf der Sektionskonferenz am 25. Juli 1958 in Amsterdam wurde Kollege T. Yates (Britischer Seeleuteverband) zum Vorsitzenden der Sektion und Kollege D. S. Tennant (Britische Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und im Luftverkehr) zum 2. Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Die gleiche Konferenz empfahl dem Exekutivkomitee, Kollege R. Santley zum Sekretär der Sektion zu ernennen. Das Exekutivkomitee gab dieser Empfehlung am 31. Juli 1958 statt.

Sektionskonferenz, April 1958

Unmittelbar vor der 41. Seefahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz fand vom 25. bis 28. April 1958 in Genf eine Konferenz der Seeleutesektion statt. Sie beschäftigte sich hauptsächlich mit den Punkten der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz.

Außerdem gelangte die Sektionskonferenz zu der Schlußfolgerung, daß die Zeit zu einer Revision der 1944 angenommenen Internationalen Charta der Seeleute gekommen sei. Es wurde beschlossen, einen aus sieben Mitgliedern bestehenden Ausschuß einzusetzen, der den Entwurf einer neuen Charta ausarbeiten sollte, mit dem sich eine spätere Sektionskonferenz zu beschäftigen haben würde. Die Konferenz neigte der Auffassung zu, daß die mit der Arbeit dieses Ausschusses verbundenen Ausgaben im Zusammenhang mit den voraussichtlich zahlreichen Sitzungen weder dem normalen Budget der ITF noch den im Ausschuß vertretenen Mitgliedsverbänden angelastet werden sollten, sondern anteilmäßig allen in der Seeleutesektion vertretenen Mitgliedsverbänden, wobei der Aufteilungsschlüssel festgesetzt werden sollte, sobald die Höhe der gesamten Ausgaben bekannt wäre.

Die Konferenz nahm zwei Resolutionen an, in denen neuerdings der Wunsch der ITF und ihrer Mitgliedsverbände der Seeleute bekräftigt wurde, im Rahmen der Internationalen Beratenden Seefahrtsorganisation (IMCO) eine maßgebende Rolle zu spielen, sobald diese Organisation ins Leben gerufen würde. (Siehe auch Bericht über Beziehungen zu internationalen zwischenstaatlichen Gremien.)

Zur Debatte gelangte ferner das Problem der Schattenflaggen, wobei eine Reihe von Beschlüssen über die zukünftige Tätigkeit der ITF auf diesem Gebiete gefaßt wurde.

Sektionskonferenz, Juli 1958

Diese Konferenz fand im Zusammenhang mit dem Kongreß 1958 statt. Sie nahm den Bericht über die Tätigkeit der Seeleutesektion in den vergangenen zwei Jahren an und wählte die leitenden Funktionäre und den Ausschuß der Sektion (siehe oben).

Zu den wichtigsten Diskussionsgegenständen zählten: Die Breite der Hoheitsgewässer – die Sektion befürwortete neuerdings die traditionelle Drei-meilenzone; Sicherheit an Bord unter besonderer Berücksichtigung von Unfällen in den Häfen – das Sekretariat wurde beauftragt, eine Untersuchung dieses Problems in die Wege zu leiten; Koordination des Verkehrswesens – Gegenstand einer allgemeinen Diskussion auf dem Kongreß; Schattenflaggen – die Besprechung dieser Frage wurde auf der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter im Laufe des Kongresses fortgesetzt.

Sonderkonferenz über die Schattenflaggen

Am 19. und 20. Januar 1959 fand in London eine besondere Sektionskonferenz statt, die der Besprechung des Problems der Schattenflaggen gewidmet war. Zwei Tage später wurde eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter einberufen, um Beschlüsse über die zukünftige Politik der ITF zu fassen (siehe Bericht über gemeinsame Tätigkeit von Sektionen und Sondersektion der Seeleute).

Britisch-kanadische Seeleutekonferenz

Im Januar 1959 fand eine Zusammenkunft von Vertretern britischer und kanadischer Organisationen der Seeleute zur Behandlung des Problems der Schattenflaggen (siehe oben) und zur Besprechung von Problemen, die sich aus der Übertragung von Schiffen vom kanadischen Register auf das anderer Länder einschließlich Großbritanniens ergeben, statt. Als Ergebnis dieser Besprechungen kam ein Übereinkommen zwischen den Gewerkschaften über ihr weiteres Vorgehen in dieser Angelegenheit zustande.

Revision der Internationalen Charta der Seeleute

Der anlässlich der Sektionskonferenz im April 1958 eingesetzte Ausschuß, der Empfehlungen im Hinblick auf die Revision der Internationalen Charta der Seeleute vom Jahre 1944 ausarbeiten sollte, bestand aus den folgenden Kollegen: T. Yates (Vorsitzender der Sektion) und D. S. Tennant (2. Vorsitzender) kraft ihres Amtes, N. H. Åkesson (Schweden), W. Cassiers (Belgien), C. W. van Driel (Niederlande), H. Hildebrand (Deutschland), H. C. O'Neill (Großbritannien), Th. Sönstebj (Norwegen), J. S. Thore (Schweden) und O. Becu (Generalsekretär) kraft seines Amtes. Im Jahre 1959 fanden fünf Sitzungen des Ausschusses statt, und zwar am 9. und 10. Februar (London); am 4. und 5. Mai (London); vom 29. Juni bis 1. Juli (Antwerpen); vom 5. bis 7. Oktober (London); und vom 14. bis 16. Dezember (Hamburg).

Als Ergebnis dieser Sitzungen wurde der Entwurf einer abgeänderten Charta ausgearbeitet. Dieser sollte den Mitgliedsverbänden der Seeleute Anfang 1960 mit dem Ersuchen um ihre Stellungnahme zugehen. Mit solchen Kommentaren würde sich der Ausschuß auf einer letzten Sitzung beschäftigen, wonach den Mitgliedsverbänden der fertiggestellte Entwurf einer neuen Seeleutecharta übermittelt werden würde, mit dem sich danach die Sektionskonferenz während des Kongresses 1960 zu beschäftigen hätte.

Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen

Diese Konferenz fand vom Februar bis April 1958 in Genf statt. Der IBFG, der im Rahmen von Gremien der Vereinten Nationen Beobachterstatus genießt, hatte ihn aus diesem Anlaß an die ITF abgetreten. Es wurden zwei

gemeinsam von der ITF und dem IBFG ausgearbeitete Denkschriften verteilt, von denen sich eine mit der Nationalität von Schiffen beschäftigte (siehe Bericht über die Sondersektion der Seeleute), und die zweite mit Fragen wie die Breite der Hoheitsgewässer und Fischereizonen, das Recht auf ungehinderte Durchfahrt, Freiheit der Meere, Rechtsprechung bei Zusammenstößen und sonstigen Zwischenfällen in der Schifffahrt und Vorbehalte im Hinblick auf die Verfolgung durch Küstenwachschiffe.

Als Ergebnis der Besprechungen auf dieser Konferenz wurden vier Übereinkommen (über Hoheitsgewässer und anschließende Zonen, hohe See, Maßnahmen zum Schutz des Fischbestandes und kontinentales Schelf) sowie Resolutionen über verschiedene Gegenstände angenommen.

Eine zweite Seerechtskonferenz ist auf März/April 1960 in Genf anberaumt worden und soll sich mit Angelegenheiten beschäftigen, über die auf der ersten Konferenz keine Übereinkommen erzielt werden konnten, darunter gewisse Aspekte der Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen.

Internationale Seefahrtstagung

Diese Konferenz fand im April/Mai 1958 in Genf statt. Die große Mehrheit der Delegierten der Seeleute, insgesamt etwa hundert, vertrat Mitgliedsverbände der ITF. Anwesend waren auch einige Vertreter kommunistischer und sonstiger totalitärer Länder sowie kommunistischer Seeleuteverbände in Frankreich. Zu den inoffiziellen Zusammenkünften der Arbeitnehmergruppe wurden sie nicht zugelassen und anfangs auch nicht zu den Sitzungen technischer und sonstiger Konferenzausschüsse. Gegen Ende der Tagung mußte man jedoch einem Kompromißvorschlag im Hinblick auf die Beteiligung dieser Delegierten an offiziellen Sitzungen zustimmen. Bis dahin hatte die Konferenz jedoch ihr Arbeitspensum fast zur Gänze bewältigt. Die Konferenz nahm zwei Übereinkommen, fünf Empfehlungen und verschiedene Resolutionen an, die sich auf die zukünftige Tätigkeit der IAO in der Schifffahrt beziehen.

Heuern, Arbeitszeit, Bemannung

Ein besonders wichtiges Ergebnis der Tagung war die durch Mehrheitsbeschluß zustande gekommene Revision des Übereinkommens über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung an Bord. Diese Revision ermöglicht die getrennte Ratifizierung jener Teile des Übereinkommens, die sich auf Heuern und Arbeitszeit beziehen, wodurch jenen Ländern, die den Bestimmungen über die Arbeitszeit Gesetzeskraft verleihen wollen, die Ratifizierung erleichtert wird.

Außerdem nahm die Konferenz einstimmig eine Empfehlung über Heuern, Arbeitszeit und Bemannung an, in der unter anderem eine internationale Mindeststeuer von £ 25 oder \$ 70 im Monat, beziehungsweise der Gegenwert in anderen Währungen für die gesamte Besatzung auf allen Schiffen gefordert wird. Diese Empfehlung ist wohl weniger bindend als das Übereinkommen, setzt jedoch im Hinblick auf Heuern und sonstige Aspekte höhere Normen fest und ist aus diesem Grunde für die sozial fortgeschrittenen Länder von besonderem Interesse.

In einer Entschliebung über die Arbeitszeit wird verlangt, daß die Seeleute zu allen Maßnahmen oder Untersuchungen herangezogen werden sollen, die von der IAO als Ergebnis der Besprechungen über eine Herabsetzung der Arbeitszeit anläßlich der Internationalen Arbeitskonferenz im folgenden Juni in die Wege geleitet werden könnten.

Sonstige Ergebnisse der Konferenz

Angenommen wurden ferner:

1. Eine Empfehlung, in der unter anderem den Mitgliedsstaaten der IAO nahegelegt wird, ihre Seeleute von der Anmusterung auf im Ausland eingetragenen Schiffen abzuhalten, es sei denn, es werde gewissen Bedingungen ihrer Beschäftigung Rechnung getragen.
2. Eine Empfehlung, daß das Land, in dessen Register ein Schiff eingetragen ist, die sich daraus ergebenden Verpflichtungen im vollen Umfange erfüllen und für eine wirksame Überwachung der Sicherheit und des Wohlergehens der an Bord solcher Schiffe beschäftigten Seeleute sorgen müsse, wobei die Bedingungen festgesetzt werden, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen wären.
3. Zwei Empfehlungen über ärztliche Fragen, von denen eine das Mitführen einer Arzneikiste auf jedem Schiff und die Mindestzusammensetzung ihres Inhalts vorschreibt und die zweite Vorkehrungen, durch die gewährleistet wird, daß Schiffen auf See ärztlicher Rat auf dem Funkwege zu jeder Tages- oder Nachtzeit unentgeltlich zur Verfügung steht.
4. Eine Resolution über die Zuständigkeit für die Erteilung von Offizierspatenten, in der der Grundsatz bestätigt wird, daß ausschließlich der Staat, der einen Befähigungsnachweis beziehungsweise Patent erteilt, das Recht hat, ihn zu suspendieren oder für ungültig zu erklären.
5. Ein Übereinkommen über Identitätsnachweise von Seeleuten, dessen Zweck darin besteht, Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu räumen, die Seeleuten in Zusammenhang mit Landurlaub in ausländischen Häfen, auf der Durchreise durch fremde Länder oder bei der Rückbeförderung in ihr Heimatland erwachsen können.
6. Resolutionen über geflüchtete Seeleute, Wohlfahrtseinrichtungen, Gesundheit und Hygiene, Unterkunftsräume der Besatzung und Klimaanlage, Bemannung, Schiffe mit Atomkraftantrieb, Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und Beschränkung der Haftpflicht der Reeder.

Joint Maritime Commission

Auf der Konferenz erfolgte die Neuwahl einer Joint Maritime Commission, in der die Seeleute nunmehr mit Ausnahme eines Vertreters Argentiniens, der einer Organisation angehört, zu der die ITF freundliche Beziehungen unterhält, ausschließlich durch Delegierte von Mitgliedsverbänden der ITF vertreten sind.

Dreigliedriger Unterausschuß der JMC für Seeleutewohlfahrt

Dieser Ausschuß wurde von der IAO auf Initiative der Seeleute ins Leben gerufen. Er trat zum ersten Male im November 1959 in Neapel zusammen, wobei alle fünf Vertreter der Seeleute im Ausschuß der Mitgliedsverbänden der ITF angehörten. Es handelte sich um John Hawk (USA), J. Randeri (Indien), D. S. Tennant (Großbritannien, in Vertretung von Sir Tom Yates), C. W. van Driel (Niederlande) und N. Wälläri (Finnland). Eine auf viele Einzelheiten eingehende Empfehlung über Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute war bereits 1936 von einer Internationalen Arbeitskonferenz angenommen worden. Darin wurde die Anregung gemacht, solche Einrichtungen auf der Grundlage der internationalen Zusammenarbeit zu

verwalten. Dieser Empfehlung sind seither Resolutionen gefolgt, die von verschiedenen Tagungen der JMC der IAO angenommen worden waren und in denen die Bedeutung der Beteiligung der Regierungen an der Finanzierung derartiger Wohlfahrtseinrichtungen sowie der besonderen Berücksichtigung von Weltteilen, in denen die Verhältnisse in dieser Hinsicht sehr zu wünschen übrigließen, unterstrichen wurde.

Der Zweck der Einberufung der Sitzung des Unterausschusses in Neapel war die möglichst rasche und systematische Verwirklichung der in der Vergangenheit gutgeheißenen Grundsätze. Der Ausschuß nahm einstimmig eine Resolution an, in der die IAO aufgefordert wird, Mittel und Wege zur Ausdehnung und Intensivierung ihrer Tätigkeit auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt zu prüfen. In der gleichen Resolution wurde die IAO außerdem gebeten, eine genaue Übersicht der in der ganzen Welt bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen zusammenzustellen, einschließlich der Methoden ihrer Verwaltung und Finanzierung, um den Unterausschuß in die Lage zu versetzen, Möglichkeiten der internationalen Zusammenarbeit in diesen Fragen zu prüfen unter besonderer Berücksichtigung von Weltteilen oder Häfen, wo Wohlfahrtseinrichtungen unzulänglich oder überhaupt nicht vorhanden sind. Ferner beantragte der Unterausschuß die Einberufung einer Tagung der JMC möglichst Anfang 1961, auf deren Tagesordnung die Frage der Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute erscheinen sollte; daß der Unterausschuß in regelmäßigen Zeitabständen und möglichst oft zusammentreten sollte, um die Ergebnisse der von der IAO in die Wege geleiteten Untersuchungen und Studien gemeinsam mit etwaigen weiteren Entwicklungen auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt zu prüfen, und schließlich daß die nächste Sitzung des Unterausschusses unmittelbar vor der Tagung der JMC 1961 stattfinden sollte. Gleichzeitig bekräftigte der Unterausschuß in einer offiziellen Erklärung die Grundsätze der Empfehlung vom Jahre 1936 und richtete an die IAO die Aufforderung, den Wohlfahrtseinrichtungen für asiatische Seeleute in Häfen außerhalb Asiens besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Sondersektion der Seeleute

In der Berichtszeit entwickelte die Sondersektion der Seeleute eine sehr rege Tätigkeit. Abgesehen von den in ihren normalen Tätigkeitsbericht fallenden Bemühungen um Abschluß von Kollektivverträgen, mußte die Sektion ihre Aufmerksamkeit der Entwicklung auf gewerkschaftspolitischer und diplomatischer Ebene in der ganzen Welt zuwenden.

Der Fair-Practices-Ausschuß trat siebenmal zusammen, und es wurden insgesamt vier Boykottaktionen gegen individuelle Schiffe durchgeführt.

Fair-Practices-Ausschuß

Anläßlich der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter am 26. Juli 1958 wurden die folgenden Kollegen in den Internationalen Fair-Practices-Ausschuß gewählt:

Seeleute

W. Cassiers (Belgien)
D. S. Tennant (Großbritannien)
H. Hildebrand (Deutschland)

Hafentarbeiter

T. O'Leary (Großbritannien)
R. Dekeyzer (Belgien)
E. Larsson (Schweden)

M. Petroulis (Griechenland)
P. de Vries (Niederlande)
Th. Sönstebj (Norwegen)
T. Yates (Großbritannien)
kraft seines Amtes

R. Laan (Niederlande)
A. Nicolaisen (Deutschland)

Die Zusammensetzung des Ausschusses hat sich in der Berichtszeit wie folgt geändert:

J. Curran (National Maritime Union of America) und *P. Hall* (Seafarers' International Union of North America) wurden im November 1958 zu Mitgliedern des Ausschusses gewählt.

C. W. van Driel trat im Februar 1959 an die Stelle des Kollegen *P. de Vries* (beide Mitglieder des niederländischen Seeleuterverbandes).

U. Romagnoli (Italienische Seeleuteföderation) wurde im April 1959 in den Ausschuß aufgenommen. Er trat im folgenden Juli von seinem Amt bei seiner Gewerkschaft zurück und wurde demgemäß im Fair-Practices-Ausschuß durch seinen Nachfolger, *G. Lagorio*, ersetzt.

Den Vorsitz des Fair-Practices-Ausschusses führte *Sir Tom Yates* (Großbritannien, Vorsitzender der Seeleutesektion).

Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen

Vom 24. Februar bis 25. April 1958 fand in Genf unter den Auspizien der Vereinten Nationen eine Seerechtskonferenz statt, die sich mit dem Entwurf einer von der Internationalen Rechtskommission ausgearbeiteten Denkschrift über Fragen des Seerechts beschäftigte. Der Abschnitt des Berichtes, in dem die Nationalität von Schiffen behandelt wurde, enthält auch einen Hinweis auf den Grundsatz eines «echten Zusammenhangs» zwischen einem Schiff und dem Staat, in dessen Register es eingetragen ist.

Dieser Begriff des «echten Zusammenhangs» ist von großer Bedeutung für die Kampagne der ITF gegen die Schattenflaggen. Aus diesem Grunde wohnte ein Vertreter der ITF dem Teil der Seerechtskonferenz, der sich mit diesen Abschnitten des Berichtes befaßte, bei, um sie von der Stellungnahme der Arbeitnehmer zu dieser Frage in Kenntnis zu setzen. Zwei Denkschriften, in denen die gemeinsame Stellungnahme der ITF und des IBFG zu diesem Problem zusammengefaßt wurde, wurden an die Regierungsdelegationen verteilt und erweckten beträchtliches Interesse.

Der Grundsatz des «echten Zusammenhangs» wurde wohl in ein Übereinkommen über die Hohe See einbezogen; es erwies sich jedoch später trotz wiederholter Bemühungen als unmöglich, diesen Grundsatz im Rahmen des Übereinkommens genau zu umschreiben. Nichtsdestoweniger bedeutet die Anerkennung des Grundsatzes an sich in einer Urkunde, die nach Ratifizierung zu einem Teil einer internationalen Gesetzgebung wird, bereits einen großen Fortschritt.

Internationaler Boykott

Der Kongreß der ITF 1958 nahm eine Resolution an, in der ein allgemeiner Boykott aller Schiffe unter Schattenflaggen gefordert wurde, die nicht in den Geltungsbereich von für die ITF annehmbaren Kollektivverträgen fielen.

Die Festsetzung des Termins des Boykotts wurde dem Fair-Practices-Ausschuß überlassen, der sich auf einer Sitzung im September 1958 mit den Plänen für eine derartige Aktion einverstanden erklärte. Im November des gleichen Jahres kam es zu einer Zusammenkunft von Vertretern der ITF mit Delegierten des Internationalen Metallarbeiterbundes und der Internationalen Föderation der Erdölarbeiter, die den ins Auge gefaßten Boykott befürworteten. Auf einer Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses etwas später im November, der auch Vertreter von Gewerkschaften beiwohnten, die an dem Boykott unmittelbar interessiert waren, wurde beschlossen, daß er um Mitternacht des 30. November beginnen und bis Mitternacht des 4. Dezember 1958 dauern sollte. Von diesem Beschluß wurden alle Organisationen in Kenntnis gesetzt und ihnen gleichzeitig mitgeteilt, daß der Boykott von einer zentralen Stelle im Büro der niederländischen Seeleuteföderation in Rotterdam aus gelenkt werden würde.

Vom Boykott wurden insgesamt 223 Schiffe erfaßt, das heißt, etwas über 90 Prozent der Schiffe, die zu jener Zeit überhaupt boykottiert werden konnten.

Vom Tage der Bekanntgabe des Boykotts bis lange nach seinem Ende erregte er in der Öffentlichkeit beträchtliches Aufsehen. Von Regierungen, Arbeitgebern und Gewerkschaften wurde er als einzig dastehendes Beispiel internationaler Solidarität der Arbeitnehmer anerkannt.

Auf Pressekonferenzen und über Rundfunk und Fernsehen wurden die gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF und der Hauptzweck des Boykotts, nämlich die Aufklärung über die verheerenden Folgen der Massenregistrierung von Schiffen unter Schattenflaggen und die Notwendigkeit einer Intervention der Regierungen entsprechend auseinandergesetzt. Die seriöse Schiffspressen beschäftigte sich eingehend mit dieser Entwicklung, und als Ergebnis der Maßnahmen der ITF konnte tatsächlich die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit in der ganzen Welt auf die Bedrohung der Volkswirtschaft der maritimen Länder durch die Schattenflaggen gelenkt werden.

Costa Rica verbietet Schiffsregistrierungen

Kurz nach Ende des Boykotts wurde bekanntgegeben, daß das Parlament von Costa Rica sich mit der Frage der Schiffsregistrierungen beschäftigt und beschlossen hatte, ein Verbot der Verwendung der Landesflagge ausschließlich zum Zwecke der Umgehung gesetzlicher Verpflichtungen zu erlassen. Die bis dahin geltende Gesetzgebung wurde entsprechend abgeändert.

Regierungskonferenz in Washington

Im Juni 1959 fand in Washington eine Zusammenkunft von Vertretern maritimer Länder Europas mit Delegierten der Regierung der Vereinigten Staaten statt, die der Diskussion von Fragen der Schifffahrt einschließlich jener der Schattenflaggen gewidmet war. Im April 1959 hatte das Exekutivkomitee der ITF beschlossen, eine Delegation nach Washington zu entsenden, um dort die Stellungnahme der Gewerkschaften zur Frage der Schattenflaggen vertreten zu können. Diese aus dem Generalsekretär, dem Sonderbeauftragten der Seeleutesektion, Kollege Lawrence White, und Einar Johansen (Treuhand der ITF in New York) bestehende Delegation hatte zahlreiche Unterredungen mit Senatoren, Kongreßabgeordneten und höheren Regierungsbeamten der USA, denen die Stellungnahme der ITF auseinandergesetzt wurde.

Neue gewerkschaftspolitische Richtlinien der ITF

Im Januar 1959 fanden Konferenzen der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter statt, um die von der ITF in der Frage der Schattenflaggen vertretene Politik einer Prüfung zu unterziehen. Diesen Sektionskonferenzen folgte eine gemeinsame Konferenz der beiden Sektionen, die die Beschlüsse der Sektionskonferenzen einstimmig billigten und den Fair-Practices-Ausschuß mit der Verwirklichung dieser Beschlüsse und Ausarbeitung einer Resolution als Grundlage für die weitere Tätigkeit beauftragte.

Der Fair-Practices-Ausschuß trat zu diesem Zweck am 13. und 14. April 1959 zusammen und nahm die folgende Resolution an:

Der Internationale Fair-Practices-Ausschuß der ITF hat sich anlässlich einer Sitzung am 13. und 14. April in London mit den von der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute am 22. Januar 1959 in London festgelegten gewerkschaftspolitischen Richtlinien für den Kampf gegen die Schattenflaggen beschäftigt, die die folgende Zielsetzung beinhalten:

Der Zweck der Kampagne ist der Abschluß von Kollektivverträgen über Heuern und Arbeitsbedingungen, und sofern in dieser Hinsicht keine Vorkehrungen bestehen, auch über soziale Sicherheit. Vertragspartner sind die Mitgliedsverbände des Landes, von dem aus die eigentliche betriebswirtschaftliche Lenkung des Einsatzes des Schiffes erfolgt bzw. nötigenfalls die Seeleutesektion der ITF über ihren Fair-Practices-Ausschuß.

Die Konferenz erklärt sich ferner einstimmig mit den Einzelheiten der Anwendung der vorerwähnten gewerkschaftspolitischen Richtlinien einverstanden und beschließt weiters, daß

- a) nur nach vorher erteilter Zustimmung der ITF in ihrer Eigenschaft als Zentrale Kontrollstelle abgeschlossene Kollektivverträge vom Fair-Practices-Ausschuß anerkannt werden, und
- b) alle bestehenden Kollektivverträge, die mit der Politik der ITF nicht im Einklang stehen, gekündigt werden, sobald der für die betreffende Reederei zuständige Mitgliedsverband bekannt gibt, daß er in der Lage sei, die Politik auf diese Schiffe anzuwenden.

Demgemäß wurde die Grundlage der Kollektivverträge für Schiffe unter den Schattenflaggen dahingehend geändert, ausschlaggebend sollte nicht mehr die Nationalität der Besatzung sein, sondern die Kollektivverträge des Landes, von dem aus die eigentliche Lenkung des Einsatzes des betreffenden Schiffes erfolgt. In Anbetracht dieser neuen gewerkschaftspolitischen Richtlinien mußte der Zuständigkeitsbereich der einzelnen Gewerkschaften genau umschrieben werden, aus welchem Grunde der Fair-Practices-Ausschuß beschloß, daß das Sekretariat der ITF in diesem Zusammenhang als zentrale Kontrollstelle fungieren sollte.

Besprechungen mit griechischen Reedern

Im Juli 1959 setzte sich der Koordinationsausschuß griechischer Reeder mit der ITF in Verbindung und beantragte Besprechungen über Kollektivverträge für Schiffe im Besitze von Mitgliedern dieses Ausschusses. Am 24. Juli kam es in London zu einem Meinungsaustausch; auf einer zweiten Sitzung am 26. Oktober in Athen legten die Reeder den Vertretern der ITF eine Liste von 242 Schiffen vor, für die sie Kollektivverträge abschließen wollten.

Außerdem legten sie der ITF nahe, eine Ermäßigung der Beiträge zum Internationalen Hilfs- und Sozialfonds von £1 je Mann und Monat auf 10s. in Erwägung zu ziehen.

Auf seiner Sitzung vom 30. November bis 2. Dezember 1959 in Antwerpen gelangte der Fair-Practices-Ausschuß zu der Schlußfolgerung, daß eine derartige Ermäßigung nicht in Frage käme. Von diesem Beschluß wurden die Reeder in Kenntnis gesetzt.

Erste Tagung der IMCO

Die erste Tagung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtsorganisation (IMCO) fand im Januar 1959 in London statt. Die Regierungen von Liberien und Panama waren ebenfalls vertreten, und es entwickelte sich eine längere Diskussion über die Frage der Anerkennung dieser beiden Länder als echte maritime Staaten. Eine endgültige Entscheidung in dieser Frage ist bisher noch nicht getroffen worden. Vertreter der ITF wohnten dieser Tagung bei und überreichten eine Erklärung, in der die Stellungnahme der ITF auseinandergesetzt wurde.

Hafenarbeitersektion

Sektionsausschuß

Mitglieder des Sektionsausschusses sind:

<i>Land</i>	<i>Mitglieder</i>
Österreich	R. Gryc
Belgien	R. Dekeyzer
Dänemark	E. Borg
Ostafrika	J. D. Akumu
Deutschland	H. Hildebrand
Großbritannien	T. O'Leary
Griechenland	K. Stathopoulos
Italien	A. Maffei
Mexiko	R. T. Contreras
Niederlande	R. Laan
Nigerien	A. E. Okon
Norwegen	K. Kjønicksen
Philippinen	R. S. Oca
Schweden	N. Petersen
Westafrika	M. A. Labinjo

Die meisten Mitglieder des Ausschusses wurden auf der Sektionskonferenz während des Amsterdamer Kongresses 1958 ernannt. Weitere Ernennungen erfolgten später in Beantwortung eines Rundschreibens, in dem wir die Mitgliedsverbände auf die noch freien Sitze im Ausschuß aufmerksam machten. Der Ausschuß ist während der Berichtszeit nicht zusammengetreten.

Vorsitzender der Sektion

Auf der vorerwähnten Sektionskonferenz während des Amsterdamer Kongresses 1958 wurde Kollege R. Dekeyzer (Belgien) zum Vorsitzenden der Hafenarbeitersektion wiedergewählt.

Sektionskonferenz, Juli 1958

Auf dieser Konferenz, die während des Amsterdamer Kongresses stattfand, wurde die Tätigkeit der Sektion in den vorhergehenden zwei Jahren sowie verschiedene Resolutionen behandelt und außerdem die Rolle der Hafentarbeiter im Kampfe gegen die Schattenflaggen besprochen.

Die Konferenz nahm zwei Resolutionen an, mit denen sich der Kongreß beschäftigen sollte. In einer dieser Resolutionen wurden die Einschränkungen des Streikrechts der Hafentarbeiter und sonstiger Arbeitnehmer in Entwicklungsländern wie Kenia und Tanganyika verurteilt und diesen Arbeitnehmern der Beistand der ITF bei ihren Bemühungen um Wiedererlangung dieses Rechtes und Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen zugesagt. In der zweiten Resolution wurde das Befremden der ITF über den Widerstand gegen die Einberufung einer dreigliedrigen regionalen Konferenz für die Nordseehäfen unter den Auspizien der IAO zum Ausdruck gebracht, und die von gewissen Seiten geäußerten Drohungen einer Einschränkung der Tätigkeit des Binnenverkehrsausschusses und sonstiger Wirtschaftsausschüsse der IAO verurteilt.

Zu weiteren Fragen, mit denen sich die Konferenz beschäftigte, gehörten die Produktivitätslehrgänge der OEEC/EPA, berufliche Aus- und Fortbildung, Austauschurlaub und -reisen, Koordination des Verkehrswesens und das internationale Programm der Hafentarbeitersektion der ITF.

Ferner wählte die Sektion ihren Vorsitzenden und Ausschuß für die kommende Amtsperiode.

Sektionskonferenz, Januar 1959

Diese Konferenz, die in London stattfand, war ausschließlich der Besprechung der Rolle der Hafentarbeiter im Rahmen der Kampagne der ITF gegen die Schattenflaggen gewidmet.

Sektionskonferenz, September 1959

Ende September 1959 fand in Rotterdam eine Sektionskonferenz statt, der 30 Delegierte aus 9 Ländern beiwohnten.

Zur Diskussion gelangten die folgenden Gegenstände: Das Internationale Hafentarbeiterprogramm der ITF, Lohn- und Arbeitsbedingungen in griechischen Häfen (die Konferenz nahm eine Resolution an, in der die ITF ihren Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen um Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ihren Beistand zusichert), Arbeit im Stück- und Zeitlohn, Mechanisierung der Hafentarbeit, berufliche Fortbildung, Altersrenten, Beschränkung der Gewichte der von einem Mann zu tragenden Lasten, die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und ihre Beziehungen zu der Hafenwirtschaft, Betriebssicherheit in den Häfen und Austauschurlaub und Studienreisen. Diese Fragen werden nachstehend eingehender behandelt.

Ein zur Behandlung verschiedener Aspekte dieser Fragen eingesetzter Unterausschuß soll sobald wie möglich im Jahre 1960 zusammentreten.

Nordseehäfen

In früheren Tätigkeitsberichten haben wir die besonderen Probleme behandelt, die auf den Umstand zurückzuführen sind, daß die Nordseehäfen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs und der Niederlande einander auf dem Gebiete des Verkehrs nach und vom europäischen Hinterland direkt Kon-

kurrenz machen sowie die Auswirkungen dieser Probleme auf die Arbeits- und sozialen Bedingungen der Hafentarbeiter in den betreffenden Häfen, in erster Linie Antwerpen, Rotterdam und Hamburg.

Auf einer im Februar 1955 unter den Auspizien der ITF in Amsterdam veranstalteten regionalen Konferenz wurde ein besonderes Programm von regionalen Mindestnormen angenommen, die sich auf die Löhne, Arbeitszeit und verschiedene weitere Aspekte der Arbeits- und sozialen Bedingungen der Hafentarbeiter beziehen. Zum Zwecke der Überprüfung der bei der Verwirklichung des Amsterdamer Programms erzielten Fortschritte haben seither mehrere regionale Besprechungen stattgefunden, drei davon in der Berichtszeit und zwar im Januar und April 1959 in London und im September 1959 in Rotterdam. Aus den auf diesen Sitzungen behandelten Berichten ging hervor, daß auf dem Wege zur Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in den betreffenden Ländern, vor allem der Arbeitszeit, gewisse Fortschritte erzielt worden sind. Eine Schwierigkeit, auf die man in diesem Zusammenhang stößt, besteht darin, daß die Hafentarbeiter eines Landes eine Herabsetzung der Arbeitszeit in der Form eines kürzeren Arbeitstages bevorzugen, während anderswo einem längeren Wochenende Vorrang eingeräumt wird. Dazu kommen unterschiedliche Begriffe von den Methoden der Einstellung von Arbeitskräften und eine verschiedenartige Bewertung der Vor- und Nachteile der Leistungen der Sozialversicherung; die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der jüngsten Zeit innerhalb Europas, wie zum Beispiel die EWG und die Freihandelszone haben ebenfalls wichtige Auswirkungen auf die Hafentarwirtschaft zur Folge.

Es wurde beschlossen, die verschiedenen Aspekte der in Rotterdam besprochenen Fragen einem zu diesem Zwecke eingesetzten Unterausschuß zur weiteren Behandlung zu überweisen.

Gemeinsame Sektionskonferenzen

Die gemeinsamen Konferenzen der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute werden in den Abschnitten über die gemeinsame Tätigkeit von Sektionen und die Sondersektion der Seeleute behandelt.

Internationales Programm der Hafentarbeiter

Das in Wien 1956 angenommene Programm, in dem die Einführung internationaler Mindestnormen der Entlohnung, Arbeitszeit, Tag- und Schichtarbeit, Mehrarbeit, Bezahlung der Arbeit an öffentlichen Feiertagen, des jährlichen Urlaubs, der Sicherheit der Beschäftigung, Garantie-Lohnordnungen, Altersversicherungen, Betriebssicherheit und Wohlfahrtseinrichtungen sowie Mitbestimmung gefordert wird, wurde auf der Sektionskonferenz im September 1959 einer Prüfung unterzogen.

Diese Konferenz gelangte zu der Schlußfolgerung, daß diese Ziele in den wirtschaftlich und sozial fortgeschrittenen Weltteilen weitgehend erreicht worden seien, daß die in gewissen weiteren Weltteilen geltenden Normen jedoch noch weit hinter dem im Forderungsprogramm festgesetzten Niveau zurückblieben. Es wurde beschlossen, einstweilen von einer Revision des Programms Abstand zu nehmen und den von der Konferenz eingesetzten Unterausschuß mit der weiteren Überwachung der bei der Verwirklichung des Programms erzielten Fortschritte zu betrauen.

Mechanisierung der Hafentarbeit

Die Frage der Mechanisierung der Hafentarbeit wurde als Teil des allgemeinen Problems der Produktivität in den Häfen ziemlich eingehend auf der

Konferenz der Sektion im September 1959 in Rotterdam behandelt. Die Hafentarbeiter sind seit Jahren überzeugt davon, daß eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hafenvirtschaft Arbeitgebern und Arbeitnehmern gleichermaßen zugute käme, daß in diesem Zusammenhange beiden Vertragspartnern eine Rolle zufalle, daß die Organisationen der Hafentarbeiter bereit wären, die ihnen zufallende Verantwortung zu übernehmen, vorausgesetzt, daß sie bei allen Angelegenheiten, von denen die Arbeitnehmer berührt werden, zu Rate gezogen werden, und daß den Arbeitnehmern ein angemessener Anteil an den Ergebnissen der erhöhten Leistungsfähigkeit der Hafenvirtschaft gewährleistet werden müsse, die sich infolge der Mechanisierung und sonstiger betriebstechnischer Fortschritte ergeben. Diese Auffassung wurde von der Konferenz in Rotterdam im Rahmen einer Resolution bekräftigt, in der verlangt wird, daß Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität auch eine Verbesserung des Lebensstandards und mehr Freizeit für die Arbeitnehmer zur Folge haben müßten, daß ungerechtfertigte Versetzungen an andere Arbeitsplätze in Anbetracht der dadurch verursachten Härten zu vermeiden seien, daß Vorkehrungen für entsprechende Schulung bzw. Umschulung der Arbeitnehmer getroffen werden müssen, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, und daß ferner Sondervergütungen als Abfindung bzw. als Entschädigung für Übersiedlung zu entrichten seien, sofern derartige Umstände auf Mechanisierung und ähnliche Maßnahmen zurückzuführen sind.

Berufliche Aus- und Fortbildung

Auf der Regionalen Konferenz im September 1959 kam es zu einem Austausch von Meinungen und Informationen über die berufliche Aus- und Fortbildung von Hafentarbeitern in Anbetracht der Notwendigkeit einer systematischen Ausbildung, durch die der jüngsten Entwicklung auf dem Gebiete des Güterumschlags Rechnung getragen werden könne. Dabei wurde auch ihr Einfluß auf die Erhöhung der Betriebssicherheit betont.

Aus verschiedenen Berichten ging hervor, daß diesen Fragen in den einzelnen Ländern immer größere Aufmerksamkeit zugewandt wird, sowohl im Hinblick auf die Schulung von neu in den Beruf eintretenden Arbeitnehmern als auch auf die Umschulung der bereits tätigen Hafentarbeiter.

Der von der Konferenz eingesetzte Unterausschuß wird gewisse besondere Aspekte dieses Gegenstandes weiter verfolgen. In diesem Zusammenhang soll z. B. gewährleistet werden, daß die Lohnstruktur oder die Bewertung der Leistung von Arbeitnehmern in Schlüsselstellungen nicht durch die Ausbildung junger Arbeitnehmer ungünstig beeinflusst wird. Die Mitgliedsverbände sollen um einschlägige Daten ersucht werden.

Austauschurlaub und Studienreisen

Als Ergebnis der Diskussion eines Berichtes über diese Gegenstände gelangte die Sektionskonferenz in Rotterdam im September 1959 zu der Schlußfolgerung, daß die ITF vom bisherigen Verfahren nicht abweichen sollte, demzufolge sich die Mitgliedsverbände bei der Planung von Gruppenreisen nach dem Auslande oder beim Empfang von Gruppen von Arbeitnehmern aus diesen Ländern mit der ITF in Verbindung setzen sollen, um zu gewährleisten, daß die Gewerkschaftsbewegung bei derartigen Anlässen eingeschaltet wird.

Altersversicherung

Das Internationale Hafentarbeiter-Programm der ITF enthält die grundsätzliche Forderung, daß ein Arbeitnehmer bei Erreichung des Alters von 65 Jahren und nach Vollendung von 30 Jahren der Beschäftigung in der Hafenvirtschaft Anspruch auf eine Rente haben müsse, deren Gesamtbetrag mindestens 75 % seines Lohnes entspricht, wobei es ihm freistehen soll, nach Erreichung des Alters von 60 Jahren mit einer entsprechend gekürzten Rente, in den Ruhestand zu treten.

Auf der Rotterdamer Konferenz wurde betont, daß in erster Linie der Staat für Altersrenten verantwortlich sei, daß jedoch in jenen Fällen, in denen derartige Renten unzureichend wären, im Rahmen der Hafenvirtschaft Vorkehrungen für zusätzliche Renten getroffen werden sollten. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob insbesondere in Anbetracht des technischen Fortschritts die Zeit zu einer Festsetzung der Altersgrenze unter 65 Jahren gekommen sei. Als Ergebnis einer Diskussion gelangte die Konferenz jedoch zu der Schlußfolgerung, daß die im Wiener Programm vorgesehene Altersgrenze von 65 Jahren in Anbetracht der gegenwärtigen Lage in der Mehrheit der Länder beibehalten werden sollte.

Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten

Die von der Hafentarbeitersektion im Jahre 1948 in Oslo erhobene Forderung nach einer Beschränkung der von einem Hafentarbeiter zu hebenden oder zu tragenden Lasten auf 75 Kilogramm gelangte in Rotterdam neuerdings zur Debatte.

Nach einem Überblick über die im Laufe der Jahre unternommenen Versuche, dieses Ziel über die IAO zu erreichen und Hinweisen auf die verschiedenen Hindernisse, die sich dem Fortschritt auf internationaler Ebene entgegenstellen, nahm die Konferenz eine Resolution an, in der auf den Umstand verwiesen wird, daß trotz der Mechanisierung die Hafentarbeiter gewisser Länder nach wie vor Lasten von 100 bis 200 Kilogramm mit eigener Körperkraft befördern müssen, daß das Tragen solcher Lasten gesundheitsschädlich sei und daß sich die Mitgliedsverbände mit Nachdruck für die Einbeziehung von Klauseln in die Kollektivverträge einsetzen sollen, die vorsehen, daß keinem Hafentarbeiter das Heben oder Tragen von Lasten über 75 Kilogramm zugemutet werden dürfe.

Betriebssicherheit in den Häfen

Der von der IAO auf Initiative der ITF angenommene Kodex der Betriebssicherheit in den Häfen wurde aus verschiedenen Anlässen erwähnt. Auf der Konferenz in Rotterdam wurde die Möglichkeit erwogen, die Erfahrungen auf dem Gebiete der Betriebssicherheit in der Hafenvirtschaft eines gegebenen Landes anderen Ländern zugänglich zu machen. Es wurde beschlossen, daß Mitgliedsverbände das Sekretariat der ITF über die Ergebnisse ihrer Bemühungen um Ausschaltung gewisser gesundheitsschädlicher Elemente der Hafentarbeit auf dem laufenden halten sollten, wonach derartige Daten den Mitgliedsverbänden übermittelt werden sollen. Die Mitgliedsorganisationen werden sich nötigenfalls für die Verwirklichung der Vorschriften des Kodex der IAO einsetzen, während die Sektion von Zeit zu Zeit Möglichkeiten einer Erweiterung des Kodex in Erwägung ziehen und der IAO entsprechende Vorschläge unterbreiten wird.

Koordination und Integration des Verkehrswesens

Bei der Diskussion dieser Frage auf dem Amsterdamer Kongreß – in erster Linie im Zusammenhang mit dem europäischen Verkehrswesen und Projekten einer weitergehenden wirtschaftspolitischen Einigung Europas – wurde auf die Auswirkungen derartiger Entwicklungen auf die Hafenvirtschaft und Schifffahrt verwiesen. Es wurde beschlossen, diese Angelegenheit im Rahmen der betreffenden Sektionen weiter zu verfolgen.

Mit dem Einfluß dieser Entwicklung auf die Hafenvirtschaft beschäftigte sich die Sektionskonferenz in Rotterdam unter besonderer Berücksichtigung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Freihandelszone. Es wurde beschlossen, dem von der Konferenz ernannten Unterausschuß die Prüfung gewisser Aspekte dieser Frage im Hinblick auf die eventuelle Festsetzung gewerkschaftspolitischer Richtlinien zu übertragen.

Arbeit im Stück- und Zeitlohn

Auf der Rotterdamer Konferenz entwickelte sich eine Diskussion über die Vor- und Nachteile der Arbeit im Stück- und Zeitlohn vom Gesichtspunkt der Hafendarbeiter aus betrachtet. Das Sekretariat wurde beauftragt, Daten über diesen Gegenstand zusammenzustellen, damit diese Frage auf einer späteren Konferenz gegebenenfalls weiter behandelt werden könne.

Sektion der Eisenbahner

Sektionsausschuß

Die Sektionskonferenz anläßlich des ITF-Kongresses vom Juli 1958 in Amsterdam wählte den Sektionsausschuß in folgender Zusammensetzung:

Benelux	G. Devaux (Belgien), Präsident
Skandinavien	M. Trana (Norwegen)
Großbritannien	S. Greene
Schweiz	E. Haudenschild
Deutschland	F. Berger
Frankreich	R. Degris
Österreich	R. Freund
Italien	B. Carella
USA	W. P. Kennedy
Cuba	F. Balbuena

Kollege G. Devaux, der seit 1952 die Eisenbahnersektion geleitet hatte, verstarb am 15. November 1958 nach einem schweren Leiden im Alter von 57 Jahren. An den Bestattungsfeierlichkeiten, die in Brüssel stattfanden, nahmen neben zahlreichen Verbandsdelegationen des In- und Auslandes auch Generalsekretär O. Becu und Sektionssekretär H. Imhof teil.

Kollege F. Balbuena hat nach dem Umsturz in Cuba nichts mehr von sich hören lassen und kann daher nicht länger als Mitglied des Ausschusses betrachtet werden.

An der Sitzung des Sektionsausschusses vom 3. und 4. Februar 1959 wurde Kollege R. Freund als Vorsitzender ad interim bestimmt. Auf der Sektionskonferenz vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg wurde er auf Antrag des Ausschusses einstimmig zum neuen Sektionsvorsitzenden gewählt. Auf

Vorschlag des belgischen Eisenbahnerverbandes wurde als Ersatz für den Kollegen G. Devaux der neue Generalsekretär dieses Verbandes, Kollege A. Tonneaux, gewählt. Einem Beschluß der Eisenbahnerkonferenz 1958 folgend und auf Antrag zentral- und südamerikanischer Verbände wurden außerdem die Kollegen M. Castillo Quesada (Costa Rica), R. Barrigan Madalengoitia (Peru) und E. A. Escobar (Argentinien) als Vertreter dieser Region in den Sektionsausschuß gewählt. Für die Vertreter Afrikas und Asiens lagen noch keine Vorschläge vor. Deren Wahl soll anläßlich der nächsten Eisenbahnerkonferenz vom Juli 1960 erfolgen.

Der Sektionsausschuß trat in der Berichtsperiode viermal zusammen, um die laufenden Geschäfte zu besprechen.

Tagungen

Juli 1958 in Amsterdam

Diese Eisenbahnerkonferenz fand im Rahmen des ITF-Kongresses statt. Sie zählte über 120 Teilnehmer aus 23 Ländern. Sie wählte den Vorsitzenden und den Sektionsausschuß und genehmigte nach kurzer Diskussion den Tätigkeitsbericht. Besonders ausführlich befaßte sie sich mit der Frage der Bemannung von Lokomotiven, worüber wir unter dem Abschnitt über die gewerkschaftliche Tätigkeit hiernach orientieren. Außerdem wurden folgende Fragen behandelt:

- a) Das Verhalten von Eisenbahnerverbänden bei Eisenbahnerstreiks in Nachbarländern;
- b) die Schwierigkeiten angeschlossener Verbände in Britisch-Ostafrika;
- c) Solidarität und Unterstützung für die japanischen Eisenbahnerverbände;
- d) die internationale gewerkschaftliche Tätigkeit des Schlafwagenpersonals.

Wir verzichten hier auf die Wiedergabe der Beschlüsse und der gefaßten Entschlüsse. Sie sind im gedruckten Kongreßbericht 1958 enthalten.

Bei der Wahl des Sektionsausschusses nahm die Konferenz mit besonderer Genugtuung davon Kenntnis, daß die Railway Labor Executive's Association der Vereinigten Staaten, die alle Eisenbahnerverbände dieses Landes umfaßt, ihr Interesse an der Sektionsarbeit damit unterstrich, daß sie den Präsidenten der Zugsbegleitergewerkschaft (Brotherhood of Railroad Trainmen) zur Wahl vorschlug. Damit wurde in der Person des Kollegen W. P. Kennedy erstmals ein Vertreter der USA in den Sektionsausschuß gewählt.

Auf Antrag von Delegierten Südamerikas und Afrikas wurde beschlossen, die Zusammensetzung des Sektionsausschusses auf alle Regionen auszuweiten. Dabei war man sich allseits bewußt, daß die so gewählten Vertreter in Anbetracht der großen Distanzen und der entsprechenden Kosten normalerweise nicht in der Lage sein werden, den Sitzungen beizuwohnen. Dagegen wird sich ihnen Gelegenheit bieten, dem Sekretariat und dem Ausschuß auf schriftlichem Wege beizustehen und damit die Kontakte zu verbessern.

September 1959 in Salzburg

Im Einvernehmen mit der Exekutive faßte der Sektionsausschuß in seiner Sitzung vom Februar 1959 Beschluß zur Durchführung der Internationalen Eisenbahnerkonferenz 1959. Aus Vorschlägen der Verbände Griechenlands, Frankreichs und Österreichs wurde Salzburg als Tagungsort und die Tage vom 16. bis 19. September als Termin bestimmt.

Der Einladung zur Teilnahme folgten über 120 Delegierte, Beobachter und Gäste von 22 Verbänden aus 15 Ländern, darunter eine Delegation aus Südkorea. Der österreichische Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Ing. K. Waldbrunner, der Generaldirektor der ÖBB, D. M. Schantl, die Vertreter von Land und Stadt Salzburg, der Präsident der Arbeiterkammer Salzburg sowie die Gewerkschaftsveteranen Thaler, Putz und Seifried beehrten die Konferenz mit ihrer Anwesenheit. In seiner Ansprache betonte Herr Minister Waldbrunner, der zurzeit auch Vizepräsident der Europäischen Verkehrsministerkonferenz ist, die Wichtigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen dieser Regierungsorganisation und der ITF. Der gastgebende Verband der österreichischen Eisenbahner sorgte für eine glänzende Organisation und bot ein Rahmenprogramm und eine Gastfreundschaft, die den Delegierten unvergeßlich bleiben werden.

Im Mittelpunkt der Konferenzarbeit stand die Aufstellung des neuen Arbeitsprogramms. Wir berichten darüber im Abschnitt über die gewerkschaftliche Tätigkeit. Außerdem waren die Wahlen zu treffen, worüber wir weiter oben berichtet haben. Gestützt auf eingereichte Anträge und nach gewalteter Diskussion wurden die nachstehenden Entschlüsse einstimmig gutgeheißen:

a) Zur Eisenbahnpolitik in Griechenland

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg

nimmt Kenntnis von einem Bericht der Delegation des griechischen Eisenbahnerverbandes über eine geplante Abänderung der gesetzlichen Grundlage der griechischen Staatsbahnen, in deren Folge vor allem die Stilllegung eines großen Teils des Eisenbahnnetzes vorgesehen ist, was eine Beeinträchtigung der erworbenen Rechte des Personals mit sich bringen würde.

Die Konferenz stellt mit größtem Bedauern fest, daß derartige Projekte, die tiefgreifende strukturelle Umwälzungen bei den Eisenbahnen zur Folge haben und bedeutende Rückwirkungen auf die Lage der Eisenbahner zeitigen können, ohne Beratung mit den zuständigen Berufsorganisationen ausgearbeitet worden sind.

Die Konferenz erinnert ausdrücklich an die allgemeinen verkehrspolitischen Grundsätze der ITF, die unter Berücksichtigung der spezifischen Aufgaben jedes Verkehrsträgers auf eine rationelle Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel abzielen.

In Anerkennung dieser Grundsätze vertritt die Konferenz die Auffassung, daß es in Griechenland den Eisenbahnen ermöglicht werden muß, weiterhin ihre Funktion als öffentlicher Dienst unter bestmöglichen Bedingungen zu erfüllen. Außerdem sind bei jeder Änderung der gegenwärtigen formalrechtlichen Grundlagen der Verkehrswirtschaft die vom Personal der Eisenbahnen erworbenen Rechte zu respektieren und zu garantieren.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat der ITF, weiterhin in engem Kontakt mit dem Griechischen Eisenbahnerverband zu bleiben und ihm gegebenenfalls bei seinen Bemühungen im Interesse der Eisenbahnen sowie in der Verteidigung der Rechte der griechischen Eisenbahner beizustehen.

b) Zur Diskriminierung afrikanischer Eisenbahner

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg,

nach Kenntnisnahme von Berichten mehrerer afrikanischer Mitgliedsverbände,

stellt fest, daß gewisse Eisenbahnverwaltungen in bezug auf Entlohnung und Arbeitsbedingungen ihre farbigen Bediensteten nach wie vor benachteiligen, obwohl in Berichten von Regierungskommissionen und Untersuchungsausschüssen schon vor Jahren empfohlen worden ist, jede Diskriminierung einzustellen.

Die Konferenz ist davon überzeugt, daß im Interesse einer zufriedenstellenden Entwicklung der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern Afrikas von solchen Praktiken unverzüglich Abstand genommen werden muß und daß die Eisenbahner aller Rassen Anspruch auf eine ihrer Leistung entsprechenden Entlohnung und auf Arbeitsbedingungen haben, die ausschließlich ihrer beruflichen Befähigung und Erfahrung entsprechen.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat der ITF, diesem dringenden Problem besondere Aufmerksamkeit zu widmen und alles zu tun, um den Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen zur Überwindung dieser künstlich errichteten Schranken, die sich dem Fortschritt ihrer Mitglieder auf dem Wege zu menschenwürdigen Bedingungen entgegenstellen, Beistand zu leisten.

c) Zur Arbeitszeit bei den französischen Staatsbahnen

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg

erinnert an die wiederholten Bemühungen der ITF und ihrer Eisenbahnersektion um eine fühlbare Beschränkung der wöchentlichen Arbeitszeit in der Verkehrswirtschaft;

nimmt mit Genugtuung davon Kenntnis, daß viele Mitgliedsverbände in den letzten Jahren eine wesentliche Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit bei den Eisenbahnen erreicht haben;

bedauert feststellen zu müssen, daß, obwohl die 40-Stunden-Woche gesetzlich bereits seit 1936 festgelegt ist, die wöchentlich zu leistende Arbeitszeit bei den französischen Staatsbahnen trotz den unablässigen Bemühungen der französischen Mitgliedsverbände und der Intervention der ITF beim dortigen Verkehrsminister nach wie vor 48 Stunden beträgt. Andererseits hat dieses staatliche Unternehmen in den letzten zehn Jahren ein äußerst gründliches Modernisierungs- und Rationalisierungsprogramm verwirklicht, das zu einer wesentlichen Steigerung der Produktivität im allgemeinen und jedes Arbeitnehmers im besonderen geführt hat.

Die Konferenz vertritt die Auffassung, daß die Forderung der französischen Mitgliedsverbände nach Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit im Bereiche der Staatsbahnen von 48 auf 45 Stunden ohne Lohneinbuße als erster Schritt auf dem Wege zur Wiederherstellung der gesetzlichen 40-Stunden-Woche durchaus gerechtfertigt ist. Die Modernisierung der Eisenbahnen muß in Frankreich wie anderswo von

einer günstigen Regelung der Arbeitsbedingungen des Personals begleitet sein, damit dieses ebenfalls Nutzen aus dem technischen Fortschritt zieht;

richtet an die zuständigen Organe der ITF die Aufforderung, bei jeder Gelegenheit bei der französischen Regierung vorstellig zu werden, um möglichst bald eine wesentliche Verkürzung der Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen herbeizuführen.

d) Zur Entlassung von peruanischen Eisenbahnern

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg

stellt mit Entrüstung fest, daß die «Peruvian Corporation Ltd.», die die Eisenbahnen von Peru betreibt, sich eines flagranten Verstoßes gegen die Arbeitsgesetzgebung dieses Landes schuldig gemacht hat, indem sie eine Anzahl ihrer Bediensteten entließ, obwohl sich die zuständigen Instanzen im gleichen Zeitpunkt noch mit einer vom Eisenbahnverband eingelegten Berufung gegen solche Entlassungen beschäftigten.

Die Konferenz protestiert nachdrücklich gegen dieses willkürliche Vorgehen der «Peruvian Corporation Ltd.» und verweist gleichzeitig auf die den Begriffen unserer Zeit vollkommen zuwiderlaufende Tatsache, daß diese scheinbar nationale Eisenbahngesellschaft tatsächlich durch ausländische Interessen beherrscht wird.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat der ITF, bei den Arbeitsbehörden von Peru wegen der Handlungsweise der «Peruvian Corporation Ltd.» vorstellig zu werden und alle sonstigen Maßnahmen zu ergreifen, die zur Unterstützung der peruanischen Eisenbahner geeignet erscheinen.

Der neue Sektionspräsident, Kollege Richard Freund, unterstützt durch K. Steinocher und F. Stadelberger von der örtlichen Gewerkschaftsorganisation, sorgte für eine glatte Abwicklung der reichbefrachteten Tagesordnung. Die Beschlüsse und der volle Wortlaut der Entschlüsse wurden den Verbänden mit Rundschreiben vom 28. September 1959 übermittelt.

Gewerkschaftliche Tätigkeit

a) Bemannung von Lokomotiven

Das ist eine Frage, die uns seit einer langen Zeit beschäftigt. Wir erwähnen hier nur die letzten Entwicklungen. Auf dem ITF-Kongreß in Wien im Jahre 1956 wurde das Sekretariat beauftragt, eine Stellungnahme auszuarbeiten, die auf die auseinanderstrebenden Auffassungen Rücksicht nehmen soll und inskünftig den Verbänden als Richtlinie dienen könnte. Eine solche Stellungnahme, in der Form einer Entschlüsse, wurde von der internationalen Eisenbahnerkonferenz 1957 in Frankfurt zuhanden des ITF-Kongresses 1958 ausgearbeitet und gutgeheißen. Auf der Sektionskonferenz 1958 in Amsterdam wurde dann der vorgelegte Entschlussesentwurf erneut sehr lebhaft diskutiert und im Sinne eines Kompromisses nochmals leicht geändert. Der endgültige Wortlaut wurde dann am Kongreß selbst erneut diskutiert und schließlich ohne Gegenstimme wie folgt gutgeheißen:

Entschiebung betreffend Bemannung von Lokomotiven

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 23. Juli bis 1. August 1958 in Amsterdam,

gestützt auf seine Entschiebung vom Jahre 1956 und den einstimmigen Beschluß der Internationalen Eisenbahnerkonferenz 1957,

ist der Auffassung, daß das Problem der Besetzung von Lokomotiven in umfassender Weise betrachtet werden muß. Dabei sind alle Arten gebräuchlicher Triebfahrzeuge zu berücksichtigen.

Als ein allgemeines Prinzip bestätigt der Kongreß, daß Lokomotiven mit zwei Mann zu besetzen sind.

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

festzustellen, daß in gewissen Ländern und bestimmten Fällen achtenswerte Gründe für einen allmählichen Ausbau der Besetzung dieser Maschinen mit nur einem Führer geltend gemacht werden können. Der Kongreß

empfiehlt den angeschlossenen Verbänden, bei der Beurteilung des Einmannbetriebes alle in Betracht fallenden Umstände und Voraussetzungen ihres Landes vorsichtig in Erwägung zu ziehen. Im allgemeinen sollte dem Einmannbetrieb erst zugestimmt werden, wenn dabei die nachstehenden Punkte gebührend berücksichtigt worden sind:

- a) Es sind die besten Sicherheitseinrichtungen anzuwenden;
- b) der vermehrten 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 des Führers 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 Zugsfahrten 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 der Kongreß 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.

Die vorsichtige Formulierung, wonach «in gewissen Ländern und bestimmten Fällen» Gründe für die Einführung des Einmannbetriebes geltend gemacht werden können, erklärt sich vor allem aus dem scharfen Kampf, der in Ländern Nord- und Südamerikas, in Japan und andernorts gegen die Einführung des Einmannbetriebes geführt wird. Dieser Kampf ist auf die besonderen Verhältnisse in diesen Ländern zurückzuführen, die sich nicht ohne weiteres mit denjenigen in europäischen Ländern, wo der Einmannbetrieb eingeführt worden ist, vergleichen lassen. Wer die Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten, Kanadas oder etwa Argentinien etwas näher betrachtet, wird für den scharfen Abwehrkampf der dortigen Eisenbahnverbände volles gewerkschaftliches Verständnis empfinden.

In den letzten Jahren haben sich in einigen Ländern neue Entwicklungen ergeben. So ist anfangs 1958 in Großbritannien ein Abkommen über die Besetzung von Lokomotiven zwischen der British Transport Commission, die für die Eisenbahnen zuständig ist, einerseits und der Gewerkschaft des Lokomotivpersonals (ASLEF) und dem nationalen Eisenbahnverband (NUR) andererseits abgeschlossen worden. Es bestätigt grundsätzlich die zweimännige Besetzung, berücksichtigt aber die jahrzehntealte Praxis der einmännigen Führung von elektrischen Zügen, die teilweise auch auf Dieselfahrzeuge ausgedehnt wird. Ausgenommen von der einmännigen Führung sind dabei Personenzüge, die über eine Distanz von 100 oder mehr Meilen oder über zwei Fahrstunden nicht anhalten. Diese Ziffern liegen für Güterzüge bei 75 Meilen und zwei Stunden. Im Einmannbetrieb darf der Führer eines Zuges höchstens 6 Stunden pro Tag oder über eine Distanz von 200 Meilen (Güterzüge 150 Meilen) beschäftigt werden. Zwischen Mitternacht und 6 Uhr früh dürfen keine Züge einmännig geführt werden, es sei denn, ein Zug stelle vor 1 Uhr ein oder fahre nach 5 Uhr aus. Dieselfahrzeuge verkehren im Winter zweimännig, wobei der zweite Mann mit der Wartung der Zugsheizung beauftragt ist.

Die Entwicklung in Kanada, über die wir im letzten Tätigkeitsbericht orientierten, verlief ausgesprochen negativ. Der Bericht der speziell eingesetzten Regierungskommission zur Frage der Besetzung von Lokomotiven war in einem erstaunlichen Ausmaß einseitig und ließ alle Einwände der Gewerkschaft, die in monatelangen Untersuchungen vorgebracht und mit Zeugen bekräftigt wurden, unberücksichtigt. In der Folge verkündete die CPR (Canadian Pacific Railways) ihren einseitigen Entschluß, ab 11. Mai 1958 mit der Einführung des Einmanndienstes zu beginnen. Die Gewerkschaft antwortete auf das gleiche Datum mit einem Streik, der drei Tage dauerte. Daraufhin wurden die früher abgebrochenen Verhandlungen über Einzelheiten des Einmannbetriebes und über Lohnerhöhungen wieder aufgenommen und führten zu einer Einigung. Während die CPR alle Heizer, die seit April 1953 beschäftigt waren, entlassen wollte, gelang es nun der Gewerkschaft, dieses Datum um drei volle Jahre auf April 1956 hinauszuschieben und damit die angestammte Beschäftigung für 500 weitere Heizer zu sichern. Nur 73 Heizer hatten ihren Dienst zu verlassen, erhielten aber Vorrechte für die Besetzung anderer Posten der CPR.

Trotz dieser erzwungenen Zugeständnisse ist es klar, daß es der CPR mit einer massiven einseitigen Unterstützung durch die Regierung gelungen ist, in die heftig kämpfende Abwehrfront der Heizergewerkschaft (Brother-

hood of Locomotive Firemen and Enginemen) eine Bresche zu schlagen. Andere Eisenbahngesellschaften der USA und Kanadas haben seither versucht und werden weiterhin versuchen, dem Beispiel der CPR zu folgen. Andererseits ist es der Gewerkschaft gelungen, in den Staaten Wisconsin und Kalifornien auf politischem Wege Gesetzesanpassungen zum Erfolg zu verhelfen, die die Bestimmungen der «Vollbesetzung» von Dampflokomotiven auch auf Dieselmotoren ausdehnen.

In der Schweiz, wo auf den 1. Juni 1959 die erste Stufe der Arbeitszeitverkürzung mit einer Reduktion von 48 auf 46 Stunden wöchentlich in Kraft getreten ist, trat in diesem Zusammenhang auch eine Änderung der Bestimmungen über den Einmannbetrieb in Kraft. Um einer Personalvermehrung im Lokomotivdienst zu begegnen und im Hinblick darauf, daß in den letzten Jahren praktisch das ganze Netz der Schweizerischen Bundesbahnen mit der automatischen Zugsicherung ausgerüstet worden ist, wurden die bisherigen Einschränkungen des Einmanndienstes (Distanz, Fahrzeit, Nachtzeit) aufgehoben. Die zweimännige Besetzung wird seither nur noch angewendet, wo es sich um die praktische Ausbildung von Führeranwärtern handelt.

b) Das Arbeitsprogramm der Eisenbahnersektion

Mit den Sektionskonferenzen vom Oktober 1957 und Juli 1958 war das Arbeitsprogramm der Eisenbahnersektion erschöpft. Gestützt auf Vorschläge, die von den Verbänden und vom Sekretariat unterbreitet wurden, befaßte sich der Sektionsausschuß am 3. und 4. Februar 1959 mit der Aufstellung der Fragen, deren Behandlung in den kommenden Jahren Priorität eingeräumt werden soll. In einem zusammenfassenden Beschluß, dessen Einleitung auf den schweren Kampf der Eisenbahnerverbände um Vollbeschäftigung, fortschrittliche Lohn- und Arbeitsverhältnisse und soziale Sicherheit hinweist, wurden die Probleme aufgezählt, mit denen sich die Sektion und das Sekretariat vordringlich beschäftigen sollten, nämlich: Bemühungen auf nationaler und internationaler Ebene zur Herbeiführung von Koordinierungsmaßnahmen in der Verkehrswirtschaft; die finanzielle Lage der Eisenbahnen; die verkehrspolitischen Aspekte wirtschaftlicher Integrationsprozesse; die sozialen Auswirkungen der technischen Entwicklung und von Rationalisierungsmaßnahmen bei den Eisenbahnen und schließlich der Einfluß des Baues von Rohrleitungen auf die Beschäftigungslage der traditionellen Verkehrsträger und vor allem der Eisenbahnen. Der Ausschuß verzichtete darauf, die Arbeitszeitverkürzung als besondere Frage in das Programm aufzunehmen, indem darauf hingewiesen wurde, das Problem stelle sich ohnehin im Zusammenhang mit Rationalisierungsmaßnahmen, und außerdem sei gegenwärtig in zahlreichen Ländern eine Herabsetzung der Arbeitszeit im Gange. Auch eine Untersuchung über das Verhältnis zwischen Eisenbahnverwaltungen und Verbänden im Falle von Arbeitskonflikten, die von einem Verband beantragt worden war, wurde nicht beschlossen, dagegen wurde das Sekretariat beauftragt, sich in dieser Frage ausreichend zu orientieren, um den Verbänden auf Anfrage hin erschöpfend Antwort geben zu können. Gestützt auf diese Wegleitung wurde das Sekretariat beauftragt, zuhanden der Internationalen Eisenbahnerkonferenz 1959 zu berichten und die geeigneten Grundlagen für die Beratung und Beschlußfassung eines solchen Arbeitsprogramms vorzulegen.

Dieser Bericht (Nr. 59/Rw/3) wurde den Verbänden rechtzeitig vor der Konferenz zugestellt. Er beschränkte sich auf die Fragen Verkehrskoordinierung, Finanzlage der Eisenbahnen, Mechanisierung und Automation sowie Pipe-

lines. Vorgängig seiner Abfassung wurden die Verbände ersucht, uns ihre Erfahrungen und Auffassungen zu den zwei letztgenannten Problemen mitzuteilen. Die Stellungnahme zahlreicher Verbände traf so rechtzeitig ein, daß wir sie dem Bericht beifügen konnten. Dagegen verzichtete der Bericht auf die Behandlung verkehrspolitischer Aspekte im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen. Das deshalb, weil im Zeitpunkt seiner Abfassung die Gründung einer Freihandels-Assoziation erst im Gange war und weil für die Behandlung dieser Probleme im Rahmen der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft der «Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)» zuständig ist, über dessen Gründung und Tätigkeit wir unter dem Abschnitt über «Beziehungen zu andern Sektionen der internationalen Gewerkschaftsbewegung» orientieren.

Dieser Bericht bildete auf der Salzburger Konferenz die Grundlage einer umfassenden Diskussion. Dabei war man sich darüber im klaren, daß einer Beschlußfassung der Sektion zu einzelnen Punkten, vor allem zu Fragen der Verkehrskoordinierung und zur Frage der Pipelines, die Weiterbehandlung der gleichen Fragen zusammen mit den übrigen Sektionen des Binnenverkehrs folgen muß, um eine Uebereinstimmung der Auffassungen zu erzielen. Das gleiche gilt für den außerhalb des Berichts und nach Annahme der Entschlüsse von der Konferenz gutgeheißenen Antrags, die Eisenbahnersektion soll sich im Rahmen ihres Arbeitsprogramms auch mit den Aspekten beschäftigen, die sich für die Verkehrskoordinierung aus der Festsetzung der Maße und Gewichte von Lastkraftwagen ergeben.

Die von der Konferenz einstimmig gutgeheißenen Entschlüsse zu den Problemen des Arbeitsprogramms haben folgenden Wortlaut:

1. Zur finanziellen und technischen Entwicklung der Eisenbahnen

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg

stellt fest, daß die Öffentlichkeit durch die ausgewiesenen Bilanzdefizite der meisten europäischen Eisenbahnen über deren objektive Bedeutung für die Volkswirtschaft und die Leistungen des Personals unrichtigen Vorstellungen unterliegt. Andererseits führen die Defizite zu Selbsthilfemaßnahmen der Eisenbahnverwaltungen, die oft den gesamtwirtschaftlichen Erfordernissen zuwiderlaufen, die berechtigten sozialen Belange der Eisenbahner mißachten, am Bilanzdefizit jedoch grundsätzlich nichts ändern;

daß der öffentliche Charakter der Eisenbahnen durch die historische Entwicklung sowie durch wirtschaftliche, soziale und politische Erfordernisse eine unumstößliche Tatsache geworden und daher eine rein kommerzielle Betriebsgebarung der Eisenbahn abzulehnen ist;

daß die Eisenbahnen trotz ihrer öffentlichen Aufgaben und Verpflichtungen, wie etwa der verkehrswirtschaftlichen Erschließung peripherer Gebiete, der Beförderungs- und Betriebspflicht sowie der Öffentlichkeit ihrer Tarife einem scharfen Konkurrenzkampf privater Verkehrsunternehmer der Straße und der Binnenschifffahrt ausgesetzt sind, die in der ungeordneten Verkehrswirtschaft auf solche weitgehenden öffentlichen Bindungen keine Rücksicht zu nehmen haben.

Die Konferenz ist der Auffassung, daß durch eine Kostenbereinigung der Betriebsrechnung der Eisenbahnen (Normalisierung der Konten) ihre echte Finanzlage zum Ausdruck gebracht und damit die Möglichkeit geschaffen werden muß, daß eine Abgeltung öffentlicher,

nicht im Eigeninteresse der Eisenbahnen liegender Leistungen aus allgemeinen Haushaltsmitteln erfolgen kann;

daß die Bahnen gleichzeitig durch günstige Kreditbedingungen in die Lage versetzt werden müssen, ihren Betrieb laufend nach den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft und der Reisenden im Rahmen der technischen Entwicklung zu modernisieren. Die Eisenbahnen sollen sich zur Durchführung ihrer Aufgaben jeglicher dafür geeigneter Transportmittel auch in eigener Regie bedienen und die notwendigen Ausbesserungen und Neufertigungen überall dort selbst durchführen können, wo sie in der Lage sind, dies kostengünstiger zu tun;

daß die ungleichen Wettbewerbsbedingungen ausgeglichen und daß vorerst die Eisenbahnen von ihren Wegekosten entlastet werden müssen.

Die Konferenz fordert die ITF und die angeschlossenen Verbände auf, diesen Problemen größte Beachtung zu schenken und auf internationaler und nationaler Ebene alle Anstrengungen zu ihrer Lösung zu unternehmen.

Insbesondere sollten

1. die Eisenbahnverwaltungen und die zuständigen Behörden veranlaßt werden, die Öffentlichkeit über die wirklichen Ursachen der schlechten Finanzlage der Eisenbahnen aufzuklären und die Normalisierung ihrer Konten durchzuführen;
2. die betriebsnotwendige Rationalisierung und technische Fortentwicklung rechtzeitig und eingehend zwischen Eisenbahnverwaltungen und Gewerkschaften in allen Stadien der Betriebsplanung besprochen werden. Zur Vermeidung sozialer Härten für das betroffene Personal ist ein Sozialplan zu erstellen, der auch die zeitliche Folge technischer Umstellungen und anderer Rationalisierungsmaßnahmen bestimmt;
3. die wirtschaftlichen Gewinne aus dem technischen Fortschritt zu einer weiteren Erhöhung des Lebensstandards der Eisenbahner führen, durch Verkürzung der Arbeitszeit mit vollem Lohnausgleich, durch Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen sowie durch entsprechende Erhöhung der Löhne und Gehälter. Ein besonderes Augenmerk ist von den Eisenbahner- und Transportarbeiterverbänden darauf zu richten, daß durch eine Harmonisierung der Sozial- und Arbeitsbedingungen der Verkehrsträger vermieden wird, daß durch schlechte Arbeits- und Sozialverhältnisse der Konkurrenz Wettbewerbsvorteile entstehen.

2. Zur Frage der Pipelines

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 16. bis 19. September 1959 in Salzburg

nimmt Kenntnis vom Strukturwandel in der europäischen Verkehrswirtschaft, der sich in letzter Zeit besonders auf dem Gebiete des Öltransportes durch die Erstellung von Rohrleitungen abzeichnet;

weist Behörden und Öffentlichkeit darauf hin, daß mit dieser Entwicklung empfindliche Verluste und Verschiebungen im Verkehrsaufkommen der traditionellen Träger des Binnenverkehrs eintreten, wenn

dieser neue Verkehrszweig nicht rechtzeitig in eine verkehrspolitische Gesamtkonzeption einbezogen wird;

fordert, daß Bau und Betrieb von Rohrleitungen unverzüglich unter öffentliche Kontrolle gestellt werden, damit eine Monopolstellung großer internationaler Öltrusts im Verkehr wirksam verhindert werden kann.

Die Konferenz ist der Auffassung, daß die europäischen Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsunternehmen bestens geeignet sind, Bau und Betrieb von Rohrleitungen im Allgemeininteresse zu übernehmen. Die Zusammenfassung von Schiene und Rohrleitung in einer Hand ermöglicht eine rationelle Führung der Rohrleitung und eine sinnvolle, sich gegenseitig ergänzende Arbeitsteilung zwischen beiden Verkehrsmitteln.

Die Konferenz ersucht die Exekutive der ITF, im Einvernehmen mit den angeschlossenen Verbänden alle Anstrengungen zu unternehmen, damit die Behörden ohne Verzug Einfluß auf die zahlreichen Pipeline-Projekte nehmen, um die Ausnutzung von mächtigen Monopolstellungen im Interesse der Allgemeinheit zu verhüten und dafür zu sorgen, daß durch zweckmäßige Koordinierungsmaßnahmen die sozialen Belange der Transportarbeiter geschützt werden.

Dieser Abschnitt über die gewerkschaftliche Tätigkeit der Sektion wäre unvollständig, wenn wir nicht auch den sehr regen Briefwechsel erwähnen würden, der sich zwischen angeschlossenen Verbänden und dem Sekretariat abwickelte. Zahlreiche Zuschriften, besonders aus Eisenbahnerverbänden in Entwicklungsgebieten zeigen, wie notwendig es ist, daß eine internationale Berufsorganisation wie die ITF jederzeit in der Lage ist, Informationen auszutauschen und umfassende Ratschläge zu erteilen.

Sektion Straßentransport

Sektionsausschuß

Der Sektionsausschuß wurde auf der Sektionskonferenz 1958 in Amsterdam wie folgt bestellt:

Mitglied	Stellvertreter	Land
Bakke H.	Aasen E.	Norwegen
Borg E.	Winther E.	Dänemark
Brosch L.	Peham A.	Österreich
Cousins F.	Eastwood F.	Großbritannien
Felce P.	—	Frankreich
Hendrickx G.	Geldof J.	Belgien
Klinga S.	Carlsson G.	Schweden
Koppens H. W.	de Later J.	Niederlande
Koutio S.	Aarnio O.	Finnland
Leolini E.	Gatti L.	Italien
Steldinger H.	Christ A.	Deutschland

Als Vorsitzender wurde Kollege H. W. Koppens bestätigt.

Diese Zusammensetzung blieb bis zum Ende der Berichtsperiode unverändert. Kollege O. Askeland, Vorsitzender des norwegischen Transportarbeiterver-

bandes bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1958, trat auch als Mitglied des Sektionsausschusses zurück. Vorsitzender und Konferenz sprachen ihm für seine langjährige Mitarbeit den verdienten Dank aus.

Der Ausschuß trat zu zwei Sitzungen zusammen. Auf der ersten vom 9. bis 11. Dezember 1958 wurde die Tagesordnung für die Stockholmer Konferenz 1959 besprochen. Zuhanden der Verbände und der unmittelbar im Anschluß an die Sitzung stattfindenden Binnenverkehrskonferenz der ECE in Genf wurde eine EntschlieÙung zur Frage der Inkraftsetzung des Allgemeinen Abkommens über die wirtschaftliche Regelung des internationalen StraÙentransports gutgeheiÙen, in der auch die Frage der Maße und Gewichte von Lastkraftwagen angesprochen wurde. Wir verweisen auf den nachstehenden Abschnitt über die gewerkschaftliche Tätigkeit und auf das Kapitel über die Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen. Auf der zweiten Sitzung des Ausschusses, die der Stockholmer Konferenz unmittelbar vorausging, wurden die Konferenzgeschäfte durchberaten.

Eine Delegation, bestehend aus dem Vorsitzenden und dem Sektionssekretär, wohnte im Oktober 1958 einer Konferenz des Unterausschusses StraÙentransport der Europäischen Wirtschaftskommission bei. Eine weitere Delegation, der überdies Kollege Steldinger angehörte, vertrat die ITF im April 1959 auf der von der Internationalen Arbeitsorganisation einberufenen Konferenz zur Ausarbeitung des Musters für ein individuelles Kontrolldokument für Kraftfahrer.

Sektionskonferenzen

Juli 1958 in Amsterdam

Diese Konferenz im Rahmen des ITF-Kongresses bestätigte den Vorsitzenden, wählte den Sektionsausschuß und genehmigte den Tätigkeitsbericht, nachdem eine lebhafte Aussprache stattgefunden hatte.

Die Konferenz hatte zu einem Antrag des Verbandes japanischer Reisebüroangestellter Stellung zu nehmen, der für diese Kategorie von Arbeitnehmern eine besondere Sektion innerhalb der ITF gründen wollte. Sie diskutierte außerdem das ITF-Abkommen über die Gewährung von Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland und das Problem der zivilrechtlichen Haftung von Kraftfahrern. Für Einzelheiten verweisen wir auf den gedruckten Kongreßbericht 1958. Schließlich beschloß die Konferenz, einer Einladung des Kollegen S. Klinga folgend, der Exekutive der ITF zu beantragen, auf den Sommer 1959 eine Sektionskonferenz nach Stockholm einzuladen.

Juni 1959 in Stockholm

Der Einladung zur Teilnahme folgten über 40 Delegierte und Gäste aus 18 Verbänden in 12 Ländern, mit Einschluß je eines Delegierten aus den Vereinigten Staaten und aus Kanada. Da im Zusammenhang mit den Problemen des städtischen Nahverkehrs auch die Frage der Zugehörigkeit des Personals dieser Betriebe zu einer einzigen Berufsinternationale zu diskutieren war, wurde auch die Internationale der öffentlichen Dienste zur Entsendung einer Delegation eingeladen. Sie folgte dieser Einladung mit der Delegation von vier Mitgliedern ihrer Exekutive. Der Präsident des schwedischen Gewerkschaftsbundes und Vorsitzende des IBFG, Arne Gejer, beehrte die Konferenz mit einem kurzen Besuch. Der gastgebende Verband der schwedischen Transportarbeiter hatte alle Vorkehrungen getroffen, um einen reibungslosen Ablauf der Konferenz zu sichern und bot den Delegierten eine gediegene, echt schwedische Gastfreundschaft.

Im Mittelpunkt der Konferenzarbeit stand ein umfangreicher Bericht über «Probleme des städtischen Nahverkehrs in gewerkschaftlicher Sicht». Ein weiterer Bericht befaßte sich mit der Frage der Nacht- und Sonntagsarbeit im Straßentransport. Wir verweisen für beide Berichte auf die nachstehenden Ausführungen im Abschnitt über die gewerkschaftliche Tätigkeit. Ein zusammenfassender Bericht des Sekretariats orientierte über den Stand von Problemen des Straßentransports in der Behandlung offizieller, internationaler Organisationen. Über die hierzu gefaßten Beschlüsse und die gutgeheißenen Entschließungen berichten wir unter dem Abschnitt über die Beziehungen zu offiziellen, internationalen Organisationen. Es handelt sich um Fragen der Arbeitsaufsicht im Straßentransport (Individuelles Kontrolldokument), der zivilrechtlichen Haftung von Kraftfahrern, um die Inkraftsetzung des Allgemeinen Abkommens über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßentransports sowie um Fragen der Zusammenarbeit.

Gewerkschaftliche Tätigkeit

a) ITF-Abkommen über die Gewährung von Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland

Im letzten Tätigkeitsbericht orientierten wir ausführlich über das Zustandekommen dieses Abkommens unter den ITF-Verbänden. Sein Zweck ist, durch eine enge Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg die Wohltat des Rechtsbeistandes der Verbände an Berufskraftfahrer auch im internationalen Verkehr wirken zu lassen.

Mit Ausnahme von Dänemark, Italien und Norwegen sind alle europäischen Verbände dem Abkommen beigetreten. In diesen drei Ländern wird der Beitritt gegenwärtig erwogen.

Die Durchführung des Abkommens wird in administrativer Hinsicht damit etwas erschwert, daß jeder Verband mit jedem beigetretenen Verband noch einen bilateralen Vertrag abschließen muß, damit über die Regelung der Einzelheiten keine Unklarheiten entstehen können. In einem Rundschreiben vom 30. Dezember 1958 haben wir daher namens des Sektionsausschusses alle angeschlossenen Verbände ersucht, den Abschluß solcher Abkommen zu fördern. Der Erfolg blieb nicht aus. Ende 1959 waren folgende Gegenseitigkeitsverträge in Kraft:

zwischen <i>Belgien</i>	und	Deutschland
zwischen <i>Deutschland</i>	und	Belgien Luxemburg Niederlande Österreich Schweden Schweiz
zwischen <i>Luxemburg</i>	und	Deutschland Niederlande Schweden
zwischen <i>Niederlande</i>	und	Deutschland Luxemburg Österreich Schweden Schweiz

zwischen Österreich	und	Deutschland Niederlande Schweden Schweiz
zwischen Schweden	und	Deutschland Luxemburg Niederlande Österreich Schweiz
zwischen Schweiz	und	Deutschland Niederlande Österreich Schweden

In Anbetracht der Bedeutung dieses Abkommens für die Kraftfahrer, die oft für einen beträchtlichen Teil des Jahres mit ihren Fahrzeugen im Ausland tätig sind, wäre es wünschenswert, wenn eine lückenlose Erfassung aller Verbandsgebiete bald zustande käme. Dabei muß man sich darüber klar sein, daß es nicht möglich sein wird, alle Eventualitäten zu regeln, bevor die praktische Anwendung über einige Jahre hinweg den Weg weist.

b) Probleme des städtischen Nahverkehrs

Nachdem vor allem die Probleme des Einmannbetriebes auf den Autobussen städtischer Verkehrsbetriebe anläßlich der Sektionskonferenz 1956 in Stuttgart behandelt worden waren, wurde auf der Sektionskonferenz 1958 der Wunsch laut, die Sektion sollte sich erneut mit den Aspekten dieses Verkehrszweigs befassen, wobei auch den Verkehrsproblemen ganz allgemein Beachtung zu schenken wäre. Mit Rundschreiben vom 10. September 1958 ersuchten wir daher die angeschlossenen Verbände, uns Hinweise über die Probleme zu geben, die von der Sektion zu untersuchen wären. Nachdem innert nützlicher Frist keine Reaktion zu verzeichnen war, unterbreitete das Sekretariat dem Ausschuß seine eigenen Anregungen, die dann auf der Sitzung vom 9. bis 11. Dezember 1958 Anlaß zu einer sehr regen Aussprache bildeten. Schließlich wurde beschlossen, in einem umfassenden Bericht an die nächste Sektionskonferenz die folgenden drei Fragen zu behandeln:

1. Die Frage der zuständigen Berufsinternationale.
2. Die Arbeitsbedingungen.
3. Die Verkehrsnot in den Städten.

Der Bericht wurde in engem Einvernehmen mit dem Kollegen J. Geldof, vom belgischen Verband des Personals von Nahverkehrsbetrieben, der vom Ausschuß als Berichterstatter bezeichnet wurde, erstellt.

Der erste Teil gibt eine Darstellung der bisherigen Entwicklung und der Bestrebungen, die eine einheitliche internationale Erfassung dieses Personals im Rahmen der ITF befürworteten. Im Hinblick auf diesen Teil wurde auf Anregung des Generalsekretärs der ITF, Kollege O. Becu, beschlossen, zur Sektionskonferenz auch eine Delegation der Internationale des öffentlichen Personals einzuladen, die in ihren Reihen eine Anzahl Gewerkschaften dieser Arbeitnehmer umfaßt.

Der zweite Teil über die Arbeitsbedingungen beschränkt sich auf das Fahrdienst leistende Personal und behandelt in einer Übersicht, die auf Grund einer Umfrage erstellt wurde, die Fragen Arbeitszeit, Ruhetage und Ferien, Einmannbetrieb, freie Sonntage sowie besondere Zulagen.

Der dritte Teil, der den Ausführungen der vom Kongreß 1958 gutgeheißenen Studie über «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» folgt, gibt eine Darstellung der heutigen Verkehrssituation in den Städten, der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Aspekte und zeigt mögliche Ordnungsmaßnahmen auf.

Der Bericht löste auf der Konferenz eine sehr lebhafte Diskussion aus. Zum ersten Teil wurde angeregt, die Präsidenten und die Generalsekretäre der beiden Berufssekretariate sollten zusammensitzen und versuchen, eine im Interesse dieser Arbeitnehmer gelegene Lösung zu finden. Die Exekutiven der beiden Organisationen haben dieser Anregung seither zugestimmt, die Aussprache selbst konnte aber bis zum Abschluß der Berichtsperiode nicht mehr durchgeführt werden.

Zum zweiten Teil war die Konferenz der Auffassung, daß den Arbeitsbedingungen auch auf internationaler Ebene erhöhte Bedeutung beigemessen werden sollte und daß das Sekretariat vor allem den Fragen der gesundheitlichen Schädigung des Personals infolge der nervenaufreibenden Tätigkeit und damit im Zusammenhang mit dem Problem der Alters- und Invaliditätsversorgung weiterhin befassen sollte. Außerdem wurde zuhanden der internationalen Arbeitsorganisation erneut der dringende Wunsch geäußert, daß die Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe zum Gegenstand von Verhandlungen der Binnenverkehrskonferenz werden sollten.

Die Diskussion zum dritten und damit umfassendsten Teil des Berichts war nicht einheitlich. Übereinstimmung aber herrschte darüber, daß es im zeitlichen Rahmen einer solchen Konferenz nicht möglich sei, einheitliche Auffassungen zu den sehr komplexen Problemen der Verkehrsnot in den Städten auszuarbeiten und daß es daher notwendig sei, die Frage auf abschbare Zeit hinaus auf dem Arbeitsprogramm der Sektion zu belassen. Die Einsetzung eines Ausschusses zur näheren Untersuchung der Probleme und zur Ausarbeitung einer gemeinsamen Grundlage wurde zurückgestellt in der Meinung, daß vorerst die Verbände ersucht werden sollten, ihre Auffassungen zum Bericht und zu den Aspekten der Verkehrsnot ganz allgemein dem Sekretariat einzureichen. Erst auf Grund dieser Stellungnahmen sei dann zu überlegen, auf welche Weise im Rahmen der ITF ein Beitrag zur Lösung der Probleme, der vor allem die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeitnehmer städtischer Verkehrsbetriebe zu berücksichtigen hätte, geleistet werden könnte. Die mit einigen Enthaltungen gutgeheißene Entschlie-ßung hat folgenden Wortlaut:

Entschlie-ßung betreffend öffentliche Verkehrsdienste und Verkehrsnot in den Städten

Gestützt auf die Tatsache, daß die noch immer zunehmende Verkehrsnot in den Städten eine rationelle Abwicklung der öffentlichen Verkehrsdienste stark behindert und dabei die Verkehrsbedürfnisse von Berufstätigen und Schülern besonders benachteiligt werden und

im Hinblick darauf, daß die Arbeit des Personals öffentlicher Verkehrsunternehmungen zeitweise mit einer solchen Nervenbelastung verbunden ist, daß schwere gesundheitliche Schädigungen die Folge sind,

stellt die unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation durchgeführte Internationale Transportarbeiter-Konferenz vom 16. bis 19. Juni 1959 in Stockholm fest:

Der überwiegende Teil der Beförderungsvorgänge in den Städten wird nach wie vor durch die Massenverkehrsmittel durchgeführt. Aus diesem Grunde muß als erster Schritt auf dem Wege zu einer Lösung der städtischen Verkehrsprobleme eine möglichst unbehinderte Abwicklung und leistungsfähige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden. Die Erreichung dieses Zieles ist vor allem für den wirtschaftlich wichtigen Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsort unerlässlich. Die Menschen, die täglich auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen sind, haben ein Anrecht darauf, diesen Weg schnell und sicher zurücklegen zu können. Die Segnungen der Arbeitszeitverkürzung sollten nicht durch unerträglich lange Reisezeiten zunichte gemacht werden, nur weil das öffentliche Verkehrsmittel in den vom Individualverkehr verstopften Straßen nicht vorankommt.

Die Konferenz fordert die Regierungen auf, Studienausschüsse auf dreigliedriger Grundlage ins Leben zu rufen, denen die Aufgabe zukommt, die städtischen Verkehrsprobleme und ihre sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu untersuchen und geeignete Lösungen zu finden.

Die Konferenz ersucht die angeschlossenen Verbände und das Exekutivkomitee der ITF, diesen Problemen ihre fortwährende Aufmerksamkeit zu schenken und damit die ITF in die Lage zu versetzen, ihrerseits einen konstruktiven Beitrag vor allem im Interesse der betroffenen Arbeitnehmer zu leisten.

Außerdem beauftragt die Konferenz das Sekretariat der ITF, weiterhin im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation alles zu unternehmen, damit die Frage der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsbetrieben auf die Tagesordnung ihres Binnenverkehrsausschusses gesetzt wird, wie dies von der ITF seit 1951 verlangt wird.

Unmittelbar nach der Konferenz wurden die Verbände durch Rundschreiben Nr. 35/RT/5 ersucht, den Bericht zu diesen Problemen gründlich zu studieren und dem Sekretariat ihre Stellungnahme möglichst bald zu übermitteln. Die Verbände wurden außerdem aufgefordert, sich bei den Behörden ihres Verbandsgebiets für die Einsetzung dreigliedriger Arbeitsausschüsse (Vertreter von Behörden, Arbeitgebern, Arbeitnehmern) auf regionaler oder nationaler Ebene einzusetzen, die den Zweck hätten, Abhilfemaßnahmen gegen die stets wachsende Verkehrsnot in den Städten zu studieren und vorzuschlagen. Schließlich wurden die Verbände auch eingeladen zu prüfen, ob sie sich nicht als Organisationen dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe ihres Landes anschließen sollten.

Bis zum Abschluß der Berichtsperiode ist eine Reaktion der Verbände auf die Beschlüsse der Konferenz und das erwähnte Rundschreiben noch praktisch kaum zu verzeichnen. Dagegen sind uns seitens des amerikanischen Transportarbeiter-Verbandes (TWUA) seither sehr wertvolle Unterlagen neuester Entwicklungen in USA zugekommen.

c) Nacht- und Sonntagsarbeit im Straßentransport

Schon anläßlich der Sektionskonferenz 1956 in Stuttgart hat es sich gezeigt, daß es schwierig ist, sich über die Aspekte einer Einschränkung oder eines

Verbots der Nacht- und Sonntagsarbeit im Straßentransport auszusprechen, wenn man nicht gleichzeitig eine deutliche Abgrenzung der vorkommenden Transportarten vornimmt. Es war daher für jedermann offensichtlich, daß der Vorstoß, den der kommunistische Weltgewerkschaftsbund bei der europäischen Wirtschaftskommission der Uno unternahm und der ein generelles Nacht- und Sonntagsfahrverbot zum Ziele hatte, nichts als ein weiteres Propagandamanöver darstellen konnte. Der Vorstoß wäre denn auch in seinen Anfängen gestoppt worden, wenn die Regierungsdelegierten des Unterausschusses Straßentransport der ECE dem Antrag des ITF-Vertreters gefolgt wären und den kommunistischen Antrag wegen Unzuständigkeit einfach abgelehnt hätten. Statt dessen fand man den «Kompromiß», ihn an die Internationale Arbeitsorganisation zum Bericht zu überweisen, die ihrerseits eine Umfrage, bei den internationalen Organisationen sowie bei den Regierungen und über diese bei den Verbänden durchführte.

Der Sektionsausschuß wollte die Gelegenheit wahrnehmen, sich anlässlich der Stockholmer Konferenz erneut zur Frage auszusprechen und vor allem zu prüfen, ob eine gemeinsame Linie in der Frage eines freien Wochenendes (Samstag/Sonntag) für den Güterfernverkehr auf der Straße gefunden werden könnte. Der vom Sekretariat erstellte Bericht (Nr. 59/RT/2) zog einen deutlichen Trennungsstrich zwischen der Nachtarbeit und der Arbeit über das Wochenende, die aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden müssen. Er gab auch einen Abriss über die unzähligen gewerkschaftlichen Bemühungen, die seit Jahrzehnten im Rahmen der IAO seitens der ITF-Verbände unternommen worden sind. Der Bericht konnte auf Grund einer Umfrage mit der zusammengefaßten Auffassung einer Anzahl von Verbänden ergänzt werden. Daraus ging hervor, daß im Güterfernverkehr im allgemeinen nicht auf die Nachtfahrt verzichtet werden kann, während der gleiche Verkehr in fast allen Ländern über das Wochenende Beschränkungen unterworfen ist. Die Konferenz billigte einstimmig die nachstehende Entschliebung:

Entschliebung betreffend Nacht- und Sonntagsarbeit im Straßentransport

Die unter den Auspizien der ITF vom 16. bis 19. Juni 1959 in Stockholm durchgeführte

Internationale Konferenz der Arbeitnehmer im Straßentransport

gestützt auf die Tatsache, daß der Güterfernverkehr auf der Straße gelegentlich und besonders über das Wochenende durch den motorisierten Individualverkehr derart eingeengt wird, daß die Verkehrssicherheit darunter leidet und

im Hinblick darauf, daß im Straßentransport die Einhaltung fortschrittlicher Arbeitsbedingungen eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrssicherheit darstellt und daß eine strengere Überwachung der Einhaltung solcher Vorschriften daher notwendig ist,

befürwortet gesetzlich festgelegte Fahrverbote überall dort, wo sie im Interesse der Verkehrssicherheit angezeigt erscheinen und zu einer wirkungsvolleren Sicherung minimaler Ruhezeiten beitragen können.

Die Konferenz empfiehlt den angeschlossenen Verbänden, für ausreichende Mindestruheperioden, womöglich festgelegt über das Wochenende, einzutreten. Dagegen sind generelle Nachtfahrverbote ab-

zulehnen. Ganz allgemein sollte in den einzelnen Ländern bei der Regelung der Nacharbeit im Straßenverkehr die Empfehlung Nr. 64 der Internationalen Arbeitsorganisation als Grundlage herbeigezogen werden.

d) Personal in Reisebüros und im Touristenverkehr

Wie bereits weiter oben erwähnt, hatte die Sektionskonferenz 1958 in Amsterdam auf Grund eines Beschlusses der Exekutive zu einem Antrag des japanischen Verbandes solcher Arbeitnehmer Stellung zu nehmen, der die Schaffung einer besonderen Sektion zur Behandlung der Probleme dieses Personals zum Ziele hatte. Die Konferenz beschloß, einstweilen die Sektion Straßenverkehr als zuständig zu erklären und beauftragte das Sekretariat, eine Umfrage unter den angeschlossenen Verbänden durchzuführen, um festzustellen, wo Mitglieder dieser Tätigkeitsgebiete organisiert sind. Es zeigte sich, daß es sich nur um einzelne Verbände handelt, wobei die Mehrzahl Eisenbahnerverbände sind. Diese sind allgemein der Auffassung, daß diese Personalgruppen bei der Eisenbahnersektion verbleiben sollten. Der Sektionsausschuß faßte daher folgenden Beschluß:

Auf die Erfassung einer speziellen Gruppe von Personal in Reisebüros und im Touristenverkehr sollte seitens der Sektion Straßenverkehr verzichtet werden. Soweit solches Personal bereits über einzelne Verbände der ITF angeschlossen ist, soll es diesen Verbänden überlassen bleiben, in der ITF-Sektion, der sie angehören, gegebenenfalls spezielle Probleme dieser Bediensteten aufzuwerfen.

Wir sind überzeugt, daß man auch ohne Schaffung spezieller Organe für dieses Personal, im Rahmen der ITF immer Möglichkeiten finden wird, international zu betrachtende Probleme im Interesse der Arbeitnehmer solcher Betriebe wirkungsvoll zu behandeln.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, daß wichtige Probleme der Sektion Straßenverkehr während der Berichtsperiode im Rahmen offizieller internationaler Organisationen behandelt worden sind. Über die Ergebnisse berichten wir im Abschnitt über die Tätigkeit dieser Organisationen.

Sektion Luftverkehr

Durch den Beitritt von 15 Organisationen aus 14 Ländern hat die Sektion in den vergangenen zwei Jahren wesentlich an Stärke und Einfluß gewonnen. Vier dieser Gewerkschaften befinden sich in Lateinamerika und drei in Asien, die ITF hat jedoch auch in Europa und Nordamerika Neubetriebe aufzuweisen. Ein negativer Aspekt der ansonsten sehr erfolgreichen Berichtszeit ist jedoch ein Konflikt, der im Dezember zur Suspendierung der Mitgliedschaft der Vereinigung der Verkehrspiloten der USA führte. Die Ursache dieser Entwicklung setzen wir weiter unten und auch an anderer Stelle im Tätigkeitsbericht auseinander.

Sektionskonferenz

Am 26. bis 29. Juli 1958 fand in Amsterdam eine Konferenz der Sektion statt. Kollege R. Lapeyre (Frankreich) stellte sich nicht zur Wiederwahl zum Vorsitzenden der Sektion, da er den Wunsch zum Ausdruck gebracht hatte, daß

ein Vertreter des fliegenden Personals dieses Amt übernehmen sollte. Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Kollege D. S. Tennant (Großbritannien) gewählt und zum Zweiten Vorsitzenden der bereits früher auf diesem Posten tätige Kollege F. Verpoorten (Belgien) in Vertretung des fliegenden Personals und Kollege J. Steldinger (Deutschland) als Vertreter des Bodenpersonals.

Die Konferenz nahm eine Resolution an, der sich später der Kongreß 1958 anschloß, in der im allgemeinen die von der ITF in der Frage der Zusammensetzung der Besatzungen vertretenen Grundsätze gemäß Beschluß des Wiener Kongresses 1956 bekräftigt wurden. Hinsichtlich der Verwirklichung dieser gewerkschaftspolitischen Richtlinien wurde in der gleichen Resolution empfohlen, den Änderungen der Einsatzbedingungen, die sich seit dem Wiener Kongreß ereignet hatten, Rechnung zu tragen. Außerdem wurde Kritik an der Stellungnahme der Internationalen Föderation der Verbände der Verkehrspiloten (IFALPA) zu diesem Problem auf ihrer Konferenz im März 1958 geübt und die Erklärung abgegeben, daß sich die ITF mit Hilfe ihrer Mitgliedsverbände der Politik von IFALPA widersetzen würde, gegebenenfalls durch gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen. Das Sekretariat wurde beauftragt, sobald wie möglich eine Konferenz zur Koordinierung der Maßnahmen der Mitgliedsverbände zwecks Anwendung der gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF auf nationaler Ebene einzuberufen. Die gleiche Konferenz sollte sich ferner mit den von IFALPA ins Auge gefaßten Abänderungen einer Erklärung zur Frage der Begrenzung der Flugzeit beschäftigen, die die Arbeitnehmergruppe der ad-hoc-Luftverkehrskonferenz der IAO 1956 vorgelegt hatte.

Die Konferenz prüfte ferner den Vorschlag der IAO, im Jahre 1960 eine dreigliedrige Luftverkehrskonferenz einzuberufen, und brachte ihr Bedauern darüber zum Ausdruck, daß die provisorische Tagesordnung dieser Konferenz keinen Punkt enthielt, der sich auf die Zusammensetzung der Besatzungen bezog. Es wurde beschlossen, dem Verwaltungsrat des IAA die Einbeziehung dieser Frage in die Tagesordnung dringend nahezu legen. Zu weiteren Diskussionsgegenständen der Konferenz gehörten die Bemühungen der Gewerkschaft der mexikanischen Verkehrspiloten um Anerkennung durch die Arbeitgeber (siehe Abschnitt über «Verschiedene Aktionen»), Sicherheit der Beschäftigungsverhältnisse des Bodenpersonals, Verwaltung der Sektion und Koordinierung des Verkehrswesens.

Konferenzen des fliegenden Personals

In London fanden zwei Konferenzen des fliegenden Personals statt, die erste am 13. und 14. Oktober 1958 und die zweite am 9. und 10. November 1959. Beiden Konferenzen wohnten Vertreter aller Kategorien des fliegenden Personals bei, im erstgenannten Falle aus sechs Ländern und bei der zweiten Konferenz aus acht Ländern. Der wichtigste Diskussionsgegenstand war die Frage der Zusammensetzung der Besatzungen, die den Gegenstand eines separaten Abschnitts des vorliegenden Berichtes bildet. Auf der zweiten Konferenz kam jedoch eine weitere wichtige Angelegenheit zur Sprache, nämlich die Beziehungen der ITF zu drei internationalen Organisationen, der Internationalen Vereinigung für Flugsicherheit auf dem Funkwege, der Internationalen Vereinigung der Flugnavigatoren und dem Internationalen Technischen Institut der Flugingenieure. Der Generalsekretär wurde ermächtigt, diese Organisationen, falls nötig, in technischen Fragen zu Rate zu ziehen, wobei die ITF jedoch keinerlei offizielle Beziehungen zu ihnen aufnehmen sollte. Zu weiteren Diskussionsgegenständen gehörten der Arbeits-

konflikt der mexikanischen Verkehrspiloten und die Vorbereitungen für die dreigliedrige Luftverkehrskonferenz der IAO (siehe unten) sowie die Bedingungen der Entlohnung und Beschäftigung des Kabinenpersonals auf Düsenflugzeugen. Ein Bericht über den letztgenannten Gegenstand sollte den Mitgliedsverbänden, die derartiges Personal organisieren, mit der Bitte um Stellungnahme zugehen.

Konferenz

zur Besprechung der Einrichtung der Arbeitsplätze von Flugingenieuren

Am 28. Juli 1959 fand in London eine Konferenz von Vertretern der Flugingenieure statt, die sowohl Mitgliedsverbänden der ITF als auch des Internationalen Technischen Instituts der Flugingenieure angehörten. Zweck dieser Konferenz war die Besprechung der Instrumentierung der Arbeitsplätze der Flugingenieure unter besonderer Berücksichtigung der neuen Typen von Düsenflugzeugen. Als Ergebnis der Konferenz wurde in einer offiziellen Erklärung betont, daß der Flugingenieur die direkte Verantwortung für die Steuerung und Überwachung der technischen Einrichtungen zu übernehmen hätte und daß ihm aus diesem Grunde ein voll instrumentierter Arbeitsplatz zur Verfügung stehen müsse. Von dieser Stellungnahme wurde der für Flugtüchtigkeit zuständige Ausschuß von ICAO in Kenntnis gesetzt, der sich damit auf seiner nächsten Sitzung gegen Ende 1960 beschäftigen wird.

Zusammensetzung der Besatzungen – ALPA und IFALPA

Die Konflikte, die sich infolge der verschiedenartigen Auffassungen über die Zusammensetzung des technischen fliegenden Personals entwickelt haben, wurden in den zwei vergangenen Jahren so akut, daß sie zu einem der wichtigsten Beitragsfaktoren von Arbeitskonflikten wurden, vor allem in den Vereinigten Staaten, wo man im Luftverkehr eine derart prekäre gewerkschaftspolitische Lage schon seit Jahren nicht mehr kannte. Der ungeheure Umfang des amerikanischen Luftverkehrs und die Tatsache, daß die meisten neuen Typen von Düsenflugzeugen in Amerika hergestellt und von amerikanischen Luftverkehrslinien eingesetzt werden, sowie die Verbissenheit, mit der die amerikanische Vereinigung der Verkehrspiloten (ALPA) auf ihren Auffassungen zur Frage der Zusammenarbeit der Besatzungen beharrte, haben dazu beigetragen, daß sich in den Vereinigten Staaten eine höchst beunruhigende Situation entwickelte, die allerdings auch in vielen anderen Ländern der Welt vorzufinden war. Wir können an dieser Stelle nicht eingehend auf die sehr unterschiedlichen Meinungen zu dieser Frage eingehen. Die gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF sind jedoch ganz eindeutig. Sie bezwecken, daß auf allen im Luftverkehr zum Einsatz gelangenden Flugzeugen eine aus Spezialisten bestehende technische Besatzung mitgeführt werden muß, das heißt, jedes Besatzungsmitglied an der Führerkanzel muß eine genau umschriebene Funktion ausüben, die seiner beruflichen Befähigung entspricht und für die der Betreffende besonders geschult wurde. Liegen jedoch triftige Gründe für die Annahme vor, daß eine solche spezialisierte Funktion einem anderen Besatzungsmitglied übertragen oder überhaupt ausgeschaltet werden kann, ohne dadurch die Flugsicherheit zu gefährden, dann müssen alle beteiligten Parteien die Stichhaltigkeit derartiger Gründe eingehend prüfen und dürfen etwaigen sich daraus ergebenden technischen Konsequenzen nur dann zustimmen, wenn alle Gewerkschaften, deren Mitglieder von einer Änderung der Struktur der

technischen fliegenden Besetzung berührt werden würden, sich mit den ins Auge gefaßten Maßnahmen im voraus einverstanden erklären. Über die Frage, ob eine Änderung der Zusammensetzung der Besetzungen tatsächlich Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben kann, kann man sehr eingehend debattieren, und derartige Diskussionen bleiben auch nie aus. Andererseits vertreten die Gewerkschaften, wenn sie bei allen Entwicklungen, die ihre Mitglieder berühren, zu Rate gezogen werden wollen, lediglich einen der wichtigsten Grundsätze der Gewerkschaftsbewegung, der natürlich sinngemäß auch auf Beratungen der Gewerkschaften untereinander anzuwenden ist.

Bei der Besprechung der Frage der Zusammensetzung der Besetzungen anläßlich der Sektionskonferenz 1958 gelangte man zu der Schlußfolgerung, daß die amerikanische Vereinigung der Verkehrspiloten (ALPA) es unterlassen hatte, diesem Grundsatz Rechnung zu tragen. ALPA vertrat nicht nur theoretisch Grundsätze, die jenen der ITF diametral entgegengesetzt waren, sondern hatte auch in der Praxis eine Politik angewandt, die, wie in einer von der Konferenz angenommenen Resolution festgestellt wurde, mit dem in der Gewerkschaftsbewegung normalerweise üblichen Brauch unvereinbar war. Anläßlich einer weiteren Diskussion über diese Angelegenheit auf der Konferenz des fliegenden Personals im Oktober 1958 wurde eine Resolution angenommen, in der die gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF bekräftigt und alle Mitgliedsverbände aufgefordert wurden, sich für ihre Verwirklichung einzusetzen. Auf der gleichen Sitzung wurde ALPA beschuldigt, auf die Besetzung der Führerkanzel amerikanischer Flugzeuge ausschließlich mit zwei Piloten abzielen und aus diesem Grunde auch gegen die Interessen eines anderen Mitgliedsverbandes der ITF, der amerikanischen Vereinigung der Flugingenieure, zu verstoßen. Die Konferenz beauftragte den Generalsekretär, ALPA eine Abschrift der vorerwähnten Resolution zu übermitteln und von ihr die eindeutige Erklärung zu verlangen, ob sie beabsichtige, die gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF anzuwenden oder nicht. Für den Fall, daß bis 10. Dezember 1958 keine Antwort im bejahenden Sinne eintreffen würde, wurde der Ausschluß von ALPA aus der ITF empfohlen. Der Generalsekretär schrieb am 15. Oktober 1958 in diesem Sinne an ALPA und erhielt ein vom 27. Oktober datiertes Antwortschreiben des Präsidenten dieser Organisation, in dem er die logische Begründung der Beschlüsse der Konferenz des fliegenden Personals in Abrede stellte, sich jedoch in keiner Weise verpflichtete, in Zukunft im Rahmen der Politik der ITF vorzugehen. Wenige Tage später erhielt der Generalsekretär der ITF eine telegraphische Einladung zu dem am 3. November 1958 beginnenden Kongreß von ALPA, die er jedoch infolge anderweitiger Verpflichtungen ablehnen mußte.

Von dieser Entwicklung sowie der Empfehlung der Konferenz des fliegenden Personals wurde das Exekutivkomitee der ITF auf seiner Sitzung im Dezember 1958 in Kenntnis gesetzt. Es beschloß einstimmig, die Mitgliedschaft von ALPA zu suspendieren und dem Generalrat den Ausschluß dieser Organisation aus der ITF zu empfehlen. ALPA verständigte daraufhin das Sekretariat der ITF, daß sie gegen diesen Beschluß Berufung einzulegen beabsichtige. In diesen Konflikt wurde auch die Internationale Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten (IFALPA) verwickelt, deren größter Mitgliedsverband ALPA ist. Die ITF und IFALPA hatten im Jahre 1955 eine gemeinsame Erklärung zur Frage der Zusammensetzung der Besetzungen abgegeben, über die sich IFALPA nach Ansicht der Sektionskonferenz und der Konferenz des fliegenden Personals 1958 hinweggesetzt hatte, da

IFALPA im März 1958 in einer Resolution für die Piloten die ausschließliche Zuständigkeit für die Festsetzung der Zusammensetzung der Besatzungen gefordert hatte. Das Exekutivkomitee beschloß im Dezember 1958 auf Empfehlung der Konferenz des fliegenden Personals, daß die ITF ihre Beziehungen zu IFALPA abbrechen sollte.

Von einer Lösung des Problems der Zusammensetzung der Besatzungen ist man nach wie vor sehr weit entfernt. In gewissen Ländern konnte die Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern mit technischer Spezialausbildung zumindest auf einige Zeit hinaus gesichert werden, während die Aussichten in anderen Ländern ungünstig oder zumindest ungewiß sind. So widersetzt sich die BEA nach wie vor der von den Gewerkschaften vertretenen Forderung nach Beschäftigung eines Flugingenieurs auf den Düsenflugzeugen des Typs «Comet».

Dreigliedrige Luftverkehrskonferenz der IAO

Im Mai 1958 beschloß der Verwaltungsrat des IAA, im Jahre 1960 eine dreigliedrige Luftverkehrskonferenz einzuberufen. Zum Zwecke der Vorbereitung dieser Konferenz wurde eine aus Vertretern der IAO, ICAO, Arbeitnehmer, Regierungen und Arbeitgeber bestehende Arbeitsgruppe eingesetzt, die außerdem die verschiedenen Punkte der provisorischen Tagesordnung genau umschreiben sollte, nämlich die Bedingungen im Luftverkehr und Arbeitszeit und Ruheperioden des fliegenden Personals. Die Tatsache, daß das Problem der Zusammensetzung der Besatzungen bei der Festsetzung der provisorischen Tagesordnung übergangen worden war, bildete zunächst auf der Sektionskonferenz 1958 und neuerdings auf der Konferenz des fliegenden Personals im November 1959 den Gegenstand kritischer Bemerkungen. Es wurde beschlossen, bei der IAO zu intervenieren, um sie zu veranlassen, diese Unterlassung entweder durch die Einbeziehung der Frage der Zusammensetzung der Besatzungen in die Tagesordnung oder ihre Besprechung im Rahmen des zusammenfassenden Berichtes des Generaldirektors über Bedingungen der Beschäftigung gutzumachen. Der ITF gelang es, die Nominierung ihrer beiden Kandidaten als Vertreter der Arbeitnehmer in der Arbeitsgruppe durchzusetzen. Es handelte sich dabei um den Vorsitzenden der Sektion Luftverkehr, Kollege D. S. Tennant, und einen ihrer Zweiten Vorsitzenden, Kollege F. Verpoorten. Die Arbeitsgruppe trat vom 23. bis 26. November 1959 in Genf zusammen.

Air-Union

Nach der Bekanntgabe des Beschlusses der belgischen, deutschen, französischen und italienischen Luftverkehrslinien, sich zu einem Konsortium zusammenzuschließen, das den Namen Air-Union führt, fand am 23. Juni 1959 in Brüssel eine Konferenz von Mitgliedsverbänden der ITF statt, die von dieser Entwicklung unmittelbar berührt werden. Zum Zwecke des Austausches von Informationen und Vorbereitung einer weiteren Konferenz wurde ein aus zwei Vertretern jedes Landes bestehender provisorischer Ausschuß ins Leben gerufen. Das Amt des Sekretärs des Ausschusses übernahm Kollege R. Lapeyre.

Verwaltung

Im Sinne des Beschlusses der Sitzung des Exekutivkomitees im August 1959 wurde Kollege Lawrence White zum amtierenden Sekretär der Sektion Luft-

verkehr ernannt. Er nahm seine Tätigkeit im folgenden Monat auf. Außerdem beschloß das Exekutivkomitee, diese Angelegenheit nach der nächsten Konferenz der Sektion Luftverkehr einer weiteren Prüfung zu unterziehen.

Sektion der Hochseefischer

Konferenzen

Während der Berichtszeit fanden drei Sektionskonferenzen statt, und zwar im Juni 1958 in Genf im Zusammenhang mit der 42. Internationalen Arbeitskonferenz, im Juli des gleichen Jahres in Amsterdam während des Kongresses der ITF und im Juni 1959, neuerdings in Genf, unmittelbar vor der 43. Internationalen Arbeitskonferenz.

Die nächste Sektionskonferenz findet im Zusammenhang mit dem Kongreß der ITF in Bern statt.

Vorsitzender der Sektion

Auf der Sektionskonferenz während des Amsterdamer Kongresses wurde Kollege P. de Vries (Niederlande) für die nächste Amtsperiode zum Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Behandlung von Fragen der Fischer bei der IAO

Die langjährigen Bemühungen, bei der IAO Interesse an den Belangen der Fischwirtschaft zu erwecken, haben endlich zu greifbaren Resultaten geführt. In der Berichtszeit konnten in zweiter Lesung drei Übereinkommen angenommen werden, die wichtige soziale Aspekte der Fischwirtschaft zum Gegenstand haben, nämlich über das Mindestalter für die Zulassung zum Beruf des Fischers, ärztliche Untersuchung und Heuerverträge.

Die Vorgeschichte der Diskussionen dieser Übereinkommen im Rahmen der IAO ist in früheren Berichten eingehend beschrieben worden. Im letzten Stadium war die vorbehaltlose Unterstützung von seiten der Arbeitnehmergruppe der Konferenz und des Ausschusses für Fragen der Fischer unter der Führung von Kollege Dekeyzer (Belgien) ausschlaggebend für die Annahme aller drei Übereinkommen mit einer Stimmenmehrheit, die die im Rahmen des Verfahrens der IAO vorgeschriebene Zweidrittelmehrheit bei weitem überschritt. Nachstehend erläutern wir die wichtigsten Punkte der drei Übereinkommen.

Mindestalter

Das Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung zum Beruf des Fischers, das während der zweiten Lesung etwas abgeändert wurde, sieht vor, daß Jugendliche unter 15 Jahren nicht auf Fischereifahrzeugen beschäftigt werden dürfen. Ausnahmen sind lediglich insofern vorgesehen, als Kinder während der Schulferien gelegentlich bei Arbeiten an Bord von Fischereifahrzeugen mithelfen dürfen, und daß auf Grund der nationalen Gesetzgebung oder von ihr abgeleiteten Vorschriften Sonderbewilligungen für die Beschäftigung von Kindern über 14 Jahren erteilt werden dürfen. Bei diesen Ausnahmen müssen gewisse Bedingungen erfüllt werden, um zu gewährleisten, daß derartige Tätigkeiten die Gesundheit oder normale Entwicklung der Kinder nicht beeinträchtigen, ihren Schulbesuch nicht hindern und nicht durch Profitmotive begründet sind.

Ärztliche Untersuchungen

Das Übereinkommen über ärztliche Untersuchungen sieht vor, daß nur jene Personen für Beschäftigung in irgendeiner Eigenschaft an Bord des Fischerfahrzeuges angemustert werden dürfen, die auf Grund eines ärztlichen Zeugnisses ihre Eignung für die in Aussicht genommene Tätigkeit nachweisen können.

Arbeitnehmer unter 21 Jahren haben sich einmal im Jahre einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen und solche über 21 Jahre nach Ermessen der zuständigen Behörde. Das Übereinkommen wurde ohne Abänderung angenommen.

Heuerverträge

Das Übereinkommen über Heuerverträge von Fischern sieht im wesentlichen vor, daß die Fischer in den Geltungsbereich von Verträgen und Vorschriften über den Nachweis ihrer Beschäftigung fallen, wie sie bei Besatzungen von Handelsschiffen üblich sind. Während der zweiten Lesung wurde zwei Abänderungsanträgen stattgegeben, um die Annahme des Übereinkommens mit ausreichender Stimmenmehrheit zu erleichtern: 1. Ausnahmen von den Vorschriften über Individualverträge in jenen Fällen, in denen die zuständige Behörde zu der Überzeugung gelangt, daß die im Übereinkommen behandelten Vertragselemente auf angemessene Weise durch Kollektivvertrag geregelt sind, und 2., daß, sofern keine anderweitigen Bestimmungen gelten, das Übereinkommen auf dem Wege der nationalen Gesetzgebung oder durch Kollektivvertrag verwirklicht werden kann.

Die zukünftige Tätigkeit der IAO in Angelegenheiten der Fischer

Ein weiteres wichtiges Ergebnis der Konferenzen der IAO 1958 und 1959 war die einstimmige Annahme von zwei Resolutionen, in denen an die IAO die Aufforderung gerichtet wird, sich weiterhin auf wirksame Weise für die Belange der Fischer einzusetzen. Eine der größten Schwierigkeiten, die sich einer Behandlung von Fragen der Fischer im Rahmen der IAO seit Jahren in den Weg stellten, war das Fehlen eines Organs, wie sie für viele sonstige Wirtschaftszweige im Rahmen der IAO bestehen, wie z. B. die Joint Maritime Commission und die verschiedenen Wirtschaftsausschüsse.

In den letzten Jahren wurden diese Schwierigkeiten durch den immer stärkeren Widerstand gegen die Errichtung neuer Organe im Rahmen der IAO noch verschärft. Die Notwendigkeit irgendwelcher Vorkehrungen zur Behandlung der Belange der Fischer wurde jedoch in Genf anerkannt, sogar in Arbeitgeberkreisen, wie sich aus dem Ergebnis der Abstimmungen über die Resolutionen ersehen läßt. Ins Auge gefaßt wird ein kleinerer Ausschuß ähnlich dem Sachverständigenausschuß, der 1954 die vorbereitenden Arbeiten für die drei obengenannten internationalen Übereinkommen in Angriff nahm. Man erwartet, daß sich der Verwaltungsrat des IAA mit dieser Frage in der nahen Zukunft beschäftigen und einige der in der Resolution vom Jahre 1958 angeführten Fragen in die Tagesordnung aufnehmen wird, nämlich Sicherheit auf See, Befähigungsnachweise, bezahlter Urlaub, Unfall-, Kranken- und Arbeitslosenversicherung, ärztliche Fürsorge an Bord, berufliche Fortbildung und Rückbeförderung nach dem Heimathafen.

Internationales Programm der Hochseefischer

Der Tätigkeitsbericht 1956/57 enthielt einen Hinweis auf die damals im Gange befindlichen Arbeiten im Hinblick auf eine Revision des 1948 in Oslo



angenommenen internationalen Programms der Fischer. Diese Arbeit wurde auf einer Konferenz der Sektion im Juni 1958 in Genf beendet, unmittelbar vor der Internationalen Arbeitskonferenz, die zum ersten Male Beschlüsse über Belange der Fischwirtschaft faßte.

Das neue Programm bildet die Grundlage der Tätigkeit der Sektion der Hochseefischer in den nächsten Jahren. Abgesehen von verschiedenen Aspekten der Arbeitsbedingungen, darunter Bemannungsnormen, Unterkunftsräume, Arzneikisten, ärztliche Hilfe, behandelt das Programm einige allgemeinere technische Aspekte der Fischwirtschaft, z. B. die Spanne zwischen den Verkaufspreisen von Fisch bei der Anlandung und jenen im Einzelhandel, Maßnahmen zur Förderung des Fischkonsums, wie Verbesserung der Beförderungs- und Verkaufsmethoden und neue Methoden des Fischfangs.

Da die erste Sektionskonferenz seit der Annahme des Programms in Bern stattfindet, geben wir seinen vollen Wortlaut im Anhang zum Bericht über die Tätigkeit der Sektion wieder.

Territorialgewässer und Fischereigrenzen

Mit dieser Frage hatte sich die Sektion aus verschiedenen Anlässen beschäftigt, wie zum Beispiel auf der Konferenz im September 1957 in Bergen. Hinsichtlich der Territorialgewässer vertritt die Sektion die Auffassung, daß die traditionelle Dreimeilenzone unverändert beibehalten werden sollte und daß hinsichtlich der Fischereigrenzen im Falle jener Länder, deren Volkswirtschaft besonders vom Schutze des Fischbestandes abhängig ist, eine gewisse Elastizität am Platze sei, jedoch immer unter der Voraussetzung, daß Änderungen der derzeit bestehenden Abgrenzungen nicht willkürlich, sondern durch internationale Übereinkommen vorgenommen werden. Inzwischen hat die Erste Seerechtskonferenz der Vereinigten Nationen stattgefunden (Februar/April 1958 in Genf), die sich u. a. mit den Fragen der Territorialgewässer und Fischereigrenzen beschäftigte. Auf dieser zwischenstaatlichen Konferenz wurde kein Übereinkommen hierüber erreicht. Die Beratungen konzentrierten sich auf Vorschläge über die Ausdehnung der traditionellen Grenzen. Diese Frage soll auf einer zweiten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen im Jahre 1960 weiter behandelt werden. Auf der nächsten Konferenz der Sektion wird sich eine Gelegenheit zur Prüfung der neuen Vorschläge bieten.

Sicherheit des menschlichen Lebens auf See

Auf der Konferenz der Sektion anläßlich des Amsterdamer Kongresses im Juli 1958 wurden die besonderen mit dem Berufe des Fischers verbundenen Gefahren hervorgehoben; dem Einsatz neuer Schiffstypen, Geräte und neuen Fangmethoden wurde ebenfalls besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In den letzten Jahren hatte sich die Zahl der Unfälle auf Fischereifahrzeugen erhöht, aus welchem Grunde die Bedeutung der Ausrüstung von Schiffen mit modernen Sicherheitseinrichtungen nachdrücklich betont wurde. Es wurde festgestellt, daß die Frage der Sicherheit im neuen internationalen Programm der ITF berücksichtigt wird, und das Sekretariat der ITF wurde beauftragt, geeignetes photographisches und sonstiges Material zusammenzustellen, das sich auf die Sicherheit bei der Ausübung des Berufes bezieht, und es den Mitgliedsverbänden zugänglich zu machen.

Im Bericht über die Tätigkeit der Seeleutesektion wird auf die mit der Revision der Internationalen Charta der Seeleute zusammenhängenden Arbeiten

verwiesen. Diese Charta enthält auch Abschnitte über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See, und bei jenen, die sich auf den Geltungsbereich von Sicherheitsvorschriften beziehen, wird festgestellt, daß sie soweit wie möglich auch auf Fischereifahrzeugen Anwendung finden sollten. Den Vertretern der Seeleute in den Delegationen der einzelnen Länder zu der Tagung von IMCO 1960 soll nahegelegt werden, sich bei ihrer Stellungnahme die Zielsetzungen der Charta, soweit sie sich auf die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See beziehen, vor Augen zu halten. Da in den meisten Fällen die der ITF angeschlossenen Organisationen der Seeleute auch Fischer organisieren, können gleichzeitig die Interessen der letztgenannten Arbeitnehmer wahrgenommen werden.

Internationales Programm der Hochseefischer der ITF 1958 abgeänderte Fassung

Präambel

1. Die Präambel zum ersten von der ITF im Jahre 1948 in Oslo angenommenen Internationalen Forderungsprogramm der Fischer begann mit der Feststellung, daß es kaum eine Kategorie von Arbeitnehmern gebe, die in sozialer Hinsicht schlechter gestellt sei als die Fischer. Wohl hat sich in dem Jahrzehnt, das seit der Annahme des ursprünglichen Programms vergangen ist, vieles geändert, aber die Feststellung vom Jahre 1948 trifft nach wie vor zu. Der Beruf des Fischers gehört noch immer zu den schwierigsten und gefährlichsten der Welt. Als Gemeinschaft von Arbeitnehmern betrachtet, müssen die Fischer nach wie vor ein außergewöhnlich einfaches und unsicheres Leben führen.
2. Gewiß haben sich die Verhältnisse in der Fischwirtschaft gewisser Teile der Welt und in manchen Sparten der Fischwirtschaft seit der Ausarbeitung des ersten Internationalen Programms bedeutend gebessert. In diesen Fällen erhalten die Fischer, die mit einem guten Fang den Heimathafen anlaufen, den gebührenden Lohn für ihre Arbeit. Grundsätzlich aber müssen wir wiederholen, daß sich an den ungünstigen Aspekten wenig geändert hat. Der gebührende Lohn für die Arbeit des Fischers ist noch immer vielfach Glücksache, das Leben des Fischers an Bord ist noch immer ein sehr schwieriges, und von der sozialen Sicherheit, die bei den meisten sonstigen Berufen zur Regel geworden ist, ist beim Beruf des Fischers nach wie vor sehr wenig zu bemerken.
3. Die Ursachen dieser außergewöhnlichen Lage der Fischer liegen auf der Hand. Sie üben ihren Beruf gewöhnlich auf kleinen Fahrzeugen aus, die oft weite Entfernungen zu den Fanggründen zurückzulegen haben. Manchmal lohnt sich ihre Arbeit, in anderen Fällen dagegen läßt das Ergebnis allen Anstrengungen und der Anwendung moderner Geräte zum Trotz sehr viel zu wünschen übrig. Selbst bei einem guten Fangergebnis kann es vorkommen, daß bei der Rückkehr in den Heimathafen wenig oder überhaupt kein Bedarf danach vorhanden ist. Unter diesen Umständen macht sich bei den Fischern die Neigung zum Individualismus bemerkbar, und Individualisten lassen sich nicht ohne weiteres von den Vorteilen einer kollektiven Handlungsweise überzeugen.
4. Nichtsdestoweniger haben die Fischer nach und nach eingesehen, daß kollektive Bemühungen mittels gewerkschaftlicher Organisation der Schlüssel zu einer Verbesserung ihrer Lage sind. Heute gibt es in vielen

Ländern starke Gewerkschaften der Fischer, in anderen dagegen stecken sie noch in den Kinderschuhen. In dem Maße, in dem die Schlagkraft ihrer Gewerkschaften zunimmt, können die Fischer hoffen, für sich selber und für ihre Familien Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erreichen, die sich mit jenen anderer Arbeitnehmer vergleichen lassen.

5. Auch auf internationaler Ebene machen sich die vom sozialen Gesichtspunkt rückständigen Verhältnisse in der Fischerei bemerkbar. Obwohl die Internationale Arbeitsorganisation seit fast vierzig Jahren besteht, obwohl für alle landgebundenen Berufe Hunderte von internationalen Konventionen und sonstigen Übereinkommen angenommen worden sind und obwohl viele davon in der Schifffahrt Anwendung finden, ist die Fischerei systematisch vom Geltungsbereich jeder internationalen Sozialgesetzgebung ausgeschlossen worden, so ziemlich auf die gleiche Weise, wie sie auch auf anderen Gebieten unberücksichtigt geblieben ist.
6. Nichtsdestoweniger erfolgte im Jahre 1958 ein kleiner Schritt vorwärts. Die Tagesordnung der diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz enthält einen Punkt, der sich auf drei Fragen der Hochseefischer bezieht, zu denen internationale Übereinkommen angenommen werden sollen, nämlich das Mindestalter beim Eintritt in den Beruf, die ärztliche Untersuchung von Fischern und Heuerverträge. Daß dieser wenn auch bescheidene Anfang gemacht wird, ist dem von den Verbänden der Fischer über die ITF auf die IAO ausgeübten Druck zuzuschreiben. Ein fortgesetzter Druck in dieser Hinsicht und die sich daraus ergebende Errichtung eines ständigen Organs für die Fischwirtschaft im Rahmen der IAO muß zur Entwicklung einer internationalen Sozialgesetzgebung für die Fischer führen, die sich mit der für andere Wirtschaftszweige geltenden vergleichen ließe, auf welche Weise ein in einer Resolution der Seefahrtskonferenz der IAO vom Jahre 1946 in Seattle enthaltenes Versprechen eingelöst werden würde.
7. Ein beträchtlicher Teil des Inhalts des Internationalen Programms vom Jahre 1948 muß heute wiederholt werden. In Anbetracht der der Fischerei innewohnenden Eigenheiten bringen alle ihre Phasen vom eigentlichen Fang und der Lagerung des Fangguts auf See bis zum Umschlag und Verkauf der Fische an Land ihre eigenen Probleme hervor. Gewiß ergeben sich aus dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt mittels neuer Fangmethoden, neuer Konstruktionsarten von Fahrzeugen und neuer Methoden der Fischverwertung enorme Möglichkeiten nicht nur zu einer vielfachen Erhöhung des Ertrags des Fischfangs, sondern auch zu seiner Aufbewahrung unter guten Bedingungen und Ablieferung an den Kunden in entsprechend schmackhafter Form. Die moderne Wissenschaft und Gesetzgebung beschäftigten sich auch mit Problemen wie die Sicherung des internationalen Fischbestands auf lange Sicht und die Verhinderung einer Erschöpfung des Fischbestands durch Überfischung. Ob jedoch ebenso großer Wert auf eine zweckdienliche Behandlung der sozialen Probleme der Fischwirtschaft und ihrer Auswirkungen auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer gelegt wird, muß dahingestellt bleiben.
8. Der Fisch darf keine Luxusware sein, sondern ein Genußmittel des täglichen Gebrauchs, das in ausreichenden Mengen zu Preisen verfügbar sein muß, die für jedermann erschwinglich sind. Dennoch läßt sich der Widerspruch nach wie vor feststellen, daß kein Bedarf an Fisch vorhan-

den ist, daß es aber Hungernde gibt. Zu anderen Zeiten dagegen genügen selbst die umfangreichsten Anlandungen nicht, um dem Bedarf Genüge zu tun. Ebenso beunruhigend ist das nach wie vor bestehende Phänomen der großen Spanne zwischen den Verkaufspreisen des Fisches im Hafen der Anlandung und der Verkaufspreise im Einzelhandel. Gewiß sind derartige Mängel dem Charakter der Fischwirtschaft zum Teil zuzuschreiben, aber es kann ebenso kein Zweifel bestehen, daß bei den krassesten dieser Übelstände durch entschlossene und systematische Planung und Organisation Abhilfe geschaffen werden könnte.

9. Nach einer Prüfung der seit 1948 erzielten Fortschritte und in Anbetracht der Notwendigkeit weiterer Bemühungen um die Verbesserung der sozialen Lage der Fischer in den fortgeschritteneren Ländern und in jenen Gebieten der Welt, deren Entwicklung noch nicht beendet ist, beschließt die Konferenz der Sektion der Hochseefischer der ITF am 2. und 3. Juni 1958 in Genf, das Internationale Programm der Fischer in der folgenden Fassung zu bekräftigen:

A. Maßnahmen allgemeiner Natur

10. Um eine gesunde Entwicklung der Fischwirtschaft zu gewährleisten und die ihr anhaftenden Mängel zu beseitigen, sind umgehend wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Dabei sollte die Fischwirtschaft die ihr obliegenden Verpflichtungen soweit wie möglich aus eigener Kraft zu erfüllen versuchen; nötigenfalls sollte sie an die Regierungen zwecks Unterstützung ihrer Bemühungen um Erreichung ihrer Ziele herantreten. Wir empfehlen, die nachstehend angeführten Maßnahmen ernsthaft zu erwägen:
11. (1) Errichtung von Zentralorganen für die Fischerei durch die Regierungen aller Länder. Diese Organe sollten die Vertretung der Interessen aller Beteiligten vorsehen (Arbeitgeber, Arbeiter, Behörden, Publikum) und ihre Tätigkeit sollte bis zu dem von der Struktur der Fischerei, der Größe des Landes und der Zahl der Fischereihäfen bedingten Ausmaß dezentralisiert werden.
12. (2) Verkauf der Fische im Auktionswege und Festsetzung einer Preisstruktur, die dem Produzenten einen wirtschaftlich tragbaren Verkaufspreis und damit den in dem Berufszweig Beschäftigten ein angemessenes und regelmäßiges Einkommen, dem Konsumenten aber zugleich einen fairen Kaufpreis gewährleistet und damit eine ständige Nachfrage nach Fisch schafft. Übermäßige Erhöhungen der Preise im Kleinhandel durch Profite von Zwischenhändlern sind zu verhindern.
13. (3) Bereitstellung – durch Staat oder lokale Behörden – von Gefrier- bzw. Tiefkühlanlagen sowie Fischmehlanlagen zwecks Verwertung von für den menschlichen Konsum unbrauchbaren Fischen; Tiefkühlanlagen an Bord.
14. (4) Förderung der Errichtung von Anlagen für die Verarbeitung, Einpökelung und Konservierung von Fischen. Anwendung moderner Werbemethoden zwecks Steigerung des Fischkonsums.
15. (5) Anwendung moderner Konstruktionsmethoden beim Bau von Fischereifahrzeugen und moderner Fangmethoden. Grundsätzliche Förderung wissenschaftlicher Forschungsarbeiten in der Fischwirtschaft. Studium der Auswirkungen des technischen Fortschritts auf die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse.

16. (6) Förderung der Bildung von Fischergenossenschaften mit der Aufgabe der Beschaffung von Eis, Lagerräumen, Kleidung (Gummistiefel, wasserdichte Schutzbekleidung), Gerät usw. zu günstigen Bedingungen.
17. (7) Vorkehrungen zur Gewährleistung der Ersetzung und Modernisierung von Fischereitonnage und Fanggerät in dem den Bedürfnissen der Fischwirtschaft angepaßten Umfange durch Gewährung von Krediten u. ä.
18. (8) Registrierung von Unternehmen des Fischgroß- und -kleinhandels, wobei die Erteilung bzw. Erneuerung von Konzessionen von der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften abhängig zu machen ist.
19. (9) Die Einrichtungen für den Transport von lebenden Fischen zu den Verteilungsstellen sollen den höchsten Anforderungen entsprechen. Einzelhändler sind verpflichtet, die Frische ihrer Ware durch entsprechende Einrichtungen zu gewährleisten.
20. (10) Internationale und regionale Beratungen zwischen Regierungsvertretern unter Teilnahme von Vertretern der Gewerkschaftsorganisationen zum Austausch von Informationen über Fangmethoden und Ergebnisse, innerbetriebliche Beziehungen, wissenschaftliche Forschung und andere die Fischerei berührende Fragen und einer einheitlichen Vorgangsweise beim Fischfang.
21. Die obigen Punkte betreffen Maßnahmen allgemeiner Natur, durch die eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Fischwirtschaft herbeigeführt werden kann. Sie sind die Voraussetzungen zur Sicherung dessen, was als die wichtigste Verpflichtung jedes Wirtschaftszweiges anerkannt werden müßte: ein zufriedenstellendes Niveau der Arbeitsbedingungen der darin Beschäftigten.
22. Das nachstehend angeführte Forderungsprogramm soll der Erreichung des letztgenannten Zieles dienen. Als ein internationales Programm stellt es nur dar, was auch das am wenigsten entwickelte Land zuzugestehen vermag, ohne jedes Präjudiz für Länder mit einem höheren Standard. Durch Festsetzung von Mindestnormen, unter die kein Land gehen darf, und die in entsprechenden Zeitabständen zu überprüfen sind, wird das Programm den Grundstein legen, auf dem als Vorläufer zur Erhöhung des Niveaus in allen Ländern ein höherer Standard in den schon besser entwickelten Ländern aufgebaut werden kann.
23. Als grundsätzliche Voraussetzung fordern die Fischer die Koalitionsfreiheit und die Anerkennung der kollektiven Vertretungsbefugnisse ihrer Gewerkschaften. Sie fordern ferner die Errichtung von paritätischen Kommissionen in allen Ländern, wie sie sich auf Grund jahrelanger Erfahrungen als geeignetstes Mittel zur Gewährleistung zufriedenstellender Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern erwiesen haben.
24. Die nachstehenden, unter den verschiedenen Aspekten der Beschäftigung zusammengefaßten Bedingungen stellen die von den Fischern auf internationaler Ebene erhobenen Mindestforderungen dar. Etwaige in gewissen Ländern geltende bessere Bedingungen werden dadurch in keiner Weise präjudiziert.

B. Internationales Forderungsprogramm

Löhne

25. Die übliche Entschädigung der Fischer für ihre Arbeit entweder ganz oder zu einem großen Teil durch Zuwendung eines Anteils an dem er-

zielten Profit – wobei die Auszahlung einer fixen Summe nur eine untergeordnete Rolle spielt – sichert diesen Arbeitnehmern nicht jederzeit die ihnen billigerweise gebührende Entlohnung für ihre Arbeit zu. Überdies schafft sie keine zufriedenstellende Basis für die Einführung einer Sozialversicherung.

26. Wenn auch die zu akzeptierende Formulierung in den Einzelheiten innerstaatlicher Regelung überlassen bleiben kann, sollte das System der Entlohnung doch auf folgenden Grundsätzen aufgebaut sein:
27. Dem Arbeitnehmer ist eine fixe Entlohnung zu garantieren. Wöchentliche Entlohnung ist vorzuziehen, sonst käme vierzehntägliche oder monatliche in Betracht. Sie soll so bemessen sein, daß sie unter Berücksichtigung des Standards in dem betreffenden Land dem Empfänger ein ordentliches Auskommen ermöglicht.
28. Die Provision, die über den garantierten Lohn hinaus und neben ihm zahlbar ist, soll einen Prozentsatz des Bruttofangerlöses betragen; sie soll einen Anreiz zur Einbringung des möglichst größten Fangs bilden und eine Entschädigung für eine zusätzliche Anstrengung sein.
29. Obwohl die Bemessung der Provision vom Rohertrag (Bruttoertrag) vorzuziehen ist, soll dort, wo die Provision vom Nettoertrag berechnet wird, der vom Rohertrag gemachte Abzug einen festen Prozentsatz bilden, um jeder Unklarheit hinsichtlich der Rechte der Besatzung aus dem Wege zu gehen.
30. Die Entlohnung der Kapitäne soll auf Grund eines garantierten Mindestsatzes erfolgen und in einer entsprechenden Beziehung zur Entlohnung der übrigen Besatzung stehen.
31. Die Entlohnung der Ingenieure oder Maschinisten soll nicht niedriger sein als die der Steuerleute.

Andere Bezüge

32. Die Praxis, der Mannschaft einen Ertrag des Abverkaufs der Beiprodukte zu belassen, zum Beispiel Leber-, Öl-, Bogen- und Gedärmgeld soll beibehalten werden. Diese Zahlungen sollen auf den geläufigen Marktpreisen beruhen.
33. Ebenso soll der Brauch, den Mitgliedern der Besatzung ein Fischdeputat zu überlassen, beibehalten werden.

Kinderzulagen

34. Das in der modernen Gesellschaft immer mehr zur Anerkennung gelangende Prinzip der Kinderzulagen soll auch auf Fischer zur Anwendung kommen.

Verköstigung

35. Außer wenn es sich um Schiffe auf kurzen, nur ein bis zwei Tage in Anspruch nehmenden Ausfahrten handelt, soll die Verköstigung der Mannschaft durch den Eigner oder auf dessen Rechnung erfolgen. Sie soll, sowohl was Qualität als auch was Quantität anbelangt, angemessen und ordentlich zubereitet sein.

Arbeitszeit und Bemannung

36. Während der Aus- und Heimfahrten sollen womöglich drei Wachen gegangen werden, in keinem Fall weniger als zwei Wachen, sowohl auf Deck als auch im Maschinenraum.
37. Wo eine längere Zeit am Fanggrund verbracht werden muß, um Fang einzubringen, soll eine Nachtruhe von nicht weniger als acht aufeinanderfolgenden Stunden gewährt werden.
38. Als Entschädigung für die Siebentagewoche auf See soll – außer dem jährlichen bezahlten Urlaub und auf die gleiche Weise bezahlt – für je sechs auf See verbrachte Tage ein freier Tag im Hafen gewährt werden.
39. Die Bemannung an Deck muß so beschaffen sein, daß die oben erwähnten Begrenzungen der Arbeitszeit von allen Mitgliedern der Besatzung einschließlich des Kapitäns eingehalten werden können, und daß jederzeit ein Offizier mit Patent Wachdienst versieht. Ebenso sollte auch im Maschinenraum zu jeder Zeit ein Besatzungsmitglied Dienst versehen, das entweder Patentinhaber ist oder die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrung besitzt.
40. Die Einhaltung der oben angeführten Normen ist im Interesse der Besatzung und der Sicherheit der Schifffahrt im allgemeinen notwendig, und sie sind durch Gesetzgebung oder Kollektivverträge zu garantieren.

Ständiges Beschäftigungsverhältnis

41. Es sind Vorkehrungen für die Schaffung ständiger Beschäftigungsverhältnisse für Fischer zu treffen, ähnlich denen, wie sie in den Hafenbetrieben, in der Schifffahrt und in anderen Wirtschaftszweigen bestehen.
42. Im Rahmen derartiger Ordnungen sind sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer der Fischwirtschaft offiziell einzutragen. Reeder und Arbeitgeber sollten berechtigt sein, Besatzungen über öffentliche Arbeitsvermittlungsstellen anzumustern, oder wo dieses System vorgezogen wird, über Heuerstellen, die von den Gewerkschaften der Fischer oder von den Gewerkschaften in Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern der Fischwirtschaft eingerichtet werden. Offiziere sind durch den Reeder einzustellen und Mannschaftsmitglieder durch den Kapitän.
43. Im Rahmen derartiger ständiger Beschäftigungsordnungen sind Vorkehrungen für die Bezahlung von Vergütungen an eingetragene Fischer bei unfreiwilliger Arbeitslosigkeit, während der sie der Fischwirtschaft weiterhin zur Verfügung stehen, zu treffen. Die Kosten dieser Vergütungen sind aus einer von der Fischwirtschaft zu speisenden Kasse zu decken.
44. Die Besatzungen sind für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten einzustellen oder für eine Fangsaison – falls kürzer – mit dem Vorbehalt, daß die Besatzungsmitglieder das Beschäftigungsverhältnis unter Einhaltung einer vierundzwanzigstündigen Frist kündigen können. Im Fall von Entlassungen ist eine vierundzwanzigstündige Kündigungsfrist vor Anlaufen des Heimathafens einzuhalten und die Entlassungsgründe sind im Logbuch zu vermerken.

Löschen des Fangguts

45. Das Löschen des Fangguts ist die Aufgabe von dazu besonders befähigten Arbeitern an Land. Mitglieder der Besatzung dürfen nur dann für

derartige Arbeiten herangezogen werden, falls solche Arbeiter nicht verfügbar sind, wobei die Besatzungsmitglieder den für diese Arbeit normalerweise entrichteten Lohn zu erhalten haben.

Jährlicher Urlaub

46. Die Fischer sollen Anspruch auf einen jährlichen Urlaub unter Fortzahlung der Entlohnung haben, wobei als Berechnungsgrundlage mindestens ein Tag für jeden Monat zu gelten hat, in dem der betreffende Arbeitnehmer im Dienste der Fischwirtschaft gestanden oder verfügbar gewesen ist. Der Reeder soll verpflichtet sein, einen derartigen Urlaub zu gewähren und der betreffende Arbeitnehmer, ihn zu nehmen.
47. Anlässlich des Urlaubs ist zusätzlich zur Fortzahlung des Lohns eine Zulage zu gewähren, um die Fischer in die Lage zu versetzen, die in diesem Zusammenhang erwachsenden zusätzlichen Ausgaben für sich und ihre Familien decken zu können.

Arbeit im Hafen

48. Mitglieder der Mannschaft sollen zur Hafearbeit nur in Ausnahmefällen herangezogen werden, oder während ein Schiff zu Reparatur- oder Überprüfungs Zwecken aufgelegt ist. Während dieser Beschäftigung sollen sie zumindest den garantierten Lohn erhalten.

Wohlfahrtseinrichtungen

49. Vorkehrungen für Freizeitgestaltung an Bord von Fischdampfern (besonders Büchereien) und für Wohlfahrtseinrichtungen an Land (Klubs usw.) sollen analog zu den für die Handelsmarine existierenden getroffen werden.

Schlepplohn

50. Wenn ein Schiff einen Verlust an Verdienst infolge der Notwendigkeit erleidet, ein anderes in Schlepptau zu nehmen, sollen die Mitglieder der Besatzung einen angemessenen Anteil der zur Auszahlung gebrachten Versicherungssumme erhalten.

Sozialversicherung

51. Die Fischer sollen einer umfassenden Sozialversicherung angehören. Die Leistungen sollen zumindest denen gleich sein, die Arbeiter im allgemeinen erhalten, wobei die Fischwirtschaft im Hinblick auf die besonderen Härten und Gefahren des Berufes des Fischers für weitere zusätzliche Leistungen zu sorgen hat.
52. Die Versicherung ist durch Beiträge des Staates, der Schiffseigner und der Arbeiter zu finanzieren. Wo besondere Vorkehrungen für die Fischerei getroffen sind, sollen der Staat, die Schiffseigner und die Arbeiter in den Verwaltungskörperschaften vertreten sein.
53. Für den Fall der Arbeitslosigkeit, der Krankheit, eines Unfalls sowie für die Zahlung von Renten bei Invalidität und Erreichung der Altersgrenze sind die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. Im Todesfalle soll die Pension an die Witwe, die Waisen und andere unterhaltsberechtigte Personen gezahlt werden. Für kostenlose ärztliche Behandlung, Spitalpflege und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit ist zu sorgen.

54. Im Falle des Verlustes von Effekten durch Schiffbruch, Zusammenstoß, Feuer oder aus anderen Gründen sollen Fischer eine Entschädigung in der Höhe des garantierten Lohnes für einen Monat ohne Rücksicht darauf erhalten, ob das Schiff verloren ist oder nicht. Im Falle der durch Schiffbruch usw. verursachten Arbeitslosigkeit ist zusätzlich der garantierte Lohn für mindestens zwei Monate zu bezahlen.

Unterkunft und Hygiene

55. Fischdampfer sollen nicht die Bewilligung erhalten, in See zu stechen, sofern sie nicht gewissen besonderen Vorschriften über Unterkunft (Boden- bzw. Schlafraum usw.) Genüge leisten. Die Behörden sollen die Erfüllung dieser Bedingungen zur unbedingten Voraussetzung der Bewilligung von Subventionen für den Bau von Fischdampfern machen.
56. Neue Tonnage sollte den Bestimmungen der Konvention Nr. 92 der IAO über Unterkunftsräume der Besatzung Rechnung tragen, soweit sie in diesem Fall anwendbar sind. Bereits im Einsatz befindliche Schiffe sollten den Normen dieser Konvention ebenfalls – soweit sich dies als durchführbar erweist – angepaßt werden; auf jeden Fall sind jedoch die folgenden Mindestnormen einzuhalten:
57. Mannschaftsräume sollen soweit wie möglich mitschiffs und dahinter gelegen sein. Jedes Mitglied der Mannschaft soll einen gutgelüfteten Schrank haben. Betten und Bettwäsche sollen vom Reeder für die ganze Mannschaft gestellt werden. Die Betten sollen mit gefederten Matratzen versehen sein und drei Decken haben. Die Matratzen sollen besondere Überzüge haben, die nach jeder Fahrt zu wechseln sind. Die Ausgabe von Strohsäcken ist zu verbieten.
58. An Bord sollen entsprechende sanitäre Einrichtungen vorhanden sein, wie Waschbecken, Brausen, je ein Wasserklosett pro acht Mann. Die Quartiere sind regelmäßig zu desinfizieren.
59. Eßgeräte sollen von dem Eigner gestellt werden. Teller, Tassen usw. sollen aus Porzellan oder feuerfestem Material sein. Kochgeräte sollen aus Aluminium oder anderem bruchfestem Material sein. Ein elektrisch betriebener Gefrierschrank soll mitgeführt werden. Bei Reisen, die mehr als sieben Tage in Anspruch nehmen, ist das Brot an Bord zu backen.

Ärztliche Hilfeleistung an Bord

60. Für die Behandlung von Krankheiten und Verletzungen an Bord von Fischereifahrzeugen sind besondere Vorkehrungen zu treffen. Es ist eine Arzeneikiste mitzuführen, deren Inhalt durch Gesetz vorzuschreiben und regelmäßig zu überprüfen ist, gemäß der von der Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 angenommenen einschlägigen Empfehlung. Ein Offizier an Bord soll zur ersten Hilfeleistung befähigt sein.
61. Außerdem sind alle im Bereiche des Möglichen liegenden Maßnahmen für Notfälle zu ergreifen, wie Hospitalschiffe, die sich in Reichweite der Fischereifahrzeuge aufhalten, Hubschrauber zur Beförderung von Kranken, ärztliche Beratung auf dem Funkwege usw.

Sicherheit

62. Der Sicherheit der Fischereifahrzeuge ist durch Bereitstellung der modernsten und wirksamsten Mittel zur Rettung des menschlichen Lebens

auf See (aufblasbare Rettungsflöße) entsprechende Aufmerksamkeit zuzuwenden. Alle Rettungsgeräte einschließlich der eisernen Rationen und sonstigen Zubehörs von Rettungsbooten und -flößen sind regelmäßig und gründlich zu überprüfen.

63. Die Dimensionen der Rettungsboote und -flöße sollen so groß bemessen sein, wie die Konstruktion des Fahrzeugs es zuläßt. Die Rettungsboote sind auf beiden Seiten des Kiels mit Seilen oder Griffen zum Anhalten im Fall des Kenterns zu versehen. Rollenmanöver sind regelmäßig abzuhalten. Jedes Schiff ist mit einer Radiosende- und -empfangsanlage auszurüsten, und einer der Offiziere hat Funkerbefähigung zu besitzen. Im Fall von kleinen Schiffen kann diesem Erfordernis durch Einrichtung eines automatischen SOS-Senders entsprochen werden.

Berufsausbildung

64. Eine gründliche Ausbildung ist von großer Wichtigkeit sowohl für die Fischer selbst als auch für die Fischwirtschaft. In dieser Hinsicht ist eine gesetzliche Regelung erforderlich. Es wäre wünschenswert, Jugendlichen, die in den Beruf eintreten, eine Ausbildung an einer Fischerei- oder nautischen Schule zu vermitteln.
65. Kapitäne und Steuerleute sollen Inhaber von Patenten sein, die von einem vom Staat beaufsichtigten Gremium ausgegeben werden. Ingenieure und Maschinisten sollen ebenfalls Patentinhaber sein. Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten ist ferner eine Vereinheitlichung der in den verschiedenen Ländern für die Patenterteilung maßgebenden Normen anzustreben.

Mindestalter

66. Das Mindestalter für den Eintritt in den Fischerberuf soll 18 Jahre für Heizer und 16 Jahre für die übrige Mannschaft sein.

Sektion der Binnenschiffer

Sektionsausschuß

Im Juli 1958 wurde in Amsterdam der folgende Ausschuß ernannt, der in Angelegenheiten der Binnenschifffahrt zu Rate gezogen werden kann: A. Peham (Österreich, Stellvertreter R. Cryc), L. Eggers (Belgien), G. Piquemal (Frankreich), H. Hildebrand (Deutschland), Th. Smeding (Niederlande, Stellvertreter P. Mol), K. Rebsamen (Schweiz). Die Sitze Großbritanniens, Pakistans und der skandinavischen Gruppe blieben unbesetzt.

Kollege H. Hildebrand wurde für die kommende Amtsperiode zum Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Sektionskonferenz, Juli 1958

Dieser Sektionskonferenz, die im Zusammenhang mit dem Amsterdamer Kongreß der ITF stattfand, wohnten Delegierte aus Österreich, den Niederlanden und der Schweiz sowie ein Beobachter des finnischen Seeleuteverbandes bei.

Die Konferenz billigte den Tätigkeitsbericht für die Jahre 1956 und 1957 sowie einen provisorischen Bericht über die erste Hälfte 1958. Sie sprach

ferner die Lage im Hinblick auf die Verwirklichung des Übereinkommens der IAO über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer (Belgien, das einzige Land, das dieses Übereinkommen bis dahin nicht ratifiziert hatte, hatte die Ratifizierung im August 1959 vorgenommen). Die Fortschritte auf dem Wege zu einer paritätischen regionalen Regelung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt (siehe unten) wurden ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Als Ergebnis einer Diskussion über die Frage des Schleppens mittels Motorschiffen und über die Versuche mit dem Schubtrieb gelangte die Konferenz zu der Schlußfolgerung, daß man sich dem Fortschritt der Technik nicht entgegenstellen dürfe, daß jedoch der Wahrung der Interessen der Arbeitnehmer, insbesondere hinsichtlich der Bemannungsnormen, durch die zuständigen Gewerkschaften allergrößte Bedeutung zukomme. Ferner beschäftigte sich die Konferenz mit der sehr starken Lärmentwicklung im Maschinenraum von Motorschiffen und seiner nachteiligen Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der dort beschäftigten Arbeitnehmer. Es wurde beschlossen, daß sich die Gewerkschaften mit Nachdruck für eine bessere Dämpfung des Lärms im Maschinenraum einsetzen sollten.

Die deutschen und österreichischen Delegierten brachten Probleme der Donauschiffahrt zur Sprache und betonten die Notwendigkeit ihrer Behandlung auf regionaler Ebene. Es wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß die ITF in der nahen Zukunft eine Regionalkonferenz organisieren würde.

Im Hinblick auf die dem Kongreß unterbreitete Denkschrift über die Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens billigte die Konferenz die Abschnitte, die sich auf Probleme der Binnenschiffahrt beziehen. In diesem Zusammenhang wurde auf die nachteiligen Auswirkungen eines von der Deutschen Bundesbahn angewandten Umschlagssystems verwiesen, mit dem der Binnenschiffahrt Konkurrenz gemacht werden soll.

Rheinschiffahrt

Wir haben bereits in früheren Berichten auf die Bemühungen um Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt mittels regionaler paritätischer Verhandlungen hingewiesen. Die erste Zusammenkunft auf dieser Basis fand im November 1957 in Scheveningen (Niederlande) statt. Vertreter waren die Arbeitgeber der Rheinschiffahrt und die Gewerkschaften der belgischen, deutschen, französischen und niederländischen Binnenschiffer. (Die Schweiz war also an diesen Verhandlungen nicht beteiligt, da sich die dortigen Arbeitgeber dem Grundsatz der regionalen paritätischen Verhandlungen widersetzen und die Schweizer Gewerkschaft nichts mit Verhandlungen zu tun haben wollte, an denen auch Vertreter konfessioneller Gewerkschaften teilnehmen.)

Das erste Ergebnis der Verhandlungen kam im April 1958 in Antwerpen in der Form eines Übereinkommens über die Frage der Arbeitszeit und Fahrzeit zustande, das demnach für die Rheinschiffahrt Belgiens, Deutschlands, Frankreichs und der Niederlande gilt. Es sieht vor, daß in der Zeit vom März bis Oktober für die 13. Stunde der normale stündliche Lohn entrichtet und die 14. Stunde durch Freizeit abgegolten wird. Von November bis Februar werden die 11. Stunde in bar und die 12. in Freizeit abgegolten. In den beiden Übergangsperioden, nämlich der ersten Februarhälfte und der zweiten Oktoberhälfte, wird die 12. Stunde in bar bezahlt. Im Falle von Deutschland gilt insofern eine Sonderregelung, als die 12. und 13. Stunde in bar und die 14. Stunde durch Freizeit abgegolten werden. Die Bedeutung dieses

Übereinkommens besteht darin, daß es die Grundlage für eine regionale Regelung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt darstellt.

Nach einer Reihe von Besprechungen zwischen Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer wurde das Übereinkommen im Dezember 1959 in Straßburg einer Prüfung unterzogen und so abgeändert, daß ein einheitlicher zehnstündiger Arbeitstag gewährleistet wird. Zu diesem Zweck wurde festgesetzt, daß von März bis Oktober ein bis 14stündiger Arbeitstag und von November bis Februar ein bis 12stündiger Arbeitstag zulässig ist, wobei für die zusätzlichen Stunden der normale Stundenlohn entrichtet wird. Diese Regelung bedeutet einen weiteren Schritt auf dem Wege zur Erreichung des Endziels der Angleichung von Fahrzeit und Arbeitszeit.

Donauschiffahrt

Wie bereits erwähnt, gelangten anläßlich der Sektionskonferenz während des Amsterdamer Kongresses auch Probleme der Donauschiffahrt zur Debatte. Dazu gehörte die unzulängliche tägliche Spesenvergütung bei Beschäftigung im Auslande. Weitere Probleme werden durch unzureichende Besamnungsnormen und im Zusammenhang mit der Ausbildung jugendlicher Arbeitnehmer hervorgerufen. Beträchtliche zusätzliche Komplikationen entstehen dadurch, daß Binnenschiffe aus Deutschland und Österreich auf ihrer Fahrt stromabwärts mit Ländern wie der Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien und Rumänien in Berührung kommen, wo die Organisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber unter dem Einfluß der kommunistischen Regierungen stehen.

Auf Wunsch der deutschen und österreichischen Mitgliedsverbände wurde am 10. und 11. Dezember 1959 unter den Auspizien der ITF in Regensburg eine Konferenz für die Donauschiffahrt veranstaltet. Sie beschäftigte sich unter anderem mit Arbeitszeit, Fahrzeit, Mindestruheperioden, Mindestbesamnungsnormen sowie der Frage der sozialen Sicherheit der Besatzungen von Donauschiffen außerhalb Deutschlands und Österreichs bei der Durchfahrt durch Länder unter kommunistischer Herrschaft.

Die Konferenz ernannte eine Studienkommission, deren Aufgabe die weitere Untersuchung dieser Fragen auf der Basis gewisser Richtlinien ist. Diese Richtlinien beziehen sich, abgesehen von Vorkehrungen für die gegenseitige Unterstützung in gewerkschaftspolitischen Angelegenheiten, auf die Regelung von Fragen wie Arbeitszeit, Fahrzeit und Schichtarbeit durch internationale Übereinkommen, ähnlich jenen, wie sie im April 1959 in Antwerpen und im Dezember 1959 in Straßburg für die Rheinschiffahrt vereinbart wurden.

In Anbetracht der überaus raschen Entwicklung des internationalen Verkehrs auf der Donau wurde beschlossen, daß diese Studienkommission ihre Tätigkeit sobald wie möglich im Jahre 1960 aufnehmen sollte. Die deutschen und österreichischen Gewerkschaften vereinbarten ferner eine Koordinierung ihrer Politik im Hinblick auf die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in Donauhäfen.

Sonstige Probleme der Binnenschiffahrt

Anläßlich der Besprechungen über die Rheinschiffahrt bot sich Gelegenheit zu einem Meinungsaustausch über verschiedene technische Entwicklungen in der Binnenschiffahrt, nämlich die Einführung des Schubbetriebs und das Schleppen durch Motorschiffe sowie deren Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen im Zusammenhang mit Besamnungsnormen und ununterbro-

chener Navigation. Dabei wurde betont, daß die Gewerkschaften in allen derartigen Fragen zu Rate gezogen werden müßten und in den verschiedenen Ländern einheitliche gewerkschaftspolitische Richtlinien als Basis für ihre Stellungnahme zu solchen Entwicklungen anzuwenden hätten. Aus dem gleichen Anlaß gelangte eine Anregung der niederländischen Gewerkschaft zur Sprache, daß die Einführung irgendeiner Form eines Nachweises, der medizinische Daten der Binnenschiffer und ihrer Familien an Bord enthalten sollte, während der Fahrt beträchtlichen Wert besitzen würde.

Dezentralisierung

Aus dem obigen Bericht über die Tätigkeit der Sektion geht hervor, daß sie sich hauptsächlich mit Problemen regionaler Natur zu beschäftigen hatte. Dadurch entstehen insofern technische Schwierigkeiten, als innerhalb des Tätigkeitsbereiches der ITF regionale Gliederungen in ziemlich großer Zahl vorhanden sind und das Sekretariat nicht in der Lage ist, allzu viele Probleme gleichzeitig eingehend zu behandeln, besonders wenn man sich die Tatsache vor Augen hält, daß es in der ITF außer der Sektion Binnenschifffahrt noch sechs weitere Sektionen gibt.

Bisher haben wir die jeweils entstehenden Probleme nach besten Kräften, jedoch weitgehend mittels Improvisationen, zu lösen versucht, wobei uns die Mitarbeit der angeschlossenen Organisationen sehr zustatten kam. Früher oder später wird sich die Schaffung eines Apparates zur ständigen Behandlung derartiger Probleme aber nicht umgehen lassen. Einerseits wird eine Einrichtung erforderlich sein, mit deren Hilfe Probleme regionaler Natur eingehend behandelt werden können, nicht nur in der Binnenschifffahrt, sondern auch bei anderen Verkehrsträgern. Andererseits aber wird darauf zu achten sein, daß eine einwandfreie Zusammenarbeit zwischen einer derartigen Einrichtung und dem Sekretariat der ITF gewährleistet wird, damit die Zielsetzung auf regionaler Ebene nicht von den internationalen gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF abweicht.

Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen

Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter

Gemeinsame Konferenzen der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter zur Besprechung des Problems der Schattenflaggen fanden am 26. Juli 1958 (während des Amsterdamer Kongresses) und am 22. Januar 1959 (London) statt. (Siehe Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute.)

Die Sektionen des Binnenverkehrs und der Beratende Verkehrsausschuß der ITF

Wir haben im letzten Tätigkeitsbericht über den Beschluß der ITF-Binnenverkehrskonferenz 1955 in Bern orientiert, der zur Einsetzung eines Experten Ausschusses führte. Diesem war die Aufgabe übertragen, einen umfassenden Bericht zu den aktuellen Verkehrsproblemen auszuarbeiten. Nachdem ein erster Entwurf zu einem solchen Bericht bereits dem Kongreß 1956 in Wien vorgelegt werden konnte und später die ITF-Binnenverkehrskonferenz 1957 in Frankfurt eine detaillierte Fassung zu den Problemen der Koordinierung beraten und die Richtlinien für die weitere Arbeit des Ausschusses

geben konnte, war es möglich, die Arbeit auf den Kongreß 1958 hin zu Ende zu führen. Die abschließende Vorberatung fand am 15. und 16. April 1958 an einer gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse der Sektionen des Binnenverkehrs in London statt. Am Kongreß wurde der Bericht nach gewalteter Diskussion mit einer Entschließung einstimmig gutgeheißen. Für Einzelheiten verweisen wir auf den gedruckten Kongreßbericht, der die Diskussion wiedergibt, sowie auf den Abschnitt «Veröffentlichungen» dieses Berichtes. Mit der Fertigstellung dieser umfassenden Studie von über 150 Druckseiten, die nach ihrer Veröffentlichung Ende 1958 in zahlreichen, an der Verkehrswirtschaft interessierten Zeitungen und Zeitschriften zum Teil sehr ausführlich besprochen worden ist, war die Aufgabe des Ausschusses erschöpft. Unter dem Beifall des Kongresses sprach der Generalsekretär der ITF den vier Wissenschaftlern des Ausschusses, Kollegen M. Gilbert, Dr. Kühne, W. Mikkelsen und P. Seton für die geleistete Arbeit den Dank und die Anerkennung der ITF aus. Die einstimmig angenommene EntschlieÙung zum Bericht «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» hat folgenden Wortlaut:

EntschlieÙung

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 23. Juli bis 1. August in Amsterdam

begrüÙt den von der ITF erstellten «Bericht über verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene», der geeignet ist, den ITF-Verbänden bei ihren Anstrengungen zur Herbeiführung einer echten Zusammenarbeit unter den Verkehrsträgern als Leitfaden zu dienen. Der Kongreß

stellt fest, daß dieser Bericht in seinem ersten Teil über die Koordination des Binnenverkehrs eine Grundkonzeption gibt, die den angeschlossenen Verbänden auf nationaler und internationaler Ebene richtungweisend dienen wird. Die im zweiten Teil über Sonderprobleme der Koordinierung und im dritten Teil über verkehrspolitische Probleme im Zuge der wirtschaftlichen Integration Europas gegebene Darstellung wird den Verbänden die weitere Behandlung dieser Probleme und eine gegenseitige Abstimmung über die nationalen Grenzen hinaus ermöglichen und damit die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes, den die ITF-Verbände anstreben, erleichtern.

Der Kongreß ersucht die Exekutive, für die Weiterbehandlung dieser Probleme auf europäischer Ebene die geeignete regionale Arbeitsgrundlage zu schaffen, die sowohl die Zusammenarbeit im «Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)» als auch die Berücksichtigung der Verkehrsprobleme der übrigen europäischen Länder und Mitgliedsverbände gewährleistet.

Der Kongreß fordert die nationalen Regierungen und internationalen Institutionen auf, den ITF-Verbänden im Rahmen der wirtschaftlichen Einigungsbestrebungen Europas die ihrer Stärke und der Bedeutung der Verkehrsprobleme entsprechende Vertretung einzuräumen und damit zu dokumentieren, daß das Ziel der wirtschaftlichen Einigung Europas tatsächlich darin besteht, den Wohlstand der arbeitenden Menschen zu fördern.

Die Sektionen des Binnenverkehrs (Eisenbahn, Straße und Binnenschiffahrt) haben seither keine gemeinsamen Tagungen mehr durchgeführt. Es ist aber anzunehmen, daß die Behandlung von Problemen, die diese Sektionen gemeinsam berühren, wie die Frage der Pipelines, Probleme der Koordination und andere verkehrswirtschaftliche Fragen, die Durchführung gemeinsamer Tagungen der drei Ausschüsse und gemeinsamer Konferenzen inskünftig vermehrt notwendig machen werden. Die Exekutive prüft gegenwärtig Möglichkeiten, die eine geeignete Behandlung solcher Probleme erleichtern sollen.

VII. Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen

Internationaler Bund freier Gewerkschaften (IBFG)

Auf dem 6. Weltkongreß des IBFG vom 3. bis 11. Dezember 1959 in Brüssel war die ITF durch die Kollegen Dekeyzer, Kanne und Laurent sowie den Generalsekretär und den Leiter der Regionalabteilung vertreten.

Zu den wichtigsten Diskussionsgegenständen gehörte die Frage des Beitritts von Gewerkschaften, die keiner nationalen Dachorganisation angehören, zu Internationalen Berufssekretariaten. Aus zwei dem Kongreß unterbreiteten Anträgen ging hervor, daß in diesem Zusammenhange gewisse Befürchtungen laut geworden waren. In einem Antrag von Costa Rica wurde die gegenwärtige Politik der IBS als «untragbar» bezeichnet und Besprechungen zwischen dem IBFG und den IBS zur Regelung dieser Frage verlangt. Die IBS hatten sich mit diesem Antrag bereits auf ihrer Allgemeinen Konferenz im November 1959 beschäftigt und waren zu der Schlußfolgerung gelangt, daß gegen derartige Besprechungen an sich nichts einzuwenden wäre, daß ihre gegenwärtige Politik jedoch unter keinen Umständen als «untragbar» bezeichnet werden dürfe. Dabei wurde in erster Linie auf den Umstand verwiesen, daß nationale Dachorganisationen in gewissen Fällen ein Internationales Berufssekretariat sogar ermutigt hatten, eine unabhängige Gewerkschaft aufzunehmen, in der Hoffnung, daß diese Gewerkschaft sich dadurch veranlaßt sehen würde, der betreffenden Dachorganisation beizutreten. Zweitens hielten es die IBS für gefährlich, auf dem Beitritt einer Gewerkschaft zu einer Dachorganisation zu bestehen, bevor sie einem IBS beitreten könnten, da sich die IBS auf diese Weise gezwungen fühlen könnten, jede Gewerkschaft aufzunehmen, die diese Bedingung erfüllt. Dazu würden jedoch auch Gewerkschaften gehören, die normalerweise für Mitgliedschaft eines IBS nicht in Betracht kämen, da einige dem IBFG angeschlossene nationale Dachorganisationen auch Mitgliedsverbände aufweisen, die unter kommunistischem Einfluß stehen. Von dieser Stellungnahme der IBS wurde der IBFG vor dem Kongreß in Kenntnis gesetzt und schloß sich ihr an, aus welchem Grunde der Hinweis auf die «untragbare» Politik der IBS aus dem Antrag von Costa Rica gestrichen wurde. Eine Resolution der Asiatischen Regionalorganisation mit ähnlichem Wortlaut gelangte nicht zur Debatte. Hinweise auf die Beziehungen der ITF zum IBFG sind in verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Tätigkeitsberichtes enthalten. Insbesondere möchten wir dabei auf die einschlägigen Abschnitte des Berichtes über die regionale Tätigkeit verweisen.

Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)

In einer Entschließung zu den durch die europäische Integration gestellten Problemen hatte die Binnenverkehrskonferenz der ITF vom Oktober 1957 die Exekutive ersucht, im Einvernehmen mit den angeschlossenen Verbänden alle geeigneten Maßnahmen zu besprechen, damit in den neuen Wirtschaftsräumen die verkehrspolitischen Probleme unter Mitwirkung der Gewerkschaften gelöst werden könnten. Die Exekutive kam aber zur Auffassung, daß eine Initiative auf diesem Gebiet aus den Verbänden und nicht von der ITF kommen sollte.

Am 1. Januar 1958 wurde die mit den Verträgen von Rom gebildete Europäische Wirtschaftsgemeinschaft Wirklichkeit. Damit stellten sich den Verbänden der Transportarbeiter in den sechs Ländern (Frankreich, Deutschland, Italien und Benelux) ganz neue, schwierige und bedeutungsvolle Probleme. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die in diesem Bericht mehrfach erwähnte Schrift der ITF «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene», deren dritter Teil ausschließlich den Verkehrsproblemen der Gemeinschaft gewidmet ist.

Am 16. Januar 1958 beschlossen die Gewerkschaftsbünde der sechs Länder an einer Sitzung in Düsseldorf die Errichtung eines «Europäischen Gewerkschaftssekretariats», dessen Zweck es ist, die allgemeine Gewerkschaftspolitik im Rahmen der EWG zu koordinieren. Die internationalen Berufssekretariate waren zur Düsseldorfer Konferenz nur insofern eingeladen, als sie auf eigenen Wunsch einen Beobachter entsenden konnten. Gestützt auf diese Entwicklung ließ denn auch die Initiative der Verbände der sechs Länder nicht lange auf sich warten. Sie ersuchten die ITF, ohne Verzug eine Konferenz der Verbände des Binnenverkehrs der sechs Länder einzuberufen. Der Generalsekretär wollte diesem Ersuchen grundsätzlich stattgeben, das Datum der Konferenz jedoch erst festsetzen, nachdem die Exekutive der ITF zu dieser Entwicklung einen Beschluß gefaßt hätte. Man einigte sich daher auf die Durchführung der Konferenz außerhalb der ITF, und diese war eingeladen, einen Beobachter zu entsenden. Unter dem Vorsitz des Kollegen R. Dekeyzer vom Belgischen Transportarbeiterverband traten dann am 6. März 1958 die Vertreter der meisten ITF-Verbände der Gemeinschaft in Brüssel zusammen. Die ITF war durch ihren Generalsekretär vertreten. Die Sitzung ernannte einen provisorischen Vorstand mit dem Kollegen R. Laan (Niederlande) als Vorsitzenden und dem Kollegen Th. Rasschaert (Belgien) als Sekretär und beschloß, auf den 27. Mai 1958 eine konstituierende Generalversammlung der EWG-Verkehrsgewerkschaften einzuberufen. Auf dieser wurde in einer ausführlichen Resolution die Notwendigkeit einer engen gewerkschaftlichen Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrs betont, um bei Ausarbeitung einer für die Gemeinschaft gemeinsamen Verkehrspolitik wirkungsvoll mitarbeiten zu können. Die Entschließung verlangte auch eine gebührende Vertretung der Gewerkschaften in den verschiedenen Organen der EWG, die sich mit Verkehrsproblemen zu befassen haben. Außerdem wählte die Konferenz einen Koordinierungsausschuß mit zwei Mitgliedern pro Land in folgender Zusammensetzung:

Deutschland:	Seibert und George
Belgien:	Dekeyzer und Devaux
Frankreich:	Felce und Laurent
Niederlande:	Laan und Kanne
Italien:	Tricase und Constantini
Luxemburg:	Bousser und Leurs

Dazu kommen zwei Vertreter des ITF-Sekretariats. Die Kollegen Laan als Präsident sowie Seibert und Felce als Vizepräsidenten bilden zusammen mit einem Vertreter der ITF und dem Sekretär das Präsidium dieser neuen Organisation, die später den Namen «Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)» erhielt. An dieser Konferenz war die ITF durch O. Becu, Generalsekretär, und H. Imhof, Sektionssekretär, vertreten. Im Rahmen des ITF-Kongresses in Amsterdam fand am 29. Juli 1958 die erste Sitzung des Koordinierungsausschusses statt. Er beschloß über die Aufbringung der finanziellen Mittel durch Sonderbeiträge der Verbände. Ge-

stützt auf einen Bericht des Generalsekretärs, der die bisherige Entwicklung schilderte, hatte die Exekutive in ihrer Sitzung vom 21. und 22. Juli 1958 einen Beitrag von 20 Prozent bewilligt. Auch ein provisorisches Geschäftsreglement wurde vom Ausschuß ausgearbeitet. In einem spätem Zeitpunkt ergab sich Gelegenheit, die Sekretariatsfrage günstig zu lösen, indem Kollege Th. Rasschaert vom Europäischen Gewerkschaftssekretariat angestellt wurde, wobei der GVG die Hälfte der Kosten übernahm. Diese Zusammenlegung wirkte sich auch kostenmäßig für die Verbände günstig aus. Damit waren die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen, um die auf die Gewerkschaften zukommenden Verkehrsprobleme des Gemeinsamen Marktes wirkungsvoll behandeln zu können.

An Arbeit hat es dem GVG seither nicht gefehlt. Es ist seinem Einfluß zu verdanken, daß im bedeutungsvollen Expertenausschuß gemäß Art. 83 des EWG-Vertrages auch gewerkschaftliche Vertreter aufgenommen worden sind. Das war deshalb von besonderer Bedeutung, weil es sich leider ergab, daß im wichtigen Wirtschafts- und Sozialrat der EWG von 101 Mitgliedern ein einziger Vertreter einer Verkehrsgewerkschaft zu finden ist. Der Ausschuß arbeitete auch eine Stellungnahme zum sogenannten «Kapteyn-Bericht» über die Koordinierung des europäischen Verkehrs aus und befaßte sich später intensiv mit den Beratungen der EWG-Verkehrsbehörden, die zur Ausarbeitung einer Verordnung über die Verhütung von Diskriminierungen im Verkehr gewidmet waren. Außerdem folgte er am 10. Oktober 1958 einer verkehrswirtschaftlichen Informationstagung der Montan-Union in Luxemburg, auf welcher ein Vertreter der Interstate Commerce Commission aus Washington über deren Arbeit orientierte. Eine weitere Informationstagung fand am 19. und 20. November 1959 in Brüssel statt. Hier ergab sich erstmals Gelegenheit, mit den leitenden Persönlichkeiten der Verkehrsbehörden der EWG zusammenzukommen und von ihnen über die in der nächsten Zukunft zu behandelnden Probleme orientiert zu werden. Bei Abschluß der Berichtsperiode befaßt sich der GVG mit der Ausarbeitung eines Programms für die Durchführung eines gewerkschaftlichen Seminars über Verkehrsprobleme. In der Zusammensetzung des Koordinationsausschusses haben sich insofern Änderungen ergeben, als der verstorbene G. Devaux durch den Kollegen A. Charlier und der ausgeschiedene O. George durch den Kollegen H. Jacobi ersetzt worden sind.

Internationale Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten (IFALPA)

Im Dezember 1958 beschloß das Exekutivkomitee der ITF, einer Empfehlung der Konferenz des fliegenden Personals im Oktober 1958 Folge zu leisten, daß die ITF die Beziehungen zur IFALPA abbrechen sollte. Die Vertreter des fliegenden Personals waren zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die IFALPA gegen die von ihr und der ITF im Jahre 1955 gemeinsam abgegebenen Erklärung zur Frage der Zusammensetzung der Besatzungen verstoßen hatte. (Diese Angelegenheit wird im Bericht der Sektion Luftverkehr eingehender behandelt.)

Internationale des Personals öffentlicher Dienste

Auf Einladung der ITF wohnte eine Delegation der Internationale des Personals öffentlicher Dienste der Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport vom 16. bis 19. Juni 1959 in Stockholm bei. Die Konferenz beschäftigte sich ziemlich eingehend mit der Vertretung der Interessen der städtischen Transportarbeiter auf internationaler Ebene, von denen einige

der ITF, andere dagegen der IÖD angeschlossen sind. Im August 1959 billigte das Exekutivkomitee der ITF den auf der vorerwähnten Konferenz vorgebrachten Vorschlag, daß die Präsidenten und Generalsekretäre der beiden Internationalen die Möglichkeit einer einheitlichen Vertretung der Interessen städtischer Transportarbeiter auf internationaler Ebene besprechen sollten. Mit diesem Vorschlag erklärte sich die IÖD im November 1959 einverstanden. Der Termin dieser Besprechung stand zur Zeit der Ausarbeitung des vorliegenden Tätigkeitsberichtes noch nicht fest.

VIII. Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen

Internationale Arbeitsorganisation

Von allen internationalen Organisationen waren unsere Beziehungen in der Berichtszeit am intensivsten mit der IAO. Es besteht ein laufender Austausch von Korrespondenzen über ein weites Feld von Fragen, es besteht eine enge Zusammenarbeit bei der Abklärung von Fragen, an denen die ITF interessiert ist, und außerdem gibt es eine Anzahl Konferenzen und Sitzungen, die vorbereitet und besucht werden müssen. Wenn wir die gesamte Tätigkeit der ITF im Zusammenhang mit der IAO unter diesem Kapitel zusammenfassen würden, dann wäre unter einzelnen Sektionsberichten nicht mehr viel zu melden. Das trifft für die Berichtsperiode vor allem auf die Sektion der Seeleute zu, deren Bericht über die Sektionstätigkeit sich vorwiegend mit der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 für Fragen der Seeschifffahrt und mit dem Unterausschuß der Joint Maritime Commission für Fragen der sozialen Wohlfahrt der Seeleute befaßt. Weitere Hinweise auf die IAO und was getan worden ist oder noch getan werden soll, sind auch in allen übrigen Sektionsberichten zu finden. Ob man hier oder unter der Sektionstätigkeit berichten soll, war oft notwendigerweise eine willkürliche Entscheidung. Aber selbst, wenn wir über unsere Tätigkeit im Zusammenhang mit der IAO unter einem einzigen Kapitel berichten würden, wäre es noch immer nicht möglich, alles zu umfassen, weil ein solcher Bericht zu lang werden müßte. Unter den nachstehenden Untertiteln werden wir über eine Anzahl spezieller und wichtiger Aspekte dieser Zusammenarbeit mit der IAO berichten.

1. Industrieausschüsse

In einer Entschliebung, die von unserer Exekutive an ihrer Sitzung vom Dezember 1958 gutgeheißen worden ist, wurden Befürchtungen zu Vorschlägen zum Ausdruck gebracht, die daraufhin zielten, im Rahmen der IAO die Tätigkeit der Industrieausschüsse so zu reorganisieren, daß befürchtet werden mußte, die geplanten Schritte würden die Tätigkeit des Binnenverkehrsausschusses der IAO sehr beschränken. Der Generalsekretär wurde beauftragt, alles zu unternehmen, um die weitere Abhaltung von IAO-Sitzungen der Industrieausschüsse sicherzustellen und der Internationalen Arbeitsorganisation die Auffassungen der Transportarbeiter zur Kenntnis zu bringen. Die Entwicklung, die zu den Befürchtungen der Exekutive geführt hatten, waren das Resultat eines stets zunehmenden und organisierten Druckes, der von Arbeitgeberseite her gegen die Tätigkeit der Industrieausschüsse gerichtet war, ein Druck, der darauf ausging, diese Tätigkeit zu vereiteln und die entsprechenden Kredite zu kürzen oder zu streichen. Einzelne internationale Berufssekretariate und ihre angeschlossenen Verbände haben diesen Treibereien insofern Argumente geliefert, als sie offensichtlich bei der Vorbereitung, Durchführung und späteren Weiterverfolgung der Arbeiten ihrer Industrieausschüsse nicht die für einen vollen Erfolg notwendigen Anstrengungen an den Tag legten. Für die ITF und ihre Verbände, die den Arbeiten des Binnenverkehrsausschusses stets große Bedeutung beimessen haben, wäre jede Einschränkung auf diesem Gebiet sehr schmerzhaft gewesen. Es war deshalb zu begrüßen, daß auf einer außerordentlichen

Konferenz der internationalen Berufssekretariate vom 12. und 13. Februar 1959 im Beisein von Mitarbeitern des IAA vom Vorsitzenden der Gruppe Arbeitnehmer im Verwaltungsrat dieser Organisation, Sir Alfred Roberts, sehr eingehend über die möglichen Entwicklungen orientiert wurde. In einer EntschlieÙung wurden die Auffassungen der Gewerkschaftsseite deutlich dargelegt und gegen die beabsichtigten Einschränkungen protestiert. Außerdem wurde beschlossen, daß die Regierungen aufgefordert werden sollten, für die Tätigkeit der Industrieausschüsse mehr Mittel zur Verfügung zu stellen. Diese Auffassungen wurden dem Generaldirektor des IAA durch eine kleine Delegation der Konferenz unter der Führung von Sir Alfred Roberts überbracht. Die Delegation ersuchte den Generaldirektor, die EntschlieÙung der internationalen Berufssekretariate der Sitzung des Verwaltungsrates IAA vom März 1959 zu unterbreiten. An dieser Sitzung ist es dann der Arbeitnehmergruppe unter Führung von Sir Alfred Roberts nach einem harten Kampf gelungen, die Industrieausschüsse erfolgreich zu verteidigen. Der Verwaltungsrat stimmte abschließend einer Motion der Arbeitnehmergruppe zu, die vorschlug:

1. daß die Zusammensetzung der Industrieausschüsse und anderer Organe überprüft werden sollte, und
2. daß Vorkehrungen getroffen werden sollten, um jährlich eine ad-hoc-Konferenz für eine bestimmte Industrie oder Tätigkeit durchzuführen, die aus einer Liste von Industrien ausgewählt werden sollten, die für solche Konferenzen geeignet wären.

Die Motion ließ im wesentlichen die Struktur der Industrieausschüsse unverändert, eine Tatsache, die vom Generalsekretär der ITF dann in einem Schreiben an den Generaldirektor des IAA mit besonderer Genugtuung vermerkt worden ist.

2. Binnenverkehrsausschuß

Diesem Industrieausschuß mißt die ITF seit jeher große Bedeutung bei. Eine ausführliche Orientierung über die Diskussionen der letzten Konferenz dieses Ausschusses vom März 1957 und die für die nächste Konferenz vorgesehene Tagesordnung erschien in unserem letzten Tätigkeitsbericht (gemeinsame Tätigkeit der Sektionen).

Nach der oben geschilderten Entwicklung kann mit der Durchführung einer Binnenverkehrskonferenz in der ersten Hälfte 1961 gerechnet werden. Die wohlfundierte Berichterstattung des Internationalen Arbeitsamtes an solche Konferenzen macht es notwendig, daß jeweils frühzeitig die Tagesordnung durch den Verwaltungsrat beschlossen wird. Wir haben diesbezüglich bereits sondiert, wobei es sich herausgestellt hat, daß voraussichtlich die folgenden zwei Hauptprobleme zur Behandlung gelangen werden:

Allgemeine Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und soziale Auswirkungen der Aenderung von Methoden und Verfahren bei Eisenbahnen und im Straßentransport.

Im Auftrage der Sektionskonferenz Straßentransport vom Juni 1959 in Stockholm setzten wir uns schriftlich und mündlich beim IAA dafür ein, daß die Anstellungsbedingungen im Stadt- und Vorortverkehr ebenfalls behandelt werden sollen, wie das bereits seit 1951 angestrebt worden ist. Leider macht es aber wiederum den Eindruck, daß auch die nächste Konferenz dieses dringende Problem noch nicht behandeln wird. Wir verweisen auf den Bericht über die Sektionstätigkeit.

a) Arbeitsaufsicht im Straßentransport – Individuelles Kontrolldokument für Kraftfahrer

Auf der oben erwähnten Binnenverkehrskonferenz der IAO vom März 1957 wurde eine ausführliche EntschlieÙung über die Notwendigkeit und die Art der Durchführung der Arbeitsaufsicht im StraÙentransport einstimmig angenommen. Die EntschlieÙung sieht vor, daÙ auf nationaler Ebene die Arbeitgeber gezwungen werden sollten, zweckmäÙige und von den Behörden anerkannte Aufzeichnungen über die Verwendung der im Fahrdienst tätigen Arbeitskräfte zu führen. Die nationale Gesetzgebung sollte überdies dem Fahrpersonal im StraÙentransport die Führung eines individuellen Kontrolldokumentes vorschreiben. Über die Art eines solchen individuellen Kontrolldokumentes wurden in einem besonderen Anhang zur EntschlieÙung die wesentlichen Punkte aufgezählt. Und schließlich erklärte man den Einbau von Tachographen (Fahrtenschreiber) als wünschenswert für die Bestätigung der Angaben im individuellen Kontrollbuch. Die IAO wurde ersucht, ein Muster für ein individuelles Kontrolldokument zu entwerfen. Im Allgemeinen Abkommen über die wirtschaftliche Regelung des internationalen StraÙentransports, auf das wir im nächsten Abschnitt näher eingehen, wird im Artikel 21 die Führung des individuellen Kontrollbuches im internationalen Verkehr vorgeschrieben. Der zuständige Ausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission hat ebenfalls die IAO ersucht, ein Muster für ein individuelles Kontrolldokument auszuarbeiten.

Die IAO hat auf den 20. bis 24. April 1959 eine kleine Konferenz von Regierungsvertretern und internationalen Organisationen zu diesem Zwecke einberufen. Die ITF war dabei durch die Kollegen Koppens und Steldinger vom Sektionsausschuß und den Sektionssekretär vertreten. Mit Rundschreiben vom 30. Dezember 1958 an unsere europäischen Verbände ersuchten wir diese, bei ihren Regierungen vorstellig zu werden und zu versuchen, einen Gewerkschaftsvertreter in die Regierungsdelegation zu dieser Konferenz abordnen zu können. Leider ist das in keinem einzigen Lande zustande gekommen.

Der Konferenz wurden drei verschiedene Entwürfe vorgelegt: Von der französischen Regierung, von der niederländischen Regierung und von der IAO. Die ITF-Delegation setzte sich dafür ein, daÙ der Arbeitnehmer seine Eintragungen in das Dokument nicht in Zahlen und Worten, sondern auf einer graphischen Tabelle vornehmen und daÙ diese graphische Tabelle, obwohl in der Größe eines Taschenformats, doch die 24 Stunden eines Tages in einer Kolonne darstellen sollte. Wir machten auch geltend, daÙ die Konferenz den Regierungen empfehlen sollte, für den internationalen Verkehr Tachographen vorzuschreiben. Wir glauben feststellen zu dürfen, daÙ wir im allgemeinen mit den erreichten Resultaten zufrieden sein dürfen. Das trifft nur in einer Hinsicht nicht zu: Wir forderten gemeinsam mit den Regierungsvertretungen von Holland, Belgien und Deutschland, daÙ die Herausgabe der Kontrolldokumente in irgendeiner Form offiziell registriert werden müÙte, um MiÙbräuche zu verhindern. Leider blieben wir mit diesem Vorschlag in der Minderheit. In der Praxis dürften aber einzelne Regierungen wohl von sich aus diese notwendigen Vorkehrungen anordnen. Die Konferenz der Sektion StraÙentransport hat dem Entwurf mit folgender EntschlieÙung zugestimmt:

Entschließung betreffend Individuelles Kontrolldokument und Fahrtenschreiber

Die unter den Auspizien der ITF vom 16. bis 19. Juni 1959 in Stockholm durchgeführte

Internationale Konferenz der Arbeitnehmer im Straßentransport

bestätigt ihre Auffassung, daß Gesetze und Verträge, die dem Arbeitnehmer im Straßentransport fortschrittliche Arbeitsbedingungen sichern sollen, erst dann ihren vollen Wert erhalten, wenn durch eine wirkungsvolle Arbeitsaufsicht ihre allgemeine Einhaltung durchgesetzt werden kann. Dazu ist erforderlich, daß die Kraftfahrer geeignete Kontrolldokumente führen, damit die Art ihrer Beanspruchung und die Ruhepausen jederzeit nachgeprüft werden können. Solche Maßnahmen sind auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit unerlässlich;

nimmt Kenntnis von einem Bericht über die Ergebnisse der von der Internationalen Arbeitsorganisation durchgeführten Sitzung zur Ausarbeitung eines Modells für ein einheitliches Kontrolldokument, das in allen Ländern verwendet werden könnte, und

stellt fest, daß die von dieser Sitzung ausgearbeiteten Muster für ein täglich zu führendes Kontrolldokument und die zugehörige wöchentliche Berichterstattung sowie die entsprechenden Anweisungen im Prinzip eine ausgezeichnete Grundlage zur Erreichung der angestrebten Ziele darstellen.

Die Konferenz bedauert jedoch, daß in diesem Zusammenhang nicht auf die Wichtigkeit einer zweckmäßigen Registrierung der ausgegebenen Kontrolldokumente hingewiesen wird, die allein geeignet wäre, einer mißbräuchlichen Verwendung der Dokumente weitgehend vorzubeugen, und daß sich die IAO-Sitzung nicht dazu entschließen konnte, in ihre Empfehlungen auch einen Hinweis aufzunehmen, wonach sich für den internationalen Straßentransport die obligatorische Einführung geeigneter Fahrtenschreiber als Ergänzung des individuellen Kontrolldokuments aufdrängt.

Die Konferenz empfiehlt den angeschlossenen Verbänden, sich in ihren Ländern für die allgemeine Einführung des individuellen Kontrolldokuments nach dem Muster der IAO einzusetzen und gleichzeitig darauf hinzuwirken, daß die Ausgabe der Kontrolldokumente registriert und im internationalen Verkehr Fahrtenschreiber eines offiziell genehmigten Typs verwendet werden, wobei eine zuständige Behörde mit ihrer Überwachung zu betrauen wäre.

Der Entwurf ist mit einem Bericht über die Konferenz an die Regierungen und den Verwaltungsrat der IAA geleitet worden. Mit dem Hinweis auf praktische Versuche haben die deutsche und die holländische Delegation im Unterausschuß Straßentransport der ECE seither bereits dargelegt, daß die vorgeschlagene, graphische Darstellung über 24 Stunden in einer Linie praktisch nicht leicht gehandhabt werden könne und daher eine Aufteilung auf zwei Linien zu 12 Stunden aufdränge. Diese Änderung könnte unsererseits ohne allzu große Schwierigkeiten in Kauf genommen werden.

b) Zivilrechtliche Haftung von Kraftfahrern

Wir haben in den zwei letzten Tätigkeitsberichten ausführlich zu diesem Problem berichtet. Es dürfte daher genügen, daß wir uns hier mit den letzten Entwicklungen befassen. Der im Rahmen der IAO von einer Gruppe von Experten ausgearbeitete Bericht wurde den Regierungen übermittelt und diese wurden ersucht, die Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zur Vernehmlassung einzuladen. Da die Untersuchungen in der Frage der zivilrechtlichen Haftung durch die ITF veranlaßt worden waren, legten wir Wert darauf, daß die Verbände diese Vernehmlassung so abfassen würden, daß daraus die Wünschbarkeit einer Lösung auf internationaler Ebene herauszulesen wäre. Es scheint aber, daß die Einwirkungen unserer Verbände nicht ausreichend waren. Jedenfalls wünschten die meisten Regierungen in ihrer Stellungnahme zuhanden des IAA vorläufig noch von weiteren Schritten abzusehen. Der Antrag des IAA an dessen Verwaltungsrat vom November 1958 war denn auch darauf gerichtet, das Problem «in der Schwebe zu belassen». Wir waren aber im Gegenteil der Auffassung, daß nun, nachdem alle Voraussetzungen für eine Weiterbehandlung der Frage und eines schließlichen Abschlusses durch Annahme einer Empfehlung oder Entschließung vorhanden waren, das Problem nicht wieder aufs Eis gelegt werden sollte. Entsprechend gelangten wir mit einem Schreiben an den Präsidenten der Arbeitnehmergruppe des Verwaltungsrates, Sir Alfred Roberts. Obwohl sich diese Gruppe dann energisch in unserem Sinne einsetzte, unterlag sie gegen die Mehrheit der Regierungsdelegationen und die Arbeitgebergruppe.

Der Sektionsausschuß aber wollte den Kampf noch nicht aufgeben. In seiner Sitzung vom Dezember 1958 beauftragte er das Sekretariat, die Verbände in einem Rundschreiben um die Bekanntgabe von Fällen zu ersuchen, wo Kraftfahrer entweder durch einen Gerichtsentscheid zur Leistung von Haftungsschäden verurteilt oder wo Kraftfahrer von ihrem Arbeitgeber zur Bezahlung von Haftungsanteilen oder Schäden gezwungen worden sind. Diese Fälle seien dann zusammenzustellen und dem Internationalen Arbeitsamt zur Kenntnis zu bringen. Dieser Beschluß wurde auch von der Sektionskonferenz in Stockholm bestätigt, die das Sekretariat ersuchte, auf Grund der eingegangenen Dokumentation wieder an das IAA zu gelangen und um Wiederaufnahme der Behandlung der Frage zu ersuchen.

Bei Abschluß dieses Berichtes warten wir noch auf ergänzende Angaben und werden dann eine entsprechende Eingabe im Frühjahr 1960 absenden.

Europäische Wirtschaftskommission der UNO, Binnenverkehrsausschuß (ECE)

a) Allgemeines

Dieser ECE-Ausschuß hat im Dezember 1957 auf eine zehnjährige Tätigkeit zurückblicken können. Das Jubiläum gab einer Anzahl von Regierungsdelegationen Anlaß, die geleistete Arbeit zu würdigen. Dabei wurden übereinstimmend die sehr großen Anstrengungen gerühmt und die erzielten Erfolge in der Förderung des internationalen Verkehrs, in der Verkehrssicherheit und in zahlreichen Aspekten der Zusammenarbeit in den verschiedenen Verkehrszweigen hervorgehoben. Die ITF ist hier in Vertretung des IBFG tätig, der im Rahmen des Wirtschafts- und Sozialrates der UNO Status A, also den höchsten beratenden Status einnimmt. Da ein sehr großer Teil der Arbeit des Binnenverkehrsausschusses Fragen des Straßentransports gewidmet ist, konzentriert sich unsere Mitarbeit weitgehend auf die-

sen Bereich. In Ausnahmefällen, falls es die aufgestellte Tagesordnung rechtfertigt, nehmen wir auch an Sitzungen teil, die sich mit technischen Problemen der Eisenbahnen oder der Binnenschifffahrt befassen. In der Berichtsperiode verfolgten wir neben Fragen des Straßentransports nur die Beratungen über die technischen und vor allem wirtschaftlichen Aspekte der Elektrifizierung und Dieselisierung der Eisenbahnen.

b) Allgemeines Abkommen über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßentransports

Dieses Abkommen, das erste seiner Art, dem die Aufgabe zufällt, Ordnung und Einheitlichkeit in die Abwicklung des internationalen Straßenverkehrs (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) zu bringen, ist bereits am 17. März 1954 von elf europäischen Staaten unterzeichnet worden. Trotzdem ist es bei Abschluß der Berichtsperiode noch immer nicht in Kraft, weil die erforderlichen fünf Ratifikationen oder Beitrittserklärungen noch nicht vorliegen. Erst Frankreich, Italien, Norwegen und Griechenland haben diesen Schritt bereits getan.

Für die Gewerkschaften ist dieses Abkommen aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen von großer Bedeutung. Seine wirtschaftlichen Bestimmungen und die vorgesehenen Kontrollen über ihre Einhaltung werden dazu beitragen, die Unternehmungen in die Lage zu versetzen, fortschrittliche Arbeits- und Lohnbedingungen für die beschäftigten Kraftfahrer anzuwenden. Außerdem schreibt ein besonderer Anhang (A) die wichtigsten Normen der Arbeitsbedingungen vor. So dürfen höchstens neun Stunden am Steuer verbracht werden, und es muß eine regelmäßige Ruhezeit von täglich zehn Stunden (ausnahmsweise acht Stunden) außerhalb des Kraftwagens geboten werden. Der Aufenthalt in der Schlafkabine des Fahrzeugs gilt nicht als Ruhezeit. Es sind diese Aspekte des Abkommens, die uns seit Jahren veranlaßt haben, alles zu unternehmen, um ein Inkrafttreten zu fördern. Daß uns das bis heute nicht gelungen ist, zeigt, daß offensichtlich der Einfluß unserer Verbände auf die Haltung der Regierungen noch immer unzureichend ist. Die Stagnation in der Frage der Ratifizierungen oder Beitritte bedeutet nicht, daß seit 1954 nichts getan worden ist. Im Gegenteil. In anstrengender Arbeit wurden von einem besonderen Arbeitsausschuß eine ganze Reihe von Anhängen ausgearbeitet und andere abgeändert oder der Entwicklung angepaßt. Diese Arbeit ist nun nahezu abgeschlossen. Sie kann erst beendet werden, wenn das Abkommen durch sein Inkrafttreten praktische Form annimmt. Darum ist es jetzt von besonderer Bedeutung, daß ein fünftes Land ratifiziert oder beitrifft und daß dann weitere Länder folgen, damit das Anwendungsgebiet des Abkommens sich zur geographischen Einheit entwickeln kann.

Der eigentliche Hintergrund der Schwierigkeiten liegt in einem der Anhänge, nämlich in jenem über die Gütertarife im Straßentransport (Anhang F2). Dieser schreibt vor, daß nur Tarife angewendet werden dürfen, die vorher gebührend publik gemacht worden sind. Die Einhaltung dieser Tarife durch die Unternehmer muß kontrolliert werden, wobei den zuständigen Behörden Zugang zu den betreffenden Dokumenten gewährt werden muß. Sonderabkommen mit speziellen Vergünstigungen und Rabatten sind untersagt. Diese vernünftigen Bestimmungen, die allein geeignet sind, Preisunterbietungen und Überforderungen je nach Marktlage zu bekämpfen, werden von einzelnen Regierungen kategorisch abgelehnt, obwohl solche Bestimmungen seit Jahrzehnten im Eisenbahnverkehr üblich und die Regel sind. Der Sektionsausschuß hat auf der Dezembersitzung 1958 eine Entschlie-

angenommen, die in deutlichen Worten die Aufforderung an die Regierungen enthielt, dieses Abkommen nun endlich in Kraft zu setzen. Die Verbände wurden darin aufgefordert, bei den Regierungen Druck aufzusetzen und sich außerdem gegen jede Bestrebung zur Erhöhung der Maße und Gewichte von Lastkraftwagen zu wenden, «bis durch die Inkraftsetzung des Allgemeinen Abkommens und der Schaffung einer wirkungsvollen Kontrolle über seine Einhaltung die Voraussetzungen der Wirtschaftlichkeit, der Verkehrssicherheit und der Sozialpolitik erfüllt sind». Diese Entschließung wurde der Konferenz des Binnenverkehrsausschusses ECE, die noch im gleichen Monat tagte, durch den Sektionssekretär unterbreitet. Sie blieb aber ohne Wirkung. Die Unpersönlichkeit der Standpunkte war derart, daß es vorübergehend den Anschein hatte, als ob beschlossen werden sollte, das Abkommen fallen zu lassen! Auf der Sektionskonferenz in Stockholm wurde die Lage erneut besprochen, und die nachfolgende Entschließung wurde einstimmig gutgeheißen:

Entschließung betreffend Verzögerung des Inkrafttretens des Allgemeinen Abkommens über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Straßentransports

Die unter den Auspizien der ITF vom 16. bis 19. Juni 1959 in Stockholm tagende

Internationale Transportarbeiter-Konferenz

in Anbetracht der großen wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung, die einer Regelung der Probleme des Internationalen Straßentransports zukommt und im Bewußtsein, daß gerade bei diesen Transporten die Einhaltung international gesetzter Normen über die Dauer der Arbeitszeit, der Ruhezeit und der am Steuer eines Kraftwagens verbrachten Dienstzeit für die Verkehrssicherheit unerlässlich ist und im Hinblick darauf, daß Bestrebungen zur Schaffung eines solchen europäischen Abkommens bis in die Vorkriegszeit zurückreichen und daß das Allgemeine Abkommen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen nun schon seit über fünf Jahren unterzeichnet vorliegt, aber wegen Mangel an Ratifikationen noch nicht in Kraft treten konnte,

stellt fest:

1. Die Transportarbeiterverbände betrachten es als beschämend, daß ein durch die enorme Entwicklung des internationalen Straßentransports dringend erforderliches Vertragswerk, an dessen Inhalt während vieler Jahre eine beträchtliche Konferenzarbeit, Mühe und Geld verwendet worden sind, nur deshalb nicht in Kraft gesetzt und angewendet werden kann, weil einige Regierungen offensichtlich nicht bereit sind, die Bestimmungen im Vertragsanhang über die Gütertarifpolitik gutzuheißen.
2. Die Konferenz stellt sich ausdrücklich hinter die betreffenden Texte und unterstützt besonders die Bestimmungen über die Pflicht zur Veröffentlichung der Tarife. Diese Haltung stimmt mit den Leitsätzen über die Tarifpolitik im Güterverkehr überein, wie sie vom ITF-Kongreß 1958 im Rahmen des Berichtes über «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» gutgeheißen worden sind.

3. Die Konferenz hätte zum Anhang A des Vertragswerks, der die Arbeitsbedingungen regelt, eine Reihe von Wünschen anzubringen, da die soziale Entwicklung seit der Unterzeichnung des Abkommens im Jahre 1954 nicht stillgestanden ist. Sie verzichtet aber im gegenwärtigen Zeitpunkt auf entsprechende Vorstöße, da sie alles vermeiden will, was ein Inkrafttreten verzögern könnte.

Die Konferenz ruft die ITF-Verbände in den europäischen Ländern auf, die gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen ihrer Länder auf die unbefriedigende Lage aufmerksam zu machen und im Verein mit ihnen alles zu tun, um ihre Regierung zu veranlassen, dem Beispiel Frankreichs, Italiens, Norwegens und Griechenlands zu folgen und das Abkommen zu ratifizieren.

Den Verbänden wurde die EntschlieÙung mit einem Rundschreiben zugestellt. Sie wurden dringend ersucht, energische Schritte zu unternehmen, um dem Abkommen voranzuhelfen. Die meisten Verbände sind diesem Ersuchen gefolgt. Auf der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses vom Dezember 1959 war denn auch eine bedeutend bessere Atmosphäre festzustellen. Dazu hatte auch ein sehr eindringlicher und überzeugender Bericht des ECE-Sekretariats beigetragen, der den Delegationen die Möglichkeiten aufzeigte, aus der Sackgasse herauszukommen. Einstimmig wurde daher beschlossen, den Unterausschuß StraÙentransport zu einer speziellen Sitzung einzuladen und ihn zu beauftragen, auf Grund des erwähnten Berichts alle Möglichkeiten einer Einigung zu prüfen und die entsprechenden Beschlüsse zu fassen. Die Sitzung soll Mitte Februar 1960 stattfinden.

c) Koordinierung des Verkehrs

Auf seiner Sitzung vom Dezember 1957 beschloÙ der Binnenverkehrsausschuß der ECE, sein Sekretariat zu beauftragen, die Probleme der Koordinierung des Verkehrs in ihrer Gesamtheit in einem Bericht zusammenzustellen und dabei auf bisherige Beschlüsse und Folgerungen Bezug zu nehmen, die im Rahmen dieses Ausschusses und seiner untergeordneten Organe früher erfolgt sind. Dieser Bericht erschien im Laufe des Sommers 1958. Er war sehr umfangreich und gab einen äußerst interessanten Abriss über den Stand der Dinge. Der Binnenverkehrsausschuß beschloÙ, ihn vorerst an eine kleine Kommission von Experten mit dem Ersuchen zu überweisen, einen Fragebogen auszuarbeiten, um die Stellungnahmen der Regierungen und der internationalen Organisationen zum Bericht damit einigermaßen zu kanalisieren. Die Gewerkschaften waren in dieser Kommission durch den Sektionssekretär vertreten. Der Fragebogen mit der Einladung, den Koordinierungsbericht zu kommentieren, wurde anfangs März 1959 von der ECE ausgesandt. Als Frist zur Stellungnahme war der 1. September festgesetzt. Das Sekretariat hat einige Verbände, die wissenschaftliche Mitarbeiter beschäftigen, ersucht, ihm bei der Ausarbeitung des Kommentars behilflich zu sein. Hierzu reichte indessen die Frist offensichtlich nicht aus, so daß der Kommentar im wesentlichen in alleiniger Verantwortung des Sekretariats entworfen, anschließend vom Sekretariat des IBFG gutgeheißen und der ECE eingesandt worden ist. Da unser Kommentar in einzelnen Fragen mit den Verhandlungen und Beschlüssen der Internationalen Eisenbahnerkonferenz vom September 1959 übereinstimmte, legten wir ihm deren EntschlieÙungen zur Lage der Eisenbahnen und zur Frage der Pipelines bei (siehe Bericht der Eisenbahnersektion).

Der Binnenverkehrsausschuß hat, nicht zuletzt in Anbetracht der Tatsache, daß einzelne Berichte so spät eingetroffen sind, daß sie nicht mehr näher geprüft werden konnten, beschlossen, die Diskussion zu verschieben und das Sekretariat zu ersuchen, eine Zusammenstellung der Kommentare zu erstellen und dabei auch die Aspekte der Verkehrskoordinierung in Ländern mit Planwirtschaft ausreichend darzustellen. Wir sind überzeugt, daß die damit eingeleitete Entwicklung bei einigermaßen gutem Willen der Regierungsdelegationen zu einer wesentlichen Annäherung der Standpunkte in wichtigen Fragen der Koordinierung führen wird. Das ist besonders auch im Hinblick auf die europäischen Integrationsbestrebungen von großer Bedeutung.

Übrige regionale Wirtschaftskommission der UNO

a) Afrika (ECA)

Diese Wirtschaftskommission wurde vom Wirtschafts- und Sozialausschuß der UNO in seiner Sitzung vom April 1958 ins Leben gerufen. Sie hat ihren Sitz in Addis Abeba. Sie wird sich auch mit wichtigen Verkehrs- und Transportproblemen befassen.

b) Lateinamerika (ECLA)

Diese Kommission widmet Verkehrsfragen eine zunehmende Aufmerksamkeit. Eine Anzahl von Berichten wurden über die verkehrswirtschaftliche Lage in einzelnen Ländern ausgearbeitet. Unter ihren Auspizien tagen gelegentlich die Autotransportunternehmungen und -dienste der zentralamerikanischen Staaten, wie denn überhaupt auch hier die Probleme des Straßentransports überwiegen. Gegenwärtig ist eine eingehende Studie über die Regelungen des internationalen Straßentransports in dieser Region in Vorbereitung. Es darf nicht übersehen werden, daß die Bestrebungen zum wirtschaftlichen Zusammenschluß einzelner Staatengruppen in diesen Gebieten sehr stark sind und in diesem Zusammenhang die Verkehrsprobleme genau wie im Rahmen der europäischen Integration eine zentrale Stellung einnehmen.

c) Asien und Ferner Osten (ECAFE)

Diese Kommission ist, was die Verkehrsabteilung anbetrifft, gleich aufgebaut wie die europäische. Auch sie hat einen *Binnenverkehrsausschuß* mit je einem Unterausschuß für die drei Verkehrsträger Eisenbahn, Straße und Binnenschifffahrt. Der Eisenbahn-Unterausschuß befaßte sich mit technischen und wirtschaftlichen Problemen und ein spezielles Ausbildungszentrum für Beamte im Betriebs- und Signaldienst wurde in Zusammenarbeit mit der Verwaltung für technische Hilfe in Lahore (Pakistan) geschaffen. Der Unterausschuß Straße behandelt Fragen des Baus und der Finanzierung von Autobahnen und Straßen und hat im Jahre 1959 in Tokio ein Seminar über Fragen der Verkehrssicherheit durchgeführt. Im Unterausschuß Binnenschifffahrt werden alle Aspekte des Baus von Wasserstraßen sowie des Betriebs und der Verkehrssicherheit in der Binnenschifffahrt behandelt. Dazu gehören auch die Fragen des Stoßbetriebs. In Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation wurde in Burma ein Ausbildungszentrum für die Arbeit mit Diesel-Schiffsmotoren eingerichtet. Der Ausschuß prüft gegenwärtig die Frage, ob er seine Tätigkeit nicht auch auf Fragen der Seeschifffahrt ausdehnen soll. Er befaßt sich auch eingehend mit Fragen der Verkehrskoordinierung.

Die Kontakte der ITF mit diesen regionalen Organisationen beschränkten sich bisher auf den gelegentlichen Austausch von Dokumenten. Die Frage einer aktiven Mitarbeit soll auf Antrag des Generalsekretärs der ITF im Rahmen der internationalen Berufssekretariate demnächst geprüft werden. Schließlich sei darauf hingewiesen, daß der bisherige Ausschuß für Transport- und Nachrichtenwesen der UNO im Jahre 1959 aufgelöst worden ist. Der Schritt wurde vor allem damit begründet, daß inskünftig mehr Gewicht der Arbeit regionaler Wirtschaftskommissionen beigemessen werden soll.

Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

a) Allgemeines

Gestützt auf unsere Erfahrungen auf der Konferenz der Verkehrsminister 1957 in Rom gelangten wir Ende 1957 mit einer Eingabe an deren Präsidenten, in der wir verschiedene Aspekte der Zusammenarbeit berührten und ihn baten, neue und produktivere Wege in Erwägung zu ziehen. Daraufhin wurden wir auf den 26. April 1958 zu einer Besprechung mit dem Präsidenten der Konferenz, Minister A. Angelini (Italien), nach Paris eingeladen. Herr Angelini unterbreitete uns Vorschläge für eine neue Art der Zusammenarbeit, die sich bis zur Mitwirkung in Arbeitsausschüssen und in den Sitzungen der Stellvertreter der Minister erstrecken sollte. Dafür würde dann aber in der Ministerkonferenz selbst inskünftig kein «Hearing» für die internationalen Organisationen mehr stattfinden. Wir wurden ersucht, unseren Standpunkt zu diesen Vorschlägen und zu den Problemen der CEMT allgemein möglichst bald schriftlich einzureichen, was mit einer ausführlichen Eingabe vom 10. Juni 1958 erfolgte. Alle andern internationalen Organisationen wurden in gleicher Weise orientiert und um Bericht ersucht. Die Berichte wurden dann auf einer gemeinsamen Sitzung der Minister-Stellvertreter mit den Vertretern der internationalen Organisationen vom 24. September 1958 besprochen und das neue Vorgehen in der Zusammenarbeit wurde allgemein begrüßt. Wir haben dabei den Vorbehalt angebracht, daß alle Organisationen auf gleicher Stufe zu behandeln seien und daß es vor allem keine Vorrechte der Internationalen Handelskammer geben dürfe, was uns zugebilligt wurde. Seither haben wir allerdings feststellen müssen, daß ein Arbeitsausschuß, der eine Untersuchung über die Belastung der Verkehrsträger durch Steuern, Löhne und Sozialversicherung durchzuführen hat, die Grundzüge seines Vorgehens bereits behandelt und beschlossen hat, ohne uns einzuladen, obwohl man uns in Aussicht gestellt hatte, daß wir zugezogen würden. Auch zu den Arbeiten des Ausschusses für Fragen der Verkehrssicherheit wurden wir nicht beigezogen. Auf der Sitzung der Minister-Stellvertreter vom 22. September 1959 hat denn der Sektionssekretär auch in aller Form gegen diese Praxis Protest eingelegt und außerdem den Wunsch ausgedrückt, daß die internationalen Organisationen, nachdem sie zu den Konferenzen der Minister selbst nicht mehr eingeladen werden, wenigstens über die Ergebnisse offiziell unterrichtet werden sollten. Diesem Ersuchen wurde seither stattgegeben.

Es ist unschwer zu erkennen, daß die Arbeiten der CEMT an Bedeutung immer mehr zunehmen. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, daß eine Annäherung der Standpunkte zwischen den einzelnen Regierungen, die in wichtigen Verkehrsfragen immer noch sehr voneinander abweichen, durch die wirtschaftliche und politische Entwicklung immer dringender wird. Es ist auch anzuerkennen, daß die CEMT als Organisation in der kurzen Zeit

ihres Bestehens eine Arbeit geleistet hat, die allgemein große Zustimmung findet.

b) Aus dem Arbeitsprogramm der Verkehrsministerkonferenz

Von den Problemen, die im Rahmen der CEMT behandelt werden, seien vor allem die folgenden erwähnt: Koordinierung und Finanzierung von Investitionen im Verkehr, Verkehrssicherheit, Probleme der Pipelines, Entwicklung der kombinierten Transporte, Maße und Gewichte im Straßenverkehr und die Belastung der Verkehrsträger mit Steuern, Löhnen und Sozialbeiträgen. Zu diesen Fragen nimmt auch die ITF periodisch in Berichten Stellung.

Weitere zwischenstaatliche Regierungsorganisationen

a) Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Euratom und Gemeinschaft für Kohle und Stahl

Die Verbindung zu diesen Organisationen erfolgt über den «Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)», über dessen Gründung und Tätigkeit wir unter dem Abschnitt über internationale gewerkschaftliche Organisationen berichtet haben.

Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO)

Die erste Tagung dieser Organisation fand im Januar 1959 in London statt. Sie beschäftigte sich hauptsächlich mit verfahrenstechnischen Fragen, einschließlich der Wahl eines aus 16 Mitgliedern bestehenden Rates und eines 14köpfigen Sicherheitsausschusses. Die von der Regierung der USA nachdrücklich befürworteten Bemühungen der Regierungen Panamas und Liberias um Sitze im Sicherheitsausschuß schlugen fehl. Beide Regierungen waren der IMCO so spät beigetreten, daß sie für eine Vertretung im Sicherheitsausschuß nicht mehr in Betracht kamen.

In den Rat der IMCO wurden die folgenden Länder gewählt: Argentinien, Australien, Belgien, Kanada, Deutsche Bundesrepublik, Frankreich, Griechenland, Indien, Italien, Japan, Niederlande, Norwegen, Pakistan, Vereinigte Arabische Republik, Großbritannien, USA, Sowjetrußland. Anfang 1960 waren insgesamt 34 Länder Mitglieder der IMCO.

Anläßlich ihrer ersten Tagung übernahm sie die Verantwortung für die Verwirklichung des Übereinkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See 1948 und einiger weiterer internationaler Übereinkommen auf dem Gebiete der Schifffahrt. Eine internationale Konferenz zur Prüfung der Möglichkeit einer Revision des Übereinkommens vom Jahre 1948 ist auf Mai-Juni 1960 in London anberaumt worden. Sie wird sich außerdem mit den Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen befassen.

Die ITF hatte sich gemeinsam mit dem IBFG von allem Anfang an um Konsultativstatuts bei der IMCO bemüht und darauf geachtet, daß die Organisationen der Seeleute in allen Angelegenheiten, die sie berühren, ihren Einfluß geltend machen können. Über die Beziehungen zwischen der IMCO und nicht-staatlichen Organisationen sollte erst Anfang 1960 ein Beschluß gefaßt werden. Der Generalsekretär wohnte jedoch der ersten Tagung als Beobachter in Vertretung des IBFG bei und überreichte aus diesem Anlaß eine Erklärung über die Stellungnahme der ITF zu Fragen, mit denen sich die IMCO beschäftigen würde oder beschäftigen sollte.

IX. Verschiedenes

Spanien

Auf seiner Sitzung im Dezember 1958 nahm das Exekutivkomitee der ITF die folgende Resolution zur politischen Lage in Spanien an:

Unterdrückungsmaßnahmen in Spanien

Anlässlich seiner Sitzung am 16. und 17. Dezember 1958 in London hat das Exekutivkomitee

mit Abscheu, wenn auch ohne Überraschung, festgestellt, daß die Unterdrückungskampagne des Franco-Regimes gegen jegliche Gedanken-, Rede- und Handlungsfreiheit mit unverminderter Heftigkeit weitergeht und daß es im Rahmen dieser Kampagne im vergangenen November zu einer großen Anzahl von Verhaftungen spanischer Demokraten gekommen ist, deren einziges Vergehen darin bestand, daß sie sich der Tyrannei der gegenwärtigen Regierung ihres Landes widersetzen. Im Namen der sieben Millionen Transportarbeiter der freien Welt, deren Interessen die ITF vertritt,

erklärt das Exekutivkomitee, daß derartige Maßnahmen nur geeignet sind, allen Argumenten, mit denen das Franco-Regime versuchen mag, sich zu den freien Nationen der Welt zu zählen, den Boden zu entziehen und den eindeutigen Beweis dafür liefern, daß sich dieses Regime nur durch Unterdrückungsmaßnahmen behaupten kann;

es fordert die verantwortlichen Stellen Spaniens auf, die wegen ihrer Opposition gegen die Diktatur Verhafteten freizulassen und

ersucht die Mitgliedsverbände, auf ähnliche Weise, entweder direkt oder über die Regierungen ihrer Länder, Protest zu erheben, damit sich das Franco-Regime ein klares Bild vom Hass und Abscheu machen könne, die seine Unterdrückungsmaßnahmen in der freien, demokratischen Welt hervorrufen.

Hafenarbeiterkonferenz für den Bereich des Stillen Ozeans

Im April 1959 wurde das Exekutivkomitee der ITF von der Absicht der unter kommunistischem Einfluß stehenden amerikanischen Hafenarbeitergewerkschaft (ILWU) und der australischen Hafenarbeiterföderation in Kenntnis gesetzt, vom 11. bis 13. Mai 1959 in Tokio eine Hafenarbeiterkonferenz für den Bereich des Stillen Ozeans zu organisieren. Eine Reihe von asiatischen Mitgliedsverbänden war eingeladen worden, und der japanische Hafenarbeiterverband hatte sich bereit erklärt, als Gastgeber der Konferenz zu fungieren. Das Exekutivkomitee nahm eine Resolution an, in der auf den Umstand verwiesen wurde, daß der Zweck dieser Konferenz die Förderung der Interessen der Kommunisten sei; die freien Gewerkschaften der Hafenarbeiter wurden aufgefordert, sich einer Beteiligung an dieser Konferenz zu enthalten. Der Inhalt dieser Resolution wurde durch das asiatische Büro der ITF weitesten Kreisen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Konferenz fand statt und nahm eine Reihe von Resolutionen politischer Natur an. Der ITF wurde zum Vorwurf gemacht, daß sie sich bei ihrer Kampagne

gegen die Schattenflaggen «nicht mit den Gewerkschaften der Hafnarbeiter ins Einvernehmen gesetzt hätte». Von größerer Bedeutung als die Resolutionen war ein Beschluß, einen aus je einem Delegierten des amerikanischen Hafnarbeiterverbandes ILWU sowie Australiens, Rotchinas, Indonesiens, Japans und Sowjetrußlands bestehenden «ständigen Verbindungsausschuß» zu errichten. Beantragt wurde ferner die Einberufung einer zweiten Konferenz im Jahre 1960.

Finanzbericht für die Jahre 1958/1959

Einleitung

Wie üblich betrachten wir zunächst die Einnahmen und Ausgaben in den letzten drei Jahren zum Zwecke einer vergleichenden Gegenüberstellung:

	Gesamteinkünfte	Ausgaben	Überschuß (+) oder Defizit (—)
	£	£	£
1957 . . .	56.548	51.697	+ 3.500
1958 . . .	56.501	56.521	— 20
1959 . . .	63.055	56.563	+ 6.492

Die beträchtliche Erhöhung der Gesamteinkünfte im Jahre 1959 verglichen mit 1958 ist selbstverständlich auf die Einführung des neuen Mitgliedsbeitrags von 5d. je Mitglied mit Wirkung vom 1. Januar 1959 zurückzuführen.

Die Ausgaben hatten sich wohl von 1957 auf 1958 erhöht, dagegen sind sie im Jahre 1959 so gut wie unverändert geblieben.

Tabelle 1, in der eine Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1958 und 1959 enthalten ist, zeigt, daß im Jahre 1959 bei gewissen Ausgabenposten Erhöhungen festzustellen sind, vor allem bei «Gehältern und Zulagen», «Veröffentlichungen, Bücherei und Büromaterial», «Porti, Telefon, Telegramme». Alle diese Ausgabenposten weisen normalerweise eine steigende Tendenz auf, die zum Teil auf die nach wie vor vorhandene inflationistische Erhöhung der Preise zurückzuführen ist, in größerem Umfange jedoch auf die fortwährende Erhöhung des Volumens der vom Sekretariat geleisteten Arbeit. Dagegen läßt sich bei anderen Posten ein Rückgang der Ausgaben feststellen, wie z. B. bei jenen im Zusammenhang mit dem Londoner Büro. Zu erwähnen wären ferner die erhöhten Ausgaben aus dem Internationalen Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute und zum ersten Male die dem Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen angelasteten Ausgaben für Miete und sonstige Bürodienste, die ebenfalls zu einer Herabsetzung der vorerwähnten Ausgabenposten führen. Was die «Reisespesen» betrifft, waren sie im Jahre 1958 infolge von Reisen nach Kanada und den Vereinigten Staaten in Vertretung der ITF außergewöhnlich hoch.

Normalerweise sind die Ausgaben für «Tagungen und Konferenzen» im Kongreßjahr höher als im folgenden Jahre. Diesmal ist dies nicht der Fall infolge der zusätzlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit den fünf Sitzungen des Ausschusses für die Revision der Internationalen Charta der Seeleute im Jahre 1959. Es ist jedoch mit ziemlicher Sicherheit damit zu rechnen, daß die gesamten oder der Großteil der Kosten der insgesamt sechs Sitzungen dieses Ausschusses durch freiwillige Beitragsleistungen der Mitgliedsverbände der Seeleute im laufenden Jahre wieder hereingebracht werden.

Sonderfonds

Aus den Tabellen 2 bis 6 gehen Einzelheiten der Verwendung der Sonderfonds der ITF in den Jahren 1958 und 1959 hervor.

Der Freie Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen, Tabelle 3, der bei der Arbeit der ITF eine so wichtige Rolle spielt und bei der Verwirklichung vieler Projekte

von größter Bedeutung sein sollte, ist nach wie vor unzureichend. Lediglich dem Beschluß des Exekutivkomitees im April 1960, £3.000 aus dem Allgemeinen Fonds der ITF im Jahre 1959 in den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen zu übertragen, ist es zu verdanken, daß er Ende 1959 nicht ein Defizit in Höhe von £2.612 aufwies. Das bedeutet, daß der Beschluß des Amsterdamer Kongresses, den Mitgliedsbeitrag auf einen einheitlichen Beitrag von 5d. je Mitglied und Jahr zu erhöhen, wodurch sich die früher üblichen freiwilligen Beiträge an den Edo-Fimmen-Fonds erübrigen sollten, unter Berücksichtigung der Zuweisung von 25 Prozent dieser Einkünfte im Jahre 1959 an den Fonds das gewünschte Ergebnis noch nicht erzielt hat. Andererseits liegt es auf der Hand, daß eine Übertragung von mehr als 25 Prozent der Einkünfte an den Edo-Fimmen-Fonds so gut wie sicher ein Defizit des Allgemeinen Fonds zur Folge haben würde.

Was die übrigen Fonds betrifft, bedürfen die Zahlen wohl kaum einer weiteren Erläuterung. Wir möchten lediglich auf die Kommentare am Ende der Tabelle 6 verweisen.

Abschließend möchten wir unseren Mitgliedsverbänden für die praktischen Beweise ihrer Solidarität in der Berichtszeit, die uns bei unserer Arbeit sehr ermutigt hat, unseren aufrichtigen Dank aussprechen.

Juni 1960

O. Becu,
Generalsekretär

Bilanz zum 31. Dezember 1958

Aktiva	£	£
Bank- und andere Guthaben	50.081	
3 Goldbarren	897	
Kassenbestand London (inkl. ausländischer Währung)	498	51.476
<i>Verschiedene Debitoren</i>		
Fällige Mitgliedsbeiträge	4.415	
Beträge, fällig auf laufenden Konten	10.198	
Fällige Fondsbeiträge	7.207	
Sparguthaben des Personals	1.695	
Vorschüsse	7.322	
Fällige Zinsen	315	
Eintreibbare Einkommenssteuer	26	
Vorauszahlungen	875	32.053
Papiervorrat		100
		83.629
<i>Mobiliar, Büromaterial</i>		
	£	
Anschaffungspreis, abzüglich Verkaufserlös	7.663	
Neuanschaffungen	318	
	7.981	
	£	
Abzüglich bisherige Abschreibungen	4.481	
Abzüglich Verkauf	19	4.500
	3.481	3.481
	Übertrag	3.481
		83.629

	£	£	£
Übertrag		3.481	83.629
Auto, Anschaffungspreis	1.831		
Neuanschaffung	2.095		
	3.926		
Abzüglich Verkauf	1.831	2.095	
Bücherei (Nominalwert)		1	5.577
Gewerkschaftsgründungsfonds			
£18.800 3,5 % britische Kriegsanleihe zum Nennwert		18.800	
4 Goldbarren		6.773	
		25.573	
Abzüglich darauf gegebene Vorschüsse		4.478	21.095
			<u>110.301</u>

Passiva

	£	£
<i>Verschiedene Kreditoren</i>		
Allgemeine Konten	2.114	
Vorschüsse	3.320	
Beträge, ausstehend auf laufenden Konten	4.754	
Im voraus bezahlte Mitgliedsbeiträge	44	
Niederländischer Gewerkschaftsbund	704	10.936
<i>Fonds</i>		
Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen	5.315	
Fonds des Fair-Practices-Ausschusses	—	
Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute	63.546	
Unterstützungsfonds	4.558	
Gewerkschaftsgründungsfonds	21.095	
Beistandsfonds für die Opfer von Unterdrückung	2.311	
	96.825	
Allgemeiner Fonds	2.540	99.365
		<u>110.301</u>

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 1958; (2) die Einnahmen- und Ausgabenberechnung gibt

ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1958; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1958.

Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,
geprüfte Rechnungsrevisoren

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

27. November 1959

Bilanz zum 31. Dezember 1959

Aktiva	£	£
Bank- und andere Guthaben	55.110	
3 Goldbarren	897	
Kassenbestand London (inkl. ausländischer Währung)	450	56.457
<i>Verschiedene Debitoren</i>		
Fällige Mitgliedsbeiträge	3.062	
Beträge, fällig auf laufenden Konten	7.543	
Fällige Fondsbeiträge	3.119	
Sparguthaben des Personals	2.985	
Vorschüsse	9.246	
Fällige Zinsen	348	
Eintreibbare Einkommenssteuer	48	
Vorauszahlungen	762	27.113
Papiervorrat		50
		83.620
<i>Mobiliar, Büromaschinen</i>		
Anschaffungspreis abzüglich Verkaufserlös	7.962	
Neuanschaffungen	599	
	8.561	
	£	
Abzüglich Abschreibungen	5.481	
Abzüglich Verkaufserlös	2	3.078
Auto, Anschaffungspreis	2.095	
Abzüglich Abschreibungen	800	1.295
Bücherei, Nominalwert		1
		4.374
<i>Gewerkschaftsgründungsfonds</i>		
£18.076.7.10 British Transport Aktien		
3% 1978/88	12.277	
4 Goldbarren	6.773	
	19.050	
Abzüglich darauf gegebene Vorschüsse	4.478	14.572
		102.566

Passiva

Verschiedene Kreditoren	£	£
Allgemeine Konten	16.256	
Vorschüsse	4.698	
Beträge, ausstehend auf laufenden Konten	3.956	
Im voraus bezahlte Mitgliedsbeiträge	116	
Niederländischer Gewerkschaftsbund	—	25.026
<i>Fonds</i>		
Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen	388	
Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute	51.057	
Unterstützungsfonds	4.980	
Gewerkschaftsgründungsfonds	14.572	
Beistandsfonds für die Opfer von Unterdrückung	2.311	
	73.308	
Allgemeiner Fonds	4.232	77.540
		<u>102.566</u>

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 erstellt. 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 1959; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Einnahmenüberschusses für das Jahr 1959; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1959.

Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,
geprüfte Rechnungsrevisoren

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

22. Juni 1960

Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1958 und 1959

Einnahmen	1958	1959
	£	£
1. Mitgliederbeiträge	55.589	82.656
Abzüglich Beitrag zum Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen		20.664
		<u>61.992</u>
2. Andere Einnahmen	912	1.063
	<u>56.501</u>	<u>63.055</u>

Ausgaben	1958	1959
	£	£
<i>I. Gehälter und Zulagen</i>		
1. Gehälter und Sozialversicherung	25.888	26.567
2. Berichte und Übersetzungen	215	272
<i>II. Miete, Steuern und Bürokosten</i>		
3. Londoner Büro	3.833	3.597
4. New-Yorker Büro	978	1.080
5. Versicherung	30	30
<i>III. Reise- und Repräsentationskosten</i>		
6. Sitzungen und Konferenzen	10.901	10.097
7. Reisekosten	3.818	3.113
8. Repräsentationskosten	416	491
9. Auto	298	546
<i>IV. Veröffentlichungen, Bücherei und Papier</i>		
10. Zeitungen und Berichte	5.691	5.961
11. Abonnements	304	348
12. Bücherei	86	97
13. Papier und anderer Bürobedarf	579	620
<i>V. Porti, Telephon und Telegramme</i>		
14. Porti	592	618
15. Telephon und Telegramme	1.154	1.376
<i>VI. Buchprüfungs-, Anwalts- und allgemeine Kosten</i>		
16. Buchprüfung	550	550
17. Bankspesen	50	79
18. Allgemeine Kosten, Zuwendungen, Verschiedenes	513	496
19. Zahlbarer Mitgliedsbeitrag	625	625
	56.521	56.563
	£	
Abschreibungen auf Mobiliar, Anlagen und Büro- maschinen	1.000	
Abschreibungen auf Auto	800	
Überschreibung auf den Freien Gewerkschafts- fonds Edo Fimmen	3.000	4.800
		61.363

Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen

	£
Bilanz am 1. Januar 1958	7.435
Beiträge	
Erhalten von Mitgliedsverbänden im Jahre 1958	10.486
Besondere Beiträge (inkl. RLEA [USA] 1958, £9.286)	10.560
Erhalten von Mitgliederverbänden im Jahre 1959	4.067
Zuweisung von 25 % der Mitgliederbeiträge 1959	20.664
Überweisung vom Allgemeinen Fonds	3.000
	Übertrag 56.212

	£	£
	Übertrag	56.212
Ausgaben 1958 und 1959		
<i>Afrika</i>		
Unterstützung für Verbände	2.117	
Beitrag zur Teilnahme am Amsterdamer Kongreß	1.325	
Vertretungskosten in Ghana	150	
Reisekosten des Leiters der Regionalabteilung	1.332	
Individuelle Zuwendungen	52	
Verschiedenes	20	
<i>Asien</i>		
Unterstützung für Verbände	200	
Beitrag zur Teilnahme am Amsterdamer Kongreß	447	
Teilnahme an der Delegation des IBFG nach Indien	472	
Reisekosten des Generalsekretärs auf seiner Asienreise	1.034	
Individuelle Zuwendungen	154	
<i>Europa</i>		
Unterstützung für Verbände	7.013	
Beitrag zum Gewerkschaftlichen Ausschuß der Gemeinschaft (ITF)	1.428	
Reisekosten des Generalsekretärs während IBS-Diskussionen in Athen	119	
Reisekosten des Leiters der Regionalabteilung	392	
Verschiedene Reisekosten	148	
<i>Lateinamerika</i>		
Unterstützung für Verbände	512	
Beitrag zur Teilnahme am Amsterdamer Kongreß	590	
Teilnahme an der Delegation des IBFG nach Argentinien	600	
Reisekosten des Generalsekretärs auf der Reise in Lateinamerika	665	
Verschiedene Reisekosten	126	
Verschiedenes	6	
<i>Regionalbüros</i>		
Afrikanisches Regionalbüro, Lagos	2.383	
Asiatisches Büro, Tokio (inkl. Singapurreise), 1958	4.653	
Japanisches Büro, Tokio, 1959	2.853	
Asiatisches Sekretariat, Singapur, 1959	3.430	
Lateinamerikanisches Büro, Mexiko (inkl. Vertretung in Montevideo, 1959)	18.986	
Teilnahme der Leiter der Regionalbüros am Amsterdamer Kongreß	1.412	
<i>Ausgaben des Hauptbüros</i>		
Gehalt des Leiters der Regionalabteilung (1958)	439	
Gehalt des Leiters der Regionalabteilung (1959)	1.395	
Bürokosten	600	
Miete, Telephon, Büromaterial	239	
Kosten für Reisen, Auto und Repräsentation	532	55.824
Saldo per 31. Dezember 1959		<u>388</u>

Unterstützungsfonds

	£
Saldo per 1. Januar 1958	4.338
Zinsen	1.316
	<hr/>
	5.654
Zuwendungen und verschiedene Kosten	674
Saldo per 31. Dezember 1959	<hr/>
	4.980

Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung

	£
Saldo per 1. Januar 1958	2.335
Verschiedene individuelle Zuwendungen	24
Saldo per 31. Dezember 1959	<hr/>
	2.311

Fonds des Fair-Practices-Ausschusses

	£
Saldo per 1. Januar 1958	5.534
Beiträge 1958	1.817
	<hr/>
	7.351

Ausgaben 1958

	£	
Vertretung außerhalb des Hauptsitzes	870	
Sitzungen, Reisekosten, Diäten für Ausschußmitglieder	5.442	
Kompensation für Lohnausfall der finnischen Hafendarbeiter	162	
	<hr/>	6.474
Saldo des Fonds per 31. Dezember 1958, übertragen auf den Internationalen Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute	877	7.351

Internationaler Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute

(früher Internationale Wohlfahrtskasse der Seeleute genannt)

	£
Saldo per 1. Januar 1958	28.426
Beiträge erhalten 1958	39.378
Beiträge erhalten 1959	24.990
Mitgliederbeiträge erhalten 1959	1.489
Überweisung von Fonds des Fair-Practices-Ausschusses	877
	<hr/>
	95.160

Zuwendungen

	£	£	£
Belgischer Transportarbeiterverband (für das de-Mick-Sanatorium)	8.000		
Seeleuteklub Bangkok	2.500		
Dreadnought-Krankenhaus, Greenwich	1.800		
Ostafrikanischer Seeleuteverband	100		
Finnischer Seeleuteverband	2.500		
Deutsches Seemannsheim, South Shields	299		
Verschiedene Seemannsheime	100		
	<hr/>		
Übertrag		15.299	95.160

	£	£	£
Übertrag		15.299	95.160
Indonesischer Hafenarbeiterverband	500		
Internationales Medizinisches Zentrum, Rom	1.000		
New-Yorker Seeleuteheim	2.500		
Norwegischer Seeleuteverband	4.009		
Britischer Seeleuteverband	2.000		
Pakistanischer Transportarbeiterverband	2.000		
12 Besatzungsmitglieder der «Sophie C»	250	27.558	
Druckkosten für die Panlibhonco-Broschüre	504		
Kosten des allgemeinen Boykotts	847		
Kosten der Sitzungen 1959, Reisespesen, Diäten für Ausschußmitglieder und verschiedene Kosten	6.397		
Kosten des Londoner Büros	7.586		
Repräsentationskosten außerhalb des Hauptbüros (1959)	602		
Anwaltkosten im Zusammenhang mit den Satzungen des neuen Fonds	609	16.545	44.103
Saldo per 31. Dezember 1959			<u>51.057</u>

Anmerkung:

Auf einer Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses am 23. Januar 1959 wurde beschlossen, die Empfehlung des Wohlfahrtsfonds-Unterausschusses anzunehmen, daß es infolge der neuen Satzungen für den Internationalen Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute nicht mehr notwendig sei, zwei verschiedene Fonds aufrechtzuerhalten. Auf Grund dieses Beschlusses werden alle früher für die Internationale Wohlfahrtskasse der Seeleute und den Internationalen Fonds des Fair-Practices-Ausschusses erhaltenen und diesen Fonds zugeschriebenen Beiträge auf obigen Fonds überschrieben, und alle den beiden früheren Fonds belasteten Auslagen werden ebenfalls dem Internationalen Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute angelastet.

Die Aufgabe der ITF in den Entwicklungsländern

Bei einer Untersuchung des Aufgabenbereichs der ITF in den Entwicklungsländern dürfte es zweckmäßig sein, neuerdings zu prüfen, ob die Gewerkschaftsbewegung in dieser Hinsicht irgendwelche Verpflichtungen zu erfüllen hat und auch ob in dieser Hinsicht für uns alle eine Verpflichtung besteht. Beide Fragen müssen ohne Zweifel bejaht werden.

Es steht fest, daß unsere wichtigste Aufgabe darin besteht, auf internationaler Ebene alle Aktionen und Bestrebungen zu fördern, die zu einer Hebung des Lebensstandards, zur Verwirklichung der Ideale der sozialen Gerechtigkeit, der gleichen Chancen für alle und des Schutzes der Menschenrechte, der Freiheit und Würde des arbeitenden Menschen führen können. Wir haben uns in der Vergangenheit häufig genug überlegt, warum der Fortschritt der Entwicklungsländer für uns ein so unmittelbares Anliegen darstellt, und immer wieder wurde betont, daß sich daraus für uns eine Verpflichtung ergibt, die sich von den Idealen der Menschheit, der sozialen Gerechtigkeit, des Fortschritts und der internationalen Solidarität ableitet. Von diesen Grundsätzen abgesehen, ist die Verwirklichung dieses Projekts jedoch auch eine Konsequenz eines in diesem Falle keineswegs verwerflichen Egoismus, denn es liegt auf der Hand, daß Armut, Ausbeutung der Arbeitnehmerschaft und unternormale Lebens- und Arbeitsbedingungen, einerlei wo man sie antrifft, eine Bedrohung fortschrittlicher Verhältnisse und der Freiheit anderswo mit sich bringen. Die Ereignisse der Weltgeschichte haben uns gewiß zu der Anerkennung der Tatsache verholpen, daß es hier um unsere eigenen Interessen und im weiteren Sinne um jene der gesamten Menschheit geht.

Unter diesen Voraussetzungen bleibt zu überlegen, auf welche Weise die ITF in dieser schnelllebigen Zeit und in Anbetracht der in fortwährendem Wandel begriffenen wirtschaftlichen und politischen Lage ihren Verpflichtungen am besten gerecht werden kann. Zu diesem Zwecke wollen wir hier erstens die wichtigsten Bedürfnisse der Entwicklungsländer festhalten, zweitens einen kurzen historischen Überblick über die bisherigen Versuche der ITF, diesen Bedürfnissen zu entsprechen, zu vermitteln und drittens überlegen, auf welche Weise die ITF in Zukunft diesen Bedürfnissen besser als in der Vergangenheit gerecht werden könnte.

Die grundlegenden Bedürfnisse der Entwicklungsländer

Bei einer Behandlung des Problems der regionalen Tätigkeit müssen wir zunächst in den Entwicklungsländern das Vorhandensein eines einzig dastehenden Phänomens feststellen, das man als «dreifache Revolution» bezeichnet hat. Diese Revolution stützt sich auf drei Beitragsfaktoren: die Verlängerung der durchschnittlichen Lebensdauer des arbeitenden Menschen, die immer deutlicher zutage tretende Auflehnung gegen Ungerechtigkeit und schließlich die immer ausgeprägtere Entschlossenheit, sich von jeder Form der Diktatur zu befreien. Diese dreifache Revolution hat der Gewerkschaftsbewegung der betreffenden Länder ihren Stempel aufgedrückt, und wir wollen versuchen, die auf diese Weise neu hervorgerufenen Probleme sowie

die bereits früher vorhandenen zu identifizieren. Die Arbeiterbewegung dieser Länder nimmt häufig aktiven Anteil am Kampf um die nationale Unabhängigkeit; der wichtigste Arbeitgeber ist häufig der Staat; die Gewerkschaften müssen sich mit einer ausgeprägten Tendenz nach überaus rascher Industrialisierung auseinandersetzen, die nur allzu häufig auf Kosten der Arbeitnehmer durchgeführt werden soll; dazu kommen von außen her gelenkte Versuche, die Gewerkschaften zu unterwandern oder zu vernichten; ebenso hat die Gewerkschaftsbewegung der Entwicklungsländer mit der weltweiten Organisation der Kommunisten zu tun, die sich bemühen, sie in ihren Einflußbereich einzubeziehen, um auf diese Weise die Gewerkschaften als Mittel zur Erreichung der politischen Ziele des Kommunismus zu verwenden, und schließlich müssen die Gewerkschaften die sehr ernst zu nehmenden Schwierigkeiten überwinden, die sich aus der Armut der Bevölkerung, dem Analphabetentum sowie ihrer eigenen Unerfahrenheit und dem Mangel an geschulten Gewerkschaftsführern ergeben.

Die Bedürfnisse der Entwicklungsländer sind also offenkundig. Es müssen Gewerkschaftsführer herangebildet werden, das Bewußtsein der breiten Masse der Mitglieder muß erweckt werden, und es müssen finanziell starke, gutorganisierte Gewerkschaften entwickelt werden, die in der Lage sind, die Interessen ihrer Mitglieder auf wirksame Weise zu vertreten. Das wird demnach unsere Aufgabe sein müssen, aber ebenso liegt es an uns, die Führer der Gewerkschaften und die Arbeiterschaft überhaupt mit der festen Entschlossenheit zu erfüllen, freie demokratische Gewerkschaften aufzubauen, die die stärkste Waffe zum Schutze der Interessen der Arbeitnehmer darstellen. Daß diese Bedürfnisse vorhanden sind, wissen wir eigentlich bereits seit langem. Auch die Aufgabe, die wir zu erfüllen haben, ist uns längst bekannt. Es stellt sich lediglich die große Frage, auf welche Weise diesen Bedürfnissen am besten entsprochen werden kann, damit wir unsere Aufgaben auf die bestmögliche Weise erfüllen können. Außerdem müssen wir die dazu erforderlichen Mittel verfügbar machen. Viele Jahre praktischer Erfahrungen haben dazu beigetragen, daß wir unser Ziel klarer identifizieren und unser Programm entsprechend planen können, obwohl uns die geänderten Verhältnisse oft genug gezwungen haben, unsere Pläne zu ändern. Aus diesen Gründen dürfte ein kurzer Überblick über unsere bisherigen Erfahrungen auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit zweckmäßig sein.

Historischer Überblick

Die ITF war die erste internationale Organisation, die eine regionale Tätigkeit zu entwickeln begann. Sie erkannte als erste Internationale, daß die stärkeren und besser entwickelten Organisationen den schwächeren helfen müssen. Die führenden Persönlichkeiten der ITF waren bereits 1928 zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die ITF der Tätigkeit außerhalb Europas immer größere Bedeutung beimessen müsse, wobei die besondere Notwendigkeit der regionalen Tätigkeit unterstrichen wurde. Dabei wurde in Anerkennung des Vorhandenseins spezifischer Probleme gewisser Länder die Errichtung von Zweigsekretariaten vorgeschlagen. Die zur Verwirklichung dieser Projekte ergriffenen Maßnahmen mußten sich zwangsläufig in bescheidenem Rahmen bewegen, da man sich der Tatsache bewußt war, daß die regionale Tätigkeit Mittel voraussetzte, über die die ITF damals nicht verfügen konnte. Nichtsdestoweniger bestand bereits vor dem Kriege ein Büro im Fernen Osten, und während des Krieges wurde in New York ein Zweigbüro eröffnet. Auf dem ersten Nachkriegskongreß der ITF im Jahre 1946 gelangte der Plan

der Errichtung von Regionalbüros wieder zur Debatte, und es wurde vorgeschlagen, daß das Exekutivkomitee untersuchen sollte, wie viele derartige regionale Sekretariate zu eröffnen wären und wo. Man neigte der Auffassung zu, daß in Nordamerika, Lateinamerika, Europa, im Mittleren und Fernen Osten und im Süden des Gebiets des Stillen Ozeans je ein Regionalbüro erforderlich wäre. Obwohl man einsah, daß alle diese Sekretariate notwendig waren und notwendig sein würden, ließ sich zu jener Zeit unmöglich voraussagen, wann sie eröffnet werden könnten. Zur Deckung der Kosten der regionalen Tätigkeit würden beträchtliche finanzielle Mittel erforderlich sein, die die ITF zu jener Zeit aus eigener Kraft nicht verfügbar machen konnte.

In den Jahren 1946 bis 1948 entwickelte die ITF großes Interesse vor allem an Fragen der Seeleute im karibischen Raum, in Westindien sowie im Mittleren und Fernen Osten, wo die große Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten der Einführung menschenwürdiger Heuern und Arbeitsbedingungen hindernd im Wege stand und Konkurrenz zwischen den einzelnen Gewerkschaften eine wirksame Vertretung der Interessen der Arbeiterschaft unmöglich machte. Um die Entwicklung einsatzfähiger Gewerkschaften in diesen Ländern zu fördern, wurde beschlossen, die erforderlichen Maßnahmen für die Einberufung einer Konferenz für den karibischen Raum zu treffen, eine Konferenz für den Mittleren Osten in Erwägung zu ziehen (dieses Projekt mußte infolge des Krieges in Palästina fallengelassen werden) und im April 1948 in Sydney eine Konferenz für das Gebiet des Stillen Ozeans einzuberufen, die jedoch ebenfalls nicht zustande kam, da mehrere australische Gewerkschaften ihre Mitarbeit verweigerten, solange zwischen der ITF und dem WGB keine zufriedenstellenden Beziehungen wiederhergestellt waren.

Nachdem eine besondere Delegation von Seeleuten nach dem Fernen Osten entsandt worden war, beschloß das Exekutivkomitee jedoch, ein asiatisches Seeleutesekretariat ins Leben zu rufen, dessen Zweck darin bestehen sollte, die Entwicklung und Konsolidierung der dortigen Gewerkschaften der Seeleute zu fördern, um der rücksichtslosen Ausbeutung asiatischer Seeleute und der sich daraus ergebenden Bedrohung ihres Lebensstandards vorzubeugen. In Indien waren die Vorbereitungen bereits in einem fortgeschrittenen Stadium, und in Bombay konnten ebenfalls wesentliche Fortschritte verzeichnet werden. Anfang 1948 wurde das Büro in Singapur unter der Leitung des Kollegen George Reed eröffnet, mußte jedoch gegen Mitte 1949 infolge der Verschlechterung des Gesundheitszustandes des Kollegen Reed geschlossen werden. Nichtsdestoweniger war es ihm während seines Aufenthalts im Fernen Osten gelungen, einen wesentlichen Beitrag zum Ausgleich der Differenzen zwischen den Gewerkschaften der Seeleute Indiens, Pakistans, Hongkongs und Singapurs zu leisten. Außerdem setzte er sich mit einigem Erfolg für die Errichtung von Heuerstellen ein, durch die ebenfalls die weitverbreitete Ausbeutung der Seeleute verhindert werden sollte.

1949 kam es zur Eröffnung eines regionalen Informationsbüros in Bombay zum Zwecke einer engen Fühlungnahme mit den Gewerkschaften der indischen Transportarbeiter. Als ehrenamtlicher Sekretär fungierte Kollege D. Mungat. Das Büro gab monatliche Veröffentlichungen heraus und legte dabei besonderen Wert auf Schulung und Bildung. Die Finanzierung dieser und auch anderer Tätigkeiten stützte sich auf Appelle an die Mitgliedsverbände – die Vorläufer später eingeführter Sonderbeiträge für regionale Tätigkeit.

Die zu jener Zeit in Lateinamerika um sich greifenden Umwälzungen veranlaßten die ITF, der sehr komplizierten Lage in diesem Weltteil ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Obwohl man unter «regionaler Tätigkeit» normaler-

weise die Bemühungen um Förderung der Entwicklung der wirtschaftlich weniger fortgeschrittenen Länder versteht, müssen in diesem Falle auch lateinamerikanische Länder in den Bereich dieser Tätigkeit einbezogen werden, obwohl einige von ihnen ein höheres Niveau der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung erreicht haben, da sie durch verschiedene wirtschaftspolitische Umstände im großen und ganzen von der freien Gewerkschaftsbewegung der Welt isoliert wurden. Heutzutage kann diese Begründung jedoch vielfach nur in historischer Hinsicht als zutreffend bezeichnet werden. 1948 erfolgte die Gründung einer demokratischen Föderation von Gewerkschaften des amerikanischen Kontinents, aus der später die Regionalorganisation des IBFG (ORIT) wurde. Zur gleichen Zeit nahm die ITF ihre Kontakte in Lateinamerika wieder auf und beauftragte Kollege Gomez mit einer längeren Dienstreise durch Lateinamerika, in deren Verlauf er sich mit 26 Gewerkschaften in Verbindung setzte. Seine Bemühungen führten zur Wiederaufnahme enger Beziehungen, worauf mit Wirkung vom 1. Januar 1949 in ganz Lateinamerika die Veröffentlichung des Presseberichts der ITF in spanischer Sprache aufgenommen wurde. Das Interesse, das die dortigen Gewerkschaften an den Tag legten, führte zur Einberufung einer lateinamerikanischen Transportarbeiterkonferenz der ITF im September 1949 und zur Errichtung eines lateinamerikanischen Zweigsekretariats in Havanna unter den Auspizien der kubanischen Transportarbeiter. Anfang 1948 gehörten der ITF in Lateinamerika nur drei Organisationen an, nämlich die argentinischen Seeleute, die chilenischen Seeleute und Hafearbeiter und die mexikanischen Straßenbahner. Ende 1949 hatte sich diese Zahl jedoch bereits auf zwölf erhöht, und viele weitere Gewerkschaften legten Interesse am Beitritt zur ITF an den Tag.

Zur gleichen Zeit beschäftigte sich die ITF auch mit Projekten von Büros im Nahen und Mittleren Osten, die jedoch infolge der drohenden Kriegsgefahr und allgemein gespannten internationalen Lage fallengelassen werden mußten. Außerdem anerkannte das Exekutivkomitee die immer größer werdende Bedeutung Afrikas und seiner im Entwicklungsstadium befindlichen Gewerkschaften, aus welchem Grunde beschlossen wurde, engeren Kontakt zur afrikanischen Gewerkschaftsbewegung aufzunehmen.

In die gleiche Zeit fällt die Gründung des IBFG. Die ITF setzte sich von allem Anfang an für eine möglichst weitgehende Zusammenarbeit und Einigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung ein sowie für eine möglichst intensive Zusammenarbeit zwischen den IBS und dem IBFG auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit. 1950 wurde eine gemeinsame Konferenz der IBS und des IBFG einberufen, um Vorkehrungen für eine solche gegenseitige Beratung und Zusammenarbeit zu treffen. Der Umstand, daß der IBFG die Notwendigkeit der Schaffung eines regionalen Apparats sofort eingesehen hatte, wurde von der ITF begrüßt, die die einzige Möglichkeit zu einer wirksamen Behandlung dieses Problems in einer Zusammenlegung der dem IBFG und den IBS zur Verfügung stehenden Hilfsquellen sah.

Zur Finanzierung der regionalen Tätigkeit in größerem Umfange führte die ITF im Jahre 1953 internationale Solidaritätsmarken ein, die von den Mitgliedsverbänden verkauft werden sollten, um auf diese Weise einen Fonds zur Unterstützung schwächerer Gewerkschaften zu schaffen. An diesem System wurde bis Ende 1956 festgehalten, wonach den Beitragsleistungen im Interesse einer langfristigen Planung eine systematischere Basis verliehen wurde.

Das große Interesse an Lateinamerika und der Wunsch, dort eine schlagkräftige Gewerkschaftsbewegung ins Leben zu rufen, führte zu dem Be-

schluß, Kollege Gomez im Jahre 1951 nach Havanna zu entsenden, um dem neuen Sekretariat mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Kollege Gomez unternahm viele Reisen durch Lateinamerika, auf denen er eine große Zahl wertvoller Kontakte herstellte. Das Sekretariat hatte seine Tätigkeit kaum richtig begonnen, als General Batista 1953 in Kuba die Macht an sich riß. Das Exekutivkomitee sah sich zu der Schlußfolgerung veranlaßt, das Büro zu schließen, da es seine Funktionen unter den gegebenen politischen Bedingungen nicht mehr ordnungsgemäß erfüllen konnte.

Die ITF wandte sich dem Fernen Osten zu, wo Kollege Soares im Jahre 1950 die Leitung des Büros in Bombay an Stelle des Kollegen Mungat übernahm, der zum Beauftragten des IBFG für Asien ernannt wurde. 1952 begab sich der Generalsekretär nach Indien, um bei der Fusion der Gewerkschaften der Seeleute und Eisenbahner behilflich zu sein. In Anbetracht des immer größeren Interesses an den Problemen der asiatischen Eisenbahner beschloß das Exekutivkomitee im Jahre 1953, in Tokio eine asiatische Eisenbahnerkonferenz zu veranstalten. Der Verwirklichung dieses Plans stellten sich jedoch Schwierigkeiten in den Weg, die zu einer Verschiebung der Konferenz führten, worauf das Exekutivkomitee im Januar 1954 den Beschluß faßte, gegen Ende dieses Jahres eine allgemeine asiatische Transportarbeiterkonferenz einzuberufen. Auch hier führten verschiedene Schwierigkeiten zu einer Verschiebung des Termins. Nichtsdestoweniger konnten beträchtliche Fortschritte erzielt werden, und als der Generalsekretär im Oktober 1954 in Tokio eintraf, konnte er im Einvernehmen mit den dortigen Organisationen den Termin der Konferenz auf April 1955 festlegen. Dieser Konferenz wohnten 39 Delegierte von 26 Organisationen (7 Mitgliedsverbände, 19 nicht angeschlossene Verbände) in Hongkong, Indien, Indonesien, Japan, Malaya, Pakistan und den Philippinen bei. Sie vertraten insgesamt 952 584 (596 605 angeschlossene und 355 979 nicht angeschlossene) Mitglieder. Im Sinne der von der Konferenz angenommenen Resolution billigte das Exekutivkomitee im Juni 1955 die Eröffnung eines Regionalbüros der ITF in Tokio in Zusammenarbeit mit den japanischen Mitgliedsverbänden, das provisorisch der Leitung des Kollegen Soares unterstellt wurde. Ein Arbeitsprogramm wurde in Angriff genommen einschließlich der Veröffentlichung von Pressemeldungen und eines Presseberichtes in englischer und japanischer Sprache.

Da unsere sorgfältig vorbereiteten Pläne zur Entwicklung eines lateinamerikanischen Zweigsekretariats mit Sitz in Havanna zunichte gemacht worden waren, mußte wieder von vorne angefangen werden. Als das Exekutivkomitee erfuhr, daß die ORIT Anfang 1955 einen Kongreß einzuberufen beabsichtigte, beschloß es, diese Gelegenheit zur Veranstaltung einer lateinamerikanischen Transportarbeiterkonferenz zu benutzen. Lateinamerika wurde in sechs Zonen aufgeteilt, wobei ein Büro in Mexiko als Zentralorgan fungieren sollte. Auf einer Konferenz der Zonenpräsidenten im Oktober 1955 in Mexiko wurde ein regionaler Beirat ernannt und außerdem die Veröffentlichung einer spanischen Ausgabe der ITF-Zeitung beschlossen. Die Konferenz stand im Schatten des tragischen Ablebens des Kollegen Gomez drei Tage vor ihrem Beginn. Im Sinne eines seiner letzten Wünsche sollte die Konferenz, für die er sich so unermüdlich eingesetzt hatte, planmäßig stattfinden. Kollege Martinez blieb in Mexiko, um eine Unterbrechung der bereits in Angriff genommenen Arbeit zu verhindern und darauf zu achten, daß die erreichten Fortschritte nicht zunichte gemacht wurden.

Besonders dringend wurde die Notwendigkeit einer möglichst intensiven Förderung der regionalen Tätigkeit auf dem Wiener Kongreß 1956 empfunden. In einem besonderen Bericht über die «Intensivierung und Ausweitung

der Tätigkeit in allen Ländern zur Förderung der Entwicklung freier Gewerkschaften» wurde die dringende Notwendigkeit der Unterstützung der Entwicklungsländer durch die politisch, wirtschaftlich und sozial fortgeschrittenen Länder unterstrichen, von deren Kenntnissen und praktischen Erfahrungen die Entwicklungsländer profitieren sollten. Es wurde beschlossen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln für einen Austausch von Informationen und praktischen Erfahrungen in möglichst großem Umfange zu sorgen. Es sollte keine auf sentimentalischen Erwägungen beruhende und nicht gründlich durchdachte Lösung ins Auge gefaßt werden, sondern konkrete Maßnahmen zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen unserer Kollegen in den Entwicklungsländern, damit sie den ihnen als natürliches Recht zustehenden Platz in der ITF einnehmen könnten.

Geplant wurde zunächst, Delegationen nach den betreffenden Ländern zu entsenden und die vorhandenen Möglichkeiten und Bedürfnisse an Ort und Stelle zu prüfen. Als nächster Schritt sollten Konferenzen auf regionaler Basis folgen, um die Gewerkschaften der betreffenden Länder einander näherzubringen, und engere Beziehungen zur ITF herzustellen. Danach sollte in dem betreffenden Lande ein Büro der ITF eröffnet werden, um für die Verwirklichung der Politik und Arbeitsprogramme der ITF zu sorgen, den Gewerkschaften beizustehen und Vorkehrungen für die Schulung leitender Gewerkschaftsfunktionäre zu treffen. Mit der Leitung solcher Büros sollten Leute mit gründlichen Kenntnissen der dortigen Verhältnisse und Erfordernisse und unbedingter Loyalität zur ITF beauftragt werden. Als letztes Stadium wurde ein weltweites Netz von regionalen Organisationen ins Auge gefaßt, von denen jede für einen Weltteil zuständig sein sollte, um dort im Zusammenhang mit regionalen Belangen und Problemen einen wirksamen Beistand gewähren zu können. Auf dieser Ebene sollte den Regionalorganisationen eine ziemlich weitgehende Autonomie zugestanden werden.

Der Kongreß erklärte sich daraufhin mit dem Projekt einverstanden, das die Ausweitung und Intensivierung der regionalen Tätigkeit vorsah. Der Finanzierung dieser Tätigkeit sollte dabei eine systematische Basis verliehen werden. Außerdem sollte sie im Rahmen des Sekretariats der ITF in verwaltungstechnischer Hinsicht systematisch behandelt werden, ein besonderer Ausschuß für Projekte der regionalen Tätigkeit sollte ernannt werden, und außerdem war vorgesehen, daß Delegationen im Einklang mit einem wohl-durchdachten Plan in die verschiedenen Länder entsandt werden sollten, um an Ort und Stelle die Vorbereitungsarbeiten für regionale Konferenzen, für die Eröffnung von Regionalbüros und eine möglichst rasche Entwicklung von Regionalorganisationen der ITF in die Wege zu leiten.

Als Ergebnis der Beschlüsse des Wiener Kongresses wurde das Exekutivkomitee zunächst ermächtigt, bis zu vier Mitglieder in Vertretung der verschiedenen Weltteile zu kooptieren; zusätzlich wurde ein Unterausschuß mit dem Entwurf eines in großen Zügen gehaltenen Tätigkeitsprogramms beauftragt. Dieser Unterausschuß empfahl die Ernennung eines Leiters der Regionalabteilung, welchen Posten Kollege R. Coutts im September 1957 übernahm. Im Hinblick auf die Vorbereitung von regionalen Tagungen, Eröffnung von Regionalbüros usw. unternahmen die Kollegen Dekeyzer, Coutts, Meza und Martinez im April und Mai 1956 eine Reise durch verschiedene lateinamerikanische Länder, um dort engere Verbindungen zur Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter herzustellen und die Vorbereitungen für eine lateinamerikanische Konferenz zu treffen.

Im Januar und Februar 1957 unternahm der Generalsekretär in Begleitung des Kollegen Golding eine längere Afrikareise. Dabei fanden Unterredungen

mit führenden Persönlichkeiten und Mitgliedern von etwa 50 Gewerkschaften der Transportarbeiter sowie Vertretern von nationalen Dachorganisationen, Behörden und Arbeitgebern statt. Im Anschluß an diese Afrikareise wurde Kollege Labinjo als kooptiertes Mitglied in Vertretung von Afrika in das Exekutivkomitee aufgenommen und die Möglichkeit der Eröffnung eines Regionalbüros der ITF in Afrika in Erwägung gezogen. Kollege Labinjo wurde daraufhin mit verschiedenen Vertretungen der ITF als Gastdelegierter sowie einer Rundreise durch den Sudan beauftragt. Im März 1959 wurde beschlossen, das afrikanische Büro in Lagos im gleichen Gebäude zu eröffnen, in dem sich das Sekretariat des IBFG befindet, und Kollege Labinjo zum ehrenamtlichen Vertreter der ITF zu ernennen.

Obwohl das Büro in Bombay im Jahre 1955, nachdem Kollege Soares die Leitung des neuen asiatischen Büros in Tokio übernommen hatte, geschlossen wurde, wurde Asien keineswegs vernachlässigt. Kollege Soares begab sich im Jahre 1957 zweimal nach Singapur, wo er sich etwa drei Monate aufhielt, um den Bestrebungen um eine Vereinheitlichung der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute seinen Beistand zu leihen. Außerdem war er diesen Organisationen bei Verhandlungen mit den Behörden behilflich, insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung von Heuerstellen und Systemen der Registrierung von Seeleuten. Im Oktober 1957 reiste Kollege Soares nach Indonesien, um dort engere Beziehungen zu angeschlossenen und nicht angeschlossenen Gewerkschaften der Transportarbeiter herzustellen. Im November 1957 war Kollege Coutts Mitglied einer gemeinsamen Delegation der ITF und des IBFG, die nach Japan entsandt wurde, um Vermittlungsversuche im Zusammenhang mit der kritischen Lage bei den Eisenbahnen zu unternehmen und die japanische Regierung zur Ratifizierung des Übereinkommens der IAO über die Koalitionsfreiheit und das grundlegende Recht aller Arbeitnehmer auf Verweigerung der Arbeit zu veranlassen. Im Anschluß daran unternahm Kollege Coutts eine Reise durch Indien und Pakistan, wo er mit Mitgliedsverbänden Fühlung nahm und sich bemühte, einen Beitrag zum Zusammenschluß der Organisationen der Eisenbahner und Seeleute zu leisten. Drei Monate später reiste eine gemeinsame Delegation der ITF, des Internationalen Metallarbeiterbundes und des IBFG nach Indien, um die Lage in der dortigen Gewerkschaftsbewegung zu untersuchen und auch womöglich einen Beitrag zur Entwicklung einer besseren und produktiveren Zusammenarbeit der beiden dem IBFG angeschlossenen demokratischen Gewerkschaftsbünde INTUC und Hind Mazdoor Sabha zu leisten. Aus diesem Anlaß wurde die Möglichkeit des Zusammenschlusses aller indischen Organisationen der Eisenbahner in einer Föderation besprochen.

Wir waren daher auf dem Kongreß 1958, obwohl kaum die allerdringendsten Arbeiten in Angriff genommen worden waren, immerhin in der Lage, zu berichten, daß in Tokio und Mexiko Regionalbüros bestanden, daß die Eröffnung eines Büros in Lagos geplant war, daß die Bemühungen zahlreicher Delegationen zu konkreten Ergebnissen geführt hatten, wie man auf Grund des Mitgliederzuwachses in den Entwicklungsländern feststellen konnte. In den beiden Jahren 1956 und 1957 konnte die ITF 47 Neubetritte verzeichnen, davon 42 in Afrika, Asien und Lateinamerika. Auch in den beiden folgenden Jahren handelte es sich bei den meisten neu aufgenommenen Gewerkschaften um solche aus Entwicklungsländern. Gewiß ist die Mehrzahl zahlenmäßig und finanziell nicht stark, aber die Möglichkeiten einer Erfassung der Unorganisierten sind durchwegs enorm und daher bezeichnend für das weitere Vordringen der ITF in die entferntesten Gebiete der freien Welt.

Einzelheiten der jüngsten Entwicklung auf dem Gebiete der regionalen Tätig-

keit sind in Abschnitt V des Tätigkeitsberichtes enthalten. Wir möchten jedoch im Rahmen dieses geschichtlichen Überblicks die folgenden wichtigsten Ereignisse hervorheben: die Ernennung des Kollegen Pieter de Vries zum Leiter der Regionalabteilung als Nachfolger des Kollegen Coutts, der Mitte 1958 zu seiner Gewerkschaft zurückkehren mußte; im Fernen Osten die Eröffnung des Büros in Singapur; die Asienreise des Generalsekretärs im Jahre 1958; die Tätigkeit des Kollegen Soares in Singapur, Malaya, Indonesien und Birma; die rege Tätigkeit des japanischen Büros der ITF unter der Leitung des Kollegen Suzuki und schließlich die auf den kommenden Herbst anberaumte zweite Asiatische Transportarbeiterkonferenz der ITF. In Lateinamerika mußte die für 1959 geplante Transportarbeiterkonferenz verschoben und das Büro in Mexiko geschlossen werden; positiv zu bewerten waren dagegen der Einsatz des von Montevideo aus operierenden Kollegen Houke, eine Argentinienreise des Generalsekretärs und eine Reise des Kollegen de Vries nach Mexiko. In Afrika ist unser Büro seit dem Rücktritt des Kollegen Labinjo unbesetzt. Kollege de Vries unternahm mehrere Reisen nach West- und Ostafrika, wodurch er u. a. einen Beitrag zum erfolgreichen Ausgang der drei Arbeitskämpfe der Eisenbahner leistete.

Wir können daher, obwohl wir einige Rückschläge in Kauf nehmen mußten, auf gewisse Fortschritte zurückblicken, und die uns offenstehenden Möglichkeiten sind sehr beträchtlich. In gewisser Hinsicht hat die ITF enorme Fortschritte erzielt, da sie in Weltteilen Fuß gefaßt hat, die nur allzu lange stiefmütterlich behandelt worden waren und sich dort bereits eines unleugbaren Prestiges erfreut; gerade in den kritischen Ländern wird die Lage jedoch durch interne Gegensätze und Doppelgeleisigkeit vielfach kompliziert. Man neigt dort dazu, das wahre Problem aus den Augen zu verlieren und sich mit kleinlichen Differenzen zu verzetteln. Die Zeit drängt jedoch, und wir müssen uns bemühen, diese Zeit- und Kräftevergeudung auszumerzen und Pläne für die Zukunft zu entwickeln.

Schlußfolgerungen

Wir möchten diesen Bericht mit einigen Schlußfolgerungen beenden, zu denen wir auf Grund unserer bisherigen Erfahrungen auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit gelangt sind.

Zunächst muß die ganz offenkundige Tatsache festgehalten werden, daß die ITF nicht mehr die einzige Internationale ist, die eine aktive regionale Tätigkeit entfaltet. Der IBFG kann auf eine fast zehnjährige Tätigkeit auf diesem Gebiete zurückblicken und auch einige IBS legen jetzt Interesse daran an den Tag. Die Erfahrung hat gelehrt, daß viel Geld und Mühe umsonst aufgewandt werden, wenn jeder versucht, seinen eigenen Weg zu gehen. Dabei wollen wir doch alle das gleiche Ziel erreichen: den Arbeitern der Entwicklungsländer zu einer starken, freien und demokratischen Gewerkschaftsbewegung zu verhelfen. In Anbetracht der Rolle, die der internationalen Gewerkschaftsbewegung dabei zufällt, liegt es auf der Hand, daß wir hier vor einer gemeinsamen Aufgabe stehen und eine gemeinsame Verantwortung zu übernehmen haben. Diese Aufgabe können wir aber nur dann bewältigen, wenn wir unsere Bemühungen koordinieren und die Hilfsquellen, über die wir verfügen, gemeinsam verwerten.

Wir müssen uns daher zunächst fragen, ob die gegenwärtige Struktur der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung sie in die Lage versetzt, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Reichen die Mittel, über die wir verfügen, auch wirklich aus? Wir wissen, daß eine Reorganisation des IBFG im Gange ist,

um seine optimale Einsatzfähigkeit zu gewährleisten. Es wäre aber unseres Erachtens auch höchste Zeit, außerdem die Struktur der gesamten freien Gewerkschaftsbewegung der Welt einer Prüfung zu unterziehen, um sie von allem unnötigen Ballast zu befreien, damit sie ihre Aufgaben in den Entwicklungsländern erfüllen kann. (Vielleicht treffen diese Feststellungen auch auf andere Aspekte unserer Tätigkeit zu, ohne Zweifel aber auf die regionale Tätigkeit, die unter den gegenwärtigen Umständen überaus wichtig, wenn nicht die wichtigste ist.) Wir müssen uns dieser schnelllebigen Zeit anpassen, solange noch Zeit dazu ist.

Durch die Schaffung eines gemeinsamen Geschäftsführenden Ausschusses der IBS und des IBFG ist in dieser Hinsicht immerhin ein Anfang gemacht worden. (Siehe Abschnitt V des Tätigkeitsberichtes.) Dieser Ausschuss soll sich mit den Weltteilen bzw. Ländern beschäftigen, wo sich Probleme ergeben, sie ihrer Bedeutung nach einordnen, Maßnahmen zu ihrer Lösung beschließen – einschließlich gemeinsamer Aktionen des IBFG und der IBS –, wie z. B. gemeinsame Delegationen, gemeinsame regionale Beauftragte, Büros, finanzielle Unterstützung usw. Die Finanzierung solcher Vorhaben wird sich weitgehend auf den Internationalen Solidaritätsfonds stützen. Zweck dieses Systems ist nicht nur die Zusammenarbeit der internationalen, sondern auch die Zusammenarbeit der Gewerkschaften der einzelnen Länder miteinander und mit ihren Dachorganisationen. Sie sollen ermutigt werden, die Werbung für die Gewerkschaftsbewegung als solche über die Gewerkschaftsbünde zu planen. Besonders dort, wo es so viele Unorganisierte gibt, könnte man von einer gemeinsamen Werbekampagne und Propaganda die besten Resultate erwarten.

Es stellt sich jedoch nach wie vor die Frage, ob wir genug unternehmen, ob wir auf die richtige Weise vorgehen und ob wir unsere Hilfsquellen auf die möglichst beste Weise verwerten. Die Errichtung des Ausschusses war ein erster Schritt auf dem richtigen Wege, dennoch haben sich, obwohl er erst kurze Zeit besteht, schon einige Mängel bemerkbar gemacht. Wenn wir uns der Verpflichtung, unsere Gewerkschaftsbewegung auf regionaler Ebene zu entwickeln, nicht entziehen wollen und unsere Aufgabe wirklich ernst nehmen, müssen wir nicht nur zur Zusammenarbeit bereit sein, sondern auch die Verantwortung übernehmen, die sich aus gemeinsamen Beschlüssen, gemeinsam festgesetzten Vollmachten und gemeinsamer Überwachung der zu leistenden Arbeit ableitet.

Viele Jahre lang gingen die einzelnen Internationalen absichtlich jeder allzu engen Zusammenarbeit aus dem Wege und achteten mit größter Sorgfalt darauf, daß ihre Souveränität in keiner Weise verletzt wurde. Heute müßte man eigentlich einsehen, daß die IBS und der IBFG ein Stadium der Reife erreicht haben, wo sie als gleichberechtigte Partner auf die Erreichung unseres gemeinsamen Zieles hinarbeiten können, ohne dabei auf ihre Autonomie verzichten zu müssen.

Diese beiden Zielsetzungen scheinen unvereinbar zu sein, sind es aber nicht. Beide Sparten der internationalen Gewerkschaftsbewegung streben das gleiche Ziel an – nur muß klar und deutlich zwischen ihren Aufgabebereichen und zwischen den ihnen zufallenden Teilen der Verantwortung unterschieden werden. Die Aufgabe des IBFG ist grundsätzlich die allgemeine Gewerkschaftspolitik auf internationaler Ebene und die damit verbundene gewerkschaftliche Schulung, Bildung usw. Dagegen sind die IBS für ihre eigenen Wirtschaftszweige und die Vertretung der Interessen der Arbeitnehmer dieser Wirtschaftszweige verantwortlich. Wir gehören somit alle zur gleichen Gewerkschaftsbewegung, und das ist eine Tatsache, die an-

erkannt werden muß – selbst von jenen nationalen Dachorganisationen, die einen Unterschied zwischen den vom IBFG und den IBS vertretenen Grundsätzen feststellen wollen.

In Anbetracht dieses Sachverhalts möchten wir vorschlagen, daß das Exekutivkomitee ermächtigt werden sollte, sich mit dem IBFG und den IBS in Verbindung zu setzen und die Errichtung eines Ausschusses zu beantragen, dessen Aufgabe es wäre, die Struktur der internationalen Gewerkschaftsbewegung einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen und Empfehlungen über strukturelle Änderungen zu machen. Sie sollten dazu dienen, einen optimal einsatzfähigen Apparat zu schaffen, der das Mittel zur Verwirklichung der Wünsche und Hoffnungen der Arbeiter der ganzen Welt darstellen würde.

Erwähnen möchten wir noch, daß die Errichtung von Regionalorganisationen nicht immer ein unfehlbares Allheilmittel ist. Sie werden erforderlich sein – aber erst dann, wenn die Gewerkschaften des betreffenden Landes das notwendige Personal verfügbar machen und für ein einwandfreies Funktionieren solcher Organisationen sorgen können. Sofort notwendig wären Beauftragte, die den Gewerkschaften an Ort und Stelle behilflich sein und die Entwicklung der lokalen Lage aus erster Hand beurteilen können. Mangelt es an Personal, so kann schon die Verwaltung eines Büros der IBS viel zu viel Zeit in Anspruch nehmen, die viel nutzbringender für die eigentliche gewerkschaftspolitische Tätigkeit unter der Arbeitnehmerschaft verwendet werden könnte. Solange wir nicht über das erforderliche Personal und ausreichende Mittel verfügen, wäre es unseres Erachtens am sinnvollsten, eine Anzahl von Beauftragten sozusagen im «Außendienst» in den verschiedenen Ländern zum Einsatz zu bringen, die für die Betreuung der Gewerkschaften eines bestimmten Gebietes zuständig sein sollten.

Daß bloße finanzielle Unterstützung bedürftiger Organisationen eine Geldverschwendung bedeuten kann, haben wir gelegentlich feststellen müssen, da es diesen Organisationen eben nicht nur an Geld mangelt, sondern leider auch an Erfahrung, technischen Kenntnissen und Leuten, die ihnen Anleitungen erteilen können. Es muß einmal gesagt werden – wir haben einfach nicht so viel Geld, daß wir unsere Freunde damit nach Gutdünken verfahren lassen und zusehen können, wie sie sich die nötigen Kenntnisse auf dem Umwege über bittere Erfahrungen erwerben.

Überdies können wir ihnen mit etwas behilflich sein, das sie sogar noch dringender benötigen als Geld: unsere Erfahrungen und Schulung auf dem Gebiete der Verwaltung einer Gewerkschaft, der Organisation einer Werbekampagne, der Verhandlungen über Tarifverträge. Diese Kenntnisse sollten und müssen wir unseren Kollegen in den Entwicklungsländern verfügbar machen, wenn wir wirklich wollen, daß sie rasche Fortschritte verzeichnen und den ihnen gebührenden Platz in der ITF, in der Arbeiterbewegung und in der Welt überhaupt einnehmen können.

Diejenigen, denen heute die Verantwortung für den Aufbau der Gewerkschaften zufällt, haben es ja eigentlich besser als ihre Vorgänger vor etwa 50 Jahren. Damals konnte man nicht aus der ergiebigen Quelle der Erfahrungen und Kenntnisse anderer schöpfen, und es gab auch keine internationale Organisation, die denjenigen, die des moralischen oder finanziellen Beistands bedurften, helfen konnte. Schwere Opfer wurden verlangt, und Fortschritte konnten nur langsam erzielt werden. Den vielfältigen Schwierigkeiten, Hungerlöhnen und elenden Arbeitsbedingungen zum Trotz ging die Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung jedoch weiter, dank der Opferbereitschaft und dem Kampfgeist ihrer Pioniere.

Heute müssen wir jedoch unseren Plänen einen raschen Fortschritt zugrunde

legen, und dadurch werden selbstverständlich Probleme hervorgerufen. Für unsere Kollegen in den Entwicklungsländern sollte dieser Umstand jedoch kein besonders schwer zu überwindendes Hindernis darstellen, vorausgesetzt, daß sie einsehen, daß auch sie, ungeachtet der im allgemeinen entsetzlich schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen, Opfer bringen müssen, daß ihre Zukunft von ihnen abhängt und daß sie ihr Ziel ohne Aufwand an Zeit und Mühe nicht erreichen können.

Gleichzeitig muß auch die internationale Gewerkschaftsbewegung ihren Beitrag an Zeit und Mühe leisten und Mitarbeiter ausfindig machen, deren besondere Befähigung sie in die Lage versetzt, auf internationaler Ebene eine Rolle zu spielen. Es wird daher Aufgabe aller Mitgliedsverbände der ITF sein, derartige Leute zu finden und der ITF ihre Dienste verfügbar zu machen. Die Delegationen, die wir in der letzten Zeit in Entwicklungsländer entsandten, insbesondere der Besuch des Kollegen de Vries in Ostafrika, haben den überzeugenden Beweis für den Wert einer Beistandsleistung an Ort und Stelle erbracht. Sie haben aber gleichzeitig bewiesen, daß ein Aufenthalt von drei Wochen nicht ausreicht. Wir brauchen Leute, die sich mehrere Monate, vielleicht sogar Jahre, in den Entwicklungsländern aufhalten können, um den Gewerkschaften bei ihrem Aufbau behilflich zu sein und ihre führenden Kader zu schulen und ihnen Selbstvertrauen einzuflößen. Nur so können die Voraussetzungen für starke Organisationen geschaffen werden, auf die sich leistungsfähige, mit den erforderlichen Mitteln und Personal ausgestattete Regionalorganisationen stützen können.

Im «Außendienst» der ITF in Lateinamerika entfaltet Kollege Houke eine rege und erfolgreiche Tätigkeit. Einerlei, wie viele Dienstreisen er unternemen mag, ein Mann kann einen so riesigen Weltteil nicht allein betreuen. Kollege Soares, der für Asien zuständig ist, leistet nicht nur den dortigen Gewerkschaften Beistand, sondern sorgt außerdem für die Veröffentlichung eines Mitteilungsblattes und eines Presseberichtes. Wir benötigen mehr solcher Leute in Asien, Lateinamerika und Afrika, und unsere Aufgabe ist es, sie ausfindig zu machen. Ebenso wird es unsere Aufgabe sein, die Beauftragten der ITF im Rahmen einer geeinten freien internationalen Gewerkschaftsbewegung zum Einsatz zu bringen.

Die Arbeitszeitverkürzung in der modernen Industriegewirtschaft

Die Forderung nach Verkürzung der Arbeitszeit steht nach wie vor auf nationaler und internationaler Ebene im Mittelpunkt der Diskussion zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern.

Im Rahmen dieses Kurzreferates werde ich zunächst einiges über die Bemühungen der ITF um die 40-Stunden-Woche sagen, um dann einen Blick auf die allgemeine Entwicklung der Arbeitszeitverkürzung sowie auf die Aussichten bei den Eisenbahnen zu werfen. Schließlich werde ich eine Begründung der gewerkschaftlichen Forderung auf Arbeitszeitverkürzung geben. Am Schluß der Ausführungen steht die Frage, ob es eine feste Grenze für die Arbeitszeitverkürzung gibt. Die Antwort auf diese Frage möchte ich hier schon vorwegnehmen: Auch die Vollbeschäftigung ist keine Barriere für weitere Arbeitszeitverkürzungen, solange die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft durch verbesserte Technik erhöht werden kann.

Bemühungen der ITF um die 40-Stunden-Woche

1935 stimmte die Internationale Arbeitskonferenz einer Konvention zur Einführung der 40-Stunden-Woche zu. Dabei sollte dafür Sorge getragen werden, daß durch die Verkürzung der Arbeitszeit kein Absinken des Lebensstandards verursacht würde.

Auch die ITF forderte bereits in der Vorkriegszeit die 40-Stunden-Woche. Nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges beschäftigte sich die Eisenbahnersektion im März 1947 in Brüssel mit der Frage der Arbeitszeitverkürzung. In einer damals angenommenen Entschliebung wurde folgendes gefordert:

«Der im letzten Vierteljahrhundert erzielte technologische Fortschritt hat zu einer bedeutenden Steigerung der menschlichen Leistungsfähigkeit geführt und macht die Herabsetzung der Normalarbeitszeit auf 40 Stunden wöchentlich bei Aufrechterhaltung des für das moderne Kulturleben notwendigen Umfangs der Produktion möglich.

Die der ITF angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen haben die Forderung nach der 40-Stunden-Woche bereits vor dem Krieg in ihr Programm aufgenommen, und nichts kann ihre Entschlossenheit beeinträchtigen, auf die Erreichung dieser Verbesserung der Arbeitsbedingungen hinzuarbeiten, die sie als unerläßliche Voraussetzung des kulturellen und sozialen Fortschritts der Arbeiterklasse betrachten.

Mit Rücksicht darauf, daß die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges zu einer bedeutenden und in vielen Fällen sehr ersten Senkung des Lebensstandards der arbeitenden Menschen in einer großen Anzahl von Ländern geführt haben, entscheidet sich die Konferenz für eine Zurückstellung der Forderung nach Beschränkung der Arbeitszeit auf den Eisenbahnen auf höchstens 40 Stunden wöchentlich bis zur nächsten Konferenz.»

Anläßlich der Besprechungen in der Folgezeit (im Mai 1948 in Utrecht, im Oktober 1949 in Paris) wurde festgestellt, daß durch die erhöhten Anforderungen an das Personal im Verkehrswesen eine Verkürzung der Arbeitswoche vordringlich bleibe.

Auf dem Stuttgarter Kongreß wurden 1950 die Transportarbeiter-Gewerkschaften aufgefordert, Schritte zur Einführung der 40-Stunden-Woche zu unternehmen. Ferner wurde eine Untersuchung angeregt, um festzustellen, wo und warum im Schienen- und Straßenverkehr noch über 48 Stunden gearbeitet wurde.

Auf der Londoner Konferenz 1954 der Arbeiter im Straßentransport, der Binnenschiffer und der Eisenbahner wurde die 40-Stunden-Woche ebenfalls behandelt. Obgleich man die Auffassung vertrat, die Forderung nach der 40-Stunden-Woche sei noch verfrüht, weil in zahlreichen Ländern noch nicht einmal 48 Stunden wöchentlich erreicht seien, war man sich doch darüber einig, daß die 40-Stunden-Woche

- a) im Interesse des sozialen Fortschritts,
- b) zwecks Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in einigen Ländern,
- c) zwecks Ausnutzung der wirtschaftlichen Vorteile des technischen Fortschritts

eine Notwendigkeit sei.

Die Konferenz nahm deshalb folgende EntschlieÙung an:

«Der Kongreß unterstreicht die überragende Bedeutung einer strengen Begrenzung und Regelung der Arbeits- und Ruhezeit im Verkehrswesen.

Die Mißachtung des Übereinkommens von 1919 über den Achtstundentag bei gleichzeitiger ständiger Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs auf Schiene und Straße hat für die Sicherheit der Benutzer der Verkehrsmittel und Straßen und für die persönliche Sicherheit der im Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer verheerende Folgen. Die erschreckend hohen Zahlen der Unfallverletzten und Unfalltoten, die sich rapid vermehren, mit all ihren sachlichen, finanziellen und persönlichen Folgen sind weitgehend auf unzulängliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit oder auf Mißachtung der einschlägigen Regelung zurückzuführen.

Der Kongreß legt den angeschlossenen Organisationen und zuständigen Behörden dringend nahe, die jetzt im Verkehr geltenden Arbeits- und Ruhezeitregelungen zu prüfen mit dem Ziele, sie im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbessern und ferner, die peinlich genaue Anwendung der Arbeits- und Ruhezeitregelungen durch wirksame Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen zu gewährleisten.

Darüber hinaus erklärt der Kongreß, daß der gegenwärtige Stand der technischen Entwicklung eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche erforderlich macht. Er fordert alle Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften auf, unermüdlich die Verkürzung der Arbeitszeit anzustreben, um so rasch wie dies die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem Lande gestatten oder die sozialen Verhältnisse es erfordern, die 40-Stunden-Woche zu verwirklichen.»

Auch regionale Konferenzen der Hafentarbeitersektionen haben sich 1947 und 1955 für dieses Ziel ausgesprochen.

Die allgemeine Entwicklung der Arbeitszeitverkürzung

Infolge fortgesetzter Bemühungen der Gewerkschaften konnten die durch-

schnittlichen Wochenarbeitszeiten bis zum Jahre 1955 auf folgenden Stand gebracht werden:

Bundesrepublik Deutschland	48,8	Stunden
Frankreich	44,7	»
England	46,4	»
Irland	45,1	»
Norwegen	44,3	»
Schweiz	47,7	»
Kanada	41,0	»
USA	40,7	»
Australien	40,0	»

Die Bundesrepublik Deutschland hatte noch immer die höchsten Arbeitszeiten. In den Jahren 1956 bis 1958 gelang den deutschen Gewerkschaften eine Verkürzung der Arbeitszeit von fast 49 auf 45 Stunden.

Auch in anderen Ländern, mit Ausnahme von Frankreich, wo sich die Arbeitszeit in der gleichen Zeit von 44,7 auf 45,1 Stunden wöchentlich geringfügig erhöhte, hat sich die Arbeitszeit weiter vermindert:

	1955	1958
Großbritannien	46,4	45,3
Irland	45,1	44,8
Norwegen	44,3	42,2
Kanada	41,0	40,2
USA	40,7	39,2
Schweiz	47,7	46,8

Stand der Arbeitszeit und Entwicklung der Arbeitszeitverkürzung bei den Eisenbahnen

Es ist schwierig, etwas über den Stand der Arbeitszeitverkürzung bei den Eisenbahnen in den der ITF angeschlossenen Ländern zu sagen. Obwohl das Sekretariat der ITF, wie mir Kollege Becu ausdrücklich mitteilte, die angeschlossenen Verbände aufgefordert hat, die ITF laufend über die Entwicklung der Arbeitszeitverkürzung in ihren Ländern zu unterrichten, fehlt uns ein genauer Überblick, weil die Angaben zum Teil sehr unvollständig sind. Das liegt teilweise daran, daß in einigen Ländern die der ITF angeschlossenen Organisationen nicht stark genug sind und nicht über hauptamtliche Mitarbeiter verfügen.

Für unsere gemeinsame gewerkschaftliche Arbeit ist es jedoch äußerst wichtig, daß wir über die letzte Entwicklung vollständig informiert sind. Wir müssen daher alles daran setzen, uns in der Zukunft einen genauen Überblick zu verschaffen.

Über die Entwicklung bei einigen westeuropäischen Eisenbahnen in den Jahren 1957 bis 1959 kann ich einen kurzen Überblick geben. Dabei bleiben Abweichungen von den normalen Arbeitszeitregelungen und auch die Zeiten des sogenannten Bereitschaftsdienstes (stand-by-duties) unberücksichtigt.

Für den Bereich der Eisenbahnen sind die Regelungen der Arbeitszeit in den europäischen Ländern tatsächlich nicht gerade die besten. In Australien, Kanada, den USA und auch in Neuseeland ist die 40-Stunden-Woche allgemein eingeführt. Es sind hier sogar Bestrebungen im Gange, angesichts der hohen Produktivität die Arbeitszeit noch weiter herabzusetzen.

Für viele wird es interessant sein zu hören, daß in den USA die Arbeitszeit weniger nach Stunden als nach der Meilenfahrleistung gestaffelt ist. Zum Beispiel 1952 betrug die Wochenarbeitszeit auf Grund dieser Regelung für den Lokomotivführer eines Personenzuges 37,6 Stunden, während der Lokomotivführer eines Güterzuges 64,2 Stunden wöchentlich zu leisten hatte. Die dauernden Änderungen in diesem System ermöglichen es leider nicht, hier einen genauen Überblick darüber zu geben.

Für einzelne europäische Länder gilt folgendes:

1. *Österreich*

Mit Wirkung vom 1. April 1959 wurde die 45-Stunden-Woche allgemein bei den staatlichen und privaten Eisenbahnen eingeführt.

2. *Belgien*

Bei der staatlichen Eisenbahn besteht die 45-Stunden-Woche seit 1957. Die Gewerkschaften verlangen eine weitere Arbeitszeitverkürzung auf 40 Stunden und die Einführung der Fünftagewoche.

Bei den Vorstadtbahnen werden seit 1. Januar 1958 45 Stunden wöchentlich gearbeitet.

3. *Dänemark*

Die Arbeitszeit wurde im März 1959 von 48 auf 45 Stunden pro Woche herabgesetzt.

4. *Frankreich*

Hier besteht die 40-Stunden-Woche bereits seit 1936. Tatsächlich werden 48 Stunden wöchentlich gearbeitet. Acht Stunden werden als Überstunden mit einem Zuschlag von 25 Prozent bezahlt.

Die französischen Eisenbahnergewerkschaften verlangen eine Verkürzung der tatsächlichen Arbeitszeit von 48 auf 45 Stunden, um in absehbarer Zeit die seit 1936 auf dem Papier stehenden 40 Stunden wöchentlich endlich zu erreichen.

5. *Bundesrepublik Deutschland*

Seit 1. Juni 1958 gilt für die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn allgemein die 45-Stunden-Woche. Seit 1. Januar 1959 gilt die 45-Stunden-Woche für alle Eisenbahner, mit Ausnahme der im sogenannten Bereitschaftsdienst Tätigen.

Hier beträgt die wöchentliche Arbeitszeit 56 Stunden.

Bei den Privatbahnen der Bundesrepublik Deutschland wurde die 45-Stundenwoche ab 1. April 1959 eingeführt.

6. *Großbritannien*

Hier beträgt die Wochenarbeitszeit gegenwärtig 44 Stunden. Die drei (alle der ITF angeschlossenen) Eisenbahnergewerkschaften verlangen die Einführung der 40-Stunden-Woche für rund 440 000 Eisenbahner und von 38 Stunden wöchentlich für die im Bürodienst Tätigen.

7. *Italien*

Ab 1. April 1960 gilt bei der Eisenbahn allgemein die 46-Stunden-Woche. Für alle Eisenbahner, die noch vor dem 1. Juni 1960 mehr als 48 Stunden wöchentlich arbeiten mußten, gilt ab diesem Zeitpunkt endgültig die 48-Stunden-Woche.

8. Luxemburg

Die 45-Stunden-Woche wurde 1957 eingeführt. Außerdem wurde die Zahl der zusätzlichen Ruhetage auf 21 volle bzw. 42 halbe Tage erhöht.

9. Norwegen

1958 wurde die 45-Stunden-Woche gesetzlich festgelegt. Die erste Stufe wurde mit 1½ Stunden im März 1959 verwirklicht, die zweite Verkürzung um 1½ Stunden wurde am 1. März 1960 vollzogen.

10. Schweden

1957 wurde die 45-Stunden-Woche eingeführt. Sie wurde stufenweise verwirklicht, und zwar die letzte Stufe Anfang 1960.

11. Schweiz

Am 1. Juni 1959 wurde die wöchentliche Arbeitszeit von 48 auf 46 Stunden herabgesetzt.

Begründung der 40-Stunden-Woche als gewerkschaftliche Forderung

1. Wenn man diese Zahlen betrachtet, so kommt man zu dem Ergebnis, daß wir auf Grund unserer gewerkschaftlichen Aktivität auf dem Wege der Arbeitszeitverkürzung ein ganz schönes Stück vorangekommen sind. Es ist klar, daß wir nicht in allen Ländern zur gleichen Zeit die 40-Stunden-Woche verwirklichen können. Daran hindern uns sowohl die unterschiedlichen technischen Bedingungen als auch die unterschiedliche Möglichkeit, neue Arbeitskräfte einzustellen. Wir müssen es deshalb in Kauf nehmen, daß die 40-Stunden-Woche von den einzelnen Ländern nur nach und nach erreicht wird.
2. Wir setzen allerdings voraus, daß die gewerkschaftliche Forderung auf Verkürzung der Arbeitszeit und Verwirklichung der 40-Stunden-Woche auch tatsächlich zu einer Verkürzung der Arbeitszeit führt. Eine kürzere Arbeitszeit soll nicht dazu führen, daß der Beschäftigte lediglich für zwei, drei oder vier seiner bisherigen Wochenstunden jetzt Überstundenzuschläge erhält. Mit einer Erhöhung der Überstundenzahl bei gleichbleibender Gesamtarbeitszeit ist uns nicht gedient.
3. Die technische Entwicklung hat zu einer laufenden Erhöhung der Arbeitsintensität geführt. Die Stückzahlen pro Stunde in der Industrie wurden immer größer. Damit stiegen auch die Anforderungen, welche an das Verkehrswesen gestellt werden. Der vermehrte Einsatz und die Vervollkommnung der Maschinen als technische Hilfsmittel des Menschen konnten nicht verhindern (und führten in vielen Fällen im Gegenteil dazu), daß hart und angespannt gearbeitet werden muß. Die nachteiligen Auswirkungen der damit verbundenen Überbeanspruchung des Menschen können nur ausgeglichen werden, wenn es gelingt, durch Verkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung des bezahlten Urlaubs unsere Arbeitskraft leistungsfähig zu erhalten.
4. 1955 haben die Gewerkschaften die 40-Stunden-Woche erneut als Hauptforderung herausgestellt. Verfolgt man die in der Öffentlichkeit geführten Diskussionen, so stellt man folgendes fest:
Im Grunde genommen wird die 40-Stunden-Woche bejaht, die Meinungen gehen allerdings in der Frage auseinander, in welcher Zeit und in welcher Weise die 40-Stunden-Woche angestrebt werden soll und kann.

5. Liest man heute einmal Schilderungen nach, die das Leben in den typischen Arbeitervierteln der großen Industriestädte vor dem Ersten Weltkrieg beschrieben, und vergleicht damit die Lebensgewohnheiten der heutigen Arbeiterschaft, so stellt man folgendes fest:

Es ist schwer, die Behauptung aufrechtzuerhalten, der heutige Achtstundentag habe sich gegenüber dem damals üblichen 10-, 12- oder 14-Stunden-Tag nachteilig auf das Verhalten der heutigen Menschen in ihrer Freizeit ausgewirkt.

6. Die ständige Vergrößerung und Verbesserung des Angebotes an Gütern und Dienstleistungen, die mit wirtschaftlichem Wachstum und Erhöhung der Produktivität verbunden sind, verlangen einen höheren Verbrauch, wenn der Wirtschaftsablauf nicht gestört werden soll. Die Voraussetzungen für eine solche Erhöhung des Konsums sind:

- a) eine Erhöhung der Löhne und Gehälter;
- d) eine Erhöhung der Freizeit.

Die Ergebnisse der Rationalisierung und der Massenproduktion müssen dazu verwendet werden, die Arbeitnehmer in möglichst bester Weise an den Erfolgen des wirtschaftlichen Fortschritts zu beteiligen. Dazu genügen nicht allein hohe Löhne und Gehälter. Sie bieten zwar die Möglichkeit zu einem höheren Verbrauch; diese Möglichkeit kann aber nur genutzt werden, wenn auch die nötige Freizeit zur Verfügung steht.

7. Neben diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten spielen auch medizinische Gründe eine immer größere Rolle. Die hohe Anstrengung im Arbeitsprozeß, die mit der Verbesserung der Produktionstechnik einhergeht, verlangt größere Ruhepausen (also kürzere Tages- bzw. Wochenarbeitszeiten und längeren Urlaub), wenn kein Raubbau an der Arbeitskraft getrieben werden soll.

Die Mediziner erheben warnend ihre Stimme gegen die nachteiligen Folgen einer zu hohen Beanspruchung der arbeitenden Menschen. In Österreich macht das Institut für Urlaubswissenschaft von sich reden, das erhebliche Erhöhungen des Urlaubs fordert, um die hohe Belastung durch die moderne Produktionstechnik auszugleichen.

8. Schließlich ist zu bedenken, daß die Entwicklung der arbeitsteiligen Industriewirtschaft mit ihrer Zergliederung des Produktionsprozesses in zahllose Einzelarbeitsvorgänge zu einer weitgehenden sozialen Isolierung des einzelnen Menschen geführt hat. Damit hat die heutige Produktionstechnik die früher übliche Gruppenarbeit mehr und mehr beseitigt und die Fabrikarbeiter zu Einzelgängern in der Produktion gemacht.

Diese produktionstechnische Notwendigkeit wirkt sich jedoch nachteilig auf das Zusammenleben in der menschlichen Gemeinschaft aus. Der natürliche Kontaktwille des Menschen und damit auch die Fähigkeit, Kontakte zu schaffen, leidet unter dieser Isolierung im automatisierten Produktionsablauf. Der Wille zur Gemeinschaft und der Einsatz für die Gemeinschaft sind aber Grundvoraussetzungen für das Bestehen unserer heutigen Gesellschaftsordnung. Eine Erhöhung der Freizeit muß daher auch dem Ziele dienen, die mit der modernen Arbeitstechnik teilweise verbundene soziale Isolierung in möglichst geringen Grenzen zu halten.

Hier erinnere ich an das Beispiel der Schrankenwärter, der Lokomotivführer, Kraftfahrer usw., die ebenfalls aus betriebstechnischen Gründen in

diese soziale Isolierung hineingezwungen werden und für die diese Überlegungen in vollem Umfange Geltung haben.

9. Die Verkürzung der Arbeitszeit hat eine besondere Bedeutung im Verkehrswesen. Hier bedeutet eine überhöhte Dienstzeit eine zusätzliche Gefahr für die Sicherheit im Verkehr. Überbeanspruchungen der Arbeitskräfte führen zu Übermüdungen, die wertvolle Menschenleben kosten können. Dies gilt um so mehr, als die verbesserte Technik Mittel dazu geschaffen hat, die Entfernung mit immer größeren Geschwindigkeiten zu überbrücken. Mit dieser Erhöhung der Geschwindigkeiten ist die Notwendigkeit deutlich geworden, die Reaktionsfähigkeit aller im Verkehrswesen Tätigen zu erhalten und gegebenenfalls durch eine Verkürzung der Arbeitszeit, durch Erhöhung der Ruhetage und des bezahlten Urlaubs noch zu steigern.

Arbeitszeitverkürzung und Vollbeschäftigung

Seit Jahren wird nun über die Einführung der 40-Stunden-Woche diskutiert. Wir sind ihrer Verwirklichung viel näher gekommen und können fest damit rechnen, daß der Zeitpunkt nicht mehr weit ist, an dem eine Wochenarbeitszeit von 40 Stunden und kürzer allgemein eingeführt sein wird.

Die wesentlichste Voraussetzung für die Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden wöchentlich ist, daß der technische Fortschritt zu einer bedeutenden Steigerung der menschlichen Leistungsfähigkeit geführt hat, welche die Herabsetzung der Normalarbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche ermöglicht, ohne daß der für das moderne Kulturleben notwendige Umfang der Produktion eingeschränkt werden muß. So hieß es in der Entschließung der Eisenbahnersektion der ITF vom März 1947:

Mit der 40-Stunden-Woche sind die Grenzen für die Verkürzung der Arbeitszeit jedoch nicht ein für allemal festgelegt. Diese Grenzen sind vielmehr fließend und verschieben sich in Abhängigkeit vom technischen Fortschritt und der Entwicklung der Produktivität der Wirtschaft.

Die westlichen Länder haben gegenwärtig im Rahmen einer grundsätzlichen marktwirtschaftlichen Ordnung die Vollbeschäftigung der produktiven Kräfte erreicht. In den USA ist die Regierung durch das Beschäftigungsgesetz von 1946 (Employment Act) gezwungen, für Vollbeschäftigung zu sorgen. Aber auch in den anderen westlichen Ländern ist das Eintreten der Regierungen für Vollbeschäftigung ein Gebot der politischen Vernunft.

Es hat den Anschein, daß man heute genügende Kenntnisse und ausreichende wirtschaftspolitische Mittel in der Hand hat, um die Vollbeschäftigung auf lange Sicht aufrechtzuerhalten (wenn man von kurzfristigen Verzögerungen in der Aufwärtsentwicklung auf Grund struktureller Änderungen in der Wirtschaft einmal absieht).

Bedeutet die Vollbeschäftigung, daß wir auf Arbeitszeitverkürzungen verzichten müssen? Gewiß würden Verkürzungen der Arbeitszeit in der Vollbeschäftigung bei unverändertem Stand der Technik und unveränderter Produktivität eine Verringerung der Produktion und eine Verschlechterung der Versorgung mit Gütern und Diensten bedeuten. Bei uns in der Bundesrepublik Deutschland hat der Spitzenverband der Arbeitgeber ausgerechnet, daß bei einer allgemeinen Arbeitszeitverkürzung um eine Stunde 400 000 bis 500 000 Arbeitskräfte neu eingestellt werden müßten, wenn die Produktion aufrechterhalten werden soll.

Aber die Entwicklung ist in ständigem Fluß. Dauernd wird der Produktionsapparat auf den neuesten technischen Stand gebracht. Dauernd erhöht sich

die Produktivität. Durch diese laufende Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und der in ihr stehenden Menschen können weitere Verkürzungen der Arbeitszeit vorgenommen werden.

Es wird damit in steigendem Maße möglich sein, die arbeitenden Menschen zu einem Teil von der Last ihrer Tagesarbeit freizumachen und ihnen mehr Zeit für sich selbst zu geben. Für die der ITF angeschlossenen Verbände bleibt es deshalb nach wie vor eine der vordringlichsten gewerkschaftlichen Aufgaben, für weitere Arbeitszeitverkürzungen einzutreten.

Ph. Seibert,
Berichterstatter