

# PROTOKOLL

**ITF-KONGRESS**

**HELSINKI 1962**

**MIT BERICHTEN**

**FÜR DIE JAHRE**

**1960 UND 1961**

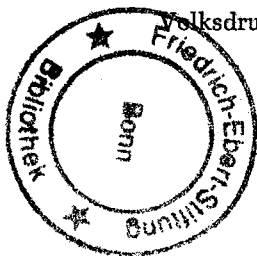


**ITF**

LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-  
ARBEITER-FÖDERATION

X 2267



Volksdruckerei Basel

# Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Todesfälle . . . . .	5	Asien . . . . .	53
Einleitung . . . . .	6	Lateinamerika . . . . .	56
<b>I. Leitende Gremien und interne Organisationen</b> . . . . .	8	<b>V. Tätigkeit der Sektionen</b> . . . . .	59
Kongreß . . . . .	8	Seeleutesektion . . . . .	59
Generalrat . . . . .	11	Sondersektion der Seeleute . . . . .	68
Exekutivkomitee . . . . .	15	Hafenarbeitersektion . . . . .	72
Geschäftsführender Ausschuß . . . . .	16	Sektion der Eisenbahner . . . . .	77
Präsident und Vizepräsident . . . . .	16	Sektion Straßentransport . . . . .	89
Regionalausschuß . . . . .	16	Sektion Zivilluftfahrt . . . . .	103
Rechnungsprüfer . . . . .	17	Sektion der Hochseefischer . . . . .	107
Informationsdienst und Veröffentlichungen . . . . .	17	Sektion der Binnenschiffer . . . . .	111
Das Sekretariat . . . . .	18	<b>VI. Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen</b> . . . . .	114
Vertretungen der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen . . . . .	19	Ausschuß der ITF-Verbände in der EWG . . . . .	114
<b>II. Mitgliederbestand</b> . . . . .	22	IBS/IBFG-Beziehungen . . . . .	115
Neubeitritte . . . . .	22	<b>VII. Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen</b> . . . . .	117
Liste der Mitgliedsverbände . . . . .	25	Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, Genf, März und April 1960 . . . . .	117
<b>III. Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen</b> . . . . .	40	Internationale Atomenergient-agentur . . . . .	117
Streiks im ostafrikanischen Eisenbahnwesen . . . . .	40	Wirtschaftskommission für Europa (ECE) . . . . .	118
Gewerkschaftsrechte in Japan . . . . .	41	Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO) . . . . .	121
Belgischer Generalstreik . . . . .	42	Internationale Arbeitsorganisation . . . . .	123
Gewerkschaftsrechte der indischen Eisenbahner . . . . .	42	IAO-Joint Maritime Commission, Genf, 25. September bis 6. Oktober 1961 . . . . .	123
Streiks der US-Flugingenieure . . . . .	43	Dreigliedriger JMC-Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt, Genf, 18. bis 22. September 1961 . . . . .	124
Dänischer Transportarbeiterstreik . . . . .	43	IAO/WGO-Ausschuß für Seeleutegesundheit und -hygiene, Genf, 1. bis 4. Mai 1961 . . . . .	124
Streik des Bodenpersonals der Alitalia-Zivilluftfahrtsgesellschaft . . . . .	43	Siebente Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses, Genf, 8. bis 19. Mai 1961 . . . . .	125
Arbeitskonflikt der französischen Flugbesatzungen . . . . .	44	Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) . . . . .	130
Streik der finnischen Bordmechaniker . . . . .	44	<b>VIII. Verschiedenes</b> . . . . .	133
Streik der französischen Eisenbahner . . . . .	44	IBS/IBFG-Mission nach Griechenland . . . . .	133
Uruguayischer Eisenbahnerstreik . . . . .	44	Finanzbericht 1960 und 1961 . . . . .	135
Argentinischer Eisenbahnerstreik . . . . .	45	Revision der Satzungen . . . . .	145
Griechischer Eisenbahnerkonflikt . . . . .	45		
Streiks in Ghana . . . . .	46		
<b>IV. Regionale Tätigkeit</b> . . . . .	48		
Organisation . . . . .	48		
Zusammenarbeit zwischen IBS und IBFG . . . . .	50		
Afrika . . . . .	50		

	Seite		Seite
Tagesordnung . . . . .	167	Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion . . . . .	285
Anträge . . . . .	168	Bericht über die Konferenz der Hochseefischer-Sektion . . . . .	291
Protokoll . . . . .	175	Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion . . . . .	298
Eröffnung des Kongresses . . . . .	175	Bericht über die gemeinsame Kon- ferenz der Sektionen des Binnen- verkehrs . . . . .	305
Ansprache des Präsidenten . . . . .	176	Bericht über die Konferenz der Sektionen der Binnenschiffer . . . . .	308
Berichte über Sektionskonferen- zen und Ausschußsitzungen . . . . .	274	Bericht über die gemeinsame Kon- ferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter . . . . .	310
Bericht des Mandatsprüfungsaus- schusses . . . . .	274	Delegiertenliste . . . . .	315
Bericht des Entschließungsaus- schusses . . . . .	275	Gäste . . . . .	323
Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport . . . . .	277		
Bericht über die Konferenz der Hafendarbeitersektion . . . . .	280		

# Todesfälle

**Sir Alan Birch**, Generalsekretär des britischen Verbandes der Arbeitnehmer im Handel, am 13. Dezember 1961 im Alter von 51 Jahren.

**A. Birkeland**, ehemaliger Präsident des norwegischen Seeleuteverbandes, am 24. September 1960 im Alter von 69 Jahren.

**T. C. Carroll**, ehemaliger Präsident des Verbandes des Gleisinstandhaltungspersonals der USA, im Oktober 1960.

**H. Jahn**, ehemaliger Präsident der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, ehemaliger Präsident der ITF und Mitglied des Exekutivkomitees, am 10. Juli 1960 im Alter von 74 Jahren.

**C. Kamp**, ehemaliger Vizepräsident der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und Mitglied des Generalrates der ITF, am 31. Januar 1960 im Alter von 70 Jahren.

**S. Koutio**, Präsident des finnischen Kraftfahrerverbandes, stellvertretendes Mitglied des Generalrates der ITF und Mitglied des Sektionsausschusses der Sektion Straßentransport, am 17. August 1960.

**Gambart de Lignières**, Generalsekretär des Verbandes französischer Flugingenieure, Vizevorsitzender der Zivilluftfahrtssektion der ITF, am 10. Mai 1961, zufolge eines Flugzeugunglücks.

**E. Peterson**, ehemaliger Sekretär und Kassenwart der USA-Vereinigung der Maschinisten, im März 1961 im Alter von 66 Jahren.

**J. Stedinger**, Sekretär der deutschen Gewerkschaft öffentlicher Dienste, Transport und Verkehr, stellvertretendes Mitglied des Generalrates der ITF und Mitglied der Sektionsausschüsse Straßentransport und Zivilluftfahrt, am 26. März 1961.

**J. A. Wilson**, stellvertretender Generalsekretär der britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und der Zivilluftfahrt, am 10. Juli 1961.

**Lord Winster**, Präsident der britischen Vereinigung der Offiziere in der Zivilluftfahrt und der Handelsmarine, am 7. Juni 1961 im Alter von 76 Jahren.

# Einleitung

Die zwei vergangenen Jahre stellen im Leben der ITF eine zwar kritische, aber äußerst erfolgreiche Zeitspanne dar. Sie brachten nicht nur eine Ausdehnung und Stärkung unserer großen und weltweiten Organisation, sondern auch eine Intensivierung und Erweiterung unserer Tätigkeit mit sich, deren wahres Ausmaß sich aus der in den folgenden Seiten enthaltenen Zusammenfassung kaum ersehen läßt. Die hier angeführten Tatsachen sprechen für sich selbst; sie veranschaulichen die zunehmende Vielfalt und Bedeutung der von uns zu bewältigenden Aufgaben und deuten auf die immer größeren Anforderungen hin, welche an unseren Scharfsinn, unser Anpassungsvermögen und an unsere Leistungsfähigkeit gestellt werden.

Wir können auch diesmal auf Erfolge zurückblicken; auf Fälle, wo es der ITF möglich war, die Entschlossenheit der freien Transportarbeiter der Welt geltend zu machen und zu beweisen, daß sie unter keinen Umständen bereit sind, Unrecht, Unterdrückung und Ausbeutung – ganz gleich welcher Art – zu dulden. In einigen Fällen war das Eingreifen der ITF von ausschlaggebender Bedeutung, und wir haben guten Grund, mit den Früchten unserer Bemühungen zufrieden zu sein. Dennoch ist es nicht immer leicht, sich den auf die Verbreitung sozialer Gerechtigkeit und die Verbesserung des Lebensstandards der der ITF angeschlossenen Transportarbeiter erzielten Fortschritte in seiner Gesamtheit zu vergegenwärtigen. Es wäre ein großer Fehler, bei der Beurteilung dieses Fortschritts nur unsere offensichtlicheren und sensationellen Erfolge in Betracht zu ziehen. Meines Erachtens sollten wir vor allem der bescheidenen und methodischen Tätigkeit der ITF in den verschiedenen Fachabteilungen der IAO und in anderen zwischenstaatlichen Organisationen unsere besondere Anerkennung zollen. Die auf den Sitzungen dieser Organe gefaßten Beschlüsse üben auf die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Verkehrssektoren einen außerordentlichen Einfluß aus. Ende 1960 nahmen wir an der ersten dreigliedrigen Zivilluftfahrtskonferenz der IAO teil. Die auf dieser Konferenz erzielten Resultate stellen ein verheißungsvolles Zeichen für die Zukunft dar. Im Laufe des Jahres 1961 fanden zwei weitere wichtige IAO-Tagungen statt: die Konferenz des IAO-Binnenverkehrsausschusses und die Sitzung der Joint Maritime Commission. Außerdem hat die ITF im Interesse der ihr angeschlossenen Seeleute- und Zivilluftfahrtsverbände enge Beziehungen zu den verschiedenen Organen der IMCO (Zwischenstaatliche beratende Seefahrtsorganisation) und ICAO (Internationale Zivilluftfahrtsorganisation) aufrechterhalten. Die Vertretung der besonderen Interessen der Eisenbahner und Straßentransportarbeiter im Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) und in der CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz) verursachten dem Sekretariat eine große Menge Arbeit, die jedoch zu konstruktiven Resultaten führte. Die wichtigste Entwicklung in dieser Hinsicht ist der Abschluß des ECE-Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im internationalen Straßentransport. Dieses Abkommen ist das Resultat jahrelanger geduldiger Bemühungen seitens der ITF-Sektion Straßentransport.

Während der Berichtszeit sind die zahlreichen technischen und soziologischen Probleme, mit denen sich die Sekretäre der verschiedenen Fachsektionen befassen müssen, ständig komplizierter und dringender geworden. Die soziologischen Folgen der Modernisierung und Mechanisierung der Hafendarbeiter; Verkehrskoordinierung; Beschäftigungssicherheit und Rationalisie-

rung im Eisenbahnsektor; die städtische Verkehrsnot; die Auswirkung der wirtschaftlichen Integrierung auf die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter: die Lösung aller dieser Probleme, im Einklang mit den Idealen unserer Organisation, wird hohe Anforderungen an unsere Arbeitsfähigkeit, unsere Erfahrung und unsere Umsicht stellen. Ich möchte hier nicht auf Spezialprobleme, wie z. B. die Einführung von Schiffen mit Atomantrieb, der Übergang zu Düsenflugzeugen in der Zivilluftfahrt, Freiheit der Schifffahrt, Hoheitsgewässer, Fischereigrenzen, Schattenflaggenschiffe, Pipelines usw., eingehen. Diese Fragen können insofern als «speziell» betrachtet werden, als sie nur die Tätigkeit gewisser Fachsektionen berühren. Andererseits stellt jede dieser Fragen einen praktischen Grund für das Bestehen einer Organisation wie die ITF dar. Die Feststellung, daß nur eine Organisation wie die unsere über die für eine gerechte Lösung dieser Probleme notwendige Erfahrung und Redlichkeitsliebe verfügt, stützt sich letzten Endes einzig und allein auf eine nüchterne Beurteilung der Tatsachen.

Unsere Tätigkeitsberichte haben während der letzten Jahre mehr und mehr die Bedeutung der sogenannten «regionalen» Tätigkeit betont, d. h. unsere Bemühungen zugunsten der neuen und verhältnismäßig schwachen Transportarbeiterverbände in den afrikanischen, asiatischen und lateinamerikanischen Entwicklungsländern. Im Laufe der Berichtszeit hat sich unsere diesbezügliche Tätigkeit – besonders in Afrika und Asien – wiederum verstärkt. Ohne im einzelnen über die zahlreichen zuzüglichen Verpflichtungen und Verantwortungen zu sprechen, welche die ITF dadurch auf sich genommen hat, möchte ich nicht versäumen, auf die Loyalität und Aufopferung hinzuweisen, mit der die Regionalvertreter der ITF während der letzten zwei Jahre ihre äußerst anstrengende Arbeit ausgeführt haben.

Auch freute es mich, mitteilen zu können, daß die Vertreter der Transportarbeiterverbände der Entwicklungsländer an den Regionalkonferenzen der ITF in Asien (1960) und Lateinamerika (1961) mit wahrhaft ermutigender Begeisterung teilnahmen.

*P. de Vries, Generalsekretär.*

# I. Leitende Gremien und interne Organisation

## Kongreß

Der 26. Kongreß der ITF fand vom 20. bis 29. Juli 1960 in Bern statt. 244 Delegierte (davon sechs als Bevollmächtigte sieben anderer Verbände) und 49 Berater vertraten insgesamt 110 Gewerkschaften aus 38 Ländern (davon 20 nichteuropäische Länder). Die 244 Delegierten verfügten über insgesamt 4 120 500 Stimmen. Dem Kongreß wohnten ferner zahlreiche offizielle Gäste (Vertreter der Schweizer öffentlichen Behörden) und Gastdelegierte aus der nationalen und internationalen Gewerkschaftsbewegung bei. Als Ehrengäste waren anwesend: Frl. Th. Asser, M<sup>me</sup> Devaux und die Kollegen R. Bratschi, J. Brautigam, J. Jarrigion, G. Joustra, A. Thaler, L. Veenstra und K. Weigl. Zufolge einer Empfehlung des Exekutivkomitees wählte der Kongreß den Kollegen P. de Vries (Regionaldirektor der ITF) als Nachfolger des Kollegen O. Becu zum Generalsekretär der ITF.

Der Kongreß nahm eine Reihe von Resolutionen an, deren Inhalt wir im folgenden kurz zusammenfassen:

### Mitgliedsbeiträge

Der Kongreß beschloß, die Mitgliedsbeiträge auf 6d. pro Mitglied pro Jahr zu erhöhen.

### Arbeitszeit

Der Kongreß stellte fest, daß die in immer größerem Umfange vor sich gehende Rationalisierung und Modernisierung im Transportwesen zu größeren körperlichen und geistigen Anstrengungen für die Transportarbeiter geführt hat und fordert die allgemeine Einführung der 40-Stunden-Woche.

### Einschränkung der gewerkschaftlichen und demokratischen Rechte in der Dominikanischen Republik, Paraguay und Kuba

Der Kongreß stellte fest, daß Meldungen von Fällen der Unterdrückung der Freiheit der Gewerkschaften dieser Länder immer häufiger eintreffen, bekräftigte seine Opposition zu Diktaturen jeder Art und forderte die ITF und alle Mitgliedsverbände dringend auf, ihre Einstellung gegenüber diesen Diktaturen zum Ausdruck zu bringen und die Beziehungen mit allen verantwortungsbewußten demokratischen Elementen, die sich der diktatorischen Unterdrückung widersetzen, aufrechtzuerhalten.

### Gewerkschaftsrechte in Japan

Der Kongreß verwies auf die vom Amsterdamer Kongreß der ITF (1958) angenommene Resolution über die Koalitionsfreiheit in Japan; stellte fest, daß die japanische Regierung zwar beschlossen habe, das IAO-Übereinkommen Nr. 87 über Versammlungs- und Koalitionsfreiheit zu ratifizieren, jedoch gleichzeitig beabsichtigte, den Gewerkschaften neue Beschränkung ihrer Handlungsfreiheit aufzuzwingen und fordert die ITF und ihre Mitgliedsverbände auf, den Kampf der japanischen Gewerkschaften um ihre grundlegenden Rechte mit allen Mitteln zu unterstützen.



### **Freiheit der Schifffahrt**

Der Kongreß brachte ernste Befürchtungen über die fortwährende Einschränkung der Schifffahrtswelt im Suezkanal zum Ausdruck; verwies die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik auf die Folgen einer solchen Einschränkung; bekräftigte die Stellungnahme der ITF zu dieser Frage; forderte alle Mitgliedsverbände auf, bei der Regierung der Vereinigten Arabischen Republik in dieser Angelegenheit vorstellig zu werden und Protest einzulegen und bevollmächtigte das Exekutivkomitee, weitere Maßnahmen in die Wege zu leiten, falls sich die Proteste der Mitgliedsverbände als erfolglos erweisen sollten.

### **Ruhezeiten im Schiffswachdienst**

Der Kongreß forderte, daß Besatzungsmitgliedern vor Antritt des Wachdienstes nach Auslaufen des Schiffes eine Ruhepause von mindestens sechs Stunden gewährt werden sollte.

### **Einberufung einer 2. Asiatischen regionalen Schifffahrtskonferenz der IAO**

Auf Grund der Tatsache, daß die 1. Asiatische regionale Schifffahrtskonferenz der IAO einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Heuern und Arbeitsbedingungen der asiatischen Seeleute geleistet hat, ersuchte der Kongreß den Verwaltungsrat des IAA, so bald wie möglich eine 2. Asiatische regionale Schifffahrtskonferenz einzuberufen.

### **Sitzung des IAO-Ausschusses für Hochseefischer-Fragen**

Der Kongreß fordert die Ernennung eines dreigliedrigen IAO-Ausschusses zur Behandlung von Fischereifragen; beantragte, daß die erste Sitzung dieses Ausschusses so bald wie möglich einberufen und beauftragt werden sollte, sich mit folgenden Punkten zu befassen: a) Sicherheit auf See; b) Bemannungsnormen; c) Unterkunftsquartiere; d) Sozialversicherung und e) berufliche Ausbildung.

### **Umschlag von Ruß**

Der Kongreß verwies auf die mit der Verladung von Ruß verbundenen Probleme; erinnerte an die Richtlinien der IAO in bezug auf Betriebssicherheit und Hygiene bei der Hafendarbeit; erklärte, daß diesen Problemen am wirksamsten durch eine bessere Verpackung des Rußes geschaffen werden könnte; ersuchte die ITF, eine internationale Untersuchung dieses Problems in die Wege zu leiten und die Aufmerksamkeit des Binnenverkehrsausschusses der IAO auf dieses Problem zu lenken.

### **Gewerkschaftsrechte der griechischen Eisenbahner**

Der Kongreß nahm von den Forderungen der Panhellenischen Eisenbahnerföderation zur Gewährleistung der gewerkschaftlichen Rechte der griechischen Eisenbahner Kenntnis und ersuchte den Generalsekretär der ITF, diese Forderungen durch ein entsprechendes Schreiben an die Regierung und das Parlament Griechenlands zu unterstützen.

### **Einmannbetrieb**

Der Kongreß verwies auf die vom Amsterdamer Kongreß der ITF 1958 einstimmig angenommene Resolution über die Bemannung von Lokomotiven;

vertrat die Auffassung, daß die dieser Resolution zugrunde liegende Erwägung auch auf den Betrieb von Autobussen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln anwendbar sind; bekräftigte erneut, daß die Betriebssicherheit dieser Fahrzeuge unter keinen Umständen durch die Einführung des Einmannbetriebes gefährdet werden darf und betonte, daß die durch den Einmannbetrieb verursachte Mehrarbeit mit einer Verkürzung der Arbeitszeit und entsprechenden Sondervergütungen ausgeglichen werden sollte.

### **Streik in Indien**

Der Kongreß nahm von Berichten über den Streik der Arbeitnehmer der öffentlichen Dienste Indiens und die von der indischen Regierung zur Zerschlagung des Streiks ergriffenen Gegenmaßnahmen Kenntnis; versicherte die indischen Eisenbahner seiner aufrichtigen Anteilnahme an ihrem Los sowie seiner Solidarität und forderte die indische Regierung dringend auf, die erlassene Sondergesetzgebung über «wirtschaftsnotwendige Betriebe» rückgängig zu machen und somit die grundlegenden gewerkschaftlichen und demokratischen Rechte der Eisenbahner wiederherzustellen.

### **Abmessungen und Gewicht von Lastkraftwagen**

Der Kongreß stellte mit Bedauern fest, daß eine einheitliche Regelung der Abmessungen und des Gewichts von Lastkraftwagen im Straßenverkehr auf europäischer Ebene noch immer nicht verwirklicht worden ist; beantragt die schnellstmögliche Abschließung eines allgemein bildenden Abkommens; fordert, daß dieses Abkommen vor allem der Verkehrssicherheit und den berechtigten Ansprüchen der Transportarbeiter auf fortschrittliche Arbeitsbedingungen Rechnung muß und betont, daß bei der Verwirklichung eines solchen Abkommens den sozialen Aspekten gegenüber technischen und kommerziellen Erwägungen unbedingt der Vorrang eingeräumt werden muß.

### **Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen**

Der Kongreß brachte ernste Befürchtungen darüber zum Ausdruck, daß in gewissen Ländern Flugzeugbesatzungsmitglieder, die als Spezialisten ausgebildet sind, durch fliegendes Personal ersetzt werden, das in mehrfacher Eigenschaft beschäftigt wird; bekräftigt seine Überzeugung, daß die Beschäftigung von technisch ausgebildeten Spezialisten für den sicheren und wirtschaftlichen Betrieb moderner Flugzeugtypen unentbehrlich ist, erklärte, daß die jüngsten Erfahrungen die Notwendigkeit der Beschäftigung spezialisierter Piloten, Navigatoren, Bordfunker, Flugingenieure und Kabinenpersonals zweifellos beweisen; daß diese Besatzungsmitglieder ausschließlich die ihrer Befähigung entsprechenden Aufgaben erfüllen und jedem Besatzungsmitglied der für die Erfüllung seiner speziellen Aufgaben erforderliche Arbeitsplatz sowie die notwendigen Instrumente bereitgestellt werden sollten; bekräftigte die Entschlossenheit der ITF, sich weiterhin für die Gewährleistung der möglichst größten Flugsicherheit durch die Beschäftigung speziell technisch ausgebildeter Besatzungsmitglieder einzusetzen und verpflichtet sich, die Mitgliedsverbände bei ihren Bemühungen zur Verteidigung bzw. Einführung dieser unentbehrlichen Normen zu unterstützen.

### **Arbeitskonflikt in der kolumbischen Zivilluftfahrt**

Auf Grund der Tatsache, daß die Direktion der Avianca-Zivilluftfahrts-Gesellschaft eine Lohnforderung des in ihrem Dienste stehenden Personals unter

Berufung auf finanzielle Schwierigkeiten abgelehnt hat und daß diese Ablehnung zu einem Streik des betreffenden Personals führen könnte, ersuchte der Kongreß den Generalsekretär der ITF, dem Präsidenten der Republik Kolumbien, dem kolumbischen Arbeitsminister und dem Vorsitzenden der Betriebsleitung der Avianca mitzuteilen, daß die ITF die berechtigten Forderungen des Personals unterstützen werde und beauftragte das Exekutivkomitee, die weitere Entwicklung des Konfliktes sorgfältig im Auge zu behalten. Außerdem beschloß der Kongreß, diese Resolution an den Präsidenten der Gewerkschaft des Avianca-Personals weiterzuleiten.

### Regionale Tätigkeit

Der Kongreß befürwortete den Bericht über die Aufgaben der ITF in den Entwicklungsländern; dankte dem Generalsekretär, dem Leiter der Regionalabteilung und den Vertretern der ITF für Asien und Lateinamerika für ihre Bemühungen zur Förderung des Aufbaus freier und unabhängiger Transportarbeitergewerkschaften; stellte fest, daß für die Ausdehnung der regionalen Tätigkeit zusätzliche finanzielle Mittel erforderlich sind; forderte die Mitgliedsverbände auf, sich unter ihren Mitgliedern nach geeigneten Kandidaten für regionale Tätigkeit umzusehen; ersuchte das Sekretariat, Vorschläge zur Einstellung und Ausbildung zusätzlichen Personals für regionale Tätigkeit auszuarbeiten; ersuchte das Exekutivkomitee, zusätzliche Vertreter der ITF für Asien, Afrika und Lateinamerika zu ernennen und befürwortete eine weitgehende Zusammenarbeit zwischen der ITF und anderen Berufssekretariaten und dem IBFG unter der Voraussetzung, daß dadurch die Autonomie der ITF in keiner Weise beeinträchtigt wird.

### Generalrat

Ende 1959 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen:

Land oder Ländergruppe	Mitglieder	Stellvertreter
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)
Dänemark, Färöer-Inseln, Finnland, Island, Norwegen	E. Borg (Dänemark) G. Hauge (Norwegen) G. W. Widing (Finnland)	K. Kjønicksen (Norwegen) S. From Andersen (Dänemark) P. Madsen (Dänemark)

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Frankreich Deutschland	F. Laurent Ph. Seibert F. Schreiber A. Kummernuss H. Hildebrand	R. Lapeyre 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
Griechenland	M. Petroulis	S. Dimitracopoulos
Italien	E. Leolini	E. Semenza
Schweden	S. Klinga	G. Kolare
Mittlerer Osten	Z. Barash (Israel)	
Afrika	D. Heymann (Ghana) W. M. Chakulya (Rhodesien) J. D. Akrumu (Kenia) M. Makinde (Nigerien)	H. M. Luande (Uganda) W. B. Otoo (Ghana) E. N. N. Kamyama (Tanganjika)
Ceylon, Hongkong, Indien, Korea	J. D. Randeri (Indien)	M. Kotwal (Indien)
Japan	T. Nishimaki K. Suzuki	
Indonesien, Malaya, Pakistan	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)
Karibischer Raum	J. Knight (Grenada)	

Land oder Ländergruppe	Mitglieder	Stellvertreter
Kanada	F. Hall P. Hall	
USA	M. Quill A. E. Lyon J. Curran	
Estland, Polen, Spanien (im Exil)	N. Metslov (Estland)	

Auf dem Kongreß 1960 wurde ein neuer Generalrat gewählt, der sich wie folgt zusammensetzte:

Land oder Ländergruppe	Mitglieder	Stellvertreter
Österreich	J. Matejcek	W. Svetelsky
Belgien, Luxemburg, Niederlande	R. Dekeyzer (Belgien) H. J. Kanne (Niederlande) J. Leurs (Luxemburg)	P. Potums (Belgien) C. W. van Driel (Niederlande) J. Geldof (Belgien)
Dänemark, Färöer-Inseln, Island, Finnland	G. W. Widing (Finnland) E. Borg (Dänemark) C. Oldager (Dänemark)	B. Jensen (Dänemark) E. Rasmussen (Dänemark)
Frankreich	F. Laurent	R. Lapeyre
Deutschland	Ph. Seibert F. Schreiber A. Kummernuss H. Hildebrand	F. Eichinger Frl. L. Raupp J. Steldinger W. Birnbaum
Großbritannien, Irland	F. Cousins S. F. Greene W. J. P. Webber Sir T. Yates	A. H. Kitson W. J. Evans J. V. Bailey D. S. Tennant
Griechenland	M. Petroulis	C. Stathopoulos
Italien, Malta	E. Semenza (Italy) B. Carella (Italien)	A. Cilia (Malta) L. Morra (Italien)
Norwegen	G. Hauge	K. Kjønicksen
Schweden	S. Klinga	G. Kolare

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Schweiz	H. Düby	E. Hofer
Mittlerer Osten	Z. Barash	W. Dalman
<i>Afrika</i>		
Ägypten, Sudan, Tunesien	M. Hellal (Tunesien)	A. Osman (Ägypten)
Ghana, Nigerien, Kenia, Uganda, Tanganjika, Zanzibar, Rhodesia, Njassaland, Mauritien, Südafrika	S. J. Katangutu (Tanganjika) O. P. Pathak (Kenia)	
<i>Asien</i>		
Japan	T. Nishimaki M. Kurumada	
Aden, Indien, Ceylon	J. D. Randeri (Indien)	Chang Tou Min (Hongkong)
Indonesien, Pakistan	M. A. Khatib (Pakistan) R. A. Santoso (Indonesien)	Lee Ki Choll (Korea) R. S. Oca (Philippinen)
<i>Australasien</i>		
Australien, Neuseeland	A. Archibald (Australien)	T. Duffy (Australien)
<i>Lateinamerika und Karibischer Raum</i>		
Argentinien, Brasilien, Britisch-Hon- duras, Britisch-Guayana, Chile, Kolum- bien, Costa Rica, Kuba, Ekuador, Honduras, Nikaragua, Mexiko, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela	H. Alonso (Argentinien) M. L. de Oliviera (Brasilien) V. Condé (Kolumbien) F. Taboada (Peru)	A. A. di Santo (Argentinien) A. G. de Castro (Brasilien) E. Jaquin (Kolumbien) M. del Portal (Peru)
Barbados, Grenada, Jamaika, St. Lucia, Trinidad		
<i>Nordamerika</i>		
Kanada	F. H. Hall	Ch. Smith
USA	M. Quill A. E. Lyon R. C. Coutts H. C. Banks	J. Horst T. L. Howieson E. J. Hickey P. Hall

Land oder Ländergruppe	Mitglieder	Stellvertreter
Verbände im Exil	A. H. Vizcaino (Spanien)	N. Metslov (Estland)

Anmerkung: J. Curran wurde kraft seiner Kooptierung in das Exekutivkomitee Mitglied des Generalrates. Kollege H. Steldinger (Deutschland) starb im März 1961.

Während der Berichtszeit trat der Generalrat einmal zusammen, nämlich am 29. Juli 1960, unmittelbar nach Abschluß des Kongresses. Auf dieser Sitzung wurde Kollege R. Dekeyzer zum Präsidenten und Kollege H. Düby zum Vizepräsidenten gewählt. Außerdem wurde beschlossen, die amerikanische Vereinigung der Zivilluftfahrtpiloten (Air Line Pilots' Association) und den australischen Hafentarbeiter- und Seeleuteverband (Australian Maritime Transport Workers' Council) aus der ITF auszuschließen. Beide Organisationen waren bereits vom Exekutivkomitee suspendiert worden.

## Exekutivkomitee

Anfang 1960 bestand das Exekutivkomitee aus den folgenden Mitgliedern:

- F. Cousins (britische Transportarbeiter), Präsident
- H. J. Kanne (niederländische Transportarbeiter), Vizepräsident
- J. Curran (amerikanische Seeleute), kooptiertes Mitglied
- 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)
- T. Nishimaki (japanische Seeleute), kooptiertes Mitglied
- S. de A. Pequeno (brasilianische Transportarbeiter), kooptiertes Mitglied
- Ph. Seibert (deutsche Eisenbahner)
- O. Becu (Generalsekretär)
- T. Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses)

Das auf dem Kongreß 1960 gewählte Exekutivkomitee bestand aus folgenden Mitgliedern:

- R. Dekeyzer (belgische Transportarbeiter), Präsident
- H. Düby (schweizerische Eisenbahner), Vizepräsident
- Z. Barash (israelische Seeleute)
- F. H. Hall (kanadische Eisenbahner)
- G. Hauge (norwegische Seeleute)
- H. J. Kanne (niederländische Transportarbeiter)
- S. Klinga (schwedische Transportarbeiter)
- F. Laurent (französische Eisenbahner)
- A. E. Lyon (Eisenbahner der USA)
- M. Petroulis (griechische Seeleute)
- Ph. Seibert (deutsche Eisenbahner)
- P. de Vries (Generalsekretär)
- Sir T. Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses)

Sodann beschloß das Exekutivkomitee, die folgenden Mitglieder im Einklang mit Artikel VIII, Paragraph 5, der Satzungen zu kooptieren:

H. Alonso (argentinisches Lokomotivpersonal)  
J. Curran (amerikanische Seeleute)  
M. Hellal (tunesische Eisenbahner)  
T. Nishimaki (japanische Seeleute)

Während der Berichtszeit fanden folgende Sitzungen des Exekutivkomitees statt: 5. und 6. April 1960 (London), 18. und 19. Juli und 29. Juli 1960 (Bern), 24. bis 26. November 1960 (London), 12. bis 14. April 1961 (Tel Aviv) und 15. bis 17. November 1961 (London).

### **Geschäftsführender Ausschuß**

Anfang 1960 bestand der Geschäftsführende Ausschuß aus den Kollegen A. Hallworth (britische Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer), D. S. Tennant (Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt), W. J. P. Webber (Vereinigung der Angestellten der Verkehrsbetriebe, Großbritannien) und T. Yates (britischer Seeleuteverband).

Auf dem Kongreß 1960 wurden die Kollegen Tennant, Webber und Yates wiedergewählt. Kollege Hallworth stellte sich nicht zur Wahl. Kollege W. J. Evans (vom gleichen Verband) wurde an Stelle des Kollegen Hallworth gewählt.

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

Der Geschäftsführende Ausschuß trat am 28. Januar 1960, 27. April 1960, 3. Juni 1960, 29. September 1960, 8. Dezember 1960, 9. Februar 1961, 13. Juli 1961, 14. September 1961 und 23. November 1961 zusammen.

### **Präsident und Vizepräsident**

Auf der Sitzung des Generalrates am 29. Juli 1960 (Bern) wurden Kollege R. Dekeyzer (belgischer Transportarbeiterverband) zum Präsidenten der ITF und Kollege H. Düby (Schweizerischer Eisenbahnerverband) zum Vizepräsidenten gewählt.

### **Regionalausschuß**

Die Zusammensetzung des Regionalausschusses blieb während der Berichtszeit unverändert: nämlich R. Dekeyzer (Präsident), H. Düby (Vizepräsident), F. Laurent, A. E. Lyon sowie der Generalsekretär und T. Yates (kraft seines Amtes als Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses). Regelmäßige Sitzungen des Ausschusses fanden unmittelbar vor den Sitzungen des Exekutivkomitees statt. Die die verschiedenen Regionen vertretenden Mitglieder des Exekutivkomitees wurden eingeladen, den Sitzungen des Regionalausschusses in beratender Eigenschaft beizuwohnen.



## Rechnungsprüfer

Anfang 1960 waren die Kollegen R. J. Gunter (Vereinigung der Angestellten der Verkehrsbetriebe, Großbritannien) und C. W. Evans (britischer Eisenbahnerverband) als Rechnungsprüfer tätig. Beide wurden auf dem Kongreß 1960 wiedergewählt. Seitdem hat Kollege Evans sein Amt niedergelegt, weil er nicht in den Vorstand seines Verbandes wiedergewählt wurde. Die Buchführung befindet sich wie bisher in den Händen der Firma Hesketh, Hardy, Hirschfield & Co.

## Informationsdienst und Veröffentlichungen

Während der Berichtszeit erschienen die englische und japanische Fassung (vom ITF-Büro in Tokio herausgegeben) der ITF-Zeitung monatlich. Die deutsche Ausgabe wird nunmehr in der Schweiz gedruckt und erschien alle zwei Monate, soweit dies bei Erledigung der anderen Übersetzungsarbeit (Dokumente usw.) möglich war. Auf seiner Sitzung vom November 1960 befürwortete das Exekutivkomitee die Wiederveröffentlichung einer schwedischen Fassung der ITF-Zeitung. Die erste Nummer erschien im Juli 1960 und weitere Nummern alle zwei Monate. Wir möchten in diesem Zusammenhange dem Schwedischen Seeleuteverband und besonders dem Redaktor der Zeitschrift dieses Verbandes, Kollege Yngve Gyllin, für ihre wertvolle Mitarbeit danken.

Die vom Lima-Büro aus veröffentlichte Zeitschrift «Transporte» erschien, soweit dies möglich war, alle zwei Monate in Spanisch. Seit dem 1. August 1961 erscheint außerdem zweimal im Monat ein Pressebericht (Boletín de Noticias), welcher Informationen in Spanisch, Portugiesisch und Englisch enthält. Die vom Singapur-Büro aus veröffentlichten Publikationen (Informationsblatt und Pressebericht) erschienen während des Jahres 1960 einmal im Monat. Im Laufe des Jahres 1961 erschienen sie jedoch weniger oft, weil der Direktor des Büros (der gleichzeitig als Redaktor handelt) anderweitig beschäftigt war. Diesem Mangel wird durch die Ernennung eines Mitarbeiters, der sich während der Abwesenheit des Direktors mit der Veröffentlichung dieser Publikationen befassen soll, abgeholfen werden.

Die englische Ausgabe des ITF-Presseberichtes erschien zweimal im Monat, die deutsche, französische und schwedische Ausgabe in etwas längeren Zeitabständen.

Außerdem haben wir eine kurze Broschüre verfaßt und in drei Sprachen (Französisch, Englisch und Spanisch) veröffentlicht. In dieser Broschüre werden die Ziele und Funktionen der ITF erklärt. Sie ist hauptsächlich für Verteilung in den Entwicklungsländern gedacht.

Eine andere Broschüre richtet sich besonders an die asiatischen Seeleute und erklärt die Vorteile der gewerkschaftlichen Organisierung und der Mitgliedschaft zur ITF.

Weiterhin wurde für das Afro-asiatische Institut der Histadruth (Israel) ein Referat über die Aufgaben und Tätigkeit der ITF ausgearbeitet. Abschriften dieses Referates sind unseren Regionalvertretern für Aufklärungszwecke in den betreffenden Regionen zur Verfügung gestellt worden.

Im Jahre 1961 erschien eine neue Fassung der International Seafarers' Charter der ITF. Für Einzelheiten darüber siehe Bericht der Seeleutesektion.

Zufolge eines Beschlusses des Exekutivkomitees auf seiner Sitzung vom No-

vember 1961 wurde die Ausarbeitung einer kurzen Geschichte der ITF in Angriff genommen.

Um die Bereitstellung von Informationen zu erleichtern und die schnellere und ausführlichere Beantwortung von Anfragen zu ermöglichen, ist in der Presseabteilung ein Informationsdienst eingeführt worden. Die angeschlossenen Verbände wurden davon in Kenntnis gesetzt und gebeten, durch die regelmäßige Übermittlung von Rundschreiben, Tarifverträgen und anderer Informationen an das Sekretariat beim Ausbau dieses Dienstes mitzuwirken. Unser Ansuchen fand im großen und ganzen einen ziemlich ermutigenden Widerhall. Der Informationsdienst dient hauptsächlich drei Zwecken: 1. Informationsquellen für die Ausarbeitung und Zusammenstellung von Berichten und Übersichten über Löhne und Arbeitsbedingungen der einzelnen Berufsgruppen; 2. der prompten Beantwortung von Anfragen seitens der angeschlossenen Verbände und 3. (ein sehr wichtiger Punkt) der Unterstützung der Verbände in den Entwicklungsländern durch die Bereitstellung praktischer Hilfe und Ratschläge bei der Ausarbeitung neuer Verträge der Vorbereitung ihrer Argumente bei Verhandlungen und der Untersuchung und Stellungnahme zu geplanten Gesetzgebungen, welche die Interessen der Mitglieder dieser Verbände berühren.

## **Das Sekretariat**

Auf Grund seiner Ernennung zum Generalsekretär des IBFG legte Kollege Omer Becu sein Amt als Generalsekretär der ITF nieder. Der Kongreß 1960 wählte Kollege P. de Vries (Regionaldirektor der ITF) als Nachfolger des Kollegen Becu zum Generalsekretär der ITF.

Auf seiner Sitzung vom 29. Juli 1960 ernannte das Exekutivkomitee die Kollegen H. Imhof und L. White zu stellvertretenden Generalsekretären der ITF. Beide Kollegen werden weiterhin als Sekretäre ihrer betreffenden Sektionen fungieren.

Außerdem ernannte das Exekutivkomitee den Kollegen R. Laan, vormals Sekretär der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft, zum Regionaldirektor der ITF. Kollege Laan trat sein neues Amt am 1. April 1961 an.

Während der Berichtszeit traten aus dem Dienste der ITF aus: G. Berger (Übersetzer-Dolmetscher), Frau U. Davis (Stenotypistin), Frau T. Dawn (Stenotypistin), Fräulein K. Larssen (Stenotypistin), Fräulein B. V. Mahilian (Privatsekretärin), J. L. Merle (Übersetzer-Dolmetscher), Fräulein N. Spatz (Privatsekretärin).

Folgende Mitglieder des Personals traten während der Berichtszeit in den Dienst der Föderation:

Fräulein R. Gomez (Stenotypistin, 3. Oktober 1960), Frau E. Lanyi (Privatsekretärin, 1. April 1961), Fräulein L. F. Magonet (Stenotypistin, 1. September 1961), Frau I. Ryder (Privatsekretärin, 9. Januar 1961), W. J. Spilsbury (Assistent der Presseabteilung, 18. August 1961), Fräulein J. Weaver (Bürohilfskraft, 3. Oktober 1960), Fräulein H. S. Winkler (Stenotypistin, 3. Juli 1961) und W. K. Wünsche (Übersetzer-Dolmetscher, 1. März 1961).

Ende 1961 waren im Sekretariat tätig:

P. de Vries, Generalsekretär

H. Imhof, stellvertretender Generalsekretär

L. White, stellvertretender Generalsekretär  
 R. Laan, Regionaldirektor  
 R. Santley, Sektionssekretär  
 K. Golding, Sekretär der Presse- und Dokumentationsabteilung  
 Fräulein M. Anderson, Bibliothekarin  
 O. Baeriswyl, Übersetzer-Dolmetscher  
 Fräulein J. H. Bailey, Presseabteilungsassistentin  
 Frau M. C. Blanchard, Stenotypistin  
 E. Downing, Dokumentationsabteilungsassistent  
 Frau G. Eady, Typistin  
 Fräulein R. Gomez, Stenotypistin  
 C. Iddon, Übersetzer-Dolmetscher-Berichterstatter  
 Frau L. Kant, Stenotypistin  
 A. Klatil, Bürochef  
 Frau E. Lanyi, Privatsekretärin  
 B. Laughton, Büroangestellter  
 H. Lewis, Assistent des Generalsekretärs  
 Fräulein L. F. Magonet, Stenotypistin  
 Frau E. Pearson, Telephonistin  
 Frau E. Pinnington, Kassiererin  
 Frau I. Ryder, Privatsekretärin  
 A. Selander, Übersetzer  
 W. J. Spilsbury, Presseabteilungsassistent  
 E. Thomas, Hilfsbibliothekar  
 Fräulein J. Weaver, Bürohilfskraft  
 Frau R. West, Stenotypistin  
 Fräulein H. S. Winkler, Stenotypistin  
 W. K. Wünsche, Übersetzer-Dolmetscher

## Vertretungen der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen

Während der Berichtszeit erhielt das Sekretariat eine große Anzahl von Einladungen zu den Sitzungen und Kongressen angeschlossener und befreundeter Organisationen. Viele dieser Einladungen mußten infolge anderweitiger Verpflichtungen abgelehnt werden. Die ITF dankte den betreffenden Gewerkschaften schriftlich und übermittelte ihnen die Grüße der Föderation. Die ITF war während der Berichtszeit auf folgenden Tagungen vertreten:

### 1960

- |               |   |
|---------------|---|
| 22. Februar   | Jubiläumsfeier zum 40jährigen Bestehen der griechischen Eisenbahnerföderation, Athen – S. Hendrick    |
| 17.–18. April | Kongreß des finnischen Kraftfahrerverbandes, Helsinki – O. Becu                                       |
| 19.–20. April | Kongreß des finnischen Seeleuteverbandes, Helsinki – O. Becu  |
| 28.–29. April | Kongreß des Verbandes französischer Eisenbahnbeamten, Paris – H. Imhof                                |
| 23.–27. Mai   | Jahreskongreß der britischen Vereinigung der Angestellten in den Verkehrsbetrieben, Margate – O. Becu |

- 24.–27. Juni Kongreß des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, Lausanne – H. Imhof
- 9.–11. September Kongreß des belgischen Straßenbahnverbandes, Ostende – R. Dekeyzer
24. September 50. Jubiläum des norwegischen Seeleuteverbandes, Oslo – P. de Vries
- 7.–9. November Gemeinsame Konferenz türkischer Transportarbeiterverbände, Istanbul – L. White
16. November Kongreß der griechischen Hafnarbeiterföderation, Athen – M. Petroulis

#### 1961

- 20.–21. Januar Kongreß des niederländischen Seeleuteverbandes, Utrecht – P. de Vries
26. Februar–2. März Kongreß der panhellenischen Seeleuteföderation, Athen – D. S. Tennant
- 16.–18. April Kongreß der norwegischen Transportarbeitergewerkschaft, Oslo – R. Dekeyzer
- 17.–19. Mai Kongreß des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Sion – H. J. Kanne
- 20.–21. Mai Kongreß des Verbandes der schwedischen Handelsangestellten, Lidingö – L. White
- 27.–28. Mai Kongreß des luxemburgischen Eisenbahnverbandes, Luxemburg – H. Imhof
29. Mai–2. Juni Jahreskongreß der britischen Vereinigung der Angestellten in den Verkehrsbetrieben, Folkestone – P. de Vries
31. Mai–2. Juni Kongreß der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft, Utrecht – P. de Vries
- 6.–9. Juni Kongreß der französischen Eisenbahnerföderation, Paris – P. de Vries
- 6.–10. Juni Kongreß des finnischen Eisenbahnverbandes, Otaniemi – W. A. Kieboom
- 9.–10. Juni Kongreß der skandinavischen Transportarbeiterföderation, Odense (Dänemark) – L. White
- 14.–20. Juni Kongreß des schwedischen Eisenbahnverbandes, Stockholm – H. Imhof
- 21.–23. Juni Kongreß des dänischen Eisenbahnverbandes, Kopenhagen – H. Imhof
25. Juni–1. Juli Kongreß der Gewerkschaft öffentlicher Dienste, Transport und Verkehr, Berlin – P. de Vries
- 13.–19. August Kongreß der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft, Stockholm – P. de Vries
- 4.–9. September Kongreß des kanadischen Eisenbahner- und Transportarbeiterverbandes, Montreal – R. Dekeyzer

- 11.–13. September *Kongreß des türkischen Eisenbahnerverbandes, Istanbul*  
– L. White
- 16.–20. Oktober *Kongreß des griechischen Gewerkschaftsbundes, Athen* –  
M. Petroulis
- 21.–23. Oktober *Kongreß des belgischen Eisenbahnerverbandes, Brüssel*  
– H. Imhof
- 4.–6. November *Kongreß des Personals der belgischen öffentlichen Dien-*  
*ste, Brüssel* – L. White

## II. Mitgliederbestand

Während der Berichtszeit ist die Zahl der der ITF angeschlossenen Verbände wiederum angestiegen. In der folgenden Liste der Mitgliedsverbände werden insgesamt 270 Gewerkschaften aus 77 Ländern angeführt; verglichen mit 220 Gewerkschaften aus 69 Ländern am Ende des Jahres 1959.

Dagegen ist die Gesamtmitgliedszahl von 5 236 629 (Ende 1959) auf 5 043 104 Mitglieder (Ende 1961) zurückgegangen. Dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, daß in der letzten Liste eine Anzahl von Verbänden angeführt waren, welche inzwischen aufgelöst worden sind und somit nicht länger als angeschlossene Verbände betrachtet werden können (z. B. die ghanesischen Verbände). Außerdem ist die Mitgliedszahl eines zahlenmäßig großen Mitgliedsverbandes beträchtlich zurückgegangen. Diese Verluste konnten durch die Neubei tritte nicht wettgemacht werden, da es sich in den meisten Fällen um kleinere Verbände handelt.

Einige der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften organisieren nicht nur Transportarbeiter. Die Gesamtmitgliedszahl aller der ITF angeschlossenen Verbände ist somit wesentlich höher als die Zahl der bei der ITF angemeldeten Mitglieder und kann auf ungefähr sieben Millionen geschätzt werden. Einige Worte zur Lage in Kuba und Ghana: Die der ITF ehemals angeschlossenen ghanesischen Verbände bestehen nicht länger in ihrer ursprünglichen Form und mußten daher abgeschrieben werden. Im Falle Kubas haben wir auf Grund der politischen Lage den Kontakt mit unseren Mitgliedsverbänden verloren. Aus diesem Grunde beschloß das Exekutivkomitee der ITF auf seiner Sitzung vom November 1961, daß diese kubanischen Verbände, solange sie offensichtlich nicht in der Lage sind, über die Fortdauer ihrer Mitgliedschaft zur ITF frei zu entscheiden, als angeschlossene Verbände betrachtet werden sollten. Die Verbände sind daher in der folgenden Liste erwähnt, jedoch werden keine Mitgliedschaftszahlen gegeben.

Im April 1961 suspendierte das Exekutivkomitee der ITF die Seafarers' International Union (SIU, nordamerikanische Seeleuteverbände). Die SIU und drei weitere USA-Schiffahrtsorganisationen – die International Longshoremen's Association (ILA, Hafenarbeiter), die International Organisation of Masters, Mates and Pilots (IOMMP, Kapitäne, Steuerleute und Lotsen) und die Marine Engineers' Beneficial Association (MEBA, Schiffsmaschinisten) – teilten uns daraufhin mit, daß sie beabsichtigten, aus der ITF auszutreten. Die IOMMP zog jedoch im September 1961 ihre Kündigung zurück.

### Neubeitritte

#### 1960

Federazione Nazionale Autonoma Autoferrotranvieri (italienische Personentransport-Arbeiter)

The Barbados Workers' Union (allgemeine Transportarbeiter)

Finlands Hamnarbetledareförbund (Hafenaufsichtspersonal)

The Indian Flight Navigators' Guild (indische Flugnavigatoren)

Federación de Motoristas, Conductores y Anexos de Perú (peruanische Kraftfahrer)

Skandinavisk Flygnavigatør Forening (skandinavische Flugnavigatoren)  
 Radiotelegrafistforeningen (dänische Funker)  
 Union of Burma Seamen's Union (burmesische Seeleute)  
 Sindicato de Chóferes de Taxi de Panama (panamanische Taxichauffeure)  
 Transport Workers' Union (malaiische Transportarbeiter)  
 Harbor Trade Union (malaiische Hafendarbeiter)  
 Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar de Uruguay (uruguayische  
 Hafendarbeiter)  
 Sociedad Obreros Carboneros del Puerto de Monte-  
 video  
 Asociación de Apuntadores de Puerto de Monte-  
 video  
 Sociedad de Obreros Toneleros del Puerto de  
 Montevideo  
 Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas  
 del Puerto de Montevideo  
 Sindicato Marinero Carbon y Sal del Puerto de  
 Montevideo  
 Asociación de Cosedores y Marcadores del Puerto  
 de Montevideo  
 Asociación de Apuntadores de Cereales y Subpro-  
 ductos del Puerto de Montevideo  
 Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga  
 Blanca  
 Finlands Radiotelegrafistförbund (finnische Funker)  
 Seamen's Union of Ireland (irische Seeleute)  
 Union of Curaçao Traffic and Transport Workers (Transportarbeiter)  
 Union of Stevedores and Port Service Personnel (Hafendarbeiter von  
 Curaçao)  
 Sindicato de Obreros Marítimos (argentinische Seeleute)  
 Vereniging van KLM Pusers en Hofmeesters (niederländische Zivilluftfahrts-  
 zahlmeister)  
 Railway and Port Transport Staff Union (nigerisches Eisenbahn- und Hafentransportpersonal)  
 Federazione Nazionale dei Liberi Sindacati Lavoratori della Pesca  
 (italienische Seeleute)

Diese acht  
 Verbände sind  
 Hafendarbeiter-  
 organisationen

#### 1961

Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter von Sierra Leone)  
 The Sherbro Amalgamated Workers' Union (Sierra Leone)  
 Transport and General Workers' Union (tanganjikanische Transportarbeiter)  
 KLM Stewardesses Association (niederländische KLM-Stewardessen)  
 Turkish Ports' Seamen's Union (türkische Seeleute)  
 Federación Nacional de Ferrovias (kolumbische Eisenbahner)  
 Asociación Colombiana de Mecánicos de Aviación (kolumbische Flugingenieure)  
 Syndicat National du Personnel Navigant Commercial (französisches Flugpersonal)  
 Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile (französische Zivilluftfahrtsfunker)  
 Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile (französische Flugingenieure)

Syndicat National des Pilots de Ligne (französische Flugpiloten)  
 Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Honduras (Eisenbahner von Honduras)  
 Federación de Trabajadores en Aviación Civil del Peru (peruanische Zivilluftfahrt)  
 Federación de Choferes y Anexos del Peru (peruanische Kraftfahrer)  
 Sindicato de Oficiales Fluviales de la Marina Mercante de Iquitos (peruanische Binnenschiffer)  
 Asociación de Trabajadores Marítimos, Portuarios, Postulantes de Chimbote de Auxilos Mutos y Defensa del Trabajador (peruanische Hafentarbeiter)  
 Transport Workers' Division of Histadrut (Transportarbeiter der Histadrut, Israel)  
 Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees of America (amerikanisches Tram- und Buspersonal)  
 U.A.C. and Associated Companies African Workers' Union (Transportarbeiter von Nigeria)  
 Port Workers' Union (libysche Hafentarbeiter)  
 Syndicat des Chauffeurs des Automobils Privées dans la République Libanaise (libanesische Kraftfahrer)  
 The Railwaymen's Union of Malaya (malaiische Eisenbahner)  
 Nigerian Motor Drivers' Union and Allied Transport Workers (nigerische Kraftfahrer und Transportarbeiter)  
 Transport Workers' Union (Transportarbeiter von Britisch-Guayana)  
 Flygmekanikerna r.f. (finnische Flugingenieure)  
 National Seamen's Union (ostpakistanische Seeleute)  
 Fédération des cheminots CTMC (Madagascar railwaymen) (madagassische Eisenbahner)  
 Sindicato Unico Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote (Hafentarbeiter von Chimbote, Peru)  
 Sindicato Talleres Limatambo Deposito Vías y Obras (Straßenbahn-Instandhaltungsarbeiter von Lima, Peru)  
 Sindicato de Empleados de la C.N.T. (peruanische Straßenbahner)  
 Sindicato Unico de Trabajadores en Autobuses Arequipa (peruanisches Autobuspersonal)  
 Sindicato Unico de Empleados en Autobus (peruanisches Buspersonal)  
 Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela (venezolanische Transportarbeiter)  
 Sindicato de Auténticos Choferes de Radio Taxi y Expreso Tocumen (panamanische Taxichauffeure)  
 Unión de Transporte Acarreo y Mudanzas (panamanische Spediteure)  
 Sindicato Coclesano de Transporte de Pasajeros y Carga (panamanische Transportarbeiter)  
 Sindicato de Conductores de Taxis Pequeños (panamanische Taxichauffeure)  
 Turkish Railwaymen's Union (türkische Eisenbahner)  
 Federación de Sindicatos de la Industria del Transporte (Transportarbeiter von El Salvador)



## Liste der Mitgliedsverbände

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Aden</b>				
	General and Port Workers' Union (Hafenarbeiter)	3 500	4 000	4 200
<b>Argentinien</b>				
	La Fraternidad (Lokführer)	20 000	20 000	26 000
	Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (Seeleute)	—	19 000	19 258
<b>Australien</b>				
	Fligh Stewards Association	200	200	210
	Australasian Airline Flight Engineers' Association (Flugingenieure)	140	200	180
	Federated Clerks' Union of Australia (Verkehrsbeamte)	2 788	2 800	2 800
	Federated Marine Stewards and Pantry- men's Association of Australasia (Schiffstewards)	2 000	2 000	1 300
	Professional Radio Employees' Institute of Australasia (Funkler)	250	160	160
<b>Österreich</b>				
	Gewerkschaft der Eisenbahner	100 110	100 110	100 110
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	25 100	25 080	25 200
<b>Barbados</b>				
	The Barbados Workers' Union (Hafenarbeiter usw.)	—	1 904	1 496
<b>Belgien</b>				
	Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	23 000	25 100	20 604
	Secteur cheminots de la C. G. S. P. (Eisenbahner)	27 000	27 000	27 000
	Secteur aviation de la C. G. S. P. (Zivilluftfahrt)	500	500	500
	Centrale belge du personnel des tram- ways, vicinaux et autobus (Straßenbahner und Autobuspersonal)	11 000	11 000	11 000
	Centrale des Métallurgistes (Bodenpersonal)	900	1 000	1 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Brasilien</b>				
	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (Transportarbeiter) . . . . .	50 000	50 000	50 000
<b>Britisch-Guyana</b>				
	British Guiana Seafarers' Union (Seeleute)	301	272	272
	Guiana Air Transport Trade Union (Zivilluftfahrtpersonal) . . . . .	110	110	121
	Transport Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	1 850
<b>Britisch-Honduras</b>				
	General Worker's Development Union (Transportarbeiter) . . . . .	440	440	300
<b>Birma</b>				
	Union of Burma Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	—	829	881
<b>Kanada</b>				
	Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers' (Transportarbeiter) . . . . .	33 134	32 147	32 714
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner) . . . . .	125 000	125 000	125 000
	Canadian Airline Dispatchers' Association (Zivilluftfahrtpersonal) . . . . .	82	100	98
	Canadian Airline Flight Attendants Association (Kabinenpersonal) . . . . .	550	850	850
<b>Ceylon</b>				
	National Maritime Union of Ceylon (Seeleute) . . . . .	184	184	184
<b>Chile</b>				
	Confederación Marítima de Chile (Seeleute) . . . . .	10 500	15 000	15 000
<b>Kolumbien</b>				
	Sindicato Nacional de Trabajadores Avianca (Luftfahrt) . . . . .	2 881	2 800	2 800
	Union de Trabajadores Fluviales, Marítimos y Portuarios (Seeleute und Hafendarbeiter) . . . . .	8 000	3 000	3 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
	Union de Marineros Mercantes de Colombia (Seeleute) . . . . .	800	800	800
	Federación Nacional de Ferrovias (Eisenbahner) . . . . .	—	13 000	9 500
	Asociación Colombiana de Mecánicos de Aviación (Flugingenieure) . . . . .	—	1 000	1 000
<b>Kostarika</b>				
	Unión Ferroviaria Nacional (Eisenbahner) . . . . .	1 000	1 000	1 000
<b>Kuba *</b>				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	9 500	9 500	—
	Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner) . . . . .	8 620	8 620	—
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter) . . . . .	16 800	16 800	—
	Federación Aérea Nacional (Zivilluftfahrt) . . . . .	2 000	2 000	—
<b>Curaçao</b>				
	Union of Curaçao Traffic and Transport Workers (Transportarbeiter) . . . . .	—	300	292
	Union of Stevedores and Port Service Personnel (Hafenarbeiter) . . . . .	—	400	400
<b>Dänemark</b>				
	Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute) . . . . .	6 030	6 030	6 030
	Sofyrbóðernes Forbund i Danmark (Heizer) . . . . .	1 695	1,658	1,642
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Schiffstewards) . . . . .	1 100	1 200	1 500
	Dansk Arbejdsmands og Specialarbejder Forbund (Transportarbeiter) . . . . .	40 000	40 000	40 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner) . . . . .	9 964	9 964	9 737
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal) . . . . .	2 100	2 000	2 000
	Privatbanefunktionærernes Forbund (Privateisenbahnpersonal) . . . . .	700	700	580
	Dansk Lokomotivmands Forbund (privates Lokpersonal) . . . . .	238	240	237
	Skandinavisk Flygnavigator Forening (Zivilluftfahrt) . . . . .	—	40	40
	Radiotelegrafistforeningen (Funkler) . . . . .	—	400	400

\* Auf Grund der politischen Lage ist es nicht möglich, mit diesen Verbänden Fühlung zu nehmen, so daß uns keine Mitgliedszahlen zur Verfügung stehen.

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Ecuador</b>				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter)	400	400	400
	Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Ecuador (Seeleute und Hafentarbeiter)	8 000	8 000	8 000
	Comité de Empresa Braniff International Airways (Zivilluftfahrt)	25	25	25
	Sociedad de Choferes Profesionales de Defensa Social «Bolivar Cornejo» (Kraftfahrer)	260	260	260
<b>Ägypten</b>				
	Officers and Seamen Mercantile Navy Staff Syndicate (Seeleute)	3 575	3 575	5 575
<b>Estland (Exil)</b>				
	Eesti Meremeeste Union (Seeleute)	1 251	1 250	1 315
<b>Färöer</b>				
	Føroya Fiskemannafelag (Hochseefischer)	3 135	3 135	3 135
<b>Finnland</b>				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute)	7 488	7 560	8 047
	Finlands Maskinbefälsförbund (Maschinisten)	1 300	1 100	1 100
	Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	15 800	15 512	15 732
	Finska Lokmannaförbundet (Lokpersonal)	5 021	5 121	5 140
	Finlands Bilbranscharbetareförbund (Kraftfahrer und Hafentarbeiter)	5 100	5 028	5 500
	Finlands Skeppsbefälsförbund (Schiffsoffiziere)	1 244	1 244	1 244
	Lots- och Fyrmannaförbundet (Lotsen und Leuchtturmwärter)	492	492	492
	Finlands Radiotelegrafistförbund (Funkler)	—	180	200
	Finlands Hamnarbetsledareförbund (Hafentarbeiter)	—	446	472
	Flygmekanikerna r. f. (Flugingenieure)	—	—	101
<b>Frankreich</b>				
	Fédération Nationale de la Marine Marchande F. O. (Seeleute)	7 650	7 650	7 650
	Fédération des Officiers de la Marine Marchande F. O. (Schiffsoffiziere)	2 500	2 500	2 500
	Fédération des Ports et Docks et Assimilés F. O. (Hafentarbeiter)	6 200	6 200	6 200

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
	Fédération Syndicaliste F. O. des chemi- nots (Eisenbahner) . . . . .	31 000	25 000	25 000
	Fédération Nationale F. O. des transports (Transportarbeiter) . . . . .	5 500	3 000	3 000
	Fédération des travaux publics et des transports F. O. (Zivilluftfahrt und Trans- portarbeiter) . . . . .	9 000	9 000	9 000
	Fédération autonome des cadres (Eisenbahnbeamte) . . . . .	15 820	15 540	15 540
	Syndicat national du personnel navigant commercial (Flugpersonal) . . . . .	—	—	1 125
	Syndicat national des officiers radios de l'aviation civile (Funkler) . . . . .	—	—	250
	Syndicat national des officiers mécani- ciens de l'aviation civile (Flugingenieure)	—	—	454
	Syndicat national des pilots de ligne (Piloten) . . . . .	—	—	860
<b>Deutschland</b>				
	Gewerkschaft öffentliche Dienste Trans- port und Verkehr . . . . .	108 440	109 349	109 425
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutsch- lands . . . . .	446 807	439 097	438 525
<b>Großbritannien</b>				
	National Union of Seamen (Seeleute) . . . . .	60 000	60 000	60 000
	Merchant Navy and Air Line Officers' Association (Schiffs- und Luftfahrtsoffiziere) . . . . .	15 500	16 500	16 000
	Radio Officers' Union (Funkler) . . . . .	3 515	3 651	3 567
	National Union of Railway men (Eisenbahner) . . . . .	332 108	309 925	310 082
	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokführer und Heizer) . . . . .	65 400	65 400	52 478
	Transport Salaried Staffs' Association (Transportangestellte) . . . . .	86 214	86 382	86 382
	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	350 000	350 000	350 000
	Union of Shop Distributive and Allied Workers (Handelsarbeiter) . . . . .	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Asso- ciation (Kraftfahrer) . . . . .	13 000	12 000	12 000
	Cardiff, Penarth and Barry Coal Trim- mers' Union (Kohlenzieher) . . . . .	202	202	202
<b>Griechenland</b>				
	Pan Hellenic Seamen's Federation (Seeleute) . . . . .	25 235	30 268	51 756

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
	Federation of Greek Dockers (Hafenarbeiter)	9 500	8 000	10 100
	Fédération Panhellénique des cheminots (Eisenbahner)	10 500	10 500	10 500
<b>Grenada</b>				
	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	608	505	505
<b>Honduras</b>				
	Sindicato Independiente Portuario Ferro- carrilero y Anexos (Hafenarbeiter und Eisenbahner)	1 200	1 200	1 200
	Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Honduras (Eisenbahner)	—	—	396
<b>Hongkong</b>				
	Kowloon-Canton Railway Workers' Union (Eisenbahner)	350	350	350
	Hongkong Chinese Seamen's and Marine Employees' General Union (Seeleute)	2 998	3 120	3 120
<b>Island</b>				
	Sailors' and Fishermen's Union (Seeleute und Hochseefischer)	1 684	1 684	1 684
<b>Indien</b>				
	All India Railwaymen's Federation (Eisenbahner)	316 693	300 000	300 000
	Maritime Union of India (Schiffsoffiziere)	1 349	1 421	1 435
	Transport and Dock Workers' Union of Bombay (Hafen- und Transportarbeiter)	11 221	9 217	11 336
	National Union of Seamen of India (Seeleute)	22 105	22 128	17 139
	Calcutta Port Shramik Union (Hafenarbeiter)	15 000	15 000	15 000
	Indian Flight Engineers' Association (Flugingenieure)	49	43	43
	Indian Flight Navigators' Guild (Flugnavigatoren)	—	47	47
<b>Indonesien</b>				
	Serikat Buruh Teknik dan Pelabuhan (Hafenarbeiter)	5 760	5 760	5 760
	Persatuan Buruh Kereta Api (Eisenbahner)	30 000	30 000	30 666
	Serikat Buruh Penerbangan (Zivilluftfahrt)	1 500	1 500	1 700

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Irland</b>				
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	5 000	5 000	5 000
	Seamen's Union of Ireland (Seeleute) . . . . .	—	1 006	1 006
<b>Israel</b>				
	Israel Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	2 000	2 940	2 940
	National Union of Government Employees, Railwaymen's Section (Eisenbahner) . . . . .	1 650	2 000	2 000
	Transport Workers' Division of Histadrut (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	23 500
<b>Italien</b>				
	Federazione Italiana Lavoratori del Mare (Seeleute) . . . . .	11 610	11 610	11 534
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter) . . . . .	6 600	6 600	6 600
	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri (Eisenbahner) . . . . .	17 344	18 120	18 120
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner) . . . . .	34 000	34 000	34 000
	Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Personentransportarbeiter) . . . . .	25 000	25 000	25 000
	Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter) . . . . .	20 000	20 000	20 000
	Sindacato Nazionale Gente dell'Aria (Zivilluftfahrt) . . . . .	700	484	484
	Unione Italiana Marittimi (Seeleute) . . . . .	5 570	5 570	5 570
	Unione Italiana Pescatori (Hochseefischer) . . . . .	2 500	2 500	2 500
	Unione Italiana Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter) . . . . .	2 781	2 781	2 781
	Federazione Nazionale Autonoma Autoferrotranvieri (Transportarbeiter) . . . . .	—	15 821	15 821
	Federazione Nazionale dei Liberi Sindacati della Pesca (Hochseefischer) . . . . .	—	11 406	10 709
<b>Japan</b>				
	All-Japan Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	82 000	106 171	110 000
	National Railway Workers Union (Eisenbahner) . . . . .	230 000	300 000	300 000
	National Railway Motive Power Union (Eisenbahner) . . . . .	53 250	50 000	50 000
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Transportarbeiter) . . . . .	50 670	30 000	30 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
	Travel Bureau Trade Union (Reisebüroangestellte)	3 000	3 000	3 000
<b>Kenia</b>				
	East African Railway Asian Union (Eisenbahner)	2 500	2 500	2 500
	Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	2 000	2 000	2 000
	Railway African Union (Eisenbahner)	5 984	5 984	5 984
	Dock Workers' Union (Hafenarbeiter)	1 000	1 000	1 000
	National East African Seamen's Union (Seeleute)	568	568	568
<b>Korea</b>				
	Korean Federation of Railroad Workers' Unions (Eisenbahner)	27 000	23 000	22 000
<b>Libanon</b>				
	Syndicat des Chauffeurs des Automobils Privées dans la République Libanaise (Kraftfahrer)	—	—	650
<b>Libyen</b>				
	Port Workers' Union (Hafenarbeiter)	—	—	800
<b>Luxemburg</b>				
	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxem- bourgeois (Eisenbahn- und Transportarbeiter)	6 800	6 805	6 772
<b>Madagaskar</b>				
	Fédération de cheminots (C. T. M. C.) (Eisenbahner)	—	—	1 000
<b>Malaia</b>				
	Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	—	2 000	2 000
	Harbor Trade Union (Hafenarbeiter)	—	1 990	1 996
	Railwaymen's Union of Malaya (Eisenbahner)	—	—	5 000
<b>Malta</b>				
	General Worker's Union of Malta (Transportarbeiter)	975	1 050	1 050



Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Mauritius</b>				
	General Port and Harbour Workers' Union (Hafenarbeiter)	1 652	1 038	1 038
	Bus Drivers' and Conductors' Union (Autobuspersonal)	125	125	125
<b>Mexiko</b>				
	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» (Personentransport)	50 000	50 000	50 000
	Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, Carcaduria, Marinos 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)	250	250	250
	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (Piloten)	500	500	441
<b>Niederlande</b>				
	Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (Transportarbeiter)	40 711	42 510	44 035
	Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij (Seeleute und Hochseefischer)	14 450	14 764	13 332
	Algemene Bond «Mercurius» (Kraftfahrer)	1 595	1 674	1 670
	Vereniging van KLM Boordwerktuigkun- digen (Flugingenieure)	450	485	440
	Vereniging van KLM Pursers en Hof- meesters (Stewards)	—	571	597
	Association of KLM Stewardesses (Stewardessen)	—	—	298
<b>Neuseeland</b>				
	Federated Seamen's Union (Seeleute)	2 060	2 060	2 060
	Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand (Stewards)	1 190	1 190	1 190
	North Island Waterfront Workers' Industrial Association of Workers (Hafenarbeiter)	4 280	4 450	4 100
<b>Nikaragua</b>				
	Transportadores Unidos Nicaraguenses (Transportarbeiter)	3 000	3 000	3 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Nigerien</b>				
	Nigerian Dockers, Transport and General Workers' Union (Hafen- und Transportarbeiter)	1 326	1 326	2 282
	Railway Technical Staffs' Association (Eisenbahner)	1 536	1 536	1 563
	Nigerian Transport Staff Union (Transportarbeiter)	3 494	3 494	3 494
	Association of Locomotive Drivers, Firemen and Allied Workers of Nigeria (Lokpersonal)	654	654	654
	Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union (Eisenbahner)	4 916	3 907	3 907
	Train Guards Union (Eisenbahner)	520	520	520
	Nigerian Port Authority Clerical Workers' Union (Hafenangestellte)	215	215	215
	Nigerian Port Authority Workers' Union (Hafenangestellte)	1 555	1 555	1 555
	Airway Workers' Union (Luftfahrt)	1 200	1 200	1 200
	Railway and Port Transport Staff Union (Eisenbahner und Transportarbeiter)	—	3 228	3 004
	U. A. C. & Associated Companies African Workers' Union (Transportarbeiter)	—	—	528
	Nigeria Motor Drivers' Union and Allied Workers (Kraftfahrer)	—	—	2 200
<b>Norwegen</b>				
	Norsk Sjømannsforbund (Seeleute)	47 534	47 900	48 000
	Norsk Stymandsforening (Steuerleute)	4 673	4 759	4 772
	Det Norske Maskinistforbund (Maschinisten)	4 300	4 300	4 300
	Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	22 974	22 147	22 076
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	20 842	20 382	20 134
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokpersonal)	2 102	2 102	2 037
	Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund (Bodenpersonal)	800	1 000	850
<b>Njassaland</b>				
	Nyasaland Railway Asian Union (Eisenbahner)	86	77	77
	Nyasaland Railway African Union (Eisenbahner)	3 000	3 000	3 426
	Nyasaland Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	460	4 000	4 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Pakistan</b>				
	Pakistan Transport Worker' Federation (Transportarbeiter) . . . . .	25 000	20 000	20 000
	Maritime Union of Pakistan (Seeleute) . . . . .	130	223	304
	Flight Engineers and Navigators Association (Flugingenieure und Navigatoren)	40	40	45
	National Seamen's Union (Seeleute) . . . . .	—	—	1 761
<b>Panama</b>				
	Federación de Trabajadores Marítimos de Panama (Seeleute) . . . . .	700	700	700
	Sindicato de Chóferes de Taxi de Panama (Kraftfahrer) . . . . .	—	149	149
	Sindicato de Autenticos Chóferes de Radio Taxi y Expreso Tocumen (Taxichauffeur) . . . . .	—	—	50
	Unión de Transporte Acarreo y Mundazas (Speditonsarbeiter) . . . . .	—	—	23
	Sindicato Coclesano de Transporte de Pasajeros y Carga (Straßentransportarbeiter) . . . . .	—	—	40
	Sindicato de Conductores de Taxis Pequenos (Taxichauffeur) . . . . .	—	—	105
<b>Paraguay</b>				
	Liga de Obreros Marítimos del Paraguay (Seeleute) . . . . .	3 000	3 000	3 000
<b>Peru</b>				
	Federación de Trabajadores en Aviación Civil de Peru (Zivilluftfahrt) . . . . .	—	—	284
	Federación de Chóferes y Anexos del Peru (Kraftfahrer) . . . . .	—	—	5 000
	Asociación de Trabajadores Marítimos, Portuarios, Postulantes de Chimbote de Auxilos Mutos y Defensa del Trabajador (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	205
	Federación Nacional de Trabajadores Ferroviario del Peru (Eisenbahner) . . . . .	10 000	10 000	8 300
	Federación de Motoristas Conductores y Anexos del Peru (Kraftfahrer) . . . . .	—	1 800	1 800
	Sindicato de Oficiales Fluviales de la Marina Mercante de Iquitos (Binnenschiffer) . . . . .	—	—	200
	Sindicato Unico Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote (Seeleute und Hafenarbeiter) . . . . .	—	—	216

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
	Sindicato Talleres Limatambo Deposito Vias y Obas (Straßenbahn-Instandhaltungspersonal) . . . . .	—	—	312
	Sindicato de Empleados de la C. N. T. (Straßenbahnpersonal) . . . . .	—	—	300
	Sindicato Unico de Trabajadores en Autobuses (Autobuspersonal) . . . . .	—	—	4 703
	Sindicato Unico de Trabajadores en Autobus del Peru (Autobuspersonal) . . . . .	—	—	800
<b>Philippinen</b>				
	Philippine Transport and General Workers' Organization . . . . .	28 000	28 000	28 000
<b>Polen (Exil)</b>				
	Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen inc. (Handelsmarine, Offiziere) . . . . .	398	206	224
<b>Rhodesien</b>				
	Rhodesian Railway Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	4 035	4 050	4 056
	Railway African Workers' Union (Eisenbahner) . . . . .	2 700	12 215	13 889
	Central African Road Services Workers' Trade Union (Straßentransportarbeiter) . . . . .	715	650	1 015
<b>El Salvador</b>				
	Federación de Sindicatos de la Industria del Transporte (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	1 766
<b>St. Lucia</b>				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute) . . . . .	303	303	303
<b>Sierra Leone</b>				
	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . .	—	—	900
	The Sherbro Amalgamated Workers' Union (Hafenarbeiter und Binnenschiffer) . . . . .	—	—	950
<b>Südafrika</b>				
	South Africa Council of Transport Workers (Transportarbeiter) . . . . .	3 000	3 000	3 000

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Spanien (Untergrund)</b>				
	Sindicato Nacional Ferroviaria (Eisenbahner)	12 000	12 000	3 316
	Federación Nacional del Transporte (Transportarbeiter)	10 000	10 000	3 103
<b>Sudan</b>				
	Mechanical Transport Dpt. Workers' Union (Transportarbeiter)	100	100	100
<b>Schweden</b>				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	21 771	22 190	22 187
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Maschinisten)	2 242	2 472	2 727
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	44 000	45 825	39 813
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	60 212	58 012	56 575
	Handelstjänstemannaförbundet (Zivilluftfahrt)	3 711	4 005	5 420
	Sveriges Fartygsbefälsförening (Schiffsoffiziere)	3 271	3 216	3 333
	Svenska Stewardsförening (Stewards)	662	662	753
	Scandinavian Association of Flight Engineers (Flugingenieure)	197	190	160
<b>Schweiz</b>				
	Schweizerischer Eisenbahnerverband	43 825	42 814	42 782
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	10 309	10 677	10 687
	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste (Flugingenieure)	1 069	1 069	976
<b>Tanganjika</b>				
	Railway African Union	7 000	12 000	12 000
	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5 000	6 000	6 000
	Tanga Port Stevedores and Dock Wor- kers' Union (Hafenarbeiter)	601	601	601
	Dock Workers and Stevedores Union (Dar-es-Salaam) (Hafenarbeiter)	—	—	2 368
<b>Trinidad</b>				
	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute)	3 763	5 220	5 220
	Caribbean Air Transport Trade Union (Luftverkehr)	700	700	700

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Tunesien</b>				
	Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner) . . . . .	3 271	3 770	3 647
	Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter) . . . . .	—	1 000	1 000
<b>Türkei</b>				
	Turkish Ports Seamen's Union (Seeleute)	—	—	3 285
	Turkish Railwaymen's Union (Eisenb.) .	—	—	14 225
<b>Uganda</b>				
	Railway African Union (Eisenbahner) .	4 000	4 211	4 211
	Amalgamated Transport and General Workers' Union of Uganda (Transportarbeiter) . . . . .	800	7 547	7 547
<b>USA</b>				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute) . . . . .	56 000	56 000	56 000
	National Maritime Union of America (Seeleute) . . . . .	38 000	38 000	38 000
	Radio Officers' Union (Funkler) . . . .	1 000	900	850
	American Radio Association (Funkler) .	1 000	1 000	1 000
	International Organization of Masters, Mates and Pilots (Kapitäne, Steuermänner und Lotsen) .	10 000	10 000	10 000
	National Marine Engineers' Beneficial Association (Maschinisten) . . . . .	8 000	11 025	11 025
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner) . . . . .	1 007 800	619 000	619 500
	Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter) . . . . .	75 000	75 000	75 000
	International Association of Machinists (Maschinisten) . . . . .	35 000	33 660	42 709
	Flight Engineers' International Association (Flugingenieure) . . . . .	3 000	3 000	2 000
	Airline Stewards and Stewardesses' Association (Stewards und Stewardessen)	6 500	6 000	4 000
	International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter) . . . . .	80 000	80 000	80 000
	Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees of America (Autobus- und Straßenbahnpersonal) .	—	100 000	100 000
	Airline Dispatchers' Association (Bodenpersonal) . . . . .	740	740	650

Land	Organisation	31. Dezember		
		1959	1960	1961
<b>Uruguay</b>				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	6 000	6 000	6 000
	Unión Central de Marinos (Seeleute)	700	700	700
	Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar del Uruguay (Hafenarbeiter)	—	700	700
	Sociedad Obreros Carboneros del Puerto de Montevideo	—	680	680
	Asociación de Apuntadores del Puerto de Montevideo	—	147	147
	Sociedad de Obreros Toneleros del Puerto de Montevideo	—	39	39
	Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas de Puerto de Montevideo	—	80	80
	Sindicato Marino Carbon y Sal del Puerto de Montevideo	—	66	66
	Asociación de Cosedores y Marcadores de Puerto de Montevideo	—	75	75
	Asociación de Apuntadores de Cereales y Subproductos del Puerto de Montevideo	—	27	27
	Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga Blanca	—	50	50
	(Die acht letztgenannten Verbände organisieren verschiedene Kategorien von Hafenarbeitern)			
	Sindicato de Obreros del Omnibus de Montevideo (Buspersonal)	1 000	1 000	1 000
<b>Venezuela</b>				
	Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela (Transportarbeiter)	—	—	26 000
<b>Zanzibar</b>				
	Zanzibar and Pemba Dockworkers and Stevedores Union (Hafenarbeiter)	450	450	654

### **III. Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen**

#### **Streiks im ostafrikanischen Eisenbahnwesen**

Nach Beendigung des in unserem Tätigkeitsbericht zum Berner Kongreß erwähnten Streiks der Eisenbahner Kenias und Ugandas kam es Anfang Februar 1960 erneut zu industriellen Konflikten, diesmal in Tanganjika, wo das afrikanische Eisenbahnpersonal, unterstützt von den Hafendarbeitern, im Zusammenhang mit einer Forderung auf einen Mindestlohn für afrikanische Eisenbahner in den Streik trat. Der derzeitige Lohn der Eisenbahner belief sich auf 80s. pro Monat. Inzwischen waren auch in Kenia und Uganda Lohnverhandlungen auf einem toten Punkt angelangt, da sich die Arbeitgeber hartnäckig weigerten, irgendwelche konstruktiven Vorschläge zu machen. Ende Februar beschlossen die ITF und der IBFG, einen Vertreter nach Tanganjika zu entsenden, der dem Verband afrikanischer Eisenbahner (TARU) mit Rat und Unterstützung zur Seite stehen sollte. Aus dem Bericht dieses Vertreters ließ sich ersehen, daß sich die Lage in Tanganjika nicht nur verschlechtert hatte, sondern sich der Konflikt wahrscheinlich auf alle drei ostafrikanischen Hoheitsgebiete ausdehnen würde.

Nachdem in London und Brüssel Unterredungen zwischen ostafrikanischen Gewerkschaftsfunktionären, Vertretern der ITF, des IBFG, des britischen Gewerkschaftsbundes und britischer Eisenbahnerverbände stattgefunden hatten, wurde beschlossen, daß sich der Regionaldirektor der ITF, zusammen mit den Kollegen Millard und Purvis vom IBFG, nach Daar-es-Salam begeben sollte, um die dortigen Gewerkschaften bei der Herbeiführung einer für alle drei Hoheitsgebiete geltenden Regelung des Konfliktes zu unterstützen. Unmittelbar nach der Ankunft dieser drei Kollegen fand am 10. April eine gemeinsame Konferenz mit Vertretern der drei Eisenbahnerverbände und der drei Gewerkschaftsbünde statt. Auf dieser Konferenz wurde beschlossen, daß die internationale Gewerkschaftsdelegation als Vermittler handeln sollte. In dieser Eigenschaft hatten die Kollegen Purvis und Millard sowie der Regionaldirektor der ITF zahlreiche Unterredungen mit tanganyikanischen Regierungsbehörden und mit Vertretern der Zentraleisenbahnverwaltung. Außerdem fand am 19. und 20. April in Nairobi eine Zusammenkunft mit dem Generaldirektor der ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafenverwaltung und mit drei anderen Arbeitgebervertretern statt. Die daraufhin seitens der Arbeitgeber unterbreiteten Vorschläge zu einer Schlichtung des Konflikts wurde von den drei Vermittlern und auch der TARU abgelehnt.

Nachdem jedoch weitere Unterredungen zwischen den Vermittlern und dem Arbeitsminister stattgefunden hatten, unterbreitete die Direktion am 30. April einen Schlichtungsvorschlag, der sich mit der von den Vermittlern vorgeschlagenen Kompromißlösung vereinbaren ließ.

Die neue Regelung trat am 1. Mai in Tanganjika in Kraft und wurde am 8. bzw. 27. Mai in Uganda und Kenia eingeführt. Sie sieht unter anderem eine Erhöhung der Monatslöhne der schlechtbezahltesten Arbeiter der Lohnstufe «C» um 10s. vor sowie entsprechend niedrigere Lohnerhöhungen für die besser bezahlten Arbeiter in der gleichen Lohnstufe. Außerdem soll eine unparteiische Untersuchung der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Eisenbahnwesen und der Hafenwirtschaft Ostafrikas



durchgeführt werden, um ein für die Herbeiführung konstruktiverer Arbeitnehmer-/Arbeitgeberbeziehungen geeignetes Verfahren festzulegen; sowohl die Arbeitgeber als auch die Arbeitnehmer leisteten ein festes Versprechen, daß sie nicht zu irgendwelchen Maßregelungen greifen werden.

Obwohl nicht alle Forderungen der streikenden Eisenbahner erfüllt werden konnten, geben uns drei besondere Aspekte dieser Regelung einigen Grund zur Befriedigung: Erstens zeigte es sich während des Konfliktes ganz offensichtlich, daß die internationale freie Gewerkschaftsbewegung den um ihre Unabhängigkeit und ihr Weiterbestehen kämpfenden Verbänden dieser Länder wertvolle Unterstützung leisten kann. Dieser Fall lieferte uns, abgesehen davon, ein gutes Beispiel der praktischen Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG. In diesem Zusammenhang muß auch die großzügige Hilfsbereitschaft der ITF-Mitgliedsverbände, zufolge eines ITF-Appells um Unterstützung für die tanganjikanischen Eisenbahner, erwähnt werden. Zweitens können wir auf die von den Mitgliedern dieser verhältnismäßig unerfahrenen und schwachen Gewerkschaften zur Schau getragene Opferbereitschaft und Disziplin besonders stolz sein. Drittens scheint es uns ein verheißungsvolles Zeichen für die Gewährleistung künftiger friedlicher Beziehungen zu sein, daß der Bericht der Whitson-Kommission nicht nur die gönnerische Stellungnahme der Direktion gegenüber den Gewerkschaften kritisiert, sondern auch positive Empfehlungen zur Einführung eines Verhandlungsverfahrens macht, welches den Gewerkschaften eine bedeutendere Rolle einräumt, als die Direktion bisher zu gewähren bereit war.

### **Gewerkschaftsrechte in Japan**

Obwohl die japanische Regierung öffentlich erklärt hat, daß sie beabsichtigt, das IAO-Übereinkommen Nr. 87 über Verhandlungsfreiheit und Schutz des Rechtes des Zusammenschlusses zu ratifizieren, hat sie bis jetzt noch keine konstruktiven Schritte in diesem Zusammenhange unternommen. Während der Berichtszeit wurde die Erlassung eines Edikts zur Ratifizierung des Übereinkommens wiederholt verschoben mit dem Vorwand, daß die Ratifizierung beträchtliche Änderungen in der staatlichen Gesetzgebung erfordere und daß außerdem vorerst mit allen betreffenden Instanzen Rücksprache gehalten werden müsse. Praktisch gesehen, scheint dies zu bedeuten, daß die japanische Regierung die eventuelle Ratifizierung des Übereinkommens von der Bereitwilligkeit der japanischen Gewerkschaften, sich mit weiteren Beschränkungen ihrer Rechte einverstanden zu erklären, abhängig gemacht hat. Die ITF ist in dieser Angelegenheit wiederholt an die japanische Regierung herangetreten und hat ihre Enttäuschung und Besorgnis über deren kurz-sichtige und unaufgeklärte Stellungnahme zum Ausdruck gebracht. Im Februar 1961 besuchten vier Delegierte von Gewerkschaften der Arbeitnehmer in den japanischen verstaatlichten Betrieben das ITF-Sekretariat. Sie befanden sich auf dem Wege nach Genf, um dort dem Generaldirektor der IAO eine ausführlich dokumentierte Erklärung zu überreichen, in der die Gründe für ihre Beschwerden gegen die Stellungnahme der japanischen Regierung dargelegt werden. Der Generalsekretär der ITF schrieb unverzüglich an den Generaldirektor der IAO und erklärte, daß die ITF bereit sei, jegliche Maßnahmen seitens der IAO zu unterstützen, welche geeignet sind, die japanische Regierung dazu zu bewegen, künftig eine vernünftigeren Politik zu verfolgen. In einem weiteren Schreiben an den japanischen Premierminister wurde die Tatsache hervorgehoben, daß die Beendigung der hauptsächlich auf die Hartnäckigkeit der Regierung zurückzuführenden Unruhen dem gesamten japanischen Volke zugute kommen würde.

### **Belgischer Generalstreik**

Im Namen der am belgischen Generalstreik beteiligten belgischen Mitgliedsverbände richtete die ITF im Januar 1961 einen Appell an die ihr angeschlossenen Organisationen, dem diese auf großzügige Weise Folge leisteten. Außer finanzieller Unterstützung in der Form von Spenden und zinsfreien Anleihen griffen einige Mitgliedsverbände zu praktischen Unterstützungsmaßnahmen, indem sie sich weigerten, «schwarze» oder umgeleitete Schiffe und Güter zu entladen bzw. zu handhaben. Die deutschen und niederländischen Transportarbeiterverbände erklärten, daß von Antwerpen aus umgeleitete Schiffe in deutschen bzw. holländischen Häfen nicht abgefertigt werden würden, und die im Dienste der britischen Eisenbahnen stehenden Gepäckträger im Hafen von Dover weigerten sich, die zwischen Belgien und Dover verkehrenden Passagierschiffe abzufertigen.

Der Streik begann Ende Dezember 1959 als ein Protest gegen die von der belgischen Regierung im Rahmen eines Dringlichkeitsprogrammes vorgeschlagenen strengen und antisozialen Maßnahmen: das sogenannte «Loi Unique». Die energische und aktive Stellungnahme der belgischen Arbeiter gegen dieses Edikt, welches u. a. eine drastische Reduzierung der Sozialversicherungsleistungen vorsah, führte zu einer beträchtlichen Verbesserung der Sozialpolitik der Regierung.

### **Gewerkschaftsrechte der indischen Eisenbahner**

Die der ITF angeschlossene All-indische Eisenbahn-Föderation trat im Juli 1960, zusammen mit anderen indischen Regierungsangestellten, in einen Proteststreik, weil sich die indische Regierung geweigert hatte, den im November 1959 veröffentlichten Empfehlungen der Eisenbahntarif-Kommission Folge zu leisten. Die indische Regierung erklärte den Streik als gesetzwidrig und sprach der All-indischen Eisenbahn-Föderation ihren Status als gesetzlicher Vertreter ihrer Mitglieder ab. Außerdem wurden der Generalsekretär der Föderation, Kollege Peter Alvarez, und einige andere Gewerkschaftsfunktionäre verhaftet. Auf dem Berner Kongreß der ITF (Juli 1960) wurde eine Resolution angenommen, in der die antigewerkschaftliche Handlungsweise der indischen Regierung verurteilt und die Regierung aufgefordert wird, den Eisenbahnern ihre grundlegenden Gewerkschaftsrechte zuzuerkennen.

Am 18. Juni 1961 brachte der Generalsekretär der ITF in einem Schreiben an den indischen Premierminister seine Besorgnis über Berichte zum Ausdruck, aus denen sich ersehen ließ, daß die indische Regierung beabsichtigt, ein Gesetz zu erlassen, welches die Handlungsfreiheit der Arbeitnehmer in den indischen öffentlichen Diensten (einschließlich der Eisenbahner) beträchtlich beschränken würde. Die Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF (Paris, September 1961) nahm ebenfalls eine Resolution zu dieser Frage an. Diese Resolution weist darauf hin, daß die Bestimmungen der beabsichtigten Gesetzgebung sich weder mit den IAO-Übereinkommen Nrn. 87 und 98 noch mit einer im Jahre 1947 vom Binnenverkehrsausschuß der IAO angenommenen Resolution vereinbaren lassen und fordert die Regierung auf, diese Frage unter Beachtung der obengenannten IAO-Übereinkommen erneut zu überprüfen, um die Interessen der Eisenbahner und anderer Regierungsangestellten entsprechend zu wahren. Im gleichen Monat beschloß die indische Regierung, die Eisenbahnföderation offiziell wieder anzuerkennen. Die ITF brachte in einem Schreiben an die indische Regierung die Stellungnahme der Eisenbahnersektion zu dieser Frage zum Ausdruck und dankte der Regierung

gleichzeitig für diese positive Maßnahme zur Herbeiführung besserer Beziehungen. Die Regierung wurde erneut aufgefordert, die Bestimmungen der in Aussicht genommenen Gesetzgebung zu überprüfen.

### **Streiks der US-Flugingenieure**

Zufolge des Beschlusses einer Schlichtungsinstanz, daß die Interessen der Flugingenieure und Piloten bei Verhandlungen mit der Direktion einer führenden amerikanischen Zivilluftfahrtsgesellschaft durch einen einzigen Verband vertreten werden sollten, kam es zu einem allgemeinen – jedoch wilden – Streik der amerikanischen Flugingenieure. Der Streik dauerte sechs Tage und ging am 23. Februar 1961 zu Ende, nachdem der Präsident der Vereinigten Staaten eine Untersuchungskommission ernannt hatte. Der Flugingenieurverband (FEIA) ist der ITF angeschlossen und vertrat die Ansicht, daß die obenerwähnte schiedsrichterliche Entscheidung seine Kompetenz als zuständige Vertreter der Flugingenieure in Frage stelle. Leider war es dem Verband auf Grund der bestehenden Gesetzgebung nicht möglich, den Streik offiziell zu unterstützen.

Zufolge eines Rundschreibens der ITF forderten die französischen, britischen und holländischen Zivilluftfahrtverbände ihre Mitglieder auf, während des Streiks keine Ersatzmannschaften bereitzustellen.

Außerdem fand vom 9. bis 24. Februar 1961 ein weiterer Streik amerikanischer Flugingenieure statt. Diese Flugingenieure standen im Dienste der North-West Airlines und waren Mitglieder der International Association of Machinists (IAM), welche der ITF angeschlossen ist. Der Streik diente der Unterstützung einer Lohnforderung und ging ebenfalls mit der Ernennung einer Präsidialkommission zu Ende. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Zivilluftfahrtverbände in Japan, Hongkong, Korea und den Philippinen, die Maschinen der North-West Airlines nicht abzufertigen. Der Präsident der IAM hat uns für diese Unterstützung schriftlich gedankt.

### **Dänischer Transportarbeiterstreik**

Am 11. April 1961 traten insgesamt 40 000 dänische Seeleute, Hafearbeiter und Straßentransportarbeiter zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen in den Streik, weil sich ein nach Abbruch der Lohnverhandlungen vom Staatsschlichtungsrat unterbreiteter Kompromißvorschlag als vollkommen unannehmbar erwiesen hatte. Der Streik ging am 15. Mai zu Ende und brachte den Seeleuten eine 12 $\frac{1}{2}$ prozentige Lohnerhöhung und den Binnentransportarbeitern eine Erhöhung ihrer Stundenlöhne um 9d. pro Stunde.

Die ITF hatte an ihre Mitgliedsverbände einen Appell um internationale Unterstützungsmaßnahmen gerichtet, dem deutsche, britische, maltesische, niederländische und skandinavische Gewerkschaften Folge leisteten. Außerdem wurde der Streik in einigen amerikanischen Häfen unterstützt.

### **Streik des Bodenpersonals der Alitalia-Zivilluftfahrtsgesellschaft**

Das im Dienste der Alitalia stehende Bodenpersonal befand sich vom 13. bis 22. März 1961 auf beiden Flughäfen Roms im Streik, nachdem ausgedehnte Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft des Zivilluftfahrtspersonals (CISL) über die Erneuerung eines Kollektivvertrages gescheitert waren. Der Streik ging mit dem Abschluß eines neuen Vertrages, welcher u. a. eine Herabsetzung der Arbeitszeit sowie Lohnerhöhungen und eine Anzahl von Sonderzulagen vorsieht, zu Ende. Zu-

folge eines Appells der ITF ergriffen Mitgliedsverbände in mehreren Ländern Unterstützungsmaßnahmen.

### **Arbeitskonflikt der französischen Flugbesatzungen**

Der lange Streik zwischen den im Dienste der Air France stehenden Boeing-707-Besatzungen und der Gesellschaft ging Anfang Mai 1961 zu Ende, nachdem ein gemeinsames Abkommen erzielt werden konnte, welches bis zum 1. Februar 1962 in Kraft bleiben soll. Gleichzeitig zog die französische Regierung die während eines Streiks der Piloten am Anfang des Jahres erlassenen «Einberufungsbefehle» zurück.

### **Streik der finnischen Bordmechaniker**

Die im Dienste der Finnair stehenden Bordmechaniker traten zur Unterstützung ihrer Lohnforderungen am 4. Mai 1961 in den Streik und nahmen am 31. Mai, nachdem die Arbeitgeber gewisse Zugeständnisse gemacht hatten, die Arbeit wieder auf. Die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände unterstützten den Streik durch Nichtbereitstellung von Ersatzmannschaften und durch ihre Weigerung, keine Sonderwartungsdienste für Finnair-Maschinen auszuführen.

### **Streik der französischen Eisenbahner**

Die der ITF angeschlossene Föderation französischer Eisenbahner (FO) veranstaltete zusammen mit zahlreichen anderen französischen Eisenbahnerorganisationen am 26. Oktober 1961 einen 24stündigen Streik, als Protest gegen eine Verordnung des französischen Verkehrsministers, welche das Streikrecht der Eisenbahner beschränkt und gerichtliche Bestrafung im Falle der Nichtbefolgung dieser Verordnung vorsieht. Zufolge eines Ansuchens des französischen Mitgliedsverbandes ersuchte die ITF die ihr angeschlossenen Verbände in den französischen Nachbarländern, Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Verbände leisteten diesem Appell Folge.

### **Uruguayischer Eisenbahnerstreik**

Am 5. Juni ging ein fünf Wochen langer Streik der der ITF angeschlossenen uruguayischen Eisenbahnföderation zu Ende. Der Streik diente der Unterstützung von Forderungen auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen und endete in der Unterzeichnung eines Vertrages, welcher eine allgemeine Erhöhung der Löhne um 48 Prozent und gewisser Zulagen um 50 Prozent vorsieht. Außerdem sollen die Löhne, Gehälter und Zulagen der Eisenbahner im Laufe des Jahres 1962 um weitere 20 Prozent erhöht werden. Dies war ein besonders bitterer Konflikt, und sein erfolgreicher Ausgang ist zum großen Teil dem energischen Eingreifen unseres südamerikanischen Regionalvertreters, Kollege Fernando Azaña, zu verdanken. Kollege Azaña traf am 27. Mai, als der Streik zusammenzubrechen drohte, in Montevideo ein. Er handelte nicht nur in seiner Eigenschaft als Regionalvertreter der ITF, sondern war bevollmächtigt worden, während des Konfliktes auch die Interessen des IBFG zu vertreten. Außerdem wurden Schritte unternommen, um die Löschung eines uruguayischen Schiffes im Hafen von Hamburg zu verhindern. Der Streik ging jedoch am Tage der Ankunft des Schiffes in Hamburg zu Ende, so daß die Boykottierung des Schiffes nicht notwendig war. Dieser Konflikt war für die freie uruguayische Gewerkschaftsbewegung von großer symbolischer Bedeutung und trug erheblich zur Stärkung des Prestiges der uruguayischen Verbände, der ITF und des IBFG bei.

## **Argentinischer Eisenbahnerstreik**

Eine Anzahl argentinischer Eisenbahnverbände, u. a. der der ITF angeschlossene Verband des Lokomotivpersonals «La Fraternidad», traten am 30. Oktober 1961, als Protest gegen einen Regierungsplan zur Rationalisierung des Eisenbahnwesens und auf Grund der hartnäckigen Stellungnahme der Regierung auf Verhandlungen über Arbeitsprobleme, in den Streik. Der Streik ging 42 Tage später, am 11. Dezember, zu Ende, nachdem ein neues Abkommen getroffen wurde, welches eine Erhöhung der Löhne um 20 Prozent sowie die Errichtung eines Eisenbahnverwaltungsrates vorsieht, in dem zwei der acht Sitze von Vertretern der Eisenbahnverbände belegt werden sollen.

An der Sitzung vom November 1961 befaßte sich das Exekutivkomitee der ITF mit der Lage der argentinischen Eisenbahnen und nahm eine Resolution an, welche die seitens der argentinischen Regierung gegen die Eisenbahner ergriffenen Maßnahmen schärfstens verurteilt und die Regierung auffordert, diese Maßnahmen rückgängig zu machen, um eine Lösung des gegenwärtigen Konfliktes und der die Entwicklung der argentinischen Eisenbahnen gefährdenden Probleme zu ermöglichen. Außerdem wurde ein ähnliches Protesttelegramm an die argentinische Regierung gesandt.

## **Griechischer Eisenbahnerkonflikt**

Seit einigen Jahren befinden sich die griechischen Eisenbahner in ernstesten Schwierigkeiten, welche auf die Politik der griechischen Regierung gegenüber den Arbeitnehmern im allgemeinen und den Eisenbahnern im besonderen zurückzuführen sind. Die drei Schlüsselprobleme sind: a) die Verkehrspolitik der Regierung, b) die Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahner und c) die Einmischung der Regierung in die internen Angelegenheiten der Gewerkschaften.

Der Berner Kongreß der ITF (Juni 1960) nahm eine Resolution an, in der den griechischen Eisenbahnern in ihrem Kampf zur Modifizierung der Pläne der griechischen Regierung zur Rationalisierung des Eisenbahnwesens die Unterstützung der ITF zugesichert wird. Außerdem unterstützte die Resolution die Pensionsforderungen der Eisenbahner, deren Ansprüche auf die Aufrechterhaltung ihrer Dienstaltersrechte sowie das Recht der Gewerkschaften, in den Verwaltungsorganen der griechischen Eisenbahnen vertreten zu sein. Diese Stellungnahme der ITF wurde daraufhin der griechischen Regierung übermittelt. Die Frage wurde im Jahre 1961 anlässlich der Sektionskonferenz der Eisenbahner in Athen erneut behandelt. Bei dieser Gelegenheit erhielt eine Delegation des Ausschusses, welche u. a. aus dem Generalsekretär der ITF und dem Sekretär der Eisenbahnersektion bestand, von griechischen Regierungsvertretern, einschließlich dem stellvertretenden Premierminister und dem Arbeitsminister, die Zusicherung, daß sich die Regierung so bald wie möglich mit diesen Beschwerden befassen würde.

Die Frage der Einmischung in die internen Angelegenheiten der Gewerkschaften wird im Bericht über die IBS-/IBFG-Mission nach Griechenland (Februar 1961) ausführlich behandelt. (Siehe Seite 133.)

Die Forderung der griechischen Eisenbahner auf allgemeine Einführung des Achtstundentages wurde im März 1958 in einer Resolution vom Exekutivkomitee der ITF unterstützt. In dieser Resolution wird darauf hingewiesen, daß die griechische Regierung das betreffende IAO-Übereinkommen über den Achtstundentag bereits im Jahre 1920 ratifiziert und versprochen hat,

die griechischen Eisenbahner in ihren Bemühungen zur Erfüllung der Bestimmungen des Übereinkommens zu unterstützen. Unmittelbar vor der Sektionskonferenz der Eisenbahner (Paris, September 1961) teilte uns die Pan-hellenische Eisenbahner-Föderation mit, daß sie eine Reihe von Maßnahmen in Aussicht genommen habe, um die Einführung des Achtstundentages zu erzielen. Während der Konferenz erfuhren wir, daß die griechischen Schrankenwärter in den Streik getreten waren und ihre Forderungen daraufhin erfüllt worden seien.

In einer Resolution sprach die Konferenz den Eisenbahnern ihre unbeschränkte Unterstützung aus.

### **Streiks in Ghana**

Im August und September 1961 befanden sich die Eisenbahner und Hafenarbeiter des Takoradi-Bezirktes einige Wochen lang im Streik. Alle Mitteilungen aus Ghana wurden einer strengen Zensur unterworfen, und den Auslandskorrespondenten wurde eine Untersuchung des Streiks sowie die Berichterstattung darüber erschwert. Infolgedessen waren die uns zur Verfügung stehenden Informationen in vielen Fällen unzulänglich. Soweit es möglich war, die Lage zu beurteilen, schien die Ursache des Streiks eine Budgetbestimmung der Regierung zu sein, in welcher zwangsmäßig Abzüge vom Wochenlohn vorgesehen waren. Am 17. September ersuchte die ghanesische Eisenbahnergewerkschaft den betreffenden Eisenbahnverband (NUR) um Unterstützung in «ihrem Kampf gegen die Unterdrückungsmaßnahmen der Regierung und zur Aufrechterhaltung der parlamentarischen Demokratie». Der britische Eisenbahnverband leitete dieses Ansuchen an die ITF weiter.

Seit der ghanesische Gewerkschaftsbund seine Beziehungen zur freien internationalen Gewerkschaftsbewegung abgebrochen hat, hat die ITF unter den ghanesischen Eisenbahnern keine Mitgliedsverbände mehr. Es stehen uns daher keine Einzelheiten über die dortigen Gewerkschaften und deren Funktionäre zur Verfügung. Dies allein war ein genügender Grund für reifliche Überlegung, ehe wir uns zu Solidaritätsmaßnahmen verpflichteten. Trotzdem war es im Lichte der gegenwärtigen Politik des ghanesischen Gewerkschaftsbundes sehr wohl möglich, daß dieser Verband tatsächlich in einen Kampf um seine Unabhängigkeit und Selbständigkeit verwickelt war.

Abgesehen davon bestanden jedoch weit wichtigere Gründe zur Vorsicht. Diese Streiks waren von der Regierungspartei, vom ghanesischen Gewerkschaftsbund und auch von Präsident Nkrumah schärfstens verurteilt worden. Präsident Nkrumah hatte die streikenden Arbeiter des Landesverrates schuldig erklärt. Zunächst einmal versuchte die Regierung, der der Streik sehr peinlich war, diesen durch Anspielungen, daß er von «imperialistischen Elementen» heraufbeschworen worden sei, zu zerschlagen. Eine Solidaritätserklärung seitens der ITF hätte daher benutzt werden können, um diesen Anspielungen den Anschein der Wahrheit zu geben. Wie lächerlich solche Beschuldigungen einem unparteiischen Beobachter auch immer erscheinen mögen, so dürfen wir nicht vergessen, daß die ghanesische Bevölkerung bereits seit einigen Jahren den propagandistischen Eintrichterungsmethoden der Regierung ausgesetzt ist. Diese Propaganda nennt die freie internationale Gewerkschaftsbewegung einen «Trabanten des Auswärtigen Amtes der USA und des britischen Colonial Office». Es wäre tragisch gewesen, wenn die ITF durch ihr Eingreifen dazu beigetragen hätte, das Los der von der Regierung eingeschüchternen und verleumdeten Arbeiter zu verschlimmern.

Wir baten daher den Sekretär des ghanesischen Verbandes, uns über den Streik und seine Ursachen aufzuklären und setzten ihn gleichzeitig von unseren Schwierigkeiten in Kenntnis. Wir erhielten keine Antwort. Wenige Tage später brach der Streik zusammen, und die leitenden Funktionäre der Gewerkschaft wurden verhaftet. Seitdem hat zwischen der ITF und dem IBFG ein Meinungsaustausch stattgefunden, um ein effektives Verfahren für die künftige Behandlung ähnlicher Fälle zu finden.

## IV. Regionale Tätigkeit

### Organisation

Nachdem Kollege P. de Vries vom Berner Kongreß zum Generalsekretär der ITF gewählt wurde, ernannte das Exekutivkomitee der ITF im November 1960 den Kollegen Reint Laan zum Regionaldirektor der ITF. Kollege Laan trat am 1. April 1961 sein neues Amt an und war vorher einer der Sekretäre der niederländischen Binnenverkehrsarbeiter-Gewerkschaft und Vorsitzender der Hafentarbeitersektion dieser Organisation.

Auch im übrigen Regionalpersonal der ITF fanden Änderungen statt. In Lateinamerika übernahm Kollege Fernando Azaña im Herbst 1960 von Kollege Bob Houke das Amt des ITF-Regionalvertreters. Ohne in irgendeiner Weise die Leistungen seiner Vorgänger schmälern zu wollen, muß festgestellt werden, daß unsere Tätigkeit in Südamerika seit der Ernennung des Kollegen Azaña einen unerwarteten Aufschwung erfahren hat. Dieser zeigt sich nicht nur in der ständig wachsenden Anzahl der Neuanschlüsse, sondern läßt sich auch aus der Tatsache ersehen, daß die ITF in der Lage war, zahlreichen Verbänden in äußerst schwierigen Streitfällen und Konflikten beträchtlichen und oft ausschlaggebenden Beitrag zu leisten. Nähere Einzelheiten darüber sind in diesem Bericht enthalten.

Zufolge eines Beschlusses des ITF-Exekutivkomitees wurde im April 1961 in Lima, Peru, ein neues ITF-Regionalbüro für Lateinamerika und den karibischen Raum eröffnet. Später im gleichen Jahre befürwortete das Exekutivkomitee die Ernennung des Kollegen Jaqueno Otero zum Mitarbeiter des Kollegen Azaña. Kollege Otero befaßt sich hauptsächlich mit der gewerkschaftlichen Lage in Brasilien. Er ist ein junger und begeisterter Gewerkschafter und wurde von den der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbänden der USA ausgebildet. Außerdem genehmigte das Exekutivkomitee die Ernennung eines weiteren Mitarbeiters für Südamerika, nämlich des Kollegen Medrano, der hauptsächlich im Regionalbüro arbeiten wird. Anfang 1962 befanden sich somit drei Vertreter der ITF in Lateinamerika – ein beträchtlicher Unterschied, verglichen mit der Lage zur Zeit unseres letzten Kongresses. Der größte Teil dieser Verbesserung ist den unermüdlichen Bemühungen des Kollegen Azaña zuzuschreiben, dem es gelang, das traditionelle Solidaritäts- und Kameradschaftsgefühl der ITF unter den lateinamerikanischen Gewerkschaften zu verbreiten, wodurch wiederum das Prestige der ITF in diesem Erdteil beträchtlich anstieg.

Während der Berichtszeit hat die ITF auch der regionalen Tätigkeit in Afrika große Aufmerksamkeit gewidmet. Auch hier sind einige Personaländerungen zu verzeichnen. Vor 1961 war unsere Regionaltätigkeit in Afrika nicht immer ein durchschlagender Erfolg. Es muß jedoch betont werden, daß seit der Ernennung des Kollegen Emile Laflamme zum ITF-Vertreter für Afrika im April 1961 eine beträchtliche Verbesserung zu verzeichnen ist. Kollege Laflamme, der sein Büro in Lagos, Nigerien, hat, spricht fließend englisch und französisch und hat lange Erfahrung als gewerkschaftlicher Organisator im Eisenbahnsektor. In der kurzen Zeitspanne seit seiner Ernennung gelang es ihm nicht nur, einen gründlichen Einblick in die besondere Beschaffenheit der afrikanischen Probleme zu gewinnen und sich den dortigen Verhältnissen anzupassen, sondern auch enge Beziehungen zu unseren afrikanischen Kol-



legen anzubahnen und eine effektive Zusammenarbeit mit ihnen zu fördern. Vorerst beschränkte sich seine Tätigkeit auf die nigerischen Mitgliedsverbände, aber in der zweiten Hälfte des Jahres 1961 nahm er auch mit zahlreichen anderen ostafrikanischen Verbänden Fühlung und half dadurch die von Kollege Laan anlässlich seines Besuches Anfang 1961 hergestellten Verbindungen zu konsolidieren. Leider wurde Kollege Laflamme Ende 1961 während einer Reise nach London, um an einer Sitzung des Regionalausschusses teilzunehmen, schwer krank. Während der zeitweiligen Abwesenheit des Kollegen Laflamme übernahm Kollege Nat Johnson von der Internationalen Petroleumarbeiter-Föderation die Geschäfte des ITF-Büros in Lagos. Wir sind Kollege Johnson und seiner Organisation für ihre Bereitwilligkeit zu aufrichtigem Dank verpflichtet. Durch seine plötzliche Erkrankung wurde Kollege Laflamme an der Durchführung eines Projektes verhindert, welches besonders der Fühlungnahme mit Transportarbeiterverbänden in den französischsprachigen Ländern Nordwestafrikas dienen sollte. Glücklicherweise bot Kollege Mohammed Hellal, stellvertretender Generalsekretär der Tunesischen Eisenbahnerföderation und kooptiertes Mitglied des Exekutivkomitees, der ITF seine Dienste an. Anfang 1962 unternahm der Regionaldirektor der ITF und Kollege Hellal eine gemeinsame Mission nach Nord- und Nordwestafrika, in deren Verlauf Kollege Laan Tunesien, Libyen, Nigerien, Liberien, Sierra Leone und Senegal besuchte, während Kollege Hallal mit den Verbänden der französischsprachigen Gebiete (Dahomey, Elfenbeinküste, Togo, Mali, Oberer Volta, Senegal und Marokko) Fühlung nahm und außerdem Ägypten und Libyen besuchte. Gegen Ende 1961 wurde Kollege Walter Townsend im Rahmen einer ITF-Mission nach Ostafrika gesandt (Kollege Townsend ist ein junger, tüchtiger und äußerst fähiger Eisenbahn-Gewerkschaftsfunktionär aus den USA). Vor seiner Ostafrikamission verbrachte er im Rahmen eines von der Cornell-Universität, USA, organisierten Ausbildungskurses über internationale Gewerkschaftsbeziehungen einige Monate im ITD-Sekretariat. Seine Aufgabe bestand an erster Stelle in der Unterstützung der der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbände in Kenia, Tanganjika und Uganda. Angesichts der Tatsache, daß die ostafrikanischen Mitgliedsverbände die von Kollege Townsend geleistete Unterstützung äußerst hilfreich fanden, wurde Kollege Townsend ferner beauftragt, auch die Mitgliedsverbände in Njassaland, Rhodesien, Somaliland, Aden und Liberien zu besuchen.

Während der letzten zwei Jahre ist es immer offensichtlicher geworden, daß Kollege J. Soares, der Vertreter der ITF in Asien, einen Mitarbeiter benötigt, um die mit der Tätigkeit in diesem riesigen Kontinent verbundenen Aufgaben zu bewältigen. Im November 1961 ernannte das ITF-Exekutivkomitee daher den Kollegen D'Suza zum Mitarbeiter im asiatischen Regionalbüro, so daß Kollege Soares nunmehr in der Lage sein wird, längere Reisen zu unternehmen, mit den asiatischen Mitgliedsverbänden regelmäßig Fühlung aufzunehmen und auch nichtangeschlossene Verbände zu besuchen.

Zufolge seiner Ernennung zum Präsidenten des japanischen Eisenbahnerverbandes legte Kollege Suzuki sein Amt als Leiter des ITF-Büros in Tokio nieder. Wir möchten bei dieser Gelegenheit nicht versäumen, Kollege Suzuki für die der ITF während der letzten Jahre geleisteten Dienste zu danken. Unter Rücksprache mit den japanischen Mitgliedsverbänden wurde beschlossen, Kollege T. Jamazaki zum amtierenden Leiter des Büros zu ernennen. Kollege Jamazaki wird die Geschäfte des Büros zusammen mit einem besonders ernannten Ausschuß führen.

## **Zusammenarbeit zwischen IBS und IBFG**

Die ITF kann auf eine ausgezeichnete Zusammenarbeit mit dem IBFG während der Berichtszeit zurückblicken. Während dieser Zeit war es uns zum ersten Male möglich, beträchtliche finanzielle Unterstützung vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG zu erhalten und somit unsere regionale Tätigkeit beträchtlich zu erweitern. Diese Erweiterung unserer Tätigkeit wäre jedoch ohne dem zufolge der Erhöhung der Mitgliedsbeiträge entstandenen Einkommen kaum möglich gewesen. In diesem Zusammenhang ist außerdem zu erwähnen, daß einzelne Verbände, besonders aus Skandinavien und den USA, der Föderation großzügige finanzielle Unterstützung geleistet haben. Wir hoffen, daß im Laufe der Jahre eine größere Anzahl von Mitgliedsverbänden in den Entwicklungsländern finanziell unabhängig werden, denn die ITF sollte letzten Endes in der Lage sein, ihre regionale Tätigkeit mit ihren eigenen Mitteln zu bestreiten und sollte sich nicht auf die Beiträge des Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG verlassen brauchen.

Es ist bedauerlich, daß die Zusammenarbeit zwischen den IBS und dem IBFG noch immer einiges zu wünschen übrig läßt. Obwohl auf einer Sitzung von Vertretern der IBS und des IBFG im Juli 1961 Übereinstimmung in bezug auf die Bildung einer «Regional-Vertreterreserve» und auch in bezug auf die Notwendigkeit einer größeren Koordinierung der regionalen Tätigkeit besonders im Zusammenhang mit der Errichtung gemeinsamer Büros erzielt wurde, ist mit der Erfüllung dieser Beschlüsse wenig Fortschritt gemacht worden. Die Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG war jedoch in jeder Hinsicht ausgezeichnet.

## **Afrika**

Wie sich aus der vorhergehenden Einleitung ersehen läßt, waren während der Berichtszeit nicht weniger als fünf Vertreter der ITF in Afrika tätig. Anfang 1960 begab sich Kollege de Vries in seiner Eigenschaft als Regionaldirektor nach Ostafrika und unterstützte die afrikanischen Eisenbahner bei einem Konflikt, der sich über alle drei ostafrikanischen Hoheitsgebiete erstreckte (ein ausführlicher Bericht darüber befindet sich unter «Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen»). Kollege Laan, der neue Regionaldirektor, begab sich während der letzten zwei Jahre zweimal nach Afrika, nämlich 1961 und Anfang 1962, zusammen mit Kollege Hellal. Kollege Laflamme, der ITF-Vertreter für Afrika, war während des Jahres 1961 in Lagos stationiert, aber besuchte Kenia, Uganda, Tanganjika, Njassaland und den Sudan. Seit Ende 1961 leistet Kollege Townsend den Mitgliedsverbänden in Ost- und Zentralafrika sowie in Aden und Libyen organisatorische Unterstützung.

Während der Berichtszeit traten insgesamt acht Verbände aus Nigerien, Sierra Leone, Tanganjika, Libyen und Madagaskar der ITF bei. Zuzufolge der Mission der Kollegen Laan und Hellal nach Nord- und Nordwestafrika ist somit eine weitere Anzahl von Ansuchen um Mitgliedschaft dem Sekretariat eingelaufen.

Bei einer Erwägung der Erweiterung unserer Tätigkeit in Afrika ist es notwendig, zunächst einmal über die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zu sprechen, in denen sich die afrikanischen Verbände befinden, sowie über die Schwierigkeiten, welche ihnen während der ersten Phase ihrer Entwicklung gegenüberstehen. Abgesehen von diesen Schwierigkeiten scheinen jedoch die Gewerkschaften in jenen Ländern, welche sich vor der Erlangung ihrer Unabhängigkeit befinden, den Mittelpunkt der allgemeinen Unruhe zu

bilden. In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, die Infiltrierung kommunistischer Elemente im Auge zu behalten, da die in diesen Ländern bestehende Armut und Unzufriedenheit, die in vielen Fällen das traurige Resultat der Kolonialherrschaft sind, skrupellosen Propagandisten reichlich Gelegenheit bieten, die Arbeiter zu beeinflussen.

Die bereits in unserem letzten Bericht erwähnte Kampagne zur Bildung einer ausschließlich afrikanischen Gewerkschaftsbewegung dauert an, wenn sie auch seit dem Fiasko der sogenannten «afrikanischen Gewerkschaftskonferenz» vom Jahre 1960 in Casablanca weniger intensiv geworden ist. Obwohl die ITF das aufrichtige Streben der afrikanischen Arbeiter nach einer «Afrikanisierung» ihrer Gewerkschaftsstruktur verstehen kann, wäre es ein großer Fehler, wenn die afrikanische Gewerkschaftsbewegung ihre Beziehungen zur internationalen freien Gewerkschaftsbewegung abbrechen würde. Die mit der Casablanca-Konferenz verbundenen schäbigen politischen Intrigen und Drahtziehereien sind ein weiterer Beweis dafür. Eine große Anzahl demokratischer Gewerkschaftsorganisationen wurden nicht einmal zu dieser Konferenz eingeladen, und anderen Verbänden, welche an der Konferenz teilnahmen, wurde nicht die Gelegenheit geboten, ihre Stellungnahme effektiv zum Ausdruck zu bringen.

Die Bildung der All-afrikanischen Gewerkschaftsföderation im Jahre 1962 brachte eine spürbare Verbesserung in der afrikanischen Gewerkschaftslage mit sich. Die Föderation erfaßte rund zwei Millionen afrikanische Arbeiter aus 21 Zentral-Gewerkschaftsorganisationen aus allen Teilen Afrikas. Zwölf dieser Zentralorganisationen sind dem IBFG angeschlossen. Der Präsident der Föderation ist Kollege Ahmet Klili, der Generalsekretär des tunesischen Gewerkschaftsbundes (UGTT). Die Satzungen der Föderation sehen vor, daß es allen afrikanischen Gewerkschaftszentren frei steht, ihre Mitgliedschaft zur internationalen Gewerkschaftsorganisation aufrechtzuerhalten. Die Föderation lehnt die kommunistische Ideologie und jegliche Art von Diktatur ab. Die Mitgliedschaft zur Föderation steht allen afrikanischen Gewerkschaftszentren offen, die sich mit den Zielen der Föderation einverstanden erklären. Diese Ziele sind: 1. Förderung der afrikanischen Einigkeit und wirtschaftlichen Entwicklung; 2. gemeinsame Bemühungen zur Verbesserung der Sozialversicherung und des Lebensstandards der afrikanischen Arbeiter und 3. die Bildung und Unterstützung demokratischer Regierungen.

Anfang 1960 begann sich die im ostafrikanischen Eisenbahnwesen seit einiger Zeit bestehende Unruhe zu intensivieren. Der Konflikt endete in einem Streik, an welchem afrikanische Eisenbahner im Dienste der ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafenbehörden in allen drei ostafrikanischen Hoheitsgebieten teilnahmen. Einzelheiten über den Streik befinden sich unter «Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen». Leider führte die innerhalb des Eisenbahnverbandes von Kenia bestehende Einigkeit dazu, daß die Herbeiführung der im sogenannten Whitson-Bericht empfohlenen Verbesserungen zur Regelung der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeziehungen verzögert wurde. Der Whitson-Bericht empfiehlt u. a. die Einführung eines Systems, wonach Mitgliedsbeiträge direkt vom Arbeitslohn abgezogen werden, sowie eine angemessene Beteiligung der Gewerkschaften bei Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen. Wir haben während der Berichtszeit mit den afrikanischen Eisenbahnverbänden aller drei Hoheitsgebiete enge Fühlung aufrechterhalten, und es scheint, als ob der Kenia-Verband nunmehr im Begriff ist, seine internen Probleme zu beheben.

In dem anderen Schlüsselsektor des ostafrikanischen Transportwesens – der Hafenwirtschaft – wurden während der letzten zwei Jahre beträchtliche

Erfolge erzielt, besonders in Daar es Salam und Monbassa, wo die Gewerkschaften sehr tüchtig sind und ausgezeichnet miteinander zusammenarbeiten. Man könnte fast sagen, daß diese Verbände ein Modell für die Art von Organisation darstellen, welche die ITF in Afrika aufzubauen versucht. Die Tatsache, daß die Hafendarbeiter zurzeit die weitaus bestbezahltesten Arbeiter Ostafrikas sind, liefert einen guten Beweis für die Tatkräftigkeit der Verbände.

Auch die nigerischen Hafendarbeiter können auf eine erfolgreiche Tätigkeitsperiode zurückblicken. Auf Grund der zielbewußten Politik des vereinten Hafendarbeiterverbandes war es möglich, eine Anzahl kleinerer unabhängiger Verbände zu einem größeren kraftvollen Verband zusammenzuschließen. Dadurch verfügen die nigerischen Hafendarbeiter nunmehr über eine brauchbare Waffe in ihrem Kampf zur Einführung eines Beschäftigungs-Sicherheits-systems, welches im großen und ganzen von den Regierungen bereits gutgeheißen worden ist. In bezug auf die Herbeiführung einer effektiven Zusammenarbeit zwischen den nigerischen Eisenbahnverbänden wurden ebenfalls gute Fortschritte gemacht. Der Vertreter der ITF in Lagos hielt während der Berichtszeit die ununterbrochenen Beziehungen zu den nigerischen Mitgliedsverbänden der ITF aufrecht.

Durch seine plötzliche Erkrankung wurde Kollege Laflamme verhindert, einen Beschluß des ITF-Exekutivkomitees, mit den Transportarbeiterverbänden im französischsprachigen Nordwestafrika Fühlung zu nehmen, durchzuführen. Diesen Gebieten wurde bisher nicht die ihnen gebührende Aufmerksamkeit geschenkt. Aus diesem Grunde wurde auf einer Sitzung des ITF-Exekutivkomitees im November 1961 beschlossen, den Regionaldirektor der ITF und Kollege M. Hellal, kooptiertes afrikanisches Mitglied des Exekutivkomitees, auf eine gemeinsame Mission nach Nordwestafrika zu entsenden, in deren Verlauf vorerst einmal Dahomay, Togo, die Elfenbeinküste, der Obere Volta, Mali, Senegal, Marokko und Ägypten besucht werden sollten. Die Mission zeigte vor allem, daß in bezug auf die Arbeitsbedingungen und den Lebensstandard der Transportarbeiter zwischen den verschiedenen Ländern sehr große Unterschiede bestehen; so sind z. B. die Verhältnisse in Tunesien außerordentlich günstig, die Lage in Libyen verhältnismäßig entmutigend. Die Schwierigkeiten der libyschen Gewerkschaften sind vor allem auf die von seiten der Regierung auferlegten Beschränkungen zurückzuführen. Trotzdem geben uns die gegenwärtigen Diskussionen zwischen Hafendarbeitern, Zivilluftfahrtspersonal und Straßentransportarbeitern zwecks Bildung einer gemeinsamen Transportarbeitergewerkschaft einigen Grund, auf eine Verbesserung der Lage zu hoffen. Es wurde uns zu verstehen gegeben, daß sich der vereinigte Verband nach seiner Gründung um die Mitgliedschaft zur ITF bewerben wird.

Auch in Liberia sind die Verhältnisse in bezug auf die Entwicklung der Gewerkschaften im allgemeinen ungünstig. Aber auch hier besteht in Monrovia, der Hauptstadt Liberias, eine junge und tüchtige Seeleute- und Hafendarbeiterorganisation, welche der ITF angeschlossen ist. Da die Sozialbedingungen der Hafendarbeiter von Monrovia zurzeit äußerst primitiv sind, werden an diesen Verband hohe Anforderungen gestellt werden. Es gibt weder ein Arbeitsabkommen für die Hafendarbeiter noch irgendwelche Bestimmungen zur Regelung der Arbeitszeit, der Überstunden oder des jährlichen Urlaubs. Die Löhne sind ebenfalls sehr niedrig. Ein Hafendarbeiter verdient 10 US-Cents die Stunde. Verglichen mit Liberia sind die Verhältnisse in Sierra Leone beträchtlich besser. Es gibt gesetzlich geregelte Mindestlöhne, und Kollektivverträge werden allgemein anerkannt. Außerdem besteht ein umfassendes

Schlichtungsverfahren unter der Aufsicht der Regierung. Die Lage in Senegal ist für die Entwicklung demokratischer Gewerkschaften äußerst günstig, und wir haben Beziehungen mit einer Anzahl von Eisenbahn-, Hafentarbeiter- und Straßentransportarbeiterverbänden aufgenommen.

## Asien

Das wichtigste Ereignis während der Berichtszeit war ohne Zweifel die 2. Asiatische Transportarbeiter-Konferenz der ITF, welche im November 1960 in Kuala Lumpur stattfand. Insgesamt 41 Delegierte und 32 Beobachter aus neun asiatischen Ländern nahmen an der Konferenz teil. Die 41 Delegierten vertraten 22 Verbände mit einer Gesamtmitgliedschaft von fast einer Million Mitgliedern. Angesichts der äußerst schwierigen sozialen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, unter denen die jungen asiatischen Gewerkschaften sich ihren Weg bahnen müssen, ist es nicht überraschend, daß das Problem der grundlegenden Gewerkschaftsrechte eines der Hauptdiskussionsthemen darstellte. Das Problem wurde ausführlich und lebhaft diskutiert, wobei die verschiedenen Schwierigkeiten, denen die einzelnen Verbände auf nationaler Ebene gegenüberstehen, an den Tag traten. Besonders im Zusammenhang mit der Frage des Streikrechts kam es zu einer sehr regen Debatte, und alle Verbände waren sich darüber einig, daß allen asiatischen Gewerkschaften das Streikrecht eingeräumt werden muß. Solange dies nicht geschieht, werden sich die asiatischen Verbände gezwungen sehen, die Stellungnahme der Verwaltungen und der Regierung mit großem Mißtrauen zu betrachten. In einer solchen Atmosphäre wird es kaum möglich sein, gute Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit herzustellen. In diesem Zusammenhang betonte eine Anzahl der Delegierten, daß der weitverbreitete Mangel an Bestimmungen über ein angemessenes Verhandlungsverfahren einen weiteren hindernden Aspekt darstellt. Außerdem besteht eine auffallende Tendenz – besonders unter den Regierungen –, der gegenüber den Arbeitnehmern bestehenden Verantwortung durch zwangsmäßige schiedsrichterliche Entscheidungen auszuweichen.

Im Laufe der Diskussion zeigte es sich, daß sich eine sehr große Zahl der asiatischen Transportarbeiter noch immer außerhalb der Gewerkschaftsbewegung befindet, obwohl die Transportarbeiter im allgemeinen besser organisiert sind als andere Berufsgruppen. Dazu kommt noch, daß diese schwachen asiatischen Verbände ihre lebenswichtigen Energien oft durch Streitigkeiten mit rivalisierenden Organisationen vergeuden. Eine der auf dieser Konferenz angenommene Resolution enthält einen diesbezüglichen Appell an die asiatischen Transportarbeiter und bringt die Entschlossenheit der Delegierten – so schnell wie möglich starke und freie Gewerkschaften aufzubauen – klar zum Ausdruck. Die Resolution enthält außerdem eine Anzahl praktischer Vorschläge in bezug auf die Art und Weise, in der die ITF diese Verbände in ihrer Kampagne unterstützen könnte. Obwohl hinzugefügt werden muß, daß sich die auf dieser Konferenz anwesenden Delegierten ihrer eigenen Verantwortung voll bewußt waren und nicht irgendwie versuchen wollten, ihre Probleme auf internationale Instanzen abzuwälzen. Außerdem ersuchte die Resolution das ITF-Exekutivkomitee, die Möglichkeit der regelmäßigen Einberufung asiatischer Regionalkonferenzen und die Schaffung beratender Gremien auf regionaler bzw. lokaler Ebene in Erwägung zu ziehen.

Andere Resolutionen befaßten sich mit Verkehrspolitik und Planung, Arbeitsbedingungen im Binnenverkehr, Gewerkschaftsrechten in asiatischen

Ländern und der Hilfeleistung an Entwicklungsländer. Die Resolution über diesen letzten Punkt ist von besonderem Interesse, weil in ihr hervorgehoben wird, daß bei Anleihen seitens wirtschaftlicherer Länder an die Entwicklungsländer die Zinsen und Rückzahlungsraten oft sehr hoch sind und dadurch eine Erhöhung des Lebensstandards unmöglich gemacht wird. Die Resolution fordert eine praktischere Art von Unterstützung; nicht nur um die Lücke zwischen dem Lebensstandard der reichen und armen Länder allmählich zu schließen, sondern auch um unter den Völkern der Entwicklungsländer die Überzeugung zu stärken, daß eine freie und demokratische Gesellschaftsordnung am besten geeignet ist, wirtschaftlichen Fortschritt zu erzielen. Die Resolution über Gewerkschaftsrechte stellt fest:

daß die Ratifizierung der IAO-Übereinkommen Nr. 87 (Versammlungs- und Koalitionsfreiheit) und Nr. 98 (Grundsatz des Rechts auf gewerkschaftlichen Zusammenschluß und kollektive Verhandlungen) durch die in einigen asiatischen Ländern vorherrschenden Verhältnisse verzögert werden könnte,

und appelliert an die Regierungen der asiatischen Länder, Voraussetzungen zu schaffen, unter denen sich die asiatischen Arbeiter zu freien demokratischen Gewerkschaften zusammenschließen können, und diesen Gewerkschaften den notwendigen Beistand zu gewähren, um etwaige organisations-technische Schwierigkeiten zu beheben, damit sie in der Lage sind, im sozialen und wirtschaftlichen Leben ihrer betreffenden Länder eine verantwortliche Rolle zu spielen. Außerdem ersuchte die Resolution die ITF, eine umfassende Untersuchung der Lage in den asiatischen Ländern im Zusammenhang mit dem Problem der Gewerkschaftsrechte und den diesbezüglichen Maßnahmen der Gewerkschaften in die Wege zu leiten. Die ITF ist gegenwärtig im Begriff, eine solche Untersuchung durchzuführen, besonders in bezug auf die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner, die von den gegenwärtigen Einschränkungen besonders betroffen werden. Die ausführliche Untersuchung der gewerkschaftlichen Rechte der Eisenbahner bildet zurzeit einen wichtigen Punkt im Arbeitsprogramm der Eisenbahnersektion. Aus der Resolution über Verkehrspolitik und -planung läßt sich ersehen, daß sich die asiatischen Transportarbeiterverbände der zufolge einer ungenügenden Verkehrskoordinierung entstandenen Probleme voll und ganz bewußt sind. Die Resolution betont, daß staatlichen Investitionen in wirtschaftlich notwendigen Diensten und Einrichtungen höhere Priorität eingeräumt werden sollte. Außerdem müsse bei verkehrspolitischen Maßnahmen vor allem auf sorgfältige Planung geachtet werden, um verschwenderische Verdoppelungen zu vermeiden. Es dürfe auf keinen Fall zu einer Wiederholung der verhängnisvollen Erfahrung kommen, welche in fortgeschrittenen Ländern auf Grund der Kommerzialisierung und den damit verbundenen halsabschneidenden Wettbewerb gemacht worden sind.

Wie bereits erwähnt, fordert die erstgenannte Resolution eine Intensivierung der ITF-Tätigkeit in Asien und erwähnt außerdem die Möglichkeit der Bildung beratender Gremien auf regionaler Ebene. In bezug auf diesen zweiten Punkt ist guter Fortschritt zu verzeichnen. Abgesehen von der Bereitstellung zuzüglichen Personals für das Singapur-Büro muß in diesem Zusammenhang der Beschluß der Sitzung des ITF-Exekutivkomitees vom November 1961 zur Bildung eines asiatischen beratenden Ausschusses erwähnt werden. Die Mitglieder dieses Ausschusses sind: J. D. Randeri (indischer Seelenteverband), K. P. Dave (pakistanische Transportarbeiter-Föderation), Donald U'ren (malaisischer Eisenbahnerverband), R. A. Santoso (indonesischer Eisen-

bahnverband), K. Suzuki (japanischer Eisenbahnverband). Das asiatische Mitglied des Exekutivkomitees, Kollege Nishimaki, wird von Amts wegen ein Mitglied des Ausschusses sein, und Kollege Soares wird als Sekretär des Ausschusses handeln. Die erste Sitzung des Ausschusses wird im April 1962 in Tokio in Anwesenheit des Generalsekretärs, des Regionaldirektors und des asiatischen Vertreters der ITF stattfinden. Ehe er sich nach Tokio begibt, wird Kollege Laan zusammen mit Kollege Soares eine ausführliche Asienreise unternehmen. Unter anderen Besuchen Asiens durch ITF-Vertreter muß vor allem die gemeinsame IBFG-/IFB-Mission (11. Oktober bis 4. November 1960) erwähnt werden, in deren Verlaufe Pakistan, Indien, Indonesien, Malaja, Singapur und die Philippinen besucht wurden. Der Vertreter der ITF auf der Mission war der Generalsekretär, P. de Vries. Die übrigen Mitglieder waren die Kollegen Arne Geijer und Omer Becu (Präsident bzw. Generalsekretär des IBFG), G. Mapara (Regionalsekretär des IBFG für Asien), Charles Woerler (Generalsekretär der Internationalen graphischen Föderation) und V. M. N. Menon (IBFG-Vertreter in der Gewerkschaftsorganisation der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten (ECAFE), der als Sekretär der Mission handelte. Obwohl sich die Mission hauptsächlich mit der Lage der dem IBFG angeschlossenen verschiedenen Gewerkschaftsbünde befaßte, war es auf Grund der zahlreichen ausführlichen Diskussionen und Unterredungen möglich, einen wertvollen Einblick in die Verhältnisse der Transportarbeiter dieses Erdteils zu gewinnen. Außerdem konnte der Generalsekretär der ITF persönlichen Kontakt mit Mitgliedsverbänden aufnehmen und zu einem besseren Verständnis ihrer besonderen Probleme gelangen.

Die pakistanischen Gewerkschaften schienen auf Grund des Mangels an geeigneten Führern im großen und ganzen verhältnismäßig schwach zu sein, und es war offensichtlich, daß auf organisatorischer Ebene nicht genug getan worden war. Die Transportarbeiter stellten jedoch in dieser Hinsicht im gewissen Sinne eine Ausnahme dar. Aber im Eisenbahnsektor waren nur 20 000 Arbeitnehmer von insgesamt 180 000 traditionellen Mitgliedern gewerkschaftlich organisiert. Durch den Erlass einer Gesetzgebung im März 1960 wurde die Lage der Gewerkschaften weiter verschlechtert. Das von dieser Gesetzgebung vorgesehene zwangsmäßige Schlichtungsverfahren hat dazu geführt, daß Streiks im Grunde genommen als gesetzwidrig betrachtet werden. Die solchen Maßnahmen innewohnenden Gefahren zeigten sich darin, daß die Arbeitgeber bereits begonnen hatten, sich die neuen Verhältnisse zunutze zu machen, indem sie trotz einer beträchtlichen Verbesserung der finanziellen Lage der betreffenden Industrien nicht bereit waren, den berechtigten Lohnforderungen der Arbeitnehmer Gehör zu schenken.

Während ihres viertägigen Aufenthaltes in Indien hatten die Mitglieder der Mission Unterredungen mit dem indischen Premierminister und anderen Ministern sowie mit leitenden Funktionären der zwei indischen Gewerkschaftsbünde INTUC und HMS. Der Mission ging es hauptsächlich darum, Einzelheiten über die Folgen des Streiks der Regierungsangestellten, der Anfang 1960 stattfand, ausfindig zu machen. In diesem Zusammenhang leistete die indische Regierung ein festes Versprechen, daß es zu keinen Maßregelungen gegen die an diesem Streik beteiligten Arbeiter kommen würde. Außerdem gewannen die Mitglieder der Mission den Eindruck, daß die Frage der offiziellen Anerkennung gewisser Gewerkschaften einer baldigen und befriedigenden Lösung entgegengeführt werden würde. Aber auch hier war es ganz offensichtlich, daß sich die Regierung in bezug auf die gewerkschaftlichen Rechte der Regierungsangestellten mit Plänen zur Einführung eines

Schlichtungsverfahrens trug, welches es den betreffenden Arbeitern sehr schwer machen würde, in den Streik zu treten. (Die seitens der ITF in diesem Zusammenhang unternommenen Schritte werden im Bericht über die Gewerkschaftsrechte der indischen Eisenbahner im Kapitel III, «Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen», näher berichtet.) Außerdem konnte die Mission feststellen, daß sich die Kommunisten die in der indischen Gewerkschaftsbewegung bestehende Einigkeit auf sehr geschickte Weise zunutze gemacht hatten. Der Einfluß der Kommunisten habe besonders unter den Kopfarbeitern zugenommen. Die Mitglieder der Mission vertraten die Ansicht, daß die demokratischen Gewerkschaftsverbände in ihrer Organisationstätigkeit weiterhin unterstützt werden sollten. In Indonesien führten die Mitglieder der Mission Unterredungen mit den dem IBFG angeschlossenen Gewerkschaftszentren. Im Laufe dieser Unterredungen wurde hauptsächlich über die Pläne der Regierung zum Zusammenschluß aller Gewerkschaften in einer Landeszentralorganisation gesprochen. Man war der Ansicht, daß mit einem solchen Plan große Gefahren für die Unabhängigkeit und demokratische Handlungsweise der Gewerkschaften verbunden sind, weil durch einen solchen Zusammenschluß die Möglichkeit einer hindernden Regierungskontrolle sowie das Risiko der Dominierung dieser Organisation durch kommunistische Elemente vergrößert würden. In Malaija konnte sich die Mission von der ausgezeichneten Arbeit des malaiischen Gewerkschaftsbundes überzeugen. Diese Organisation hatte in bezug auf die Förderung der Bildung stärkerer Landesverbände für die einzelnen Berufsgruppen große Fortschritte gemacht. In Japan ging es der Mission hauptsächlich darum, zu betonen, daß die freie internationale Gewerkschaftsbewegung solidarisch hinter den Bemühungen der japanischen Arbeiter und zur Gewinnung ihrer grundlegenden gewerkschaftlichen Rechte steht. (Siehe auch den Absatz Gewerkschaftsrechte in Japan in Kapitel III «Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen».)

### **Lateinamerika**

Im März 1961 fand in Lima, Peru, die 2. Regionalkonferenz der ITF für Lateinamerika und den karibischen Raum statt. Insgesamt 70 Delegierte vertraten die Interessen von rund 600 000 Mitgliedern von 40 Organisationen aus 13 Ländern in Lateinamerika und dem karibischen Raum. Durch die Anwesenheit von Vertretern der Eisenbahner-, Seeleute und Hafentarbeiterverbände der USA wurde die auf dieser Konferenz vertretene Mitgliederzahl auf zirka zwei Millionen gebracht.

Im Rahmen der Konferenz wurde auf Plenarsitzungen und 26 Sektionskonferenzen der Seeleute bzw. des Zivilluftfahrtspersonals eine große Anzahl von Problemen behandelt, u. a.: Einmannbetrieb von Lokomotiven, Heuverfahren für Seeleute, Angestelltenverhältnis der Hafentarbeiter. Wir sind mit diesen Problemen sehr vertraut, und ITF-Konferenzen in allen Teilen der Welt haben sich mit ihnen befaßt und diesbezügliche Resolutionen angenommen. Dagegen traten bei der Diskussion anderer Fragen – wie z. B. die grundlegenden Gewerkschaftsrechte, die besonderen Probleme der Arbeitnehmer der vom sozialen Standpunkt aus weniger wirtschaftlichen Länder – näher an den Tag. Es lagen zahlreiche Beschwerden vor, da die Arbeitgeber oft nicht bereit waren, die Gewerkschaften als rechtmäßige Vertreter ihrer Mitglieder anzuerkennen oder mit ihnen zu verhandeln. Obwohl es natürlich einige erfreuliche Ausnahmefälle gibt, genießen die demokratischen



Gewerkschaften in gewissen lateinamerikanischen Ländern keinesfalls ihre vollen Rechte. Allzuoft geschieht es, daß ihnen von seiten der Regierung Einschränkungen auferlegt werden oder daß die Arbeitgeber zu Einschränkungsmaßnahmen und willkürlichen Maßnahmen greifen. Die lateinamerikanischen Gewerkschaften sind sich natürlich der ihnen gegenüberstehenden Schwierigkeiten voll und ganz bewußt und messen der ihnen seitens der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung und besonders seitens der ITF geleisteten Hilfe große Bedeutung bei. Trotzdem geben sie sich nicht der Täuschung hin, daß alle ihre Probleme von außen her gelöst werden könnten. Im Gegenteil, sie wissen, daß deren Lösung im großen Maße von ihren eigenen Bemühungen und der Solidarität der lateinamerikanischen Transportarbeiterverbände abhängig ist.

Die Konferenz war auch insofern besonders erfolgreich, als sie den Delegierten eine Gelegenheit bot, ihre besonderen Schwierigkeiten miteinander zu besprechen, wobei sich zeigte, daß eine Anzahl ihrer gemeinsamen Probleme durch eine gemeinsame Zusammenarbeit gelöst werden könnten. Diese Art praktische Solidarität trat erneut zutage, als die Konferenz einstimmig beschloß, die argentinischen Seeleute in ihrem Kampf zur Herbeiführung eines gerechten Heuersystems mit allen Mitteln zu unterstützen. Die Art und Weise, wie die südamerikanischen Gewerkschaften über die zur Gewährleistung der gewerkschaftlichen Freiheit anzuwendenden Maßnahmen diskutierten, lieferte einen weiteren Beweis dafür, daß diese Arbeiter realistisch an ihre Probleme herantreten. Die Stellungnahme der Verbände zur Tätigkeit der ITF in Lateinamerika trug die gleichen praktischen Merkmale. Die Verbände waren sich des Wertes der ITF-Unterstützung voll bewußt, brachten jedoch ihre Entschlossenheit zum Ausdruck, auch ihrerseits die ITF mit allen Mitteln zu unterstützen. Es zeigte sich ganz offensichtlich, daß die lateinamerikanischen Transportarbeiter aufrichtig bestrebt sind, auf ihren eigenen Beinen zu stehen und die enormen Möglichkeiten, welche sich auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Organisation in diesem Erdteil bieten, voll auszunützen, um zusammen mit den bereits starken Mitgliedsverbänden ihren Teil auf vollkommen gleichberechtigter Basis zur Tätigkeit der ITF beizutragen.

Seit der Lima-Konferenz hat Kollege Azaña zahlreiche Reisen nach lateinamerikanischen Ländern unternommen, in deren Verlauf er die einzelnen Gewerkschaften auf organisatorischer Ebene und in Arbeitskonflikten unterstützte.

Die konkreten Resultate seiner Tätigkeit zeigen sich allein schon in der großen Anzahl lateinamerikanischer Verbände, die während des Jahres 1961 der ITF neu beigetreten sind. Auf seiner ersten Reise nach der Lima-Konferenz begab sich Kollege Azaña nach Chile, wo er den Hafenarbeitern von Valparaiso in einem besonders bitteren Konflikt mit den Reedern, die außerdem von skrupellosen Regierungsbeamten unterstützt wurden, zur Seite stand. Im Juni 1961 unternahm Kollege Azaña eine ausführliche Reise nach Kolumbien, Venezuela und Mexiko. In Kolumbien hatte er Unterredungen mit den der ITF angeschlossenen Eisenbahn-, Seeleute- und Zivilluftfahrtsverbänden sowie mit einer Gruppe von Straßentransportarbeitern, welche zurzeit versuchen, einen Landes-Transportarbeiterverband zu gründen. In Venezuela war Kollege Azaña besonders erfolgreich, indem er einen großen Verband, die Transportarbeiter-Föderation (100 000 Mitglieder), in die Familie der ITF brachte. Die potentielle Mitgliedschaft des Verbandes ist jedoch weitaus höher. Seit dem Sturz des Jimenez-Regimes hat die venezuelische Gewerk-

schaftsbewegung große Fortschritte gemacht, besonders was die Ausschaltung der kommunistischen Fraktionen betrifft.

Unmittelbar nach seiner Rückkehr nach Lima mußte sich Kollege Azaña nach Montevideo begeben, um die der ITF angeschlossene uruguayische Eisenbahnerföderation in ihrem Konflikt mit der Regierung und der Eisenbahnverwaltung zu unterstützen. Ein ausführlicher Bericht über diesen Streik befindet sich in Kapitel III: «Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen.» An dieser Stelle sei jedoch erwähnt, daß Kollege Azaña in beträchtlichem Maße zu dem erfolgreichen Ausgang des Streiks beitrug und daß dadurch das Prestige der ITF in Lateinamerika beträchtlich angestiegen ist. Im August begab sich Kollege Azaña nach Brasilien, um seinen neuen Mitarbeiter, Kollege Otero, mit den der ITF angeschlossenen Verbänden bekannt zu machen. Bei dieser Gelegenheit nahm er auch als Vertreter der ITF am 5. Kongreß der ORIT teil. Außerdem stellte er Kontakte mit demokratisch gesinnten Seeleute- und Binnenschiffahrtsverbänden sowie mit einer demokratischen Eisenbahnerorganisation her. Die Eisenbahnerorganisation behauptet, 120 000 Mitglieder zu haben. Kollege Azaña begab sich sodann via Panama nach Kolumbien. In Panama wurde er beim Präsidenten der panamaischen Republik vorstellig und diskutierte mit ihm verschiedene Probleme der Seeleute und Taxichauffeure. Während seines kurzen Aufenthaltes in Panama hatte er außerdem Unterredungen mit Seeleuteverbänden und anderen Gewerkschaften, mit dem Resultat, daß die ITF drei neue Mitgliedsverbände gewann. In Kolumbien befaßte sich Kollege Azaña hauptsächlich mit einem Arbeitskonflikt, in den die im Dienste der Avianca-Zivilluftfahrtsgesellschaft stehenden Arbeitnehmer verwickelt waren.

In Peru, dem Sitz des ITF-Büros, widmete sich Kollege Azaña einer Anzahl sehr ernster Transportarbeiterprobleme, insbesondere den Problemen der Arbeitnehmer der städtischen Transportunternehmen von Lima.

# V. Tätigkeit der Sektionen

## Seeleutesektion

### Sektionsausschuß

Auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses (Juli, 1960) wurden folgende Mitglieder zum Sektionsausschuß gewählt bzw. zu einem späteren Zeitpunkt ernannt:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>
Aden	A. Khalil
Belgien	R. Dekeyzer W. Cassiers
Deutschland	H. Hildebrand H. Wiemers
Estland (Exil)	G. Jerem N. Metslov
Finnland	N. Wälläri Y. Fyhrqvist
Griechenland	D. Benetatos M. Petroulis E. Meletis (Berater) P. Kalapothakis (Berater)
Großbritannien	D. S. Tennant J. Scott
Hongkong	Chang Teu Ming
Indien	B. Majumder J. D. Randeri
Israel	Z. Barash W. Dalman
Italien	E. D'Agostino G. Lagprio
Japan	T. Nishimaki H. Wada und ein Berater
Niederlande	C. W. van Driel A. de Boon
Norwegen	N. Nilsen Th. Sonsteby
Pakistan	A. A. Khan M. A. Khatib
Schweden	K. Hadrup J. S. Thore
Schweiz	E. Hofer
USA	J. Curran (Berater: R. McKay) P. Hall (Berater: W. R. Steinberg)

### Konferenz der Schiffsfunker, Gothenburg, 22. und 23. April 1960

Kurz vor Beginn der IMCO-Konferenz über die Sicherheit des Lebens zur See fand in Gothenburg unter den Auspizien der ITF eine Sitzung von Vertretern der angeschlossenen Schiffsfunkerverbände aus zehn Ländern statt. Diese

Konferenz diente hauptsächlich der Stellungnahme zu einem Vorschlag zur größeren Verwendung der Radiotelephonie auf Kosten der Funktelegraphie. Die Konferenz nahm eine Resolution an, in der dieser Vorschlag schärfstens verurteilt wird, so daß er letzten Endes auf der IMCO-Konferenz nicht unterstützt wurde. Außerdem beantragte die Konferenz die Ernennung eines Unterausschusses für die laufende und systematische Behandlung von Schiffsfunkerfragen.

Dieser Antrag wurde später von der ganzen Seeleutesektion bewilligt. Zuzufolge eines weiteren Ansuchens hat die ITF Schritte unternommen, um den Bordfunkern die Teilnahme an den Sitzungen des Internationalen Fernmeldeverbandes zu ermöglichen.

### **Sektionskonferenz, London, 3. Mai bis 2. Juni 1960**

Die Konferenz diente hauptsächlich der Diskussion einer neuen Fassung der International Seafarers' Charter. Zur gleichen Zeit tagte in London die IMCO-Konferenz über die Sicherheit des Lebens zur See. In diesem Zusammenhang nahm die Sektion eine Resolution an, in der die Enttäuschung der Seeleute darüber zum Ausdruck gebracht wird, daß ihnen keine Gelegenheit geboten wird, ihre Interessen auf IMCO-Sitzungen angemessen zu vertreten. Eine weitere von dieser Konferenz angenommene Resolution bekräftigt erneut die Politik und die Grundsätze der ITF in ihrem Kampf gegen die Schattenflagenschiffe (siehe Bericht der Sondersektion der Seeleute). Sodann befaßte sich die Konferenz mit Aspekten der Freiheit der Schifffahrt und nahm zu dieser Frage eine Resolution an, in der erneut gegen die Maßnahmen der Regierung der Vereinigten Arabischen Republik in bezug auf die Freiheit der Schifffahrt im Suezkanal Protest erhoben wird. Die Resolution fordert alle Seeleuteverbände – einschließlich die der arabischen Länder – auf, einseitige Maßnahmen, die zur Verletzung der Schifffahrtsfreiheit führen, zu verurteilen und auf eine Lösung dieses Problems durch die Vereinten Nationen zu dringen.

### **Sektionskonferenz, Bern, 22. und 25. Juli 1960**

Diese Konferenz fand im Laufe des 26. Kongresses der ITF statt. Die Kollegen D. S. Tennant (britische Offiziere) und P. Hall (USA, SIU) wurden zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden der Sektion gewählt. Der Tätigkeitsbericht für 1958 und 1959 wurde angenommen. In bezug auf eine Regierungskonferenz, die in Washington zur Behandlung des Problems der Schattenflagenschiffe stattfand, wurde beschlossen, daß künftig ein engerer Meinungsaustausch zwischen dem Exekutivkomitee und den Seeleute-Mitgliedsverbänden stattfinden sollte. Bei der Diskussion zur Frage der Schifffahrtsfreiheit vertraten die Delegierten der arabischen Länder die Meinung, daß diese Frage nicht getrennt von den mit ihr verbundenen politischen Aspekten (wie z. B. dem Problem der arabischen Flüchtlinge) behandelt werden sollte. Die Delegierten Dänemarks, Israels und anderer Länder erklärten dagegen, daß es ihnen lediglich darum gehe, die Seeleute gegen Verletzungen ihrer traditionellen Freiheit zu schützen. Nachdem das Problem an einen Unterausschuß verwiesen worden war, nahm die Konferenz eine Resolution an, in der die Regierung der VAR ersucht wird, allen Schiffen freie Durchfahrt durch den Suezkanal zu gewähren. Außerdem fordert die Resolution die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände auf, diesen Appell an die VAR-Regierung ihrerseits zu unterstützen und ersucht das Exekutivkomitee der ITF, die Möglichkeit gemeinsamer Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, falls sich die

Bemühungen der einzelnen Mitgliedsverbände als fruchtlos erweisen sollten. Die Delegation der Vereinigten Arabischen Republik machte einen Gegenvorschlag, in dem die ITF ersucht wird, eine Einmischung in rein politische Fragen zu vermeiden, da dies letzten Endes nur der Solidarität der internationalen Arbeiterbewegung schaden könnte. Außerdem empfahl der Vorschlag, daß das Suezproblem als Ganzes den Vereinten Nationen unterbreitet werden sollte. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt. Die Konferenz befaßte sich sodann mit den zufolge der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen entstehenden Problemen und beschloß, einen Unterausschuß zur Weiteruntersuchung dieser Frage zu ernennen. Dieser Ausschuß wird der Sektion regelmäßig Bericht erstatten. Daraufhin wurde der Wortlaut einer neuen Fassung der International Seafarers' Charter gutgeheißen, und es wurde beschlossen, diese Charta in möglichst großer Auflage zu veröffentlichen. Nach Entgegennahme eines kurzen Berichts über die jüngsten Entwicklungen in bezug auf den Kampf der ITF gegen die Schattenflaggenschiffe wurde diese Frage an die gemeinsame Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeitersektionen verwiesen, daß es notwendig sei, eine ITF-Regionalkonferenz für Lateinamerika und den karibischen Raum einzuberufen. Die amerikanischen Delegierten führten Argumente zugunsten der Ernennung eines ITF-Vertreters für Nordamerika an. Schließlich nahm die Konferenz zwei weitere Resolutionen an, und zwar 1. über die Gewährleistung angemessener Ruhezeiten vor Antritt der ersten Woche bei Auslaufen des Schiffes, und 2. zugunsten der Einberufung einer 2. asiatischen IAO-Schiffahrtskonferenz.

#### **EWG-Konferenz über Schiffs- und Gesundheitsfragen, Genua, Oktober 1960**

An dieser Konferenz nahmen Vertreter aus den sechs Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft teil. Die Konferenz diente im großen und ganzen Orientierungszwecken und einer Überprüfung der in den verschiedenen Ländern bestehenden Systeme für Schiffsunfalls- und Krankenversicherung. Sodann fand ein Meinungsaustausch in bezug auf die Erzielung einer Gleichstellung der verschiedenen Systeme statt. Obwohl die ITF selbst nicht zu dieser Konferenz eingeladen worden war, hatten mehrere ITF-Seeleute-Mitgliedsverbände Einladungen erhalten. Wir werden jedoch darauf achten, daß die ITF in Zukunft durch den Ausschuß der ITF-Verbände in der EWG von der Einberufung solcher Konferenzen in Kenntnis gesetzt wird. Die ITF kann in der Lage sein, auf Teilnahme an Konferenzen zu dringen, auf denen Fragen besprochen werden, die für uns von unmittelbarem Interesse sind.

#### **Asiatische Regionalkonferenz der ITF, Kuala Lumpur, 7. bis 11. November 1960**

Während dieser Konferenz wurden zahlreiche Probleme der asiatischen Seeleute besprochen, im besonderen das Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen bei Zahlung unterdurchschnittlicher Löhne. Die ITF hatte diesem Problem bereits ihre besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und die Konferenz brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß es möglich sein würde, eine Lösung zu finden, die nicht zu einer Verschlimmerung des Loses dieser Seeleute führt. Außerdem wurde erwähnt, daß in gewissen asiatischen Häfen Überfälle, Diebstähle und Fliegeleien an Bord von Schiffen vorkommen. Die den asiatischen Seeleuten während des Dienstes auf ausländischen Schiffen zuweilen entstehenden Schwierigkeiten

kamen ebenfalls zur Diskussion. Es wurde vorgeschlagen, daß die ITF oder die europäischen Seeleuteverbände mehr Vertreter in den asiatischen Häfen haben sollten. Schließlich wurden die Auswirkungen des Problems der Schattenflaggenschiffe auf die asiatischen Seeleute besprochen. In diesem Zusammenhange wurde hervorgehoben, daß es den Schattenflaggen-Reedern auf Grund der weitverbreiteten Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten möglich sei, Besatzungen auf unrechtmäßige Weise zu heuern.

#### **Sektionskonferenz, Antwerpen, 26. und 27. Januar 1961**

Die Konferenz nahm Kenntnis von einem Bericht über eine im Zusammenhang mit der Einmischung der kanadischen Bezirksabteilung der SIU in die internen Angelegenheiten des britischen Seeleuteverbandes gemachte Beschwerde und empfahl, daß das Exekutivkomitee der ITF die SIU suspendieren sollte, falls sich diese nicht bereit erklären, gewisse Bedingungen zu erfüllen. Sodann nahm die Konferenz eine Resolution an, in der die Mißbilligung der Sektion über das Aufhalten deutscher Schiffe durch französische Kriegsschiffe im Mittelmeer zum Ausdruck gebracht wird. Der Unterausschuß zur Untersuchung der zufolge der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen entstehenden Probleme wurde durch die Ernennung eines asiatischen Mitglieds erweitert. Außerdem wurde die Zusammensetzung der Arbeitnehmergruppe für die bevorstehende Sitzung der IAO-Joint Maritime Commission besprochen. Schließlich nahm die Konferenz von den letzten Entwicklungen auf dem Gebiet der Schattenflaggenschiffe Kenntnis.

#### **Ausschuß für asiatische Seeleute, London, 28. März 1961**

Dieser Ausschuß wurde im Juli 1960 auf dem Berner Kongreß ernannt und setzte sich aus Delegierten der folgenden Länder zusammen: Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Indien (das indische Mitglied wurde auf der Antwerpener Sektionskonferenz, Januar 1961, ernannt), den Niederlanden, Norwegen und Schweden. Seine Aufgabe besteht in der Untersuchung der Probleme, die zufolge der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen, bei Zahlung unterdurchschnittlicher Löhne, entstehen. Der Ausschuß nahm einen Bericht über die diesbezügliche Diskussion auf der asiatischen Regionalkonferenz der ITF (Kuala Lumpur) entgegen und machte eine Reihe von Empfehlungen in bezug auf die Stärkung der asiatischen Seeleuteverbände und die Abschaffung gewisser Mißbräuche bei der Anheuerung von Seeleuten. Außerdem wurde beschlossen, daß mit Hilfe der europäischen Mitgliedsverbände ein Propagandaflugblatt veröffentlicht und an die auf europäischen Schiffen dienenden asiatischen Seeleute verteilt werden sollte.

#### **Konferenz über die Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomtrieb, Brüssel, 17. bis 30. April 1961**

Diese Regierungskonferenz befaßte sich mit Gesetzentwürfen, die vom Internationalen Schifffahrtsausschuß (IMC) und von der Internationalen Atomagentur ausgearbeitet worden waren. Die Stellungnahme der Delegierten war äußerst zurückhaltend und führte zur Ernennung einer Arbeitsgruppe, welche beauftragt wurde, diese Frage weiter zu untersuchen.

Ein Ansuchen der ITF, dieser Konferenz in beobachtender Eigenschaft beiwohnen zu dürfen, wurde abgelehnt. Es wurde uns jedoch die Gelegenheit

geboten, die Stellungnahme der Seeleute zu dieser Frage in der Form einer schriftlichen Erklärung zu unterbreiten. Später teilte uns der Präsident des Internationalen Schifffahrtsausschusses mit, daß er ein Ansuchen der ITF, auf der nächsten Regierungskonferenz vertreten zu sein, unterstützen würde.

## **2. ITF-Regionalkonferenz für Lateinamerika und den Karibischen Raum, Lima, 1. bis 6. März 1961**

Auf dieser Konferenz wurden mehrere Resolutionen über Schifffahrtsfragen angenommen, u. a. 1. eine Resolution über die Lage der kolumbischen und panamanischen Seeleute. Diese Resolution wurde dem Präsidenten der Republik Kolumbien, dem kolumbischen Arbeitsminister, dem Nationalkongreß sowie dem Verwaltungsrat und der Direktion der arbeitgebenden Gesellschaft übermittelt. 2. Über Meinungsverschiedenheiten mit chilenischen Reedern. Diese Resolution empfiehlt allen betreffenden ITF-Mitgliedsverbänden, keine Schiffe zu löschen, die aus chilenischen Häfen kommen. 3. Über die Anheuerung von Seeleuten und Hafentarbeitern. Diese Resolution ersucht das Exekutivkomitee der ITF, alle lateinamerikanischen Regierungen zur Ratifizierung bzw. Erfüllung des IAO-Übereinkommens Nr. 9 aufzufordern.

## **Sitzung des Sektionsausschusses, Rotterdam, 26. und 27. Juli 1961**

Der Ausschuß erörterte die zufolge der Suspendierung der SIU entstandene Sachlage und deren Auswirkungen auf das Problem der Schattenflaggen-Schifffahrt. Sodann nahm der Ausschuß einen Bericht über die Erfüllung einer im Juli 1960 in Bern angenommenen Resolution über die Verletzung der Schifffahrtsfreiheit im Suezkanal entgegen. Gleichzeitig wurden die in diesem Zusammenhange vom Exekutivkomitee unternommenen Schritte zur Kenntnis genommen. Außerdem beschloß der Ausschuß, die Frage der Flaggen-diskriminierung auf die Tagesordnung der nächsten Seeleute-Sektionskonferenz zu setzen.

## **Sektionskonferenz, Genf, 22. bis 25. September 1961**

Diese Konferenz fand unmittelbar vor Eröffnung der 19. Session der IAO-Joint Maritime Commission statt und diente hauptsächlich der vorbereitenden Besprechung von Fragen, welche im Rahmen der IMC zur Diskussion kommen würden. Weiterhin nahm die Konferenz von den jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet der Schattenflaggen-Schifffahrt Kenntnis. Auf Grund der Tatsache, daß eine Anzahl amerikanischer Schattenflaggenreeder in letzter Zeit wiederholt versucht haben, die gewerkschaftliche Organisation der Besatzungen dieser Schiffe durch Umregistrierung oder Benutzung einer anderen Flagge zu verhindern, verabschiedete die Konferenz eine Erklärung, in welcher die Ziele und Politik der ITF erneut bekräftigt wurden und die Entschlossenheit der Mitgliedsverbände zum Ausdruck gebracht wird, die Umregistrierung aller Schiffe auf Panlibhon-Flaggen oder die Flagge eines legitimen Schifffahrtslandes gemeinsam zu bekämpfen, falls eine solche Umregistrierung zu einer Verschlechterung des Lebensstandards der Seeleute – ganz gleich in welchem Lande – führen kann. Die angeschlossenen Verbände beschlossen, für Schiffe, die von der ITF als «schwarze» bzw. als Panlibhon-Schiffe erklärt worden sind, keine Ersatzmannschaften bereitzustellen und keinerlei Verträge oder anderweitige Abmachungen mit solchen Schiffen zu treffen. Sodann befaßte sich die Konferenz mit einem Bericht über die Suspendierung der SIU und den darauffolgenden Austritt dreier

anderer nordamerikanischer Schifffahrtsorganisationen (MEBA, Schiffsmaschinisten; MMP, Kapitäne, Steuerleute und Lotsen; ILA, Hafenarbeiter) aus der ITF. Sodann kam die Frage der Schifffahrtsfreiheit zur Diskussion. Die von der ITF in diesem Zusammenhange unternommenen Schritte wurden gutgeheißen. Die Delegierten der arabischen Länder erklärten jedoch, daß dies eine rein politische Frage sei und eine Einmischung seitens der ITF nur der Solidarität der internationalen Gewerkschaftsbewegung schaden könne. Außerdem behaupteten sie, daß alle Schiffe den Suezkanal ungehindert durchfahren könnten. Die übrigen Delegierten dagegen beschlossen, den Kampf zur Gewährleistung der Schifffahrtsfreiheit fortzusetzen und auch weiterhin auf ihre Regierungen und auf die Uno Druck auszuüben.

Die Delegierten aus den arabischen Ländern wurden gleichfalls aufgefordert, in dieser Angelegenheit an ihre betreffenden Regierungen heranzutreten. Daraufhin nahm die Konferenz zu einem Bericht über das Problem der Flaggendiskriminierung Stellung und beauftragte das Sekretariat, weitere Informationen zu sammeln. Die Frage soll auf der nächsten Sektionskonferenz im Laufe des Helsinki-Kongresses erneut überprüft werden. Sodann nahm die Konferenz einen Bericht des in Bern (1960) ernannten Ausschusses zur Untersuchung der Probleme der asiatischen Seeleute entgegen. Der Bericht stellt fest, daß die Stärkung der asiatischen Seeleuteverbände sowie die Abschaffung gewisser Mißbräuche (wie z. B. Bestechung) bei der Anheuerung den Schlüssel zur Lösung der Mehrzahl der bestehenden Probleme darstellen. Die Konferenz genehmigte die Veröffentlichung eines Propagandaflugblattes, welches an die auf europäischen Schiffen dienenden asiatischen Seeleute verteilt werden soll. Abschließend nahm die Konferenz einen Bericht über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhange mit der Finanzierung eines Wohlfahrtszentrums für amerikanische Seeleute entgegen. Die betreffenden Gelder wurden im Rahmen einer Sammelaktion von Zivilisten, die amerikanische oder ausländische Schiffe im Hafen von New York besuchen, gespendet. Die NMU war mit der Auskunft über die Verwaltung und Verteilung der Gelder nicht zufrieden gewesen. Die Einsammlung der Beiträge wurde somit eingestellt. Seitdem hat sich jedoch die Lage auf Grund des Einschreitens der NMU gebessert, und die Sammelaktion wurde fortgesetzt.

### **Freiheit der Schifffahrt**

Seit dem Berner Kongreß wurde diese Frage wiederholt auf Sitzungen und Konferenzen der Seeleutesektion sowie im Exekutivkomitee der ITF besprochen. Auf dem Berner Kongreß nahm die Sektionskonferenz der Seeleute eine Resolution an, in der gegen die Beschränkung und Verletzung der Schifffahrtsfreiheit im Suezkanal erneut Protest erhoben wird. Im folgenden Januar mißbilligte die Sektionskonferenz (Antwerpen) die Anhaltung deutscher Schiffe durch französische Kriegsschiffe im Mittelmeerraum. Außerdem hat die ITF während der Berichtszeit gegen andere Verletzungen der Freiheit der Meere Einspruch erhoben.

Anläßlich der zweiten Seerechtskonferenz der Uno (Anfang 1960) verwies die ITF in einer Erklärung auf die Absperrung gewisser Teile des Ozeans für Raketenversuche. Außerdem liegen Einzelfälle der Verletzung der Schifffahrtsfreiheit in der Ostsee und in indonesischen Gewässern vor.

Im Einklang mit den diesbezüglichen Resolutionen ist die ITF in dieser Angelegenheit wiederholt an die Vereinten Nationen herangetreten. Der Wortlaut der Berner Resolution wurde dem Generalsekretär der Uno übermittelt.



Der Präsident des amerikanischen Seeleuteverbandes (NMU), Kollege J. Curran, hatte eine persönliche Unterredung mit dem Untersekretär der Vereinten Nationen, Dr. Ralph Bunche. Gleichzeitig wurden die Mitgliedsverbände der ITF aufgefordert, ihre betreffenden Regierungen zu ersuchen, diese Frage im Rahmen der Vereinten Nationen weiterzuverfolgen. Im Einklang mit der Politik der ITF können die Seeleute eine Verletzung der traditionellen Freiheit der Meere durch einseitige Regierungsmaßnahmen nicht dulden. Trotzdem ist die ITF der Ansicht, daß diese Frage nur durch ein internationales Übereinkommen unter den Auspizien der Vereinten Nationen endgültig gelöst werden kann. Der Fall des dänischen Schiffes «Inge Torte», dessen Besatzung monatelang festgehalten wurde, beweist, daß derartige Verletzungen der Schifffahrtsfreiheit den Seeleuten schwere Not verursachen können. Die angeschlossenen Verbände unterstützen diesen Standpunkt. Auch haben sich einige Regierungen sympathisch zu den Ansuchen der Mitgliedsverbände gestellt. Die arabischen Mitgliedsverbände sind jedoch anderer Meinung. Sie betrachten diese Frage als eine rein politische Angelegenheit und behaupten, daß eine Einmischung seitens der ITF nur der internationalen Solidarität der Föderation schaden könnte. Für die Seeleute ist dies keine politische Frage. Sie wollen sich nicht in den Streit zwischen der Vereinten Arabischen Republik und Israel einmischen, sind jedoch der Ansicht, daß ein wichtiger internationaler Schifffahrtsweg wie der Suezkanal allen Ländern zur Verfügung stehen sollte. Sie stützen ihren Standpunkt auf das Prinzip der traditionellen Freiheit der Meere und sind bereit, dieses Prinzip mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu verteidigen. Auf der nächsten Sektionskonferenz (Genf, September 1961) wurde die obenerwähnte Politik der ITF erneut bekräftigt, und die Mitgliedsverbände der arabischen Länder wurden ersucht, an die Regierung der Vereinten Arabischen Republik heranzutreten, um diese zu einer Änderung ihrer Politik in bezug auf die Schifffahrt im Suezkanal zu bewegen.

### **International Seafarers' Charter**

Die «International Seafarers' Charter» wurde von der ITF im Jahre 1944 angenommen. Auf der Sektionskonferenz (Genf, April 1953) wurde zum erstenmal eine Revision der Charter in Aussicht genommen. Diese Revision wurde an sechs Sitzungen des diesbezüglichen Sonderausschusses weiterbesprochen. Schließlich wurde der Wortlaut einer neuen Charter anlässlich des Berner Kongresses (Juli 1960) von der Sektionskonferenz der Seeleute befürwortet. Die neue Charter enthält über 200 Paragraphen über die Arbeits- und Unterkunftsbedingungen an Bord von Schiffen und verschiedene allgemeine Aspekte der Schifffahrt.

Die Charter wurde im folgenden Oktober in englischer Sprache veröffentlicht. Die Mitgliedsverbände bestellten insgesamt 2500 Exemplare zum Preise von 1s. pro Exemplar. Sie erklärten sich außerdem bereit, für die Kosten des Ausschusses, der den neuen Wortlaut verfaßt hatte, aufzukommen. Außerdem wurde die Charter von den betreffenden Verbänden in folgenden Sprachen übersetzt: Birmesisch, Dänisch, Deutsch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Holländisch, Italienisch, Japanisch, Norwegisch, Spanisch und Schwedisch.

### **Asiatische Seeleute auf europäischen Schiffen**

Das Problem der asiatischen Seeleute, die zu unterdurchschnittlichen Löhnen und unter schlechten Arbeitsbedingungen auf europäischen Schiffen beschäftigt werden, ist nicht neu, hat jedoch in den letzten Jahren an Dringlichkeit

keit zugenommen. Während der Jahre 1958 und 1959 wurde die Frage erneut von den skandinavischen Verbänden zur Diskussion gebracht, weil sich die Auswirkungen des Problems auch dänischen, norwegischen und schwedischen Schiffen fühlbar gemacht hatten. Nachdem die Frage auf zwei Sektionskonferenzen besprochen worden war, wurde auf dem Berner Kongreß (Juli 1960) ein Ausschuß beauftragt, dieses Problem zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten. Der Ausschuß setzte sich aus britischen, dänischen, deutschen, indischen, niederländischen, norwegischen und schwedischen Mitgliedern zusammen. Die erste Sitzung des Ausschusses fand am 28. März 1961 in London statt. Inzwischen war das Problem auf der ITF-Regionalkonferenz für Asien in Kuala Lumpur (November 1960) besprochen worden. Der Ausschuß beschloß, ein Propagandaflugblatt zu veröffentlichen, welches mit Hilfe der europäischen Mitgliedsverbände an die auf europäischen Schiffen beschäftigten asiatischen Seeleute verteilt werden sollte. In Kuala Lumpur war empfohlen worden, daß die ITF und die europäischen Verbände eine größere Anzahl von Vertretern in asiatischen Häfen haben sollten. Die Ursachen des Problems sind: a) Armut und Elend in den asiatischen Entwicklungsländern; b) die Überbevölkerung und konsequente Arbeitslosigkeit. In der Schifffahrt bewerben sich oft mehrere Leute um einen Arbeitsplatz. Alle bisherigen Versuche, eine Verbesserung der Lage herbeizuführen, scheiterten an den mit der Anheuerung der Seeleute verbundenen Mißbräuchen, wie z. B. Bestechungsmaßnahmen. Die Besatzungen werden stets in jenen Häfen angeheuert, wo auf Grund der Arbeitslosigkeit die billigsten Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

Der Ausschuß war sich darüber einig, daß dieses Problem trotz den damit verbundenen Schwierigkeiten unverzügliche und konstruktive Maßnahmen erfordere. Der Schlüssel zu einer Lösung liege in der intensiven gewerkschaftlichen Organisation der Seeleute. Die europäischen Seeleuteverbände sollten daher – in ihrem eigenen Interesse und in dem der asiatischen Seeleute – bereit sein, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zur Stärkung der demokratischen Schifffahrtsverbände Asiens beizutragen. Auf der 19. Sitzung der «Joint Maritime Commission» der IAO (September 1961, Genf) wurde eine Resolution angenommen, in der die Einberufung einer zweiten asiatischen Schifffahrtskonferenz unter den Auspizien der IAO gefordert wird. Die erste solche Konferenz fand im Oktober 1953 in Nuwara Eliya statt. Auf dieser Konferenz wurden eine Anzahl wichtiger Grundsätze über das Problem der Anheuerung asiatischer Seeleute befürwortet. Eine zweite Konferenz ist dringend notwendig, um diese Frage weiterzuverfolgen. Die Tatsache, daß die IAO/IMC-Resolution auch von den Reedern unterstützt wurde, beweist, daß auch sie sich des Bedürfnisses nach konstruktiven Maßnahmen bewußt sind.

### **Schiffe mit Atomantrieb**

Das revidierte Internationale Übereinkommen über die Sicherheit des Lebens zur See (London, 1960) enthält ein besonderes Kapitel mit zwölf Vorschriften für Schiffe mit Atomantrieb. Im Anhang zu diesem Übereinkommen befinden sich außerdem zehn Empfehlungen zu dieser Frage.

Die Internationale Seafarers' Charter der ITF (Bern, Juli 1960, angenommen) enthält in drei Paragraphen die Stellungnahme der Seeleute zur Frage der Bemannung von Schiffen mit Atomantrieb sowie Einzelheiten über die für die Besatzungsmitglieder dieser Schiffe erforderliche Ausbildung und Beschäftigung.

Im April 1961 nahm eine Regierungskonferenz in Brüssel zu einem internationalen Übereinkommen über die Haftpflicht der Reeder von atombetriebenen Schiffen Stellung. Die Konferenz ernannte eine Arbeitsgruppe zur weiteren Untersuchung dieses Problemes. Wie im Bericht über diese Konferenz (siehe Seite 117) erwähnt ist, wurde ein Ansuchen der ITF, dieser Konferenz in beobachtender Eigenschaft beiwohnen zu dürfen, abgelehnt. Wir beabsichtigen, uns anlässlich der nächsten Konferenz erneut um eine Einladung zu bewerben.

Der Internationale Schifffahrtsausschuß (IMC), der u. a. auch für diese Frage zuständig ist, hat versprochen, unser Ansuchen zu unterstützen. Inzwischen haben wir – nach schriftlicher Rücksprache mit unseren Mitgliedsverbänden – der Brüsseler Konferenz die Stellungnahme der Seeleute in der Form eines Memorandums unterbreitet. Wir vertreten die Ansicht, daß bei der Behandlung von Schadenersatzansprüchen persönliche Forderungen Vorrang vor Ansprüchen auf Ersatz für materiellen Schaden haben sollten, 50 Prozent des Schadenersatzfonds für die Begleichung persönlicher Forderungen vorgesehen werden sollten und daß die im Fonds für Materialschadenersatz nach Begleichung aller Forderungen übrigbleibenden Gelder ebenfalls für die Begleichung persönlicher Schadenersatzansprüche bereitgestellt werden sollten.

Auf der obenerwähnten Brüsseler Konferenz war ein Beobachter der IAO anwesend, dem ebenfalls eine Abschrift des ITF-Memorandums überreicht wurde.

### **Transport radioaktiven Materials**

Diese Frage berührt alle Transportarbeiterkategorien und hat in der letzten Zeit sehr an Bedeutung gewonnen. Im September 1960 arbeitete die internationale Atomagentur eine Reihe von Bestimmungen aus, welche sie den Mitgliedsstaaten als Grundlage für eine nationale Gesetzgebung empfahl. Außerdem wurde diese Frage im Rahmen des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission der Uno behandelt. Die internationale Atomagentur hat mit dem IBFG und der ITF Fühlung aufgenommen, um sich über die Stellungnahme der Arbeitnehmer zu dieser Frage zu orientieren. Die obenerwähnten Bestimmungen sollen im September 1962 einer Revision unterzogen werden. Da sich drei andere Fachsektionen der ITF (Eisenbahner, Straßentransport und Zivilluftfahrt) bereits mit diesem Problem befaßt haben, richteten wir im Dezember 1961 eine Rundfrage an die der ITF angeschlossenen Seeleuterverbände und baten sie, uns mitzuteilen, ob sie a) der Stellungnahme der anderen Sektionen zustimmen und b) irgendwelche zusätzliche Bemerkungen zu machen haben. Nachdem dieses Problem innerhalb der Seeleutesektion diskutiert worden ist, beabsichtigen wir, es auf einer gemeinsamen Konferenz mit den anderen Sektionen zu besprechen.

### **Flaggendiskriminierung**

Nachdem diese Frage auf mehreren Konferenzen der Seeleutesektion angeschnitten worden war, beschloß der Sektionsausschuß auf seiner Sitzung im Juli 1961 (Rotterdam), diese Frage auf die Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz zu setzen und beauftragte das Sekretariat, Informationen zu sammeln, die die Diskussionsgrundlage bilden könnten.

Das Sekretariat richtete eine Rundfrage an die angeschlossenen Verbände. Im September 1961 wurde der Seeleutesektionskonferenz über die Beantwortung dieser Rundfrage Bericht erstattet. Es wurde beschlossen, weitere

Informationen einzuholen und das Problem auf der Sektionskonferenz im Rahmen des Helsinki-Kongresses weiterzubesprechen. Außerdem wurde die Ernennung eines besonderen Ausschusses zur Behandlung dieser Frage vorgeschlagen.

### **Rohrleitungen**

Die ITF hat sich bereits mit den Auswirkungen dieser neuen Beförderungsmethode auf die verschiedenen Transportarbeiterkategorien befaßt. Die Frage wurde auf der gemeinsamen Konferenz der Binnenverkehrssektionen im Rahmen des Berner Kongresses (Juli 1960) und auf den Sektionskonferenzen der Eisenbahner (Paris, September 1961) und Straßentransportarbeiter (Wien, Oktober 1961) diskutiert. Die Binnenschiffahrtssektion beabsichtigt, sich auf ihrer Konferenz im Mai 1962, Hamburg, mit dem Problem zu befassen. Die Seeleutesektion hat bis jetzt noch nicht dazu Stellung genommen. (Für Einzelheiten in bezug auf die obenerwähnten Diskussionen siehe Bericht und Protokoll des Berner Kongresses 1960, Seite 85, sowie Tätigkeitsbericht der Sektionen Eisenbahn und Straßentransport im vorliegenden Tätigkeitsbericht.)

Außerdem verweisen wir auf eine Studie über die Auswirkungen der Rohrleitungen auf den Öltransport durch Tankschiffe. Diese Studie wurde im Oktober 1961 von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung unter dem Titel «Pipelines und Tankers» veröffentlicht.

### **Erstellung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Festlande**

Diese Frage ist in der letzten Zeit immer aktueller geworden. Wir verweisen die Mitglieder der Seeleutesektion auf die diesbezüglichen Diskussionen innerhalb der Sektionen Eisenbahner und Straßentransport. (Siehe Seite 82 und Resolution auf Seite 86 des vorliegenden Berichtes.)

### **Hinweis**

Dieser Tätigkeitsbericht enthält eine Reihe von Berichten über Sitzungen, welche hauptsächlich die Interessen der Seeleute berühren. Wir verweisen insbesondere auf die Paragraphen:

- Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, Seite 117;
- IMCO-Konferenz über die Sicherheit des Lebens zur See, Seite 121;
- Sitzung des IMCO-Schiffahrts-Sicherheitsausschusses, Seite 122;
- Sitzung des IMCO-Rates, Seite 122;
- IMCO-Generalversammlung, Seite 122;
- IMCO-Unterausschuß für Tonnagemessungen, Seite 123;
- IAO-Joint Maritime Commission, Seite 123;
- Dreigliedriger Ausschuß für Seeleutewohlfahrt (IMC), Seite 124;
- IAO-WGO-Ausschuß für Seeleutegesundheit, Seite 124.

### **Sondersektion der Seeleute**

#### **Fair Practices-Ausschuß**

Im Rahmen des Berner Kongresses fand am 25. Juli 1960 eine gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter statt, auf welcher folgende Mitglieder des Fair Practices-Ausschusses gewählt wurden:

## **Seeleute**

Sir Thomas Yates, Britischer Seeleuteverband  
D. S. Tennant, Britischer Offiziersverband  
W. Cassiers, Belgien  
C. W. van Driel, Niederlande  
H. Hildebrand, Deutschland  
T. Sonstebj, Norwegen  
M. Petroulis, Griechenland  
G. Lagorio, Italien  
J. Curran, NMU, amerikanische Seeleute  
P. Hall, SIU, amerikanische Seeleute

## **Hafenarbeiter**

T. O'Leary, Großbritannien  
G. de Crom, Belgien  
R. Laan, Niederlande  
A. Nicolaisen, Deutschland  
E. Larssen, Schweden  
E. Gleason, USA

Seitdem haben auf Grund der Tatsache, daß sich einige dieser Mitglieder aus dem Ausschuß zurückzogen, gewisse Änderungen stattgefunden. Kollege J. Scott (britische Seeleute) trat an Stelle von Sir Thomas Yates, und in der Hafenarbeiterkategorie wurde Kollege Hulsker der Nachfolger des Kollegen Laan.

## **Richtlinien und Politik**

Die im Januar 1951 auf einer gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter beschlossene – und später neuformulierte – Politik wird weiterverfolgt. Unter Paragraph b des im Januar 1959 befürworteten Wortlautes heißt es, daß «die angeschlossenen Verbände des Landes, von denen aus der Betrieb der Schiffe gelenkt wird, Verträge in bezug auf diese Schiffe abschließen sollen. Notwendigenfalls können diese Verträge auch durch den Fair Practices-Ausschuß der Seeleutesektion abgeschlossen werden». In Zweifelsfällen über die Frage, welche Verbände für gewisse Schiffe zuständig sind, sollen sogenannte «Schutzverträge» abgeschlossen werden. Zur Zeit der Zusammenstellung dieses Berichtes befanden sich rund 400 Schiffe unter solchen «Schutzverträgen». Die Mehrzahl dieser Verträge wurde durch die Panhellenische Seeleuteföderation abgeschlossen. Aber auch die italienischen Organisationen (FILM/CISL) haben einige Schiffe vertraglich erfaßt. Der finnische Seeleuteverband hat Boykotte gegen Panlibhon-Schiffe, die finnische Häfen besuchen, durchgeführt, um diese Schiffe unter Verträge zu bringen.

In einigen Fällen befindet sich der Schutzvertrag in den Händen eines Verbandes, der – genau genommen – nicht für dieses Schiff zuständig ist. Sobald der tatsächlich zuständige Verband (der sich in einem anderen Land befinden mag) in der Lage ist, den Vertrag zu übernehmen, finden gemeinsame Diskussionen zwischen den betreffenden Verbänden und der ITF statt, um eine Übertragung des Vertrages zu erzielen. Diese Vereinbarung betrifft besonders die Seeleuteverbände der USA. Während der Berichtszeit hat es sich gezeigt, daß gewisse Schattenflaggenreeder ihre Schiffe auf die Flagge legitimer Schifffahrtsländer umzuregistrieren versuchen. Sie hoffen, daß sie sich dadurch unserer Aufmerksamkeit entziehen können. Infolgedessen

wurde die diesbezügliche Politik der ITF auf der Sektionskonferenz der Seeleute (Genf, September 1961) erneut bekräftigt. Die Konferenz nahm folgende Resolution an:

Die Konferenz der Seeleutesektion, Genf, 22. September 1961,

nach Überprüfung der Tätigkeit des Fair Practices-Ausschusses und des Sekretariats in bezug auf das Problem der Schattenflaggenschiffe; nach Entgegennahme eines Berichtes des Delegierten der NMU über die jüngsten Maßnahmen und Strategien der US-Reeder von «Ausreißer»-Schiffen, insbesondere über die «Drohung» dieser Reeder, ihre Schiffe von Panlibhon-Flaggen auf die Flaggen rechtmäßiger Schifffahrtsländer umzuregistrieren, in der Hoffnung, daß sie dadurch der entschlossenen organisatorischen Tätigkeit der NMU und anderer amerikanischer Seeleuterverbände entgegen können;

ist der Ansicht, daß das Wohlergehen und der Fortschritt aller in der Schifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer in allen Teilen der Welt bedroht werden, wenn die Reeder durch die Anheuerung von Seeleuten eines gewissen Landes die Löhne und Arbeitsbedingungen der Seeleute eines anderen Landes unterbieten bzw. zerstören und die rechtmäßige gewerkschaftliche Organisation von Seeleuten umgehen können;

bekräftigt erneut und mit Nachdruck die Ziele und die Politik der ITF in bezug auf Schattenflaggenschiffe, wie sie im Januar 1959 von der ITF festgelegt wurden, nämlich:

1. Die angeschlossenen Organisationen sind verpflichtet, gemeinsam und in Zusammenarbeit mit der ITF vorzugehen, um sich allen Bestrebungen der Reeder zu widersetzen, irgendeine Flagge dazu zu benutzen, um den in den Ländern, in denen die eigentliche betriebswirtschaftliche Lenkung der Schiffe erfolgt, gültigen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu entgegen und gewerkschaftliche Organisationen zu unterbinden.
2. Die Registrierung unter der Schattenflagge beschränkt sich nicht auf Panlibhon-Flaggen, sondern bezieht sich auch auf alle diejenigen Flaggen, die demselben Zwecke dienen.
3. Keine angeschlossene Organisation wird Besatzungen liefern, Verträge abschließen oder irgendwelche Vereinbarungen hinsichtlich Schiffe treffen, die als unfair erklärt und von der ITF als Schattenflaggenschiffe bezeichnet sind. Die ITF besitzt volles Recht, Fragen der gewerkschaftlichen Jurisdiktion zu lösen, und ihre Beschlüsse in diesen Fragen sind verbindlich für alle angeschlossenen Organisationen.

### **Tätigkeit der USA-Gewerkschaften**

Während der Berichtszeit haben die amerikanischen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände ihren Kampf zur Erfüllung gewisser Grundsätze in bezug auf die gewerkschaftliche Organisation der Schiffsbesatzungen und die Abschließung von Kollektivverträgen fortgesetzt. Im Laufe dieses Kampfes mußten sich die Verbände wiederholt mit gerichtlichen Instanzen auseinandersetzen. Diese Fälle sind sehr kostspielig, aber es gelang den Verbänden – sowohl beim National Labour Relations Board und in verschiedenen Obersten Bezirksgerichten (District Supreme Courts) – Entscheidungen zu ihren Gunsten zu erlangen.

In bezug auf die Zuständigkeit der Verbände für «Schutzverträge», die im Namen der ITF unterzeichnet worden sind, bestehen im großen und ganzen keine Meinungsverschiedenheiten. Die ITF befaßt sich zurzeit mit der Übertragung dieser Verträge auf die unmittelbar zuständigen Verbände.

## **IMCO**

Auf der ersten Generalversammlung der IMCO wurde die Mitgliedschaft Liberiens und Panamas zum IMCO-Sicherheitsausschuß besprochen. Der Delegierte Liberiens vertrat den Standpunkt, daß sein Land zur Mitgliedschaft berechtigt sei. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika unterstützte diese Stellungnahme.

Die Satzungen der IMCO sehen vor, daß die acht Länder mit der größten Handelstonnage automatisch Mitglieder des Sicherheitsausschusses sein sollen. Die anderen Mitglieder des Ausschusses werden von der IMCO-Versammlung gewählt. Liberia behauptet, die drittgrößte Handelsflotte der Welt zu haben.

Die liberische Handelstonnageziffer wurde nicht in Frage gestellt. Einige Regierungen waren jedoch der Ansicht, daß bei der Auslegung des diesbezüglichen Paragraphen der Satzungen berücksichtigt werden sollte, in welchem Maße die Regierung, unter deren Flagge die Schiffe registriert sind, für die Kontrolle und den Betrieb dieser Schiffe verantwortlich ist.

Nach einer langen Diskussion wurde beschlossen, den Streitfall dem Internationalen Gerichtshof im Haag zu unterbreiten. Der Gerichtshof sollte entscheiden, ob sich die Ausschließung Liberiens aus dem Sicherheitsausschuß der IMCO mit den IMCO-Statuten vereinbaren läßt.

Die Entscheidung des Gerichtshofes wurde der zweiten Generalversammlung der IMCO unterbreitet. Der Gerichtshof erklärte, daß die Ausschließung Liberiens gegen die Bestimmungen der IMCO-Satzungen verstoße. Die zweite IMCO-Versammlung unternahm somit die notwendigen Schritte, um Liberia zu einem automatischen Mitglied des Sicherheitsausschusses zu machen. Die Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes stützte sich auf die Auslegung einer Reihe von Paragraphen der Satzungen, die im Jahre 1947 — also lange bevor die «Schattenflaggenfrage» zu einem dringenden Problem wurde — festgelegt wurden. Der Gerichtshof fragte sich nicht, ob Liberia in der Lage sei, einen konstruktiven Beitrag zur Tätigkeit des Sicherheitsausschusses zu leisten. Nunmehr ist Liberia ein Mitglied eines der wichtigsten Schifffahrtsausschüsse der Welt; trotz der Entscheidung der Seerechtskonferenz der Vereinigten Nationen, daß die «Nationalität» eines Schiffes erst dann anerkannt werden kann, wenn ein «echter Zusammenhang» zwischen diesem Schiff und dem betreffenden Registrierungsland besteht.

## **Schiffsregistrierung**

Während der Berichtszeit hat sich die Regierung der im Besitz bzw. unter der Kontrolle der Schattenflaggenreeder stehenden Schiffe beträchtlich geändert. Dies gilt besonders im Falle der von griechischen Interessen kontrollierten Schiffe. Zahlreiche Schiffe, die vorher unter liberischer Flagge standen, sind zur britischen Flagge übergegangen. Außerdem wurden zahlreiche neue Schiffe, die früher ohne Zweifel in «Schattenflaggenländern» registriert worden wären, in Griechenland registriert. Am Ende des Zweiten Weltkrieges befanden sich rund 1 Million Bruttoregistertonnen unter grie-

chischer Flagge. Diese Ziffer blieb bis Anfang 1959 mehr oder weniger unverändert. Dann jedoch begannen die neuen Registrierungen. Heute befinden sich ungefähr 6 Millionen Bruttoregistertonnen unter griechischer Flagge. Schiffahrtssachverständige sind der Ansicht, daß diese Entwicklung zum großen Teil auf die unermüdliche Tätigkeit der ITF zurückzuführen ist. Es kann also gesagt werden, daß die ITF-Kampagne gegen die Schattenflaggenreeder zum mindesten in dieser Hinsicht erfolgreich gewesen ist.

## **Hafenarbeitersektion**

### **Sektionsausschuß**

Die Mitglieder des Sektionsausschusses sind:

<i>Land:</i>	<i>Mitglied:</i>
Aden	A. Khalil
Belgien	R. Dekeyzer
Dänemark	E. Borg
Deutschland	H. Hildebrand
Griechenland	K. Stathopoulos
Großbritannien	T. O'Leary
Italien	M. di Mario
Niederlande	R. Laan (Ersatzmitglied: W. Hulsker)
Norwegen	K. Kjönigsen
Österreich	R. Gryc
Pakistan	Feiz Ahmed
Philippinen	R. S. Oca
Schweden	N. Petersen (Ersatzmitglied: E. Larsen)

Die Mehrzahl dieser Mitglieder wurde auf der Sektionskonferenz anläßlich des Berner Kongresses (Juli 1960) gewählt. Einige wurden zu einem späteren Zeitpunkt ernannt. Während der Berichtszeit fanden keine Sitzungen des Sektionsausschusses statt.

### **Vorsitz**

Auf der Sektionskonferenz (Kongreß, Juli 1960) wurde Kollege R. Dekeyzer erneut zum Vorsitzenden der Hafenarbeitersektion gewählt. Später legte Kollege Dekeyzer auf Grund seiner Ernennung zum Präsidenten der ITF sein Amt als Sektionsvorsitzender nieder. Auf der Sektionskonferenz (Oslo, März 1961) wurde Kollege T. O'Leary (Fachabteilung Hafendarbeit des britischen Transportarbeiterverbandes) zum Sektionsvorsitzenden gewählt.

### **Sektionskonferenzen**

Während der Berichtszeit fanden zwei Sektionskonferenzen statt; die erste anläßlich des Berner Kongresses der ITF (Juli 1960). Zur Diskussion standen: a) Tätigkeitsbericht 1958/59; b) Mechanisierung der Hafendarbeit; c) Betriebssicherheit und gesundheitliche Aspekte in der Hafendarbeit und d) Akkordarbeit (Stückkraten) und Stundenarbeit.



Außerdem nahm die Konferenz einen Bericht über die jüngsten Entwicklungen im Kampfe der ITF gegen die Schattenflaggenschiffe sowie eine Erklärung über die Probleme der italienischen Hafentarbeiter entgegen.

Die zweite Sektionskonferenz tagte vom 14. bis 16. März in Oslo. Zur Diskussion standen: a) Hafentarbeiterpensionen; b) Betriebssicherheit und gesundheitliche Aspekte der Hafentararbeit; c) Austauschbesuche für Hafentarbeiter; d) Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten; e) 40-Stunden-Arbeitswoche; f) Mechanisierung der Hafentararbeit; g) Akkordarbeit (Stückkraten) und Stundenarbeit; h) ein Bericht über die Tätigkeit der ITF in bezug auf das Problem der Schattenflaggenschiffe und i) die bevorstehende 7. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO.

Außerdem fand während des Berner Kongresses eine gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleutesektionen der ITF statt. Auf dieser Konferenz wurde u. a. das Problem der Schattenflaggenschiffe besprochen.

### **IAO-Binnenverkehrsausschuß**

Wie im Bericht über die 7. Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses erwähnt ist (siehe Kapitel VI: «Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen»), wurden auf dieser Sitzung u. a. zwei Resolutionen zu Hafentarbeiterfragen angenommen, und zwar: a) betreffend den Kodex der IAO über Betriebssicherheit und gesundheitliche Aspekte der Hafentararbeit und b) betreffend Beschränkung der von einem Mann zu tragenden Lasten. Eine dritte Resolution (über die sozialen Auswirkungen der Mechanisierung der Hafentararbeit) wurde von der Geschäftsleitung dieser Sitzung des Binnenverkehrsausschusses als unzulässig erklärt.

### **Mechanisierung der Hafentararbeit**

Die Sektion hat sich bereits mehrere Male mit der Frage der zunehmenden Mechanisierung der Hafentararbeit befaßt. Auf der Rotterdamer Sektionskonferenz (September 1959) wurde die Stellungnahme der Hafentarbeiter in einer Resolution zum Ausdruck gebracht. Weitere Diskussionen fanden auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses der ITF (Juli 1960) und auf der Osloer Sektionskonferenz (März 1961) statt. Die letztgenannte Konferenz nahm eine weitere Resolution zu dieser Frage an. Die Resolution bekräftigt die Stellungnahme der Hafentarbeiter und fordert:

- «1. Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit der Hafentararbeit erhöhen, sollen unterstützt werden.
2. Solche Maßnahmen sollen jedoch erst nach Beratung mit den zuständigen Gewerkschaften durchgeführt werden.
3. Die Hafentarbeiter müssen einen fairen Anteil an den zufolge der Mechanisierung entstehenden zusätzlichen Gewinn erhalten.
4. Dieser Anteil kann entweder in der Form einer Herabsetzung der Arbeitszeit ohne Lohnverlust oder in der Form höherer Löhne oder längerer Ferien gewährt werden, um den allgemeinen Lebensstandard der Hafentarbeiter zu erhöhen.
5. Die Arbeitsmöglichkeiten sollen nicht verringert werden.
6. Wo dies dennoch notwendig ist, muß die Umschulung auf andere Berufe erleichtert werden.
7. Es sollen zufriedenstellende Altersrenten bewilligt werden.
8. Die Sicherheit und Gesundheit der Hafentarbeiter dürfen unter keinen Umständen gefährdet werden.

9. Die der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbände versprechen einander möglichst große Unterstützung sowohl moralisch als auch praktisch, um diese Zwecke zu fördern.»

Außerdem beschloß die Osloer Sektionskonferenz, daß auf der bevorstehenden Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses (Mai 1961) eine Resolution im Sinne der obengenannten Ziele unterbreitet werden sollte. Dies geschah, aber die Geschäftsleitung des Ausschusses erklärte die Resolution als unzulässig. Im Hinblick auf die während dieser Sitzung des Binnenverkehrsausschusses vorherrschende Atmosphäre war es ohnehin äußerst unwahrscheinlich, daß eine solche Resolution von einer genügenden Anzahl von Regierungsdelegierten (ganz abgesehen von der Arbeitgebergruppe) unterstützt worden wäre, um angenommen zu werden.

Bestenfalls kann gesagt werden, daß wir bei dieser Gelegenheit die Stellungnahme der Hafentarbeiter zu dieser Frage zum Ausdruck gebracht haben.

### **Stundenarbeit und Akkordarbeit (Zeit- und Stückraten)**

Nachdem diese Frage auf der Sektionskonferenz vom September 1959 (Rotterdam) besprochen worden war, wurde beschlossen, sie auf die Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz (Oslo, März 1961) zu setzen. Das Sekretariat hatte Informationen über verschiedene Aspekte dieses Problems gesammelt, u. a.: Beschaffenheit der Ladungen; Art und Weise der Verfrachtung und Handhabung; Zusammensetzung der Arbeitsgruppen; Arbeitszeit; Leistungsfähigkeit und Löhne. Bei der Diskussion vertraten einige Delegierte die Ansicht, daß Akkordarbeit zu einer Ausbeutung der Hafentarbeiter führen könne. Andere Delegierte erklärten, das Akkordsystem gewährleiste den Arbeitern einen Lohn, der den an sie gestellten Anforderungen entspricht. Die Hafentarbeiterverbände einiger Länder waren für Zeitraten, nachdem sie früher das Akkordsystem unterstützt hatten. Andere Verbände dagegen hatten früher einmal Stundenlohn unterstützt, aber waren später zum Akkordsystem übergegangen. Auf Grund dessen war es nicht möglich, die Einführung dieses oder jenes Systems zu empfehlen.

### **Betriebssicherheit und gesundheitliche Aspekte in der Hafentarbeit**

Auf der Osloer Sektionskonferenz wurde erwogen, ob im Hinblick auf die jüngsten Entwicklungen eine Revision des IAO-Kodex über Betriebssicherheit und gesundheitliche Aspekte in der Hafentarbeit erforderlich sei. Im Einklang mit der auf der Osloer Sektionskonferenz angenommenen diesbezüglichen Resolution wurde diese Frage auf der 7. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO zur Diskussion gebracht. Der Binnenverkehrsausschuß ersuchte den Verwaltungsrat der IAO: a) durch die Sammlung von Informationen festzustellen, inwiefern der IAO-Kodex in den verschiedenen Ländern zu einer Verbesserung der diesbezüglichen Bestimmungen geführt hat und die Veröffentlichung dieser Informationen in Erwägung zu ziehen; b) darauf zu achten, daß die Bestimmungen des Kodex so umfassend wie möglich sind und technische und andere Entwicklungen berücksichtigen. Zu diesem Zwecke sollen die Vorschriften regelmäßig überprüft werden – falls notwendig durch einen Sachverständigenausschuß. Gleichzeitig sollte der Kodex geeignete Empfehlungen zur Gewährleistung der Sicherheit und zum Schutze der Gesundheit der Hafentarbeiter bei der Handhabung schmutziger und gefährlicher Ladungen (wie z. B. Ruß oder heißer Zement) enthalten; c) die Regierungen auf den IAO-Kodex und auf dessen Wert als Richtlinie

zur Herbeiführung gewisser Mindestnormen in bezug auf die Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeiter aufmerksam zu machen.

Diese Resolution befriedigt somit die von der Hafendarbeitersektion der ITF gestellten Ansprüche. Daß der IAO-Kodex zum Mittelpunkt der Resolution gemacht wurde, ist besonders für jene von Wert, in denen die nationale Gesetzgebung über Betriebssicherheit und gesundheitliche Aspekte der Hafendarbeit noch immer nicht den in dreigliedrigen internationalen Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entspricht.

### **Hafendarbeiterpensionen**

In den letzten Jahren ist die Frage der Einführung von Altersrenten für Hafendarbeiter auf jeder Sektionskonferenz angeschnitten worden. Das internationale Hafendarbeiterprogramm der ITF sieht in diesem Zusammenhang vor:

- a) daß ein jeder Hafendarbeiter nach Erreichung des Alters von 65 Jahren und nach 30jähriger Dienstzeit sowohl eine gesetzliche Altersrente als auch eine berufliche Altersrente (Pension) erhalten soll. Diese beiden Renten zusammen sollen nicht weniger als 75 Prozent des ehemaligen Lohnes ausmachen;
- b) daß einem jeden Hafendarbeiter die Wahl gegeben werden soll, bereits im Alter zwischen 60 und 65 Jahren in den Ruhestand zu treten. In solchen Fällen soll die Pension entsprechend berechnet werden.

Bei den Diskussionen zu dieser Frage trat wiederholt der Zusammenhang zwischen Altersrenten und den Problemen der Mechanisierung und beruflichen Ausbildung zutage. Außerdem zeigte es sich, daß eine zufriedenstellende Lösung der sozialen Probleme in der Hafendarbeit nur bei Rücksprache mit den zuständigen Hafendarbeiterorganisationen herbeigeführt werden kann. Auf der Osloer Sektionskonferenz wurden die verschiedenen Mitgliedsverbände erneut aufgefordert, das Sekretariat von allen Entwicklungen in bezug auf die Gewährleistung von Altersrenten für Hafendarbeit in Kenntnis zu setzen, so daß die Mitgliedsverbände in den verschiedenen Ländern sich die Erfahrungen ihrer Kollegen zunutze machen können.

### **Berufliche Ausbildung**

Die Frage der beruflichen Ausbildung wurde auf der Osloer Sektionskonferenz (März 1961) erneut aufgeworfen. Die Konferenz betonte vor allem das Bedürfnis nach einer systematischen Ausbildung, die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete des Güterumschlages Rechnung trägt. Folgende Punkte wurden hervorgehoben: a) die Bedeutung einer angemessenen Ausbildung aus Betriebssicherheitsgründen; b) es ist darauf zu achten, daß die Lohnstruktur und die Bewertung der Leistungen von Arbeitnehmern in Schlüsselstellungen (Ladungskontrollleure, Kranführer usw.) nicht durch die Ausbildung junger Arbeitnehmer nachteilig beeinflußt werden; c) das Bedürfnis nach Aufrechterhaltung von Neueintritten und der Zahl der aus Altersgründen in den Ruhestand tretenden Arbeitnehmer.

### **Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten**

Das Problem der Beschränkung des Gewichtes der von einem Mann zu tragenden Lasten wird auf jeder Sektionskonferenz erneut aufgeworfen. Auf

der Osloer Sektionskonferenz (März 1961) wurde beschlossen, diese Frage der 7. Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses zur Diskussion zu bringen. Der Binnenverkehrsausschuß hatte bereits im Jahre 1951 bzw. 1954 Resolutionen zu diesem Problem angenommen. Die Resolutionen forderten, daß dieses Problem ausführlich untersucht und auf die Tagesordnung einer kommenden internationalen Arbeitskonferenz gesetzt werden sollte. Die Sektionskonferenz beschloß, erneut auf Behandlung dieser Frage durch eine internationale Arbeitskonferenz zu dringen und außerdem die Untersuchung des Problems durch einen IAO-Sachverständigenausschuß zu beantragen. Die letztere Forderung wurde jedoch von der Geschäftsleitung der 7. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses als unzulässig erklärt, so daß die auf dieser Sitzung angenommene Resolution lediglich eine Wiederholung der bereits auf vorherigen Sitzungen gestellten Anträge enthält. Auf der Sektionskonferenz in Rotterdam (1959) wurde eine Resolution angenommen, in der auf den Umstand verwiesen wird, daß die Hafendarbeiter gewisser Länder trotz der fortschreitenden Mechanisierung des Arbeitsvorganges nach wie vor Lasten von 100 bis 200 kg zu tragen haben, daß das Tragen solcher Lasten gesundheitsschädlich ist und daß sich die Mitgliedsverbände für die Einbeziehung von Klauseln in die Kollektivverträge einsetzen sollen, welche vorsehen, daß von keinem Hafendarbeiter verlangt werden darf, Lasten über 75 kg zu heben oder zu tragen. Die 75-kg-Grenze wurde bereits im Jahre 1948 auf der Sektionskonferenz der Hafendarbeiter in Oslo festgelegt.

### **Nordseehäfen**

Während der letzten zwei Jahre konnten in bezug auf die Erfüllung des unter den Auspizien der ITF in Amsterdam (Februar 1955) beschlossenen Programmes für die Gleichstellung der Löhne und Arbeitsbedingungen und die Gewährleistung gewisser Mindestnormen in den europäischen Nordseehäfen weitere Fortschritte erzielt werden. Während der Berichtszeit fanden drei Sitzungen der Mitgliedsverbände der Nordseehäfen statt, und zwar im November 1960 in Hamburg, im August 1961 in London und im November 1961 in Utrecht. Auf der letztgenannten Sitzung wurden folgende gemeinsame Ziele formuliert: 1. Einführung der Fünftage-40-Stunden-Arbeitswoche; 2. Anerkennung des Sonntags als offiziellen Ruhetag; 3. Beschränkung der Arbeit an Samstagen auf Schiffen, die am gleichen Tage abgefertigt werden können; 4. Beschränkung der Arbeit während des Wochenendes auf Dringlichkeitsfälle, die unter Vereinbarung mit den Gewerkschaften festgelegt werden sollen; 5. bei der Berechnung der Arbeitszeit sollen öffentliche Feiertage als Sonntage und die Tage vor den öffentlichen Feiertagen als Samstage angesehen werden; 6. Verteilung der wöchentlichen Arbeitszeit über fünf Tage (Montag bis Freitag) im Einklang mit den auf nationaler bzw. lokaler Ebene bestehenden Erfordernissen; 7. Gleichstellung der Ablauftermine der Kollektivverträge der verschiedenen Länder über Arbeitszeiten. Die ersten zwei Punkte (Fünftageweche und Sonntagsruhe) sollen vor Ende 1963 verwirklicht werden. Die übrigen fünf Punkte sollen auf einer weiteren Sitzung in der ersten Hälfte des Jahres 1962 unter Berücksichtigung der aus den verschiedenen Ländern vorliegenden Berichte überprüft werden. Außerdem empfahl die Utrechter Sitzung, daß alle angeschlossenen Verbände ihre betreffenden Arbeitgeber ersuchen sollten, mit den Arbeitgebern anderer Länder Fühlung zu nehmen, um eine «regionale» Stellungnahme der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen in bezug auf die Regelung der Arbeitszeit in den Nordseehäfen zu ermöglichen. Schließlich befaßte sich die Sitzung

mit Vorschlägen zu einer umfassenden Standardisierung der Urlaubs- und Pensionsbestimmungen der betreffenden Länder. Diese zwei letzteren Punkte werden ebenfalls auf kommenden Sitzungen behandelt werden.

### **Internationale Solidaritätsmaßnahmen**

Am 31. August 1961 fand in London eine Sitzung von Hafenerbeitervertretern aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Finnland, den Niederlanden, Norwegen und Schweden statt, um das Verfahren für die Ergreifung internationaler Solidaritätsmaßnahmen unter den Auspizien der ITF zu diskutieren. Die der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenerbeiterverbände wurden im September 1961 in einem Rundschreiben von den Schlußfolgerungen und Beschlüssen dieser Sitzung in Kenntnis gesetzt. Außerdem wurde dem ITF-Exekutivkomitee Bericht erstattet.

### **Austauschbesuche für Hafenerbeiter**

Auf der Osloer Sektionskonferenz (März 1961) wurde den angeschlossenen Verbänden erneut empfohlen, die ITF bei der Planung von Austauschbesuchen für Hafenerbeiter in den verschiedenen Ländern hinzuzuziehen.

### **Internationales Hafenerbeiterprogramm**

Das in Wien (1956) angenommene Programm wurde auf den während der Berichtszeit stattgefundenen Sektionskonferenzen, Bern (Juli 1960) und Oslo (März 1961) erneut überprüft. Die Sektion beschloß, daß zurzeit keine Änderung des Programms notwendig sei und daß der in bezug auf die Erfüllung der Bestimmungen des Programms erzielte Fortschritt auf künftigen Sektionskonferenzen überprüft werden sollte.

### **Transport von radioaktivem Material**

Diese Frage soll auf einer gemeinsamen Konferenz der zuständigen Sektionen, einschließlich der Hafenerbeitersektion, besprochen werden. (Für Einzelheiten siehe Seite 67.)

## **Sektion der Eisenbahner**

### **Sektionsausschuß**

Die Sektionskonferenz, die im Rahmen des ITF-Kongresses am 22. Juli 1960 in Bern zusammentrat, wählte den Sektionsausschuß in der folgenden Zusammensetzung:

Argentinien	H. Alonso
Benelux	A. Tonneaux (Belgien)
Costa Rica	M. Castillo Quesada
Deutschland	F. Berger
Frankreich	R. Degris
Großbritannien	S. Greene
Indien	M. S. Hoda
Indonesien	R. A. Santoso
Italien	B. Carella
Japan	M. Kurumada

Kenia	O. P. Pathak
Österreich	R. Freund
Peru	R. Barrigan Madalengiotia
Schweiz	E. Haudenschild
Skandinavien	M. Trana (Norwegen)
Tanganjika	S. J. Katungutu
Tunis	M'Hamed Ali Hellal
USA	W. P. Kennedy

Kollege Richard Freund wurde als Vorsitzender der Sektion einstimmig bestätigt. In der Zusammensetzung des Ausschusses sind in der Berichtsperiode keine Veränderungen eingetreten. Der Ausschuß trat zweimal zusammen.

## **Tagungen**

### **Juli 1960 in Bern**

Diese Konferenz fand im Rahmen des ITF-Kongresses statt und nahm einen vollen Tag in Anspruch. 112 Delegierte vertraten Verbände von 29 Ländern. Der Tätigkeitsbericht wurde nach kurzer Diskussion gutgeheißen. Im Rahmen einer allgemeinen Aussprache über die Probleme der Eisenbahnerverbände in den verschiedenen Ländern gab der Vertreter der Vereinigung der nord-amerikanischen Eisenbahnerverbände (RLEA), Kollege Eli L. Oliver, einen ausführlichen Überblick über die ernstesten Auseinandersetzungen, die seit Ende 1959 in den USA zwischen den Verbänden des Betriebspersonals und den Eisenbahn-Gesellschaften ausgefochten werden. Seine Ausführungen wurden auf Wunsch der Konferenz später dem Sekretariat schriftlich zugestellt und an eine größere Zahl von Verbänden weitergeleitet.

Der Vertreter der Allindischen Eisenbahnerföderation orientierte die Konferenz mit bewegten Worten über die Hintergründe, die schließlich zu einem Streik der indischen Eisenbahner und des öffentlichen Personals geführt haben, und über die scharfen Gegenmaßnahmen der Regierung Indiens zur Unterdrückung der Bewegung. Hierzu und zu den Ausführungen des Sprechers des griechischen Eisenbahnerverbandes wurden von der Konferenz Entschließungen zuhanden des Gesamtkongresses gutgeheißen. Wir verweisen auf den Kongreßbericht. Von einer weiteren Entschließung, die auf der Konferenz der Sektion Straßentransport bereits gutgeheißen worden war und die die einmännige Führung von Tramzügen und Autobussen zum Gegenstand hatte, wurde zustimmend Kenntnis genommen. Sie war von den japanischen Vertretern vorgeschlagen worden und stützte sich in ihrem Wortlaut auf die Entschließung der Eisenbahnerkonferenz vom Juli 1958 über den Einmannbetrieb auf Diesel- und elektrischen Lokomotiven.

Ein Antrag der holländischen Delegation zur Frage der Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen wurde dem Sektionsausschuß zur Behandlung überwiesen. Ein weiterer Vorstoß der holländischen und der britischen NUR-Delegation befaßte sich mit dem Projekt der Erstellung einer Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent. Auch diese Frage wurde dem Sektionsausschuß zur Prüfung überwiesen.

### **Januar 1961 in Athen – Sektionsausschuß und weitere Delegierte**

Diese Tagung vom 9. bis 13. Januar diente vor allem drei Zielen: der gründlichen Vorbereitung der auf die Zeit vom 8. bis 19. Mai 1961 angesetzten Konferenz des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisa-

tion in Genf, der Festlegung der Tagesordnung der Internationalen Eisenbahnerkonferenz 1961, die für den September in Paris in Aussicht genommen war, sowie der Beratung an Ort und Stelle der seit Jahren anhaltenden Beschwerden der griechischen Eisenbahnerföderation gegen die Haltung der Regierung dieses Landes in der Frage der allgemeinen Anwendung des Achtstundentages bei den griechischen Eisenbahnen und in den Fragen der Eisenbahnpolitik.

Die Siebente Konferenz des IAO-Binnenverkehrsausschusses sollte, einem Beschluß des Verwaltungsrates dieser Organisation folgend, vorwiegend Problemen der Eisenbahn gewidmet sein. Wir berichten über deren Verlauf unter Kapitel VII des Tätigkeitsberichtes. Der erweiterte Sektionsausschuß, dessen Verhandlungen auch der Vorsitzende der Sektion Straße folgte, besprach alle Aspekte sehr gründlich und einigte sich auch über die Besetzung wichtiger Ämter für die Arbeitnehmerseite dieser Konferenz.

Für die internationale Eisenbahnerkonferenz wurde in Aussicht genommen, außer dem üblichen Bericht des Sektionssekretärs auch einen Bericht über den Verlauf und die Ergebnisse der obenerwähnten Binnenverkehrskonferenz der IAO zu behandeln und damit sicherzustellen, daß die Ergebnisse dieser Konferenz eine zweckmäßige Weiterverfolgung auf der nationalen Ebene erfahren. Außerdem wurde das Sekretariat beauftragt, besondere Berichte zu folgenden Problemen des Arbeitsprogramms auszuarbeiten: Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner, automatische Kupplung, Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent sowie über den Transport von radioaktivem Material. Eine allgemeine Aussprache zu diesen drei Problemen führte zu übereinstimmenden Auffassungen über die Art ihrer Behandlung auf der Konferenz.

Durch mündliche Ausführungen des Vorsitzenden der griechischen Eisenbahnerföderation, Kollege St. Dimitracopoulos, ergänzt durch gutvorbereitete schriftliche Unterlagen, konnte sich der erweiterte Sektionsausschuß ein Bild über die erheblichen Schwierigkeiten machen, denen diese Organisation seit Jahren gegenübersteht. Es handelt sich vor allem um die Nichtanwendung des IAO-Übereinkommens über die 48-Stunden-Woche bei einzelnen Abteilungen der Eisenbahnen, obwohl das Übereinkommen durch die griechische Regierung bereits 1920 (!) ratifiziert worden war; ferner um die Einmischung der griechischen Regierung und gewisser Amtsstellen in die internen Angelegenheiten der Föderation und ihr angeschlossener Verbände sowie um die offensichtlich einseitige Haltung der griechischen Regierung in Fragen der Verkehrspolitik, die eine starke Tendenz für Straßenbau und Straßentransport und gegen die Eisenbahnen erkennen läßt.

Nach dieser Orientierung ernannte der Ausschuß eine kleine Delegation, die unter Führung des Generalsekretärs der ITF, Kollege de Vries, beim Arbeitsminister und beim Vize-Ministerpräsidenten vorsprach. In beiden Audienzen wurde der Delegation eine rasche und wohlwollende Prüfung der vorgebrachten Beschwerden zugesagt. Die spätere Erfahrung zeigte jedoch, daß das Verständnis der griechischen Regierung nicht sehr weit ging, denn die Eisenbahnerföderation mußte, im Herbst 1961 zu einer Reihe von Streikaktionen greifen, um die Öffentlichkeit auf ihre Schwierigkeiten aufmerksam zu machen.

### **September 1961 in Paris – Internationale Eisenbahnerkonferenz**

Im prächtigen UNESCO-Gebäude in Paris tagte vom 12. bis 15. September 1961 die Sektionskonferenz der Eisenbahner, die mit rund 130 Delegierten und Gästen aus 16 Ländern einen Rekordbesuch aufwies.

Der Verlauf der Konferenz wurde im Pressebericht und in der ITF-Zeitschrift ausführlich geschildert, so daß hier einige Hinweise genügen dürften. Die vom Sektionsausschuß beschlossene Tagesordnung hatte folgenden Wortlaut:

1. Eröffnung und Begrüßungsansprachen.
2. Genehmigung der Tagesordnung;  
Genehmigung des Berichtes über die Internationale Eisenbahnerkonferenz 1959 in Salzburg;  
Wahl eines Entschließungsausschusses;  
Wahl von zwei Vizepräsidenten.
3. Berichte des Sektionssekretärs:
  - a) Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT);
  - b) Europäische Wirtschaftskommission der UN (ECE);
  - c) Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG);
  - d) Tätigkeit der angeschlossenen Verbände;
  - e) Rohrleitungen (Pipelines);
  - f) Verschiedenes.
4. Bericht über die Binnenverkehrskonferenz der IAO vom 8. bis 19. Mai 1961, eingeführt von: *S. Greene*, Generalsekretär NUR, und *R. Degris*, Sekretär des Französischen Eisenbahnerverbandes F. O.
5. Bericht über die gewerkschaftlichen Rechte der Eisenbahner, die Lösung ihrer Arbeitskonflikte und das Streikrecht, eingeführt vom Sektionssekretär.
6. Bericht über den Transport von radioaktivem Material, eingeführt von *E. Haudenschild*, Vizepräsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes.
7. Bericht zur Einführung der automatischen Kupplung, eingeführt von *Ph. Seibert* (GdED, Deutschland)<sup>1</sup>.
8. Bericht über die Erstellung einer festen Verkehrsverbindung zwischen dem europäischen Kontinent und Großbritannien, eingeführt von *R. Gunter* (TSSA und Mitglied des britischen Parlaments)<sup>1</sup>, und *R. Bodeau* (F. O., Frankreich).
9. Anträge der Verbände:
  - a) Probleme der Verkehrskoordinierung;
  - b) Vierzigstundenwoche (Vorschläge des Belgischen Eisenbahnerverbandes)<sup>2</sup>;
  - c) Fragen des Unfallschutzes (Vorschlag des niederländischen Verbandes).
10. Festlegung der nächsten internationalen Eisenbahnerkonferenz.
11. Verschiedenes.

Die Entschließungen der Pariser Konferenz wurden vom Entschließungsausschuß mit *E. Haudenschild* (Schweiz) als Präsident und Berichterstatter, *F. Laurent* (Frankreich), *A. Tonneaux* (Belgien) und *H. Imhof* (Sekretariat) in

<sup>1</sup> Da die Kollegen *Seibert* und *Gunter* verhindert waren, wurden die betreffenden Berichte durch die Kollegen *F. Berger* bzw. *T. J. Bradley* eingeführt.

<sup>2</sup> Dieser Antrag wurde im Rahmen des Berichtes über die Binnenverkehrskonferenz der IAO behandelt.



französischer Sprache ausgearbeitet und mit wenigen Änderungen von der Konferenz einstimmig gutgeheißen.

Die Entschließung zur *Verkehrspolitik* ist eine Stellungnahme gegenüber den Bestrebungen, die gegenwärtig in Regierungskreisen und einzelnen Eisenbahnverwaltungen zu beobachten sind und die eine auf vorwiegend kommerzielle Überlegungen abgestimmte Verkehrsordnung zum Ziele haben. Diese Ordnung soll den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmungen zur Grundlage haben; die einzelnen Verkehrsträger und vor allem die Eisenbahnen sollen soweit als möglich von Verpflichtungen befreit werden, die ihnen von den politischen Behörden im allgemeinen öffentlichen Interesse auferlegt werden (Tarifpflichten, Beförderungspflicht, Betriebspflicht); die Bahnen sollen mehr kaufmännische Handlungsfreiheit erhalten und vor allem auch in die Lage versetzt werden, als «unrentabel» geltende Linien, Werkanlagen und Dienste aufzuheben. Die Konferenz steht diesen Bestrebungen grundsätzlich ablehnend gegenüber und betont, daß die Bahnen als öffentlicher Dienst und als Instrument für das wirtschaftliche Gedeihen der einzelnen Länder erhalten bleiben müssen. Wir kommen in den Kapiteln «Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen» und «Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen» auf diese verkehrspolitischen Auseinandersetzungen zurück.

Die Entschließungen betreffend die *Schwierigkeiten der griechischen und der indischen Eisenbahner* wurden nach eindrucklichen Interventionen dieser Delegationen formuliert. Wir haben die Regierungen beider Länder von diesen Entschließungen unverzüglich in Kenntnis gesetzt. Während wir bei Abschluß dieses Berichtes über die Situation in Griechenland noch keine Klarheit besitzen, scheint sich die Lage in Indien doch wesentlich zu bessern. Noch während der Konferenz in Paris hat die indische Regierung der uns angeschlossenen Allindischen Eisenbahnerföderation und ihren angeschlossenen Verbänden die Anerkennung als Verhandlungspartner wieder zuerkannt, und spätere Berichte lassen darauf schließen, daß die in Aussicht genommene neue Gesetzgebung über die Gewerkschaften, die deren Rechte erheblich einschränken sollte, in der vorgesehenen Form kaum Gesetzeskraft erhalten dürfte.

Die Entschließung über die *Ergebnisse der Binnenverkehrskonferenz der IAO* und den ihr beigefügten Vorentwurf für eine Sozialcharta zu Problemen der Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen behandeln wir unter Kapitel VII: «Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen.»

*Transporte von radioaktivem Material* durch die verschiedenen Verkehrsträger bildeten in der Berichtszeit Gegenstand zahlreicher Bemühungen im Rahmen der ITF. Wir verweisen auch hier auf Kapitel VII: «Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen.» Die Eisenbahnersektion wurde zu einer näheren Betrachtung dieser Frage veranlaßt, als bekannt wurde, daß Probleme der Haftpflicht besonders in den Kreisen der europäischen Eisenbahnverwaltungen intensiv diskutiert wurden. Wenn die mit solchen Transporten verbundenen Gefahren bei der Regelung der Haftpflicht zu Schwierigkeiten führen, dann scheint es naheliegend, daß auch Gefahren für jene Arbeitnehmer bestehen, die solche Stoffe auf dem Transport handhaben. Es muß daher überraschen, daß weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene die zuständigen Gewerkschaften der Eisenbahner und anderer Transportarbeiter beziehungsweise die ITF zur Beratung entsprechender Verordnungen herangezogen worden sind. Das um so mehr, als wir nach einer Anfrage bei der Internationalen Eisenbahn-Union (UIC) auch über das nicht unbedeutende Ausmaß solcher Transporte in Frankreich und Italien Be-

scheid erhielten. Für die übrigen Länder liegen keine zahlenmäßigen Angaben vor. Die Entschließung der Pariser Konferenz, die anschließend mit geringen Abweichungen auch von der Sektion Straßentransport gutgeheißen worden ist, fordert das Mitspracherecht der gewerkschaftlichen Organisationen und nennt einzelne Forderungen, die im Interesse des an solchen Transporten beteiligten Personals in Erwägung zu ziehen sind.

Mit der Entschließung über die automatische Kupplung hat sich die Konferenz zum Auftrag geäußert, der dem Sektionsausschuß auf Vorschlag der niederländischen Delegation anlässlich der Konferenz in Bern vom Juli 1960 unterbreitet worden ist. Für die ITF ist diese Frage nicht neu. Sie wurde seit Beginn des Jahrhunderts (!) mehrmals Gegenstand von Entschließungen. Leider stellten sich jedoch der Verwirklichung der automatischen Kupplung immer wieder wichtige Hindernisse, vor allem finanzieller Natur, entgegen. Das scheint sich nun aber endgültig geändert zu haben. Die technische Entwicklung im Eisenbahnverkehr verlangt nach größeren Einheiten vor allem beim Rollmaterial des Güterverkehrs und nach wesentlich höheren Zugsgewichten, die mit den modernen Triebfahrzeugen ohne Schwierigkeiten gezogen werden können. Solchen Bestrebungen setzt die traditionelle Schraubekupplung, deren Gewicht und Zugfestigkeit beschränkt sind, eine Grenze. Dazu kommt, daß osteuropäische Eisenbahnverwaltungen zur Einführung einer automatischen Kupplung drängen, um den Verkehr mit der UdSSR, die ihr Kupplungssystem seit langem umgestellt hat, zu erleichtern. Die Bestrebungen der UIC in Zusammenarbeit mit den osteuropäischen Verwaltungen und der Europäischen Wirtschaftskommission der Uno (ECE) sind aus diesen Gründen in der Berichtszeit erheblich intensiviert worden, und eine Einigung auf ein gemeinsames System für alle europäischen Bahnen dürfte nicht mehr fern sein. Als Gewerkschafter freuen wir uns über diese positiven Entwicklungen. Die automatische Kupplung wird eine gefährvolle und schwere Arbeit ausschalten, die jedes Jahr einer großen Zahl von Eisenbahnern das Leben kostet. Andererseits sind jedoch die sozialen Auswirkungen zu beachten und vor allem sorgfältig zu planen, die sich durch den Abbau erheblicher Bestände von Personal dieser Dienste ergeben. Eine weitere Gefahr stellt sich mit der zusätzlichen finanziellen Belastung, die sich für die Verwaltungen aus der Durchführung dieser sehr kostspieligen Maßnahme ergeben wird. Die Erfahrung der Verbände über die negative Auswirkung der finanziellen Schwierigkeiten der Eisenbahnen auf die sozialen Verhältnisse des Personals sind zu gewichtig, um in diesem Zusammenhang übersehen zu werden. Es sind vor allem diese Aspekte, die in unserer Entschließung zum Ausdruck kommen.

Die letzte Entschließung dieser internationalen Eisenbahnerkonferenz äußert sich zur Frage der Erstellung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent. Es handelt sich hier um ein Problem, das bereits seit Napoleons Zeiten immer wieder diskutiert worden ist. Mit dem Wegfall ernsthafter strategischer Gegenargumente in unserer Zeit ferngelenkter Waffen hat ein solches Riesenprojekt mehr Aussichten auf Verwirklichung. Der internationale Güter- und Personenverkehr über den Ärmelkanal hat im See- und im Luftverkehr seit dem Zweiten Weltkrieg ungeahnte Maße angenommen. Die heute vorhandenen Kanalschiffe sind vor allem auch für den Transport der Millionen Personenwagen und Autocars nicht mehr ausreichend und zum Teil veraltet. Man schätzt, daß neue Schiffe im Werte von rund 20 Millionen Pfund in den nächsten Jahren gebaut und eingesetzt werden müßten, wenn es nicht zur Erstellung einer festen Verkehrsverbindung in der Form einer Brücke oder eines Tunnels kommen sollte.

Eine internationale Studiengesellschaft, zusammengesetzt aus der britischen und der französischen Gesellschaft für den Tunnel unter dem Ärmelkanal, an denen die Staatsbahnen beider Länder überwiegend beteiligt sind, der Suezkanal-Gesellschaft und einer amerikanischen Gesellschaft für technische Studien AG., New York, hat im Frühjahr 1960 einen Bericht über ihre technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Untersuchungen hinsichtlich der Möglichkeiten der Erstellung eines Eisenbahntunnels, eines Straßentunnels, eines kombinierten Eisenbahn- und Straßentunnels und auch einer Brücke veröffentlicht. Seither haben andere Projekte das Licht der Welt erblickt und sind, besonders was die Erstellung einer Brücke betrifft, mit großem Propagandaufwand der Öffentlichkeit vorgesetzt worden.

Der Bericht der erwähnten «Studiengesellschaft für den Ärmelkanaltunnel» kommt eindeutig zum Schluß, daß die Erstellung eines Eisenbahntunnels als erste Lösung die größten wirtschaftlichen Vorteile bringen würde. Seine Erstellung stellt technisch keine unlösbaren Probleme und ist billiger als jede andere Variante. Mit einer theoretischen Kapazität von 216 Zügen in jeder Richtung pro täglichen Betrieb von 18 Stunden würde er auf Jahre hinaus jedem Andrang ohne lange Wartezeiten und unbeeinflußt von der Witterung genügen können. Neben Zügen mit zweistöckigen Spezialwagen für die Autobeförderung, die im Pendelverkehr die neue Verkehrsverbindung bedienen, würden auch spezielle Expreszüge zwischen London einerseits, Paris und Brüssel anderseits verkehren. Die Reisezeit würde erheblich verkürzt und auch verbilligt.

Die Konferenz kam auf Grund des schriftlichen Berichts und der Ausführungen der beiden Berichterstatter einstimmig zur Auffassung, daß die Erstellung eines Eisenbahntunnels auch unsererseits unterstützt werden sollte, daß aber auch die übrigen Sektionen der ITF sich dazu vernehmen lassen sollten. Sie war außerdem kritisch in bezug auf die von der Studiengesellschaft vorgeschlagene Finanzierung und rechtliche Gestaltung von Eigentum und Betrieb des Tunnels. Diese Bedenken kommen in der Entschließung zum Ausdruck, die es auch als wünschbar betrachtet, daß andere westeuropäische Regierungen eingeladen werden sollten, sich an diesem großen Gemeinschaftswerk, dessen Auswirkungen bis weit über die Grenzen der zwei unmittelbar berührten Länder hinaus fühlbar sein werden, zu beteiligen.

Wir lassen nachstehend die hier kommentierten Entschließungen im Wortlaut folgen.

## **Entschließungen**

### **1. Zur Verkehrspolitik**

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12. bis 15. September 1961 in Paris

*stellt fest*, daß die Gespräche über die Verkehrspolitik, soweit sie die Eisenbahnen betreffen, dadurch in eine neue Phase eingetreten sind, daß die Verwaltungen die kaufmännische Führung der Unternehmungen vermehrt in den Vordergrund stellen;

*erinnert daran*, daß die grundsätzliche Haltung der ITF in Fragen der Verkehrspolitik durch den Kongreß 1958 in Amsterdam festgelegt worden ist und daß die damals gutgeheißenen Richtlinien unverändert gültig sind;

*Die Konferenz bestätigt diese und besteht auf der Notwendigkeit, die Eisenbahnen als einen öffentlichen Dienst zu erhalten, damit sie ihrer Aufgabe, dem wirtschaftlichen Gedeihen der einzelnen Länder als unentbehrliches Instrument zu dienen, gerecht werden können.*

## **2. Zum Kampf der griechischen Eisenbahner für die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen**

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12. bis 15. September 1961 in Paris,

*bestürzt von der Nachricht, daß die griechischen Eisenbahner unter Führung der hellenischen Eisenbahnföderation zur Streikwaffe greifen mußten, um einmal mehr ihre Forderung für die achtstündige Arbeitszeit zu unterstreichen,*

*erinnert daran, daß anfangs 1961 anläßlich des Besuchs einer ITF-Delegation bei den zuständigen Ministern diese die umfassende Durchführung der 48-Stunden-Woche bei den Eisenbahnen in Aussicht stellten;*

*ersucht daher die zuständigen Regierungskreise Griechenlands dringend, die im Übereinkommen Nr. 1 der Internationalen Arbeitsorganisation festgelegten Arbeitsnormen unverzüglich anzuwenden, nachdem sie von der griechischen Regierung schon vor vielen Jahren durch Ratifizierung dieses Übereinkommens gutgeheißen worden sind;*

*bestätigt ihre volle Solidarität mit den griechischen Eisenbahnern und ersucht die angeschlossenen Verbände, der griechischen Schwesterorganisation ihre volle Unterstützung zukommen zu lassen.*

## **3. Die Gewerkschaftsrechte der indischen Eisenbahner**

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12. bis 15. September 1961 in Paris

*bedauert, erfahren zu müssen, daß die Regierung Indiens im Anschluß an den Streik des Jahres 1960 der Allindischen Eisenbahnerföderation die Anerkennung als Verhandlungspartner entzogen hat, obwohl diese einen erheblichen Teil der Eisenbahner in ihren Reihen organisiert, und daß sich die Regierung noch immer weigert, den früheren Zustand wieder herzustellen, und das trotz der Tatsache, daß der Abbruch des Streiks im Einvernehmen erfolgte, daß die früheren Beziehungen wieder hergestellt würden;*

*nimmt zur Kenntnis, daß die Regierung Indiens beabsichtigt, ein neues Gesetz über die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern für das öffentliche Personal und die Eisenbahner zu erlassen, das*

- a) den Streik in den industriellen Betrieben und in der Verwaltung des indischen Staates verbietet;
- b) einen neuen Verhandlungsmodus einführt, der die Anrufung der Schlichtung und von Schiedsgerichten im Falle von Konflikten obligatorisch erklärt und der Regierung außerdem das Recht geben soll, Entscheidungen dieser Organe unter dem Vorwand öffentlicher Interessen abzuändern oder abzulehnen;

- c) die Ernennung von Personen, die nicht im öffentlichen Dienst stehen oder Eisenbahner sind, von der Übernahme gewerkschaftlicher Ämter ausschließt;

*im Hinblick darauf, daß solche Maßnahmen sowohl mit dem gewerkschaftlichen Geist als auch mit den Übereinkommen Nr. 87 und Nr. 98 der Internationalen Arbeitsorganisation und mit der einschlägigen Entschließung vom Jahre 1947 des Binnenverkehrsausschusses dieser Organisation im Widerspruch stehen;*

*ersucht die Konferenz die Regierung Indiens, ihre Absichten im Sinne der Respektierung der erwähnten Übereinkommen in Wiedererwägung zu ziehen, damit die Interessen der Eisenbahner und des öffentlichen Personals wahrgenommen werden können; außerdem*

*ersucht sie die Regierung Indiens aufs neue, die der ITF angeschlossene Allindische Eisenbahnerföderation wieder als Verhandlungspartner anzuerkennen.*

#### **4. Transport von radioaktivem Material**

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12. bis 15. September 1961 in Paris,

*im Hinblick darauf, daß die zunehmende Verwendung von Produkten der Atomenergie für medizinische, industrielle und wissenschaftliche Zwecke es dringend erforderlich macht, daß die mit dem Transport von radioaktivem Material zusammenhängenden Probleme gelöst werden;*

*im Bewußtsein, daß sich im Zusammenhang mit dem Transport solcher Stoffe zweierlei Gefahren stellen, nämlich die den Stoffen innewohnenden Gefahren der Bestrahlung, der Kontaminierung und Kritizität sowie jene, die mit der Handhabung durch nicht speziell ausgebildetes Personal verbunden sind oder bei Beschädigung der Gefäße auftreten können;*

*in der Erkenntnis, daß die Transportarbeiter in erster Linie daran interessiert sind, daß entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden;*

*fordert, daß die gewerkschaftlichen Organisationen an allen Diskussionen und an der Formulierung von Vertragsentwürfen über den Transport und die Handhabung von radioaktivem Material mitwirken können, und*

*beauftragt das Sekretariat der ITF, die Entwicklung dieses Problems im Kontakt mit den angeschlossenen Verbänden und den zuständigen internationalen Organisationen zu verfolgen und dabei besonders den folgenden Aspekten Beachtung zu schenken:*

- Spezialausbildung zur Handhabung solcher Sendungen;
- formelle Zusicherung bezüglich Verpackung und Sicherheitsmaßnahmen;
- spezielle Entschädigung und soziale Sicherung für diese Art gefährlicher Arbeit und
- Bereitstellung und Instandhaltung besonderer Schutzausrüstungen für die Handhabung solchen Materials.

## **5. Automatische Kupplung**

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz vom 12. bis 15. September 1961 in Paris

*ist der Auffassung*, daß die Einführung automatischer Kupplungen eine beträchtliche Herabsetzung der Arbeitsunfälle des Rangierpersonals mit sich bringen wird;

*bestätigt* erneut ihren bereits mehrmals vertretenen Standpunkt zugunsten der Einführung automatischer Kupplungen;

*unterstützt* die Einführung eines einheitlichen automatischen Kupplungssystems auf allen europäischen Eisenbahnbetrieben; jedoch

*im Bewußtsein*, daß die Finanzierung dieser Neuerung notwendigerweise enorme Anleihen beanspruchen wird, und

*im Bestreben*, jegliche nachteilige Auswirkung dieser Neuerung auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner zu vermeiden,

*fordert*, daß die für diese Modernisierung notwendigen Kredite den interessierten Eisenbahnunternehmungen unter möglichst günstigen Bedingungen und auf lange Frist zur Verfügung gestellt werden.

## **6. Errichtung eines Tunnels unter dem Ärmelkanal**

Die Internationale Eisenbahnerkonferenz vom 12. bis 15. September 1961 in Paris,

*im Hinblick darauf*, daß die Errichtung eines Tunnels unter dem Ärmelkanal enorme wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen würde und auch von großer psychologischer Bedeutung wäre;

*überzeugt*, daß ein solcher Tunnel das politische Zusammenrücken der westeuropäischen Staaten betonen und die Integration beschleunigen würde;

*unterstützt* die Erstellung eines Tunnels unter dem Ärmelkanal;

*ist der Auffassung*, daß alle wichtigen Faktoren, wie Kosten, Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Vereinfachung der Verantwortlichkeit dazu führen müssen, einem Eisenbahntunnel den Vorzug zu geben, und daß

*im Hinblick* auf die große öffentliche und internationale Bedeutung eines solchen Unternehmens verhütet werden muß, daß profitgierige Privatinteressen darin eine dominierende Stellung einnehmen.

*Die Konferenz befürwortet daher*, daß ein solcher Eisenbahntunnel von den französischen und britischen Staatsbahnen auf Grund eines zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich vereinbarten Pachtvertrages betrieben werden sollte, wobei angrenzenden Ländern die Möglichkeit einzuräumen wäre, sich an der Finanzierung und am Betrieb zu beteiligen, und

*ersucht* die Europäische Verkehrsministerkonferenz, sich unverzüglich mit den Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsströme zu beschäftigen, die bei einer Verwirklichung dieses Projekts zu erwarten sind.

## **Weitere Beschlüsse zum Arbeitsprogramm**

### *a) Die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner*

Die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner oder besser gesagt die Einschränkung oder Unterdrückung dieser Rechte durch die politischen Behörden ist ein Problem, das uns laufend beschäftigt. In der Berichtszeit wurden wiederum in einigen Fällen spezielle Missionen ausgesandt, um den betroffenen Eisenbahnerverbänden in schweren Konflikten beizustehen, oder wir sind mit Entschlüssen, Briefen und Telegrammen an die zuständigen Staatsmänner gelangt und haben auf die Gewährleistung der demokratischen Gewerkschaftsrechte gedrängt. In besonders hartnäckigen Fällen gelangten wir gemeinsam mit dem IBFG mit einer Klage an die IAO. Diese Häufung der Konflikte hat zum Ersuchen einzelner Verbände geführt, die ITF sollte den Verbänden eine Orientierung über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner in einzelnen Ländern zur Verfügung stellen und versuchen, aus diesem Material gewisse Schlußfolgerungen zu ziehen, die den Verbänden im Konfliktfall als Leitfaden dienen könnten.

Der Sektionsausschuß hat auf seiner Sitzung in Athen beschlossen, dieses Begehren in das Arbeitsprogramm der Sektion aufzunehmen. Auf Grund des einleitenden Berichtes, der zuhanden der Pariser Konferenz vom Sekretariat erstellt worden war, beschloß er weiter, daß unter seiner Aufsicht zu dieser umfassenden Problematik eine gründliche und den Verbänden nützliche Arbeit in Angriff genommen werden sollte. Die Konferenz billigte diese Auffassung und gab dem Sekretariat einen Hinweis auf die Länder der verschiedenen Erdteile, die in die Untersuchung wenn immer möglich einbezogen werden sollten. Außerdem wurde der Wunsch ausgedrückt, daß bis zur nächsten Sektionskonferenz (1962) ein Zwischenbericht über den Stand der Arbeit vorliegen sollte. Mit der Arbeit wurde Ende 1961 begonnen.

Auf der Siebenten Binnenverkehrskonferenz der IAO wurde auf Initiative der ITF-Gruppe ein Vorschlag gutgeheißen, der auf einer nächsten Konferenz die Behandlung der Gewerkschaftsrechte in wichtigen Verkehrsdiensten auf die Tagesordnung setzen will. Eine entsprechende Arbeit im Rahmen der ITF kommt daher auch für eine mögliche Behandlung im Binnenverkehrsausschuß der IAO sehr gelegen. (Siehe ebenfalls Bericht über diese Konferenz unter «Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen».)

### *b) Bau und Betrieb von Rohrleitungen*

Wir haben im letzten Tätigkeitsbericht über die Entschlüsselung berichtet, die auf der Salzburger Konferenz der Sektion zur Frage der Rohrleitungen gutgeheißen worden ist. Das Problem, von dem vor allem auch die Sektionen Straßentransport und Binnenschifffahrt betroffen sind, kam anschließend auf der gemeinsamen Konferenz der drei Sektionen des Binnenverkehrs wieder zur Sprache. Das Sekretariat wurde beauftragt, eine neue Untersuchung unter Berücksichtigung der Auffassungen von Vertretern aller drei Sektionen durchzuführen und darüber zu berichten, damit ein gemeinsamer Standpunkt formuliert werden könne. Dieser Bericht wurde Ende April 1961 vom Ausschluß der Sektion Straßentransport behandelt, der in drei Punkten die Politik festlegte, die den angeschlossenen Verbänden als Richtlinien dienen könnte. Sie stimmten mit der Salzburger Entschlüsselung unserer Sektionen weitgehend überein. Die Pariser Konferenz hat sie daher einstimmig gutgeheißen. Für den Wortlaut verweisen wir auf den Bericht über die Sektion Straßentransport.

### *c) Unfallschutz und Unfallverhütung bei Eisenbahnen*

Diese Frage wurde durch einen Antrag der niederländischen Delegation aufgeworfen. Er will zwei Ziele erreichen: durch Umfrage bei den angeschlossenen Verbänden soll abgeklärt werden, auf welchen Gebieten in bezug auf Unfallschutz und Unfallverhütung noch Lücken bestehen. Die von den Verbänden geäußerten Auffassungen sollen der Sektion als Grundlage für einen Meinungsaustausch über diesen wichtigen Sektor der sozialen Sicherheit und Fürsorge dienen. Außerdem soll im Kontakt mit dem IBFG danach gestrebt werden, daß auf internationalen Kongressen von Organisationen, die sich mit solchen Fragen beschäftigen, wie der Internationalen Organisation für die soziale Sicherheit, auch eine Vertretung der ITF-Verbände teilnehmen kann. Diese Anträge wurden von der Konferenz ebenfalls einmütig gutgeheißen.

In einem ausführlichen Rundschreiben vom 28. September 1961 wurden die angeschlossenen Eisenbahnverbände über die Ergebnisse der Konferenz unterrichtet und ersucht, an der Durchsetzung der Entschlüsse und bei der weiteren Ausführung der übrigen Beschlüsse nach bester Möglichkeit mitzuwirken. Wo das gegeben erschien, wurden die zuständigen internationalen Regierungsorganisationen über die Entschlüsse orientiert.

### **Aus der weiteren Tätigkeit des Sekretariats**

Abschließend möchten wir hier einige Hinweise beifügen, die nicht mit den Sitzungen und Konferenzen der Sektion im Zusammenhang stehen. Dabei müssen wir darauf verzichten, die sehr intensiven Kontakte zu erwähnen, die wir mit den Verbänden pflegten, die in Konflikte verwickelt waren. Wir verweisen auf den betreffenden Abschnitt dieses Berichtes. Hier möchten wir lediglich die Gelegenheit wahrnehmen, den angeschlossenen Verbänden dafür zu danken, daß sie uns jederzeit bereitwillig ihre Unterstützung zukommen ließen, wenn die Entwicklung in irgendeinem Lande Solidaritätsaktionen notwendig machte.

Seit 1959 treten die leitenden Funktionäre der europäischen Eisenbahnverbände jeweils auf Einladung eines Verbandes zu einem mehrtägigen ungezwungenen Meinungsaustausch zusammen. Es begann mit einer Einladung des norwegischen Eisenbahnverbandes im Mai 1959. In der Berichtszeit galt der Besuch dem britischen Eisenbahnverband NUR im Mai 1960 und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands im Juni 1961. Diese Zusammenkünfte «abseits der Tagesordnung» haben bei den Teilnehmern nicht nur einen bessern Einblick in die Verhältnisse der besuchten Länder und das Arbeitsgebiet des einladenden Verbandes verschafft. Die ungezwungenen Gespräche über gemeinsame Probleme und der Austausch von Erfahrungen brachten die Teilnehmer einander persönlich näher und dienten damit der Vertiefung der Freundschaft über die Grenzen hinweg.

Dem Sektionssekretär war es auch in der Berichtszeit mehrmals vergönnt, beim Besuch von Kongressen angeschlossener Verbände mit deren Tätigkeit und Probleme bekannt zu werden. Diese Gelegenheiten sind nicht nur deshalb besonders geschätzt, weil sie das Verständnis für die sehr verschieden gelagerten Verhältnisse in den einzelnen Ländern vertiefen. Es ist darüber hinaus für den internationalen Gewerkschaftsfunktionär immer ein besonderes Erlebnis, mit der breiten Mitgliedschaft in Kontakt zu kommen und damit den Pulsschlag der Bewegung zu spüren. — Zweitens ergab sich für



den Sektionssekretär Gelegenheit, im Rahmen von gewerkschaftlichen Seminaren die Standpunkte der Internationale darzulegen. Es handelte sich um Veranstaltungen des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, die gemeinsam mit der Europäischen Produktivitätsagentur organisiert waren. Die dem Sektionssekretär gestellten Themen betrafen den «Verkehr in der europäischen Integration und die Gewerkschaften» sowie «Die sozialen Konsequenzen der Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen». Für diese Kontakte möchten wir den betreffenden Verbänden unseren Dank aussprechen.

Erstmals ergab sich im Mai 1961 eine Gelegenheit, mit den internationalen Kontakten der jungen Eisenbahner vertraut zu werden. Die Initiative ging von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands aus, die wie der österreichische Eisenbahnerverband der gewerkschaftlichen Erfassung und Förderung der jüngeren Generation mit Erfolg große Anstrengungen widmet. Besondere Schulungsheime und Ferienlager werden diesem Zweck zur Verfügung gestellt. Auch in einigen andern Ländern, besonders in Skandinavien, wird die gewerkschaftliche Betreuung der Jungen intensiv gefördert. Es ist daher nur natürlich, daß diese nationalen Bestrebungen auch auf das Gebiet der internationalen Kontakte übergehen, und es wäre zu wünschen, daß diese Entwicklung bald noch mehr in die Breite wächst. Bei der eingangs erwähnten Begegnung handelte es sich um ein internationales Lager junger Eisenbahner-Vertrauensleute aus Deutschland, Österreich, Luxemburg und der Schweiz, das während zwei Wochen in Eze an der französischen Riviera durchgeführt wurde, wo die GdED ein zum Teil in Gebäuden, zum Teil in Zelten eingerichtetes Ferienlager unterhält. Der Sektionssekretär orientierte über die ITF, ihre Aufgaben und Probleme und über das Tätigkeitsfeld der Eisenbahnersektion. Die äußerst anregende Aussprache, die sich seinen Darlegungen anschloß, zeigte, daß die Bedeutung der ITF und der internationalen Gewerkschaftsbewegung ganz allgemein auch von der jüngeren Generation voll erkannt und gewürdigt wird.

Schließlich sei auch hier noch festgehalten, daß die Exekutive der ITF im Anschluß an die Kongreßverhandlungen Ende Juli 1960 beschlossen hat, den Sektionssekretär zum Stellvertretenden Generalsekretär zu ernennen. Er teilte diese Ehre mit dem Kollegen L. White. Die bisherige Arbeit für die Sektion erfährt damit keine Änderung.

## **Sektion Straßentransport**

### **Sektionsausschuß**

Die Zusammensetzung des Sektionsausschusses hat im Laufe der Berichtsperiode verschiedene Veränderungen erfahren. Die Ausschußmitglieder H. Steldinger (Deutschland) und S. Koutio (Finnland) sowie das stellvertretende Mitglied G. Carlsson (Schweden) wurden durch den Tod abberufen, während das Ausschußmitglied S. Klinga (Schweden) seine Funktionen aus Gesundheitsrücksichten leider aufgeben mußte. Außerdem hat das stellvertretende Ausschußmitglied F. Eastwood (Großbritannien) das Tätigkeitsgebiet im britischen Transportarbeiterverband verlassen, um einen Posten in der Industrie zu übernehmen. Wir möchten allen diesen ausgeschiedenen Kollegen für ihre Mitarbeit im Sektionsausschuß Dank und Anerkennung ausdrücken.

Die zuständigen Verbände haben den Ersatz der ausgeschiedenen Kollegen wie folgt geregelt: für Finnland rückte O. Aarnio vom stellvertretenden zum ordentlichen Mitglied auf; für Deutschland ist neu Kollege G. Kugoth dem Ausschuß als Mitglied beigetreten; das stellvertretende Mitglied F. Eastwood wurde in dieser Eigenschaft durch den Kollegen A. G. Beck ersetzt, während Kollege S. Lundgren für den schwedischen Verband vom Stellvertreter zum Mitglied des Sektionsausschusses aufgerückt ist.

Nach diesen Mutationen setzte sich der Sektionsausschuß Ende 1961 wie folgt zusammen:

	Mitglied	Stellvertreter
Belgien	G. Hendrickx	J. Geldof
Dänemark	E. Borg	N. Jensen
Deutschland	G. Kugoth	A. Christ
Finnland	O. Aarnio	
Frankreich	P. Felce	R. Boucard
Großbritannien	F. Cousins	A. G. Beck
Italien	E. Leolini	R. C. Caimmi
Niederlande	H. Koppens	J. de Later
Norwegen	H. Bakke	E. Assen
Österreich	L. Brosch	A. Peham
Schweden	S. Lundgren	

Kollege H. W. Koppens (Niederlande) wurde erneut einstimmig zum Vorsitzenden gewählt. Der Ausschuß tagte zweimal.

## Tagungen

### Juli 1960 – Sektionskonferenz in Bern

Die Sektionskonferenz im Rahmen des ITF-Kongresses fand am 21. Juli, nachmittags, statt und war von 62 Delegierten aus 14 Ländern besucht.

Auf Grund des Tätigkeitsberichts des Sekretariats wurde der Stand der Beitritte zum *ITF-Abkommen über die Gewährung von Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland* und dessen wirksame Anwendung in der Praxis ausführlich besprochen. Das Sekretariat wurde ersucht, auch weiterhin bei den noch nicht beigetretenen ITF-Verbänden auf einen baldigen Beitritt hinzuwirken. Mit Befriedigung wurde davon Kenntnis genommen, daß die führenden Persönlichkeiten der ITF und der Internationale Öffentlicher Dienste (IOD) zur Auffassung gelangt seien, daß für die Behandlung von Problemen des Personals im städtischen Nahverkehr eine Zusammenarbeit der beiden Berufssekretariate den Erfordernissen am besten Rechnung trage.

Die Konferenz nahm außerdem Kenntnis von den Bemühungen im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation zur Schaffung eines einheitlichen *Kontrolldokuments für den internationalen Straßenverkehr* mit Personen und Gütern. Verschiedene Redner gaben erneut der Auffassung Ausdruck, daß die Anwendung des Kontrolldokuments ohne die gleichzeitige Verwendung von Fahrtenschreibern nicht wirksam sein könne.

Die Sektionskonferenz nahm anschließend von der wohlbegründeten Eingabe des Sekretariats an die IAO Kenntnis, worin darauf gedrängt wird, daß ein wirkungsvolles Instrument zum Schutze der Kraftfahrer vor *zivilrechtlichen Haftungsansprüchen* geschaffen werden sollte. Schließlich wurde nach einer regen Aussprache über den Stand eines *europäischen Abkommens zur Regelung der internationalen Straßentransporte*, das im Rahmen des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission seit Jahren

zur Diskussion steht, beschlossen, daß alles unternommen werden müsse, um im Fall eines Scheiterns der Verhandlungen den Abschluß eines speziellen Abkommens für die Besatzungsmitglieder der Fahrzeuge zu fordern. (Diese Frage wird außerdem unter «Wirtschaftskommission der UN für Europa» in Kapitel VII dieses Berichtes behandelt.)

Ein von den japanischen Verbänden eingereichter Entschließungsantrag zur Frage der einmännigen Besetzung von Fahrzeugen städtischer Verkehrsunternehmungen war der Konferenz zur Behandlung überwiesen worden. Nach einer Verdeutlichung des Wortlauts wurde die Entschließung einstimmig gutgeheißen. (Der endgültige Wortlaut befindet sich im Protokoll des Berner Kongresses der ITF, 1960.)

#### **April 1961 – Sitzung des Sektionsausschusses in London**

Diese Sitzung vom 25. und 26. April diente vor allem der Festlegung der Richtlinien für die Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Beginn auf den 8. Mai 1961 festgelegt war. Die diesbezüglichen Beschlüsse wurden damit erleichtert, daß der Sektionsausschuß der Eisenbahner im Beisein des Vorsitzenden der Sektion Straßentransport im Januar 1961 das Vorgehen ausführlich besprochen hatte. Die dem Sektionsausschuß hierzu unterbreiteten Anträge des Sekretariats wurden durchwegs gutgeheißen. Für den Verlauf der Konferenz verweisen wir auf den Bericht in Kapitel VII.

Die Sitzung befaßte sich dann mit der Festlegung der Tagesordnung für die schon früher auf Oktober 1961 in Wien festgelegte Sektionskonferenz. Die für diese Tagesordnung in Aussicht genommenen Fragen wurden ausführlich diskutiert und dem Sekretariat die geeigneten Richtlinien für die Erstellung der Berichte erteilt. Der Sektionsausschuß nahm abschließend Kenntnis vom Fortschreiten der Arbeiten im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE), Binnenverkehrsausschuß für die Schaffung eines europäischen Abkommens betreffend die Regelung gewisser Bedingungen für die Besetzungen von Kraftfahrzeugen im internationalen Verkehr. Es waren besonders die im Abkommen vorgesehenen Abschnitte über die Arbeitszeit und die Ruhezeit, die einer eingehenden Kritik unterzogen wurden. Es wurden Gegenvorschläge ausgearbeitet, die anschließend dem Sekretariat der ECE schriftlich unterbreitet wurden. Außerdem beschloß der Ausschuß, daß die Vertretung der ITF in Genf erneut darauf hinwirken sollte, damit im Abkommen auch Fahrtschreiber für den internationalen Verkehr obligatorisch erklärt würden.

#### **Oktober 1961 – Sektionskonferenz in Wien**

Vom 17. bis 20. Oktober 1961 fand in Wien die Sektionskonferenz statt. Sie war von Delegationen aus zwölf Ländern, darunter erstmals Israel, besucht. Die ITF-Veteranen Karl Weigl, Gründer und langjähriger Vorsitzender des gastgebenden Verbandes, und Richard Freund, Obmann des österreichischen Eisenbahnerverbandes und Vorsitzender der Eisenbahnersektion der ITF, ehrten die Konferenz durch ihre Anwesenheit.

Zur Behandlung stand die nachstehende Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung.
2. Genehmigung der Tagesordnung.  
Wahl der Konferenzleitung.  
Wahl eines Entschließungsausschusses.

Genehmigung des Berichts über die Sektionskonferenz 1959 in Stockholm.  
Allgemeine Mitteilungen.

3. Berichte des Sektionssekretärs:
  - a) Unsere Kontakte mit offiziellen internationalen Organisationen.
  - b) Die Probleme des Personals städtischer Verkehrsbetriebe.
  - c) ITF-Abkommen über die Gewährung von Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland.
4. Bericht über den Verlauf der Binnenverkehrskonferenz der IOA vom 8. bis 19. Mai 1961, eingeführt von *E. Hofer* (Schweiz).
5. Bericht über die Erstellung einer Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent, eingeführt von *F. Cousins* (Großbritannien) und *P. Boucard* (Frankreich).
6. Bericht betreffend den Transport von radioaktivem Material, eingeführt von *G. Hendrickx* (Belgien).
7. Bericht über den Bau von Rohrleitungen, eingeführt von *G. Kugoth* (Deutschland).
8. Bericht betreffend das europäische Abkommen über Bedingungen für die Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport (Wirtschaftskommission für Europa), eingeführt von *S. Lundgren* (Schweden).
9. Bericht betreffend die berufliche Anerkennung des Kraftfahrers, eingeführt von *H. Imhof*, Sektionssekretär.
10. Anträge von Verbänden.
11. Verschiedenes.

Die Kollegen *L. Brosch* und *A. Peham* vom gastgebenden Verband wurden einmütig in die Konferenzleitung gewählt. Im Entschließungsausschuß arbeiteten die Kollegen *Kugoth* (Deutschland), *Hendrickx* (Belgien), *Hofer* (Schweiz), *Peham* (Österreich) mit dem Sektionssekretär zusammen.

Das Problem von *Transporten radioaktiven Materials* ist für die Arbeitnehmer im Straßentransport ebenso von Bedeutung wie für jene der Eisenbahnen, der Schifffahrt und der Zivilluftfahrt. Die Diskussion auf der Konferenz zielte vor allem darauf ab, das Mitspracherecht der Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene bei der Ausarbeitung von Vorschriften über die Sicherheitsmaßnahmen beim Transport solcher Güter sicherzustellen. Einzelne Redner äußerten sogar die Auffassung, daß man solche Transporte überhaupt nicht handhaben sollte, wenn nicht Gewähr geboten sei, daß durch die Verpackung jede Gefahr ausgeschaltet wurde. In Ergänzung zur Entschließung der Eisenbahnersektion wurde festgelegt, daß regelmäßige Gesundheitskontrollen bei jenem Personal vorgenommen werden sollten, das solche Güter auf dem Transport handhaben müsse. (Wir verweisen auf den Abschnitt «Internationale Atomenergie-Organisation» unter Kapitel VII.)

Die Frage der *Erstellung von Rohrleitungen (Pipelines)* hat in zahlreichen Ländern Europas innert weniger Jahre große Bedeutung erhalten. Die große Zunahme des Treibstoffverbrauchs und der Strukturwandel im Energiesektor haben die Ölgesellschaften veranlaßt, mit den Raffinerien näher an die Verbraucherzentren heranzurücken. Damit gehen vor allem der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnen, aber auch dem Straßentransport erhebliche Transportvolumen, die bisher bei den meernahen Raffinerien angefallen sind, verloren. Die Auswirkungen dieser Verluste treten allerdings bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich in Erscheinung und werden außerdem noch dadurch gemildert, daß der Verbrauch raffinierter Produkte und damit die Verteilertransporte noch immer im Steigen begriffen sind. Letzteres trifft vor

allem auf den Straßentransport zu, der erst dann erhebliche Einbußen erleiden dürfte, wenn in vermehrtem Maße Rohrleitungen für raffinierte Treibstoffe und Heizöle nach den großen Verbraucherzentren erstellt werden. Diese zweite Phase hat in einzelnen Ländern bereits begonnen.

In Anbetracht der sozialen Auswirkungen von Transportverlusten bei den traditionellen Verkehrsträgern ist es verständlich, daß die zuständigen Gewerkschaften verlangen, daß der neue Verkehrsträger sich in die verkehrspolitischen Ordnungsmaßnahmen einzufügen hat. Das ist um so notwendiger, als sein Auftreten im westeuropäischen Bereich völlig überraschend gekommen ist, bevor eine entsprechende Gesetzgebung ausgearbeitet werden konnte. Das wird jetzt in einzelnen Ländern nachgeholt.

Nachdem die Eisenbahnersektion bereits im September 1959 (Salzburg) zur Frage der Rohrleitungen eine EntschlieÙung angenommen hatte, kam das Problem auf der Konferenz der drei Sektionen des Binnenverkehrs anläßlich des ITF-Kongresses in Bern 1960 erneut zur Sprache. Das Sekretariat wurde beauftragt, auf Grund der Darlegungen der Standpunkte einer jeden der drei Sektionen und weiterer Untersuchungen einige Grundsätze für eine Rohrleitungspolitik auszuarbeiten, die den angeschlossenen Verbänden als Richtlinien dienen könnten. Der entsprechende Bericht wurde an der Sitzung des Sektionsausschusses vom April 1961 diskutiert und die entworfenen Grundsätze nach einigen Änderungen gutgeheißen. Sie wurden im Sinne eines Kompromisses von der Eisenbahnerkonferenz vom September 1961 einstimmig angenommen. Auch unsere Konferenz von Wien erhob sie einstimmig zum Beschluß. Es ist anzunehmen, daß die Sektion Binnenschifffahrt folgen wird.

Über die *Ergebnisse der Siebten Binnenverkehrskonferenz der IAO* berichten wir unter Kapitel VII. Die EntschlieÙung der Sektionskonferenz hierzu ist besonders auch deshalb bemerkenswert, weil sie unterstreicht, daß die sozialen Auswirkungen der Modernisierung bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich in Erscheinung treten. Was den Straßentransport betrifft, der seit Jahren in vollem Aufschwung begriffen ist, sind sie nur in besonderen Fällen von einer gewissen Bedeutung, während sie bei den Eisenbahnen in den meisten Ländern zu einem Problem ersten Ranges geworden sind. Während sich daher die Sektionskonferenz mit der diesbezüglichen EntschlieÙung der Eisenbahnersektion solidarisierte, beauftragte sie den Sektionsausschuß, die sozialen Auswirkungen der technischen Entwicklung im Straßentransport noch zu untersuchen und gegebenenfalls Vorschläge auszuarbeiten, wie die Interessen betroffener Arbeitnehmer am besten geschützt werden können.

Was die EntschlieÙung über die *Errichtung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent* anbetrifft, so verweisen wir auf die Darlegungen im Bericht über die Eisenbahnersektion. Hier sei beigefügt, daß die Konferenz zwar einstimmig die Erstellung eines Eisenbahntunnels gutheiÙt, der den gegenwärtigen Möglichkeiten am besten Rechnung trage; die Diskussion hat aber klar zum Ausdruck gebracht, daß diese Verkehrsverbindung durch einen Eisenbahntunnel auch den Bedürfnissen des Straßentransports und dem motorisierten Individualverkehr in bester Weise Rechnung tragen müsse. Damit dürfte unsere Sektion Straßentransport die erste Organisation aus dem Interessenkreis des Straßenverkehrs sein, die bewiesen hat, daß sie bereit ist, bei diesem Großprojekt Überlegungen einer vernünftigen Koordinierung des Verkehrs dem reinen Interessendenken voranzustellen.

Nachstehend lassen wir die oben besprochenen Entschliefungen im Wortlaut folgen.

## **Entschliefungen**

### **1. Transport von radioaktivem Material**

Die Konferenz der Sektion Strafentransport der ITF vom 17. bis 20. Oktober 1961 in Wien,

*im Hinblick darauf*, daB die zunehmende Verwendung von Produkten der Atomenergie fuf medizinische, industrielle und wissenschaftliche Zwecke es dringend erforderlich macht, daB die mit dem Transport von radioaktivem Material zusammenhngenden Probleme gelst werden;

*im BewuBtsein*, daB sich im Zusammenhang mit dem Transport solcher Stoffe zweierlei Gefahren stellen, nmllich die den Stoffen innewohnenden Gefahren der Bestrahlung, der Kontaminierung und Kritizitt sowie jene, die mit der Handhabung durch nicht speziell ausgebildetes Personal verbunden sind oder bei Beschdigung der GefaBe auftreten knnen;

*in der Erkenntnis*, daB die Transportarbeiter in erster Linie daran interessiert sind, daB entsprechende SchutzmaBnahmen getroffen werden,

*fordert*, daB die gewerkschaftlichen Organisationen an allen Diskussionen und an der Formulierung von Vertragsentwrufen ber den Transport und die Handhabung von radioaktivem Material mitwirken knnen, und

*beauftragt* das Sekretariat der ITF, die Entwicklung dieses Problems im Kontakt mit den angeschlossenen Verbnden und den zustndigen internationalen Organisationen zu verfolgen und dabei besonders folgenden Aspekten Beachtung zu schenken:

- der Spezialausbildung zur Handhabung solcher Sendungen;
- der formellen Zusicherung bezglich Verpackung und SicherheitsmaBnahmen;
- der laufenden gesundheitlichen berwachung des betreffenden Personals;
- der Bereitstellung und Instandhaltung besonderer Schutzausrstungen fuf die Handhabung solchen Materials;
- der Transportsicherheit solcher Sendungen, verbunden mit der Mglichkeit der Ausrichtung spezieller Entschdigungen und der Gewhrung sozialer Garantien, solange die vllige Transportsicherheit nicht gewhrleistet ist.

### **2. Bau und Betrieb von Rohrleitungen (Pipelines)**

Die Konferenz der Sektion Strafentransport der ITF vom 17. bis 20. Oktober 1961 in Wien,

*nach Kenntnisnahme* eines ausfhrlichen Berichtes ber den Bau und Betrieb von Rohrleitungen, ihre wirtschaftliche Bedeutung und ihren

Einfluß auf das Transportangebot der traditionellen Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenschifffahrt,

*fordert*, im Hinblick auf diese Bedeutung und die möglichen Auswirkungen und Entwicklungen sowie in Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit, die besonders durch Leitungsschäden beeinträchtigt werden könnte und im Hinblick auf eine sinnvolle Koordinierung des Verkehrs, daß Bau und Betrieb von Rohrleitungen durch die zuständigen Behörden nach folgenden Gesichtspunkten geregelt werden:

1. Bevor die Baubewilligung für eine Rohrleitung erteilt wird, muß hinreichend nachgewiesen werden können, daß die Erstellung in einem allgemeinen, wirtschaftlichen Interesse liegt und daß Gewähr besteht, daß die sozialen Folgen für das Personal der bisher am betreffenden Öltransport beteiligten Verkehrsunternehmen durch rechtzeitige Anpassung aufgefangen werden können.
2. Alle Rohrleitungen von Bedeutung sind der öffentlichen Kontrolle zu unterstellen. Sie sind in eine auf die Koordinierung der Verkehrsträger ausgerichtete Konzeption einzuordnen und sollen dem Grundbegriff der Gleichheit von Lasten und Pflichten für alle Verkehrsträger unterstellt sein. Der Verkehr durch Rohrleitungen darf nicht als Werkverkehr betrachtet werden.
3. Die Vertreter der übrigen Verkehrsträger im Binnenverkehr müssen im Rahmen eines geeigneten Verfahrens bei der Erteilung einer Rohrleitungskonzession ein Mitspracherecht ausüben können, und den staatlichen Verkehrsunternehmungen muß die Möglichkeit eingeräumt werden, sich an Rohrleitungsunternehmen zu beteiligen. Um die Inanspruchnahme von Kulturland soweit wie möglich zu vermeiden und die Baukosten zu senken, soll in jedem Fall geprüft werden, ob eine Rohrleitung nicht streckenweise entlang von Eisenbahnsträngen oder anderen öffentlichen Verkehrsanlagen verlegt werden könnte.

### **3. Ergebnisse der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation**

Die Konferenz der Sektion Straßentransport der ITF vom 17. bis 20. Oktober 1961 in Wien

*nimmt Kenntnis* vom Bericht über den Verlauf und die enttäuschenden Ergebnisse der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation vom Mai 1961;

*nimmt Kenntnis* von der EntschlieÙung der Internationalen Eisenbahnerkonferenz der ITF vom September 1961 zu den Ergebnissen dieser IAO-Konferenz und unterstützt diese EntschlieÙung in allen Punkten;

*ist der Auffassung*, daß die mit den technischen Entwicklungen im Verkehr verbundenen sozialen Auswirkungen schwierige Probleme aufwerfen, die bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich zum Ausdruck kommen;

*beauftragt* den Sektionsausschuß, die sozialen Auswirkungen der technischen Entwicklung im Straßentransport zu untersuchen und in einer nächsten Sektionskonferenz darüber zu berichten sowie Vorschläge

zu unterbreiten, in welcher Weise die Interessen der betroffenen Arbeitnehmer am wirkungsvollsten wahrgenommen werden können.

#### **4. Errichtung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent**

Die Konferenz der Sektion Straßentransport der ITF vom 17. bis 20. Oktober 1961 in Wien

*stellt fest*, daß die Errichtung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent in Anbetracht der Entwicklung des Reise- und Güterverkehrs zu einem dringenden Bedürfnis geworden ist;

*nimmt Kenntnis* von den verschiedenen Projekten, die für die Errichtung einer solchen Verkehrsverbindung gegenwärtig zur Diskussion stehen;

*in Berücksichtigung* aller wichtigen Faktoren, wie Baukosten, Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Unabhängigkeit von Witterungseinflüssen;

*ist der Auffassung*, daß der Bau eines Eisenbahntunnels den bestehenden Möglichkeiten am besten Rechnung trägt und geeignet wäre, der dringenden Notwendigkeit nach einem Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen dem Kontinent und Großbritannien zu entsprechen;

*erwartet jedoch*, daß dabei im Sinne der Verkehrskoordinierung zwischen Schiene und Straße auch den Belangen des Kraftverkehrs in geeigneter Weise Rechnung getragen wird.

#### **Weitere Beschlüsse**

Außer diesen Entschlüssen faßte die Konferenz nach reichlicher Diskussion Beschlüsse zuhanden des Sekretariats und des Sektionsausschusses zu den nachstehenden Fragen.

Das europäische Abkommen für Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport, wie es der Konferenz im Entwurf vorlag, hat viele Erwartungen der Arbeitnehmerseite unerfüllt gelassen. (Wir verweisen auf den diesbezüglichen Abschnitt in Kapitel VII.) Aus der realistischen Überlegung, daß weitere Forderungen die Unterzeichnung verzögern würden, verzichtete die Konferenz darauf, erneut Begehren zu formulieren und in einer EntschlieÙung festzulegen. Dagegen wurde der Sektionssekretär beauftragt, im zuständigen Unterausschuß der ECE eine Erklärung abzugeben. Diese sollte vor allem festhalten, daß die Gewerkschaften für den Wortlaut des Abkommens keine Verantwortung übernehmen könnten, da sie bei den Beratungen im Rahmen von Uno-Organen von ihren nationalen Regierungen nur ungenügend beigezogen werden. Außerdem sei darauf hinzuweisen, daß einzelne Bestimmungen des Abkommens, die weniger fortschrittlich sind als die entsprechenden Regelungen der nationalen Gesetzgebung, nicht dazu verwendet werden dürften, um die nationale Gesetzgebung mit dem Hinweis auf die internationale Regelung zu verschlechtern. Diese Erklärung wurde auf der Sitzung des ECE-Unterausschusses vom Dezember 1961 abgegeben.

Die Bauart und die Widerstandsfähigkeit von Führerkabinen von Lastwagen, geeignete Maßnahmen zum Schutze und zum Wohlbefinden der Führer von Lastwagen, Autobussen und Traktoren wurden auf schwedischen



Antrag hin in das Arbeitsprogramm aufgenommen. Die Konferenz konnte eine Reihe eindrucklicher Beispiele von Unfällen zur Kenntnis nehmen, die hätten vermieden werden können, wenn bei der Herstellung von Fahrzeugen diesen Aspekten vermehrte Aufmerksamkeit beigemessen würde. Der Vertreter von Israel machte außerdem geltend, daß beim Export solcher Fahrzeuge seitens der Hersteller die klimatischen und sonst völlig verschiedenen Verhältnisse des Bestimmungslandes oft viel zu wenig berücksichtigt werden, worunter vor allem der Berufsfahrer zu leiden habe. Der Sektionssekretär erhielt den Auftrag, diesbezüglich beim Arbeitsausschuß Fahrzeugbau der ECE einen Vorstoß zu unternehmen. (Wir verweisen auf den Abschnitt «c) Konstruktion und Ausrüstung von Straßenfahrzeugen» in Kapitel VII.)

Der Tagesordnungspunkt über «Die berufliche Anerkennung des Kraftfahrers» brachte die Konferenz richtig in Schwung. Das ist auch verständlich, wenn man bedenkt, daß der Berufsfahrer, der im heutigen Verkehrschaos die Verantwortung für den sicheren Transport von Personen oder Gütern trägt, in den wenigsten Fällen auf einen «Status» Anspruch erheben kann, der dieser Verantwortung und seinem Können Rechnung trägt. Fahrzeugführer ist kein gelernter Beruf im wörtlichen Sinne und daher in vielen Fällen auch völlig ungeeigneten und vor allem auch charakterlich unerwünschten Elementen offen. Was an Ausbildungsmöglichkeiten für den Berufsfahrer geboten wird, beschränkt sich in den meisten Fällen auf Anforderungen besonderer Art, wie in Verkehrsbetrieben, Taxiunternehmen, beim Transport flüssiger Brennstoffe und ähnliche. Aber auch wo sie besteht, ist die Ausbildung im Vergleich zu einer richtigen Berufslehre sehr kurz. Das hat nicht nur einen negativen Einfluß auf die Höhe des Verdienstes, die oft weit unter jener von Berufsleuten ohne besondere Verantwortung liegt, sondern wirkt sich auch in der Beurteilung des Kraftfahrers durch die Öffentlichkeit aus. Andererseits besteht die Gefahr, daß die Arbeitgeberseite jede Ausbildung zum Berufsfahrer in erster Linie vom Standpunkt aus zu betrachten geneigt ist, daß man damit am besten billige und doch vollwertige Arbeitskräfte beschäftigen könnte. Einen Weg zu finden, der gleichzeitig zu einem Status führt und jede Ausbeutung durch den Arbeitgeber verhindert, wurde dem Sekretariat und dem Sektionsvorsitzenden als Auftrag erteilt, und das Problem bleibt damit im Arbeitsprogramm der Sektion stehen.

#### **Gemeinsame Konferenz der ITF mit der Internationale Öffentlicher Dienste (IÖD) über Fragen des städtischen Nahverkehrs; Frankfurt, Oktober/November 1961**

Auf ihrer Tagung in Stockholm vom Juni 1959 befaßte sich unsere Sektion Straßentransport eingehend mit den Verkehrsproblemen in den Städten und ihren Auswirkungen auf das Personal städtischer Verkehrsbetriebe. Da dieses Personal durch die nationalen Verbände teils bei der ITF, teils bei der IÖD angeschlossen ist, wurde die ITF-Exekutive ersucht, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um eine geeignete Koordinierung der Arbeit sicherzustellen, solange die organisatorische Aufteilung anhält. Im Juli 1960 trafen sich zu diesem Zweck die Präsidenten und die Generalsekretäre der beiden Berufssekretariate, F. Cousins und O. Becu, von der ITF und A. Kummernuss und P. Tofahrn von der IÖD. Sie kamen überein, einen gemeinsamen Ausschuß aus beiden Organisationen einzusetzen, dem die Vorberatung der Probleme und die Kompetenz eingeräumt werden sollte, gemeinsame Konferenzen einzuberufen. Die im Anschluß an den ITF-Kongreß in Bern angesetzte Tagung der Exekutive beschloß, die Kollegen H. J. Kanne (Holland) und

H. Düby (Schweiz) von der Exekutive sowie den Generalsekretär, P. de Vries, und den zuständigen Sektionssekretär in den gemeinsamen Ausschuß zu entsenden. Der bisherige Berichterstatter zu Fragen des städtischen Verkehrs, Kollege J. Geldof (Belgien), sollte nach Bedarf ebenfalls beigezogen werden.

Der gemeinsame Ausschuß trat am 31. Januar 1961 zur ersten Sitzung zusammen. Er beschloß, auf den Spätherbst eine gemeinsame Konferenz der beiden internationalen Berufssekretariate einzuberufen und legte auf Grund eines von den beiden Sekretariaten gemeinsam erstellten Berichts die Tagesordnung fest, deren einzelne Punkte ausführlich besprochen wurden. Leider konnte der Tagungsort erst reichlich spät festgelegt werden, was eine Verzögerung in der Vorbereitung zur Folge hatte.

Die Konferenz tagte vom 31. Oktober bis 2. November in Frankfurt am Main und war von rund 100 Delegierten aus zwölf europäischen Ländern und aus den Vereinigten Staaten besucht. Die Gewerkschaft öffentlicher Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) der Bundesrepublik und dessen Frankfurter Bezirksleitung hatten für eine ausgezeichnete Organisation gesorgt und ließen es auch an herzlicher Gastfreundschaft nicht fehlen. Da Kollege A. Kummernuss, Vorsitzender der ÖTV und der IÖD, aus gesundheitlichen Gründen leider verhindert war, den ihm angebotenen Vorsitz der Konferenz zu übernehmen, wurden die Kollegen G. Hallström (IÖD, Schweden) und E. Haudenschild (ITF, Schweiz) zum Präsidenten bzw. Vizepräsidenten gewählt. Der Entschließungsausschuß stand unter der Leitung des Kollegen L. Brosch (ITF, Österreich). Die Tagesordnung hatte folgenden Wortlaut:

1. Die städtischen Verkehrsprobleme in gewerkschaftlicher Sicht (Berichterstatter Birnbaum [IÖD, Deutschland]);
2. Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe (Berichterstatter J. Geldof [ITF, Belgien]);
3. gemeinsames Arbeitsprogramm ITF/IÖD.

Entsprechend den Abmachungen im gemeinsamen Ausschuß befaßte sich der Bericht zu Punkt 1 mit allen wichtigen Aspekten der Verkehrsnot in den Städten. Er wurde der IÖD überlassen, da sich im Rahmen der ITF bereits die Konferenz von 1959 mit diesen Problemen befaßt hatte. Der Bericht zu Punkt 2 wurde vom ITF-Sekretariat im Einvernehmen mit dem Berichterstatter verfaßt. Er stützte sich auf die erste gemeinsame Konferenz ITF/IÖD vom Jahre 1948 und enthielt neben einer allgemeinen Betrachtung der Probleme des Personals auch eine Übersicht über die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern. Die Diskussion auf der Konferenz führte zur Annahme von zwei Entschlüssen, wobei jene über die Arbeitsbedingungen auch Gegenstimmen und Enthaltungen aufwies. Das Arbeitsprogramm sieht vor, daß sich ein gemeinsamer Ausschuß weiterhin mit der Behandlung der Probleme befaßt, daß beim Internationalen Arbeitsamt und in andern internationalen Organisationen versucht werden soll, die Aufmerksamkeit auf die bisher kaum behandelten Probleme der städtischen Verkehrsnot und ihrer Auswirkungen auf das Personal der Verkehrsbetriebe und auf andere wichtige Verkehrsdienste zu lenken. Außerdem sollen Kontakte zum Internationalen Verband städtischer Verkehrsbetriebe und zum Internationalen Städtebund hergestellt werden. Was die Bestrebungen bei der Internationalen Arbeitsorganisation anbetrifft, konnte die ITF die Konferenz darauf hinweisen, daß solche Anstrengungen bereits seit rund zehn Jahren unternommen werden, indem versucht wird, diese Probleme auf die Tagesordnung

einer Binnverkehrskonferenz zu setzen. Das letztmal geschah das im Mai 1961. Wir verweisen auf die unter «Internationale Arbeitsorganisation» in Kapitel VII wiedergegebenen Anträge für die Tagesordnung der nächsten Binnverkehrskonferenz der IAO.

Die Entschliefungen, vor allem jene zur Verkehrsnot in den Städten, fanden in der Presse einiger Länder ein sehr gutes Echo. Trotzdem wird man sich in bezug auf praktische Erfolge bei der Lösung der schwierigen Probleme nicht auf rasche Entwicklungen freuen können. Einer an galoppierender Autokrankheit leidenden Menschheit die Augen zu öffnen, verlangt mehr als gelegentliche Entschliefungen. Der gemeinsame Ausschuf wird auf Grund des ihm gestellten Arbeitsprogramms versuchen, den Motor anzutreiben und in Gang zu halten. Ob er für diese Aufgabe die materiellen und organisatorischen Voraussetzungen besitzt, wird sich zeigen.

Wir lassen die beiden Entschliefungen nachstehend im Wortlaut folgen.

## **Entschliefungen**

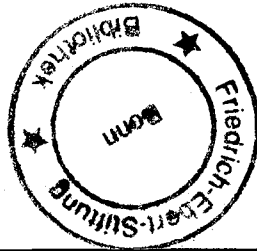
### **1. Die Verkehrsnot in den Städten**

*Im Hinblick darauf, daß eine gesunde Fortentwicklung des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gedeihens der Städte nur gesichert werden kann, wenn das Allgemeininteresse den Einzelinteressen übergeordnet bleibt und die Verkehrsverhältnisse derart geordnet sind, daß jedermann in der Lage ist, schnell, punklich, sicher und möglichst unbehindert sein Ziel zu erreichen;*

*Im Hinblick darauf, daß die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe der Allgemeinheit die notwendigen Verkehrsdienste zur Verfügung stellen und besonders auch den Anforderungen des Berufsverkehrs entsprechen müssen, und*

*im Hinblick darauf,*

- a) daß das Anwachsen des Automobilverkehrs über die Kapazität der Straßen hinaus bereits zu unerträglicher Behinderung und Verlangsamung sowie zur Verteuerung des öffentlichen Personenverkehrs geführt hat;
- b) daß das städtische Straßennetz in der Zukunft noch weniger als heute in der Lage sein wird, die wachsende Zahl von Fahrzeugen aufzunehmen;
- c) daß vor allem die Parkierungsmoglichkeiten im Zentrum der Städte bereits unzureichend sind und nie so weit ausgebaut werden können, daß allen Ansprüchen genügt werden kann;
- d) daß sich diese Verhältnisse auf das gute Funktionieren der Massenverkehrsmittel, anderer wichtiger öffentlicher Dienste, der Güterversorgung und des Taxiverkehrs störend auswirken und vor allem auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen;
- e) daß die Lebensbedingungen der Benützer der Massenverkehrsmittel dadurch erheblich erschwert werden, daß sie Zeitverluste, ärger und Unannehmlichkeiten auf sich nehmen müssen;
- f) daß dem Verkehrspersonal die Ausübung seines Berufes ungebuhrend erschwert wird und darüber hinaus seine Arbeits- und Lebensbedingungen bedroht werden, ist die gemeinsame Konferenz



der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und der Internationale Öffentlicher Dienste (IÖD), die vom 31. Oktober bis 2. November 1961 in Frankfurt am Main tagte,

der Auffassung, daß in den Städten, in enger Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbehörden und Stadtplanung, eine Verkehrsordnung geschaffen werden muß, die den privaten Verkehr in den Stadtzentren und dessen Anspruch auf Benutzung des Straßenraumes als Abstellplatz für parkierte Fahrzeuge so weit einschränkt, daß die Massenverkehrsmittel und alle übrigen wesentlichen Verkehrsdienste ohne Behinderung rasch und wirtschaftlich funktionieren können, und fordert:

1. *bauliche Maßnahmen* vor allem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Außerdem sind zur Vergrößerung der Straßenfläche und zur Bereitstellung von Parkraum außerhalb der Stadtzentren Maßnahmen zu treffen, soweit das wirtschaftlich tragbar und mit Rücksicht auf das Stadtbild verantwortbar ist sowie im Rahmen koordinierter Anstrengungen von Verkehrs- und Stadtplanung unerlässlich erscheint.

2. *Maßnahmen der Verkehrsordnung*, die geeignet sind, der Gesamtheit der in der Stadt lebenden und arbeitenden Menschen gutfunktionierende Verkehrsdienste zur Verfügung zu stellen, die schnell, sicher und zuverlässig sind und dem Benutzer eine möglichst bequeme Beförderung zu günstigen Tarifen gewährleisten sowie den übrigen, für die Allgemeinheit unerlässlichen Verkehrsvorgängen eine ungehinderte Abwicklung ermöglichen.

3. *Gesetzliche Maßnahmen* zur Entlastung der städtischen Verkehrsbetriebe überall dort, wo diesen

a) finanzielle Verpflichtungen in der Form von Wegeabgaben oder Sondersteuern aufgebürdet werden, die andere Verkehrsmittel nicht zu tragen haben;

b) von den Behörden aus allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Erwägungen heraus Verpflichtungen auferlegt werden, die sich auf die finanzielle Lage der Unternehmen auswirken und daher aus öffentlichen Mitteln abzugelten sind.

Die Konferenz fordert die angeschlossenen Verbände auf, durch geeignete Aktionen und in Gemeinschaft mit allen Kreisen, die an einer raschen Sanierung der chaotischen Verkehrsverhältnisse im Sinne der vorstehenden Forderung interessiert sind, den Kampf für deren Durchsetzung aufzunehmen und

ersucht die Vorstände der internationalen Berufssekretariate der ITF und der IÖD, durch einen gemeinsamen Ausschuß Schritte zu prüfen und – wenn nötig unter Beiziehung sachkundiger Mitarbeiter – Richtlinien auszuarbeiten, die den angeschlossenen Gewerkschaften bei der Durchführung dieser Entschließung helfen können.

## **2. Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe**

Die unter den Auspizien der ITF und der IÖD vom 31. Oktober bis 2. November 1961 in Frankfurt a. M. tagende gemeinsame Konferenz der Gewerkschaften des Personals städtischer Verkehrsbetriebe,

nach Kenntnisnahme und Diskussion eines Berichtes über die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe,

stellt fest, daß seit der gemeinsamen Konferenz von 1948 und dem von ihr genehmigten Forderungsprogramm die in diesem Wirtschaftssektor eingetretenen Verbesserungen in bezug auf Arbeitszeit, Entlohnung und soziale Sicherheit in zahlreichen Ländern im Vergleich zu anderen Sektoren der öffentlichen und privaten Wirtschaft zurückgeblieben sind;

stellt weiter fest, daß diese Tatsache und die unregelmäßige Arbeit, die Arbeit über das Wochenende und an Feiertagen sowie die große Verantwortung, die im heutigen Stadtverkehr auf dem Fahrpersonal städtischer Verkehrsbetriebe lastet, dazu führen, daß die Rekrutierung von geeignetem Personal oft mit großen Schwierigkeiten verbunden ist;

fordert, daß im Interesse der Aufrechterhaltung der für die Allgemeinheit notwendigen städtischen Verkehrsdienste die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe nach folgenden Grundsätzen gestaltet werden:

1. Das Personal hat Anspruch auf Entlohnung und soziale Sicherheit, die mindestens dem Standard gleichkommen, der in Verkehrsbetrieben fortschrittlicher Städte sowie in Großbetrieben von Industrie und Handel üblich ist. Das Fahrpersonal und alle übrigen Bediensteten, die außerhalb der üblichen Arbeitszeit, also in den Abend- und Nachtstunden, an Feiertagen und über das Wochenende, zur Arbeit verpflichtet sind, sollen außerdem durch Zeitausgleich und Lohnzuschläge entschädigt werden.

2. Die Zusammenarbeit zwischen Leitung und Personal und zwischen Unternehmung und Gewerkschaft muß durch geeignete Einrichtungen für Beratungen und Verhandlungen sichergestellt werden. Die Gewerkschaft soll auf allen Stufen der betrieblichen und sozialen Planung, mindestens wo die Interessen der Arbeitnehmer berührt werden, sowie an der Verkehrsplanung in wirksamer Weise teilnehmen können.

3. Die Einführung neuer Methoden und Techniken muß innerhalb vernünftiger Grenzen bleiben. Die Gesundheit und die soziale Wohlfahrt des Personals dürfen darunter nicht leiden. Wo sich bei Berücksichtigung dieser Grundsätze trotzdem eine Herabsetzung im Personalbestand ermöglichen läßt, muß diese über normale Abgänge, Beschränkung in der Rekrutierung oder durch Versetzung in den Ruhestand zu Bedingungen herbeigeführt werden, die für den Bediensteten annehmbar sind. Unter keinen Umständen dürfen Arbeitslosigkeit oder Einkommensverluste die Folge von Rationalisierung oder Betriebseinschränkung sein.

4. Das Personal hat einen Anspruch darauf, an den Ergebnissen der Rationalisierung und der erhöhten Produktivität beteiligt zu werden. Diese Beteiligung soll dem Personal durch Verkürzung der Arbeitszeit, durch Zulagen oder durch andere, geeignete Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen zukommen. Vor allem soll auch die Sicherung bei Alter, Invalidität, Krankheit und Unfall auf einen hohen Stand gebracht werden.

5. Zur Vermeidung und Beilegung von Konflikten sollen die zweckmäßigen Schlichtungs- und Schiedseinrichtungen geschaffen werden.

*Die Konferenz beauftragt den Gemeinsamen Ausschuß, der Entwicklung der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen in den einzelnen Ländern besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und darüber der nächsten Konferenz zu berichten.*

### **Verschiedenes**

Die Frage der *zivilrechtlichen Haftpflicht von Berufsfahrern* im Straßen-transport kam in der Berichtszeit nicht viel weiter. Im Auftrag der Sektionskonferenz von Stockholm 1959 ersuchten wir die Verbände, sich über den diesbezüglichen Stand der Dinge in ihren Ländern zu äußern und uns nach Möglichkeit konkrete Beispiele zu nennen. Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen richteten wir am 9. Juni 1960 eine ausführliche Eingabe an den Generaldirektor der IAO. Sie legte den Standpunkt unserer Verbände in neun Ländern dar und verlangte abschließend, daß die IAO das Problem mit dem Ziel wieder behandeln sollte, möglichst bald ein geeignetes Instrument in der Form einer Empfehlung oder eines Übereinkommens zu schaffen. Das Internationale Arbeitsamt hat im allgemeinen Bericht an die Siebte Binnenverkehrskonferenz zum ganzen Problem ausführlich berichtet (Kapitel IX) und dabei auch unsere Eingabe erwähnt. Im Unterausschuß, der sich mit den Auswirkungen bisheriger Schlußfolgerungen und Entschließungen des Binnenverkehrsausschusses zu befassen hatte, kam es zu einer Auseinandersetzung zwischen uns und den Arbeitgebern über die Frage, ob das Problem vom Arbeitsamt weiterhin «im Auge behalten» oder als erledigt abgeschrieben werden sollte. Der Entscheid fiel zu unseren Gunsten, so daß die Frage noch auf der Liste der unerledigten Aufträge erscheint (Dok. IC/IT/1 – EG/D. 2, P. 28). Es ist jedoch offensichtlich, daß weitere Bemühungen erst dann zu einem Erfolg führen können, wenn eine koordinierte Aktion unsererseits bei den Regierungen der einzelnen Länder eine positive Haltung zu unseren Forderungen zu schaffen vermag. Solange wir nicht eine erhebliche Zahl von Regierungen auf unsere Seite bringen, wird das IAA das Problem der zivilrechtlichen Haftung schubladisieren.

Das *ITF-Abkommen über den Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland* hat durch den Beitritt (gemäß Art. 3 B) unseres Verbandes in Frankreich, der Fédération des Transports, eine wertvolle Bereicherung erfahren. Das diesbezügliche Adreßmaterial wurde allen Verbänden, die bereits dem Abkommen angehören, im September 1961 zugestellt. Verschiedene Hinweise lassen darauf schließen, daß die praktische Durchführung der Beistandsgewährung im allgemeinen befriedigend vor sich geht und daß sich der internationale Ausweis der ITF bei den Berufsfahrern großer Beliebtheit erfreut.

Ein Blick auf die Liste der in der Berichtszeit der ITF beigetretenen Verbände zeigt, daß auch unsere Sektion wieder wertvollen Zuwachs erhalten hat. Wir heißen diese neuen Freunde in unserer Mitte herzlich willkommen und hoffen auf eine enge und fruchtbringende Zusammenarbeit. Gleichzeitig möchten wir allen Verbänden, die uns auch in den letzten zwei Jahren jederzeit bereitwillig durch ihre Mitarbeit unterstützten, unseren besten Dank aussprechen.

Abschließend sei festgehalten, daß die Exekutive der ITF im Anschluß an den Kongreß in Bern 1960 den Sektionssekretär zum stellvertretenden Generalsekretär befördert hat. Die gleiche Ehre fiel auch dem Kollegen L. White

von der Sektion Luftfahrt zu. Der dem Kollegen H. Imhof zugehörnde Aufgabenkreis im Rahmen unserer Sektion hat dadurch keine Änderung erfahren.

## **Sektion Zivilluftfahrt**

Auf der Sektionssitzung während des Berner Kongresses (Juli 1960) wurden die Kollegen F. Verpoorten (Belgien) und Gambart de Lignières (Frankreich) zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

## **IAO-Ad-hoc-Konferenz**

Auf der obenerwähnten Sektionskonferenz (Juli 1960) wurden unter anderem Fragen besprochen, die auf einer dreigliedrigen Ad-hoc-Zivilluftfahrtskonferenz der IAO (Genf, September 1960) zur Diskussion kommen sollten.

Die Sektionskonferenz ernannte außerdem einen Unterausschuß, der mit der Ausarbeitung einer gemeinsamen Stellungnahme für die IAO-Konferenz beauftragt wurde. Der Unterausschuß setzte sich aus folgenden Kollegen zusammen: F. Verpoorten (Belgien), J. Steldinger und ein weiterer Delegierter (Deutschland), J. G. K. Gregory (Großbritannien), Gambart de Lignières (Frankreich), W. F. de Vries oder W. J. Keehnen (Niederlande), S. Lundgren und H. Lindholm (Skandinavien), R. A. Brown und J. Horst (USA). Vom 6. bis 8. September 1960 fand in London eine Sitzung dieses Unterausschusses statt. Alle auf der IAO-Konferenz zur Debatte stehenden Fragen wurden ausführlich besprochen. Das Sekretariat faßte die in bezug auf die verschiedenen Fragen gezogenen Schlußfolgerungen in einem Dokument zusammen und arbeitete außerdem eine Erklärung zur Frage der Flugzeitbeschränkung aus. Beide Dokumente wurden von der IAO-Sitzung an die angeschlossenen Organisationen versandt.

Vor Beginn der IAO-Konferenz fand eine Sitzung der Vertreter der ITF-Mitgliedsverbände statt, um eine koordinierte Stellungnahme zu erzielen und Amtsträger für diese Konferenz zu ernennen. Die Einberufung der IAO-Konferenz war zum großen Teil den unermüdlichen Bemühungen der ITF zu verdanken.

Die Internationale Föderation der Fluglinienpiloten (IFALPA) nahm ebenfalls an der IAO-Konferenz teil. Auf der obenerwähnten Sitzung der Vertreter der ITF-Verbände wurde beschlossen, daß versucht werden sollte, zwischen der ITF und der IFALPA Übereinstimmung in bezug auf die zur Diskussion stehenden Fragen zu erzielen. Außerdem sollen sich die ITF und die IFALPA über die Verteilung gewisser Ämter innerhalb der Arbeitnehmergruppe einigen. Dies geschah. Kollege D. S. Tennant (ITF) wurde zum Vorsitzenden, Kollege S. Sayen (IFALPA) zum offiziellen Wortführer und Flugkapitän Jackson und Lawrence White (ITF) wurden zu Sekretären der Arbeitnehmergruppe gewählt. Die zwei letztgenannten Kollegen wurden mit der Koordinierung von Dokumenten beauftragt, welche von der ITF und der IFALPA zur Frage der Beschränkung der Flugzeit ausgearbeitet worden waren.

Es freut uns, berichten zu können, daß die obenerwähnten Vereinbarungen zu einer hundertprozentigen solidarischen Stellungnahme der Arbeitnehmergruppe auf allen Sitzungen der Konferenz führten. Auch auf den Sitzungen der Arbeitnehmergruppe herrschte vollkommene Übereinstimmung. Diese

enge und ununterbrochene Zusammenarbeit trug in beträchtlichem Maße zu den auf dieser ersten dreigliedrigen IAO-Zivilluftfahrtskonferenz erzielten Resultaten bei.

In diesem Zusammenhange sollten wir uns vielleicht an die unter den Auspizien der IAO im Jahre 1956 einberufene zweigliedrige Zivilluftfahrtskonferenz erinnern. Diese Konferenz war auf Grund der unkooperativen Haltung der Arbeitgeber vollkommen fruchtlos ausgegangen. Im Vergleich damit herrschte auf der dreigliedrigen Sitzung vom Jahre 1960 in jeder Hinsicht eine weitaus freundlichere Atmosphäre.

Auf der Konferenz wurden insgesamt acht Resolutionen zu wichtigen Aspekten der Zivilluftfahrt angenommen, und zwar: Nr. 1 über zukünftige Maßnahmen der IAO auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt. Nr. 2 über berufsbedingte Gesundheitsrisiken, Nr. 3 über gemeinsame Beratungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern, Nr. 4 über Auslandsdienst und Repatriierung, Nr. 5 über Beschäftigungsbedingungen im Flugnavigationdienst, Nr. 6 über finanzielle Sicherheit des Zivilluftfahrtpersonals (diese Resolution beauftragt die IAO, eine Untersuchung gewisser Aspekte der Beschäftigungsbedingungen für Stewardessen in den verschiedenen Ländern durchzuführen), Nr. 7 über Gesundheit und Komfort der Besatzungen an Bord von Flugzeugen und Nr. 8 über Auswirkungen des technischen Fortschritts in der Zivilluftfahrt. Außerdem faßte die Konferenz eine Reihe von Beschlüssen über die Arbeitszeit und Ruheperioden von Besatzungsmitgliedern. Die Resolutionen Nrn. 1, 5, 6 und 8 kamen zur Abstimmung und wurden mit einer Stimmenmehrheit angenommen, wobei die Arbeitgebergruppe in jedem Falle geschlossen gegen die Annahme stimmte. Die Arbeitnehmergruppe hatte zur Frage der Arbeitszeit und Ruhezeit von Besatzungsmitgliedern (Beschränkung der Flugzeit) ein ausführliches Dokument unterbreitet, dem sich die Arbeitgeber energisch widersetzten. Nach einer hitzigen Diskussion – in deren Verlauf der Delegierte der britischen Regierung fünf Grundsätze vorschlug, die berücksichtigt werden sollten – wurde die Frage an einen Unterausschuß verwiesen. Dieser Unterausschuß arbeitete eine Neufassung des obenerwähnten Dokumentes aus, die später auf einer Plenarsitzung mit unbedeutenden Änderungen angenommen wurde. Obwohl das Dokument keine bestimmten Maximalflugzeiten bzw. Mindestruhezeiten empfiehlt, spricht es sich für deren Festlegung aus. Diese Tatsache allein kann als ein bedeutender Fortschritt betrachtet werden. Resolution Nr. 1 empfiehlt, daß sich die IAO weiterhin auf die dem Verwaltungsrat als am besten geeignet entscheidende Weise mit allen Zivilluftfahrtsproblemen befassen soll. Das heißt, daß die IAO auch die sozialen Probleme der Zivilluftfahrt ständig im Auge behalten wird. Die Arbeitgebergruppe stimmte geschlossen gegen die Annahme dieser Resolution.

Obwohl die Resultate dieser ad-hoc-Zivilluftfahrtskonferenz den besonderen Forderungen der Arbeitnehmergruppe nicht in allen Einzelheiten Rechnung tragen, kann die Konferenz dennoch im großen und ganzen als erfolgreich und konstruktiv bezeichnet werden.

### **Konferenz des fliegenden Personals**

Auf der Zivilluftfahrtssektionskonferenz vom Juli 1960 (Bern) kamen auch die Schwierigkeiten der im Dienste der SAS-Gesellschaft stehenden Fluglinien zur Diskussion. Die Konferenz beschloß, diese Flugingenieure in ihrem Kampf zur Verbesserung ihrer Lage zu unterstützen.

Im Laufe der zweiten Hälfte des Jahres 1960 verschlechterte sich die Lage



dieser Flugingenieure jedoch derartig, daß es notwendig wurde, eine Konferenz des fliegenden Personals zur Prüfung dieses Problems einzuberufen. Diese Konferenz fand am 1. und 2. Februar 1961 in Stockholm statt.

Der Sektionsvorsitzende, Kollege F. Verpoorten, konnte nicht an der Konferenz teilnehmen. Kollege Gambart de Lignières (Vizevorsitzender der Sektion) übernahm den Vorsitz.

Im Laufe dieser Konferenz wurden die gewerkschaftspolitischen Richtlinien der ITF über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen erneut überprüft und im Sinne der auf dem Wiener Kongreß angenommenen diesbezüglichen Resolution bekräftigt. Am Ende der Konferenz fand eine Pressekonferenz statt, auf der Vertreter der ITF die Gründe erklärten, aus welchen die ITF auf die Beibehaltung speziell ausgebildeter Flugdienstgrade (u. a. Flugingenieure) besteht. Gleichzeitig wurde die Stellungnahme der SAS gegenüber den Flugingenieuren mißbilligt und die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß die SAS künftig an diese Frage von einem konstruktiveren Gesichtspunkt aus herantreten würde. Der schwedische Transportarbeiterverband (dem die SAS-Flugingenieure angeschlossen sind) wurde beauftragt, in dieser Angelegenheit erneut an die SAS heranzutreten und diese Frage vor allem bei der Erneuerung der gegenwärtig geltenden Kollektivverträge zu berücksichtigen. Außerdem fand ein Meinungsaustausch zwischen ITF-Vertretern und leitenden schwedischen Gewerkschaftsfunktionären statt, um diese letzteren mit den Einzelheiten des Problems vertraut zu machen.

Zur Zeit der Zusammenstellung dieses Berichtes ist die Lage der SAS-Flugingenieure noch immer sehr unbefriedigend, und wir setzen unsere Bemühungen zu deren Verbesserung fort.

Die Konferenz des fliegenden Personals befaßte sich außerdem mit der Tagesordnung der bevorstehenden ICAO-Sitzung über Lizenzierung des Personals und Luftfahrtsmedizin. Es zeigte sich in diesem Zusammenhange, daß auf dieser Sitzung eine Gelegenheit bestehen könnte, um die ICAO zu veranlassen, eine Revision ihrer Empfehlungen über die Ausbildung von Flugingenieuren sowie die Einführung eines Befähigungsnachweises für Kabinenpersonal in Erwägung zu ziehen.

Die Konferenz beauftragte einen Unterausschuß mit der Überprüfung der für die Ausbildung von Flugingenieuren bestehenden Bestimmungen. Der Unterausschuß setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen: G. Kugoth (Deutschland), J. G. K. Gregory (Großbritannien), Gambart de Lignières (Frankreich), J. C. L. M. Hendrickx und K. B. Harmsen (Niederlande), C. G. Hellberg (Schweden) und S. J. Sabalis (USA). Die erste Sitzung des Unterausschusses fand am 23. März 1961 in London statt und führte zur Ausarbeitung eines Dokumentes, in dem die Stellungnahme der Flugingenieure zum Ausdruck gebracht wird. Dieses Dokument empfiehlt, daß in Anhang 1 des internationalen Zivilluftfahrtsübereinkommens einige Paragraphen eingefügt werden sollten, die eine gewisse Mindestausbildung in Werkstätten vorsehen. Die Frage der Lizenzierung des Kabinenpersonals wurde an die Konferenz dieses Personals verwiesen.

### **Konferenz des Kabinenpersonals**

Unmittelbar nach der Konferenz des fliegenden Personals fand am 3. und 4. Februar 1961 in Stockholm eine Konferenz des Kabinenpersonals statt. Diese Konferenz wurde zufolge eines auf der IAO-Zivilluftfahrtskonferenz (Genf, 1960) gestellten Ansuchens einberufen.

Alle besonderen Probleme des Kabinenpersonals wurden ausführlich be-

sprochen. Alle Delegierten waren der Meinung, daß das Kabinenpersonal besser organisiert sein und daß alle Organisationen dieses Personals der ITF angehören sollten. Die Vertreter der zwölf ITF-Mitgliedsverbände erklärten sich bereit, die Stärkung ihrer Organisationen und die Organisierung des noch nicht erfaßten Personals mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu fördern. Zu diesem Zwecke wurde ein Unterausschuß ernannt, der sich aus folgenden Mitgliedern zusammensetzt: Robert Smeal (Kanada), Roberto Bellen (Kolumbia), W. A. Wegerif (Niederlande), Fräulein W. J. M. Cottaar (Niederlande), Frau Margot Freund-Martens (Deutschland) und Harald Lindholm (Schweden).

Auf seiner ersten Sitzung befaßte sich der Unterausschuß mit der Frage der Lizenzierung des Kabinenpersonals und arbeitete ein Dokument aus, in welchem die zur Ausstellung einer Lizenz erforderlichen Mindestqualifikationen festgelegt sind. Das Dokument empfiehlt gleichzeitig die Einführung solcher Mindestnormen.

Auf weiteren Sitzungen des Unterausschusses wurden alle Aspekte der Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals besprochen und Empfehlungen zu den einzelnen Punkten gemacht. Diese Empfehlungen sind Teil eines längeren Dokumentes, welches zurzeit im Sinne der auf der Stockholmer Konferenz vorgebrachten Argumente ausgearbeitet wird.

### **ICAO-Konferenz über Lizenzierung und Luftfahrtsmedizin**

Während der Monate April und Mai 1961 fand unter den Auspizien der ICAO eine Konferenz über Personallizenzierung und Luftfahrtsmedizin statt. Die von den Unterausschüssen der Flugingenieure und des Kabinenpersonals ausgearbeiteten Dokumente wurden dieser Konferenz als Diskussionsgrundlage unterbreitet. Später teilte uns die ICAO mit, daß diese zwei Fragen nicht in den Arbeitsbereich der obenerwähnten Konferenz fielen, aber auf der nächsten Sitzung der ICAO-Air Navigation Commission besprochen werden würden. Die ICAO hat versprochen, uns von dem Termin dieser Sitzung in Kenntnis zu setzen.

### **USA-Flugingenieure**

Anfang 1961 veröffentlichte eine Schlichtungsinstanz ihren langerwarteten Bericht über die Frage der gewerkschaftlichen Vertretung von Flugzeugbesatzungen. Die Schiedsinstanz empfahl, daß alle Mitglieder der Cockpit-Besatzung in einem Verband organisiert sein sollten. Die Internationale Vereinigung der Flugingenieure (FEIA) forderte ihre Mitglieder auf, als Protest gegen diese Entscheidung in den Streik zu treten. Der Streik ging nach der Ernennung einer Präsidial-Untersuchungskommission zu Ende. Diese Kommission wurde später unter dem Namen ihres Vorsitzenden als «Feinsinger»-Kommission bekannt. Die «Feinsinger»-Kommission empfahl in ihrem Bericht, daß Flugingenieure eine Teilausbildung als Piloten genießen sollten. Obwohl sich die FEIA nicht mit den Schlußfolgerungen der Kommission einverstanden erklären konnte, nahm sie den Vorschlag an, um mit anderen interessierten Parteien darüber Rücksprache zu halten.

### **Sitzung des Bodenpersonals**

Vom 23. bis 25. Oktober 1961 fand in London eine Sitzung des Bodenpersonals in der Zivilluftfahrt statt. Im Laufe dieser Sitzung wurden besondere Probleme und Fragen des Bodenpersonals besprochen. Die Diskussion führte

zur Annahme von sieben Resolutionen, deren Inhalt wir kurz zusammenfassen:

- Nr. 1 empfiehlt, daß alle Verbände, die Zivilluftfahrtspersonal organisieren, der ITF beitreten sollten.
- Nr. 2 ersucht die Zivilluftfahrtsbehörden, ihre gegenwärtigen Bestimmungen über die Lizenzierung von Wartungspersonal unter Berücksichtigung der jüngsten technischen Entwicklungen in der Zivilluftfahrt zu überprüfen.
- Nr. 3 ersucht alle Zivilluftfahrtsgesellschaften dringend um Einführung geeigneter Ausbildungs- und Umschulungskurse unter Berücksichtigung der technischen Neuerungen der Zivilluftfahrt.
- Nr. 4 fordert die Ergreifung gewisser Maßnahmen zur Vermeidung der Arbeitslosigkeit infolge der Einführung technischer Neuerungen.
- Nr. 5 fordert die Zivilluftfahrtssektion im Interesse des von ihr vertretenen Personals auf, bei der Behandlung des Problems des Transportes von radioaktivem Material mit den anderen Fachsektionen der ITF engstens zusammenzuarbeiten.
- Nr. 6 fordert, daß alle Flugzeuge nach jedem Flug auf radioaktive Kontamination untersucht werden sollen.
- Nr. 7 fordert die Einführung regelmäßiger ärztlicher Untersuchungen für alle Mitglieder des Bodenpersonals sowie die strikte Befolgung aller bestehenden Bestimmungen zum Schutze der Gesundheit dieses Personals. Außerdem wurden eine Reihe grundlegender Bestimmungen für das im Auslande stationierte Zivilluftfahrtspersonal angenommen.

Der Wortlaut der in den Tätigkeitsbereich der IAO bzw. der ICAO fallenden Resolutionen wurde diesen Organen zugesandt. Beide Organe haben den Empfang der Resolutionen bestätigt.

### **Schlußbemerkung**

Die Einführung von Düsenflugzeugen hat revolutionäre Umwälzungen in der Zivilluftfahrt mit sich gebracht. Zahlreiche Zivilluftfahrtsgesellschaften sind von konventionellen Flugzeugtypen zu Düsenflugzeugen übergegangen. Dadurch wurde die Leistungsfähigkeit – was Geschwindigkeit und die Zahl der Flugpassagiere anbelangt – beträchtlich erhöht. Auf Grund der Tatsache, daß der Passagierverkehr nicht im gleichen Maße angestiegen ist, befinden sich die meisten Zivilluftfahrtsgesellschaften der Welt in finanziellen Schwierigkeiten. Dies hat sich auch auf die Angestellten in der Zivilluftfahrt ausgewirkt. Wir hoffen, durch intensivere organisatorische Tätigkeit – auf nationaler und auch auf internationaler Ebene – die schlimmsten Folgen zu vermeiden.

### **Sektion der Hochseefischer**

#### **Sektionsausschuß**

Die Mitglieder des Sektionsausschusses sind:

Land	Mitglied
Belgien	R. Dekeyzer
Dänemark	E. Borg

Deutschland	H. Hildebrand
Finnland	B. Johansson
Großbritannien	P. Henderson (Stellvertreter: H. O'Neill)
Italien	M. Mangiapane
Japan	K. Takahashi
Niederlande	A. de Boon
Norwegen	Einar Haugen (Vorsitzender)
Pakistan	J. H. Sjerazi

Die meisten dieser Mitglieder wurden auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses (Juli 1960) gewählt. Einige wurden zu einem späteren Zeitpunkt ernannt. Während der Berichtszeit haben keine Sitzungen des Sektionsausschusses stattgefunden.

### **Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen**

In unseren bisherigen Berichten an die Sektion der Hochseefischer haben wir darauf hingewiesen, daß dieses Problem unter den Auspizien der Vereinten Nationen behandelt worden ist. Bereits im Jahre 1949 arbeitete die Internationale Rechtskommission der UN einen Entwurf für eine internationale Schifffahrtsgesetzgebung aus. Dieser Entwurf wurde zunächst der Generalversammlung der Vereinten Nationen und später der Ersten Seerechtskonferenz der UN (Genf, Februar bis April 1958) unterbreitet. Das Problem blieb jedoch ungelöst und wurde an die Zweite Seerechtskonferenz (Genf, Februar bis März 1960) verwiesen. Aber auch hier konnte keine Lösung herbeigeführt werden.

Während der Berichtszeit wurde das Problem wiederholt auf den Sitzungen der Hochseefischer- und Seeleutesektionen der ITF diskutiert. Während des Stockholmer Kongresses (1952) wurde eine Resolution angenommen, welche fordert, daß die gegenwärtigen Hoheitsgewässer- und Fischereigrenzen eingehalten werden sollten, solange keine internationale Übereinstimmung und Regelung herbeigeführt werden kann. Alle weiteren Sektionskonferenzen der Hochseefischer befaßten sich erneut mit dem Problem: London, 1954; Wien, 1956; Bergen, 1957; Amsterdam, 1958; Bern, 1960. Die Frage steht wiederum auf der Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz (Esbjerg, März 1962). Die ursprünglichen ITF-Resolutionen zu diesem Problem unterstützten ausnahmslos die Beibehaltung der Dreimeilengrenze. Die Sektionskonferenz der Hochseefischer (Bergen, September 1957) bekräftigte erneut diesen Aspekt, empfahl jedoch, daß bei einer eventuellen Änderung der Fischereigrenzen die Interessen jener Länder berücksichtigt werden sollten, welche wirtschaftlich besonders vom Schutze des Fischbestandes abhängig sind. Der IBFG und die ITF brachten diesen Standpunkt in Form einer Erklärung an die beiden Seerechtskonferenzen der UN erneut zum Ausdruck und verurteilten zur gleichen Zeit willkürliche und einseitige Maßnahmen zur Änderung der Fischerei- und Hoheitsgewässergrenzen. Auf der Zweiten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen gelangte ein Kompromißvorschlag zur Diskussion. Es wurde vorgeschlagen, die Hoheitsgewässergrenze auf sechs Meilen zu erweitern mit einer sechs Meilen weiten angrenzenden Fischereizone. Diese Kompromißlösung wurde vom IBFG und von der ITF im Interesse der internationalen Übereinstimmung unterstützt. Trotzdem wurde der Vorschlag mit einer äußerst knappen Mehrheit abgelehnt. Auf der Konferenz der Hochseefischersektion, während des Berner Kongresses (Juli 1960), wurde der obenerwähnte «6-plus-6-Vorschlag» befürwortet. Außerdem ersuchte die Konferenz die Regierungen der verschiedenen Länder dringendst,

sich um eine Lösung des Problems der Fischereigrenzen zu bemühen; falls notwendig durch Gegenseitigkeitsabkommen. Vorschläge zur Einberufung einer Dritten Seerechtskonferenz unter den Auspizien der Vereinten Nationen scheinen sich in letzter Zeit einer gewissen Unterstützung zu erfreuen. Das Problem der Hoheitsgewässer- und Fischereigrenzen steht auf der Tagesordnung der nächsten Hochseefischerkonferenz (Esbjerg, März 1962).

### **Sektionskonferenzen**

Während der Berichtszeit fand nur eine Sektionskonferenz statt, und zwar am 26. Juli 1960 während des Berner Kongresses. Zur Diskussion standen: Tätigkeitsbericht 1958/59; Fischereifragen in der IAO; Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen und der erfolglose Versuch der Zweiten Seerechtskonferenz der UN, eine internationale Lösung dieses Problems herbeizuführen; technische Entwicklungen in der Hochseefischerei und deren soziale Auswirkungen auf die Hochseefischer; die Lage der Hochseefischerei in gewissen Entwicklungsländern und die gegenwärtige Lage des Walfischfanges.

### **Fischereifragen in der IAO**

Auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses (Juli 1960) wurde eine Resolution angenommen, in der die IAO ersucht wurde, unverzüglich Maßnahmen zur Erfüllung der Resolutionen der Internationalen Arbeitskonferenzen (1958 und 1959) betreffs der Ernennung eines zweiten IAO-Ausschusses für die Behandlung von Hochseefischerfragen zu ergreifen. Der Verwaltungsrat der IAO wird sich voraussichtlich mit dieser Frage an seiner Sitzung im Februar 1962 befassen und die Aufnahme folgender Fragen in das Arbeitsprogramm des obenerwähnten Ausschusses erwägen: a) Besatzungsquartiere, b) Sicherheit an Bord, c) Unfallversicherung, d) berufliche Ausbildung und e) Befähigungsnachweise.

Auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1959 wurden drei IAO-Übereinkommen (über Mindestalter, ärztliche Untersuchungen und Heuerverträge) angenommen. Zur Zeit der Zusammenstellung des Berichtes sind diese Übereinkommen nur von zehn, sechs bzw. vier Ländern ratifiziert worden.

Auf der bevorstehenden Sektionskonferenz in Esbjerg (März 1962) werden die seitens der IAO zu Hochseefischerfragen ergriffenen Maßnahmen besprochen werden. Außerdem wird sich die Konferenz mit den die Hochseefischer betreffenden IAO-Übereinkommen sowie mit den von dem obenerwähnten IAO-Sachverständigenausschuß zu behandelnden Hochseefischerproblemen befassen. Die Sitzung des IAO-Ausschusses wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 1962 stattfinden.

### **Konferenz über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See**

Von Mai bis Juni 1960 fand in London eine Konferenz zur Revision des internationalen Übereinkommens vom Jahre 1948 über die Sicherheit des Lebens zur See statt.

Gleich dem alten Übereinkommen trifft auch das neue nicht auf Fischereifahrzeuge zu. Die Konferenz nahm jedoch eine Empfehlung an, daß alle Regierungen der IMCO mitteilen sollten, inwiefern die betreffenden Bestimmungen des Übereinkommens auf Fischereifahrzeuge anwendbar sind. Außerdem ersuchte die Konferenz die IMCO, eine Untersuchung der Stabilität von Fischereifahrzeugen im unbeschädigten Zustand durchzuführen.

Ein Vorschlag zur Behandlung dieser Frage durch einen gemeinsamen IMCO-/FAO-Ausschuß wird zurzeit erwogen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf § 61 der International Seafarers' Charter der ITF (1960), wo es heißt, daß Sicherheitsbestimmungen soweit wie möglich auch auf Fischereifahrzeuge anzuwenden sind. Das internationale Hochseefischerprogramm der ITF enthält ebenfalls zwei Paragraphen über Sicherheit (Nrn. 62 und 63). Außerdem wird das Problem der Sicherheit an Bord von Schiffen von einem Sachverständigenausschuß der IAO behandelt werden.

### **Walfang**

Auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses (Juli 1960) wurde der Wunsch ausgesprochen, daß sich die ITF mit Fragen des Walfanges befassen sollte. Gleichzeitig brachte die Konferenz ihre Enttäuschung über das Abbrechen der Verhandlungen über das Internationale Walfangübereinkommen zum Ausdruck. Das Sekretariat setzte sodann die Internationale Walfangkommission von den Befürchtungen der Sektionsmitglieder in bezug auf eine zu intensive Ausbeutung des Walfischbestandes in Kenntnis. Die Walfangkommission teilte uns daraufhin mit, daß zurzeit versucht würde, Holland und Norwegen dazu zu bewegen, dem Übereinkommen erneut beizutreten. Norwegen habe dies bereits getan unter der Bedingung, daß die Diskussionen über eine Neuverteilung der Fangquote wieder aufgenommen würden. Außerdem will Norwegen, daß neutrale Beobachter an Bord der Walfangboote mitgeführt werden sollen. Später zog sich Norwegen erneut von dem Übereinkommen zurück, nur um ihm kurz darauf wieder beizutreten. In einem Rundschreiben an die am Walfang interessierten Mitgliedsverbände fragte das Sekretariat, welche weiteren Schritte die ITF unternehmen sollte und ersuchte die Verbände, in dieser Angelegenheit an ihre betreffenden Regierungen heranzutreten.

### **Modernisierung der Hochseefischerei**

Auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses (Juli 1960) wurde von Informationen über die Anwendung neuer Methoden und die Einführung technischer Neuerungen in der Hochseefischerei gesprochen. Im Oktober 1960 sandten wir an die der ITF angeschlossenen Hochseefischerverbände eine Abschrift des Protokolls und der Dokumente einer Sachverständigen-sitzung über Hochseefischer-Genossenschaften (Neapel, Mai 1959). Die oben-erwähnten Unterlagen waren uns von der Ernährungs- und Landwirtschafts-organisation der Vereinten Nationen (FAO) zur Verfügung gestellt worden. Gleichzeitig verweisen wir auf eine weitere Veröffentlichung der FAO, und zwar auf das Buch: «Fishing Boats of the World» (800 Seiten), erschienen im Verlag Fishing News (Books) Ltd., Ludgate House, 110 Fleet Street, London E. C. 4. Preis: £7 7s. 0d. Das Buch enthält zahlreiche Illustrationen und eine Reihe von Artikeln (von Sachverständigen verfaßt) über Fragen wie: Fangmethoden, Konstruktion und Seetüchtigkeit verschiedener Fahrzeugtypen, Stern-Trawling, Deckanlagen usw.

## **Sektion der Binnenschiffer**

### **Sektionsausschuß**

Auf der Sektionskonferenz anläßlich des Berner Kongresses (Juli 1960) wurden folgende Mitglieder des Sektionsausschusses gewählt:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>
Belgien	L. Eggers
Deutschland	H. Hildebrand (Vorsitzender)
Großbritannien	T. O'Leary
Kanada	Hal Banks
Niederlande	Th. Smeding (Ersatzmitglied: P. Mol)
Österreich	A. Peham (Ersatzmitglied: R. Gryc)
Pakistan	Faiz Ahmed
Schweiz	K. Rebsamen

### **Sektionskonferenzen**

Während der Berichtszeit fand nur eine Sektionskonferenz der Binnenschiffer statt, und zwar am 22. Juli 1960 im Laufe des Berner Kongresses. Zur Diskussion standen: Tätigkeitsbericht 1958/59; Donauschiffahrt; Schub-Einheiten; ITF-Ausschuß für Europäische Verkehrspolitik; IAO-Binnenverkehrsausschuß und Hilfe an Entwicklungsländer.

Vom 24. bis 26. Mai 1962 wird eine weitere Sektionskonferenz stattfinden. Auf der Tagesordnung stehen: Bericht über die Arbeitsbedingungen und Löhne der Binnenschiffer in den verschiedenen Ländern; internationales Arbeitsprogramm; Rohrleitungen und die Binnenschiffahrt; Rheinschiffahrt und Donauschiffahrt.

## **IAO-Abkommen über die Rheinschiffahrt**

### **a) Arbeitsbedingungen**

Am 7. November 1961 fand in Straßburg eine Sitzung des dreigliedrigen Ausschusses, der die jährlichen Berichte über die Erfüllung des IAO-Abkommens über Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer entgegennimmt, statt. Die ITF war durch einen Beobachter (K. Golding) vertreten. Das obenerwähnte Abkommen wurde im Jahre 1950 abgeschlossen und 1954 revidiert. Vorschläge zu einer zweiten Revision werden zurzeit erwogen.

Bisher sah die Geschäftsleitung des dreigliedrigen Ausschusses vor, daß jede Landesdelegation als eine geschlossene Gruppe wählen sollte. Fünf Länder sind im Ausschuß vertreten: Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande und die Schweiz. Die ITF war der Ansicht, daß sich dieses Abstimmungsverfahren weder mit der dreigliedrigen Zusammensetzung des Ausschusses noch mit der bei der IAO üblichen Abstimmungsmethode vereinbaren läßt und schlug daher vor, daß die Geschäftsordnung geändert werden sollte, um jedem einzelnen Mitglied der Landesdelegationen eine separate Stimme zu geben. Dieser Vorschlag wurde vom Ausschuß auf der Sitzung vom November 1961 befürwortet.

Vier der fünf Arbeitnehmervereine im dreigliedrigen Ausschuß sind Vertreter von ITF-Mitgliedsverbänden.

## **b) Sozialversicherung**

Dieses Abkommen wurde, ebenfalls unter den Auspizien der IAO, im Jahre 1950 angenommen. Die Verwaltung des Abkommens obliegt der Zentral-Rheinkommission. Später wurde das Abkommen auf einer Regierungskonferenz (Genf, 7. bis 13. Februar 1961) revidiert. Für die Überwachung der Erfüllung des Übereinkommens ist ein dreigliedriges Verwaltungsorgan verantwortlich. Die letzte Sitzung dieses Organs fand vom 9. bis 18. März 1960 in Genf statt. Vier der fünf Mitglieder der Arbeitnehmergruppe sind Vertreter von ITF-Mitgliedsverbänden. Die ITF zieht zurzeit in Erwägung, ob sie sich um Beobachterstatus bei Sitzungen dieses Organes bewerben soll.

## **Bemannung von Fahrzeugen in der Rheinschiffahrt**

Vom 6. bis 8. Juni 1961 fand in Straßburg unter den Auspizien der Zentral-Rheinkommission eine dreigliedrige Konferenz statt, die sich mit der Frage der Bemannungsnormen für Fahrzeuge in der Rheinschiffahrt befaßte. Fünf Länder nahmen an dieser Konferenz teil, und ITF-Mitgliedsverbände waren in allen Landesdelegationen vertreten. Ein Beobachter der ITF wohnte der Konferenz bei. Vor der Konferenz fand unter den Auspizien der ITF eine Sitzung der Arbeitnehmervertreter statt, um eine gemeinsame Stellungnahme zu der zur Diskussion stehenden Frage zu erzielen. Auf dieser Sitzung wurde beschlossen, mehrere Arbeitsgruppen zu ernennen, die folgende Fragen untersuchen sollten: Mindestbesatzung für Schubschiffe und ähnliche Einheiten; Mindestbesatzung für Motorschlepper und Motorfrachtschiffe; 24-Stunden-Betrieb; Beschäftigung von Frauen in der Rheinschiffahrt; Anpassung der Besatzungsnormen zwischen den Strecken vor und nach Duisburg. Die Schlußfolgerungen dieser Arbeitsgruppe sollen einer zweiten dreigliedrigen Konferenz unterbreitet werden, die über eine Änderung der Bemannungsvorschriften für die Rheinschiffahrt entscheiden wird.

## **Arbeitszeiten in der Rheinschiffahrt**

Seit einigen Jahren wird die Arbeitszeit und die Reisezeit in der Rheinschiffahrt durch gemeinsame Vereinbarungen zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs und der Niederlande geregelt. Der Schweizer Verband war nicht bereit, dem Abkommen beizutreten, weil es von einem bestimmten christlichen Verband der Niederlande unterzeichnet worden war. Auch die ITF hat offiziell nichts mit diesen Vereinbarungen zu tun, weil sich unter den vertragsschließenden Parteien eine französische Gewerkschaft befindet, die unter dem Einfluß der Arbeitgeber steht. Sowohl der Schweizer Verband als auch die ITF nahmen jedoch an den Diskussionen vor Abschluß des Vertrages teil. Das erste diesbezügliche Abkommen wurde im April 1958 in Antwerpen abgeschlossen und sieht folgende tägliche Arbeitszeiten vor: zwölf Stunden pro Tag zwischen März und Oktober, zehn Stunden pro Tag zwischen Oktober und März. Zwei Ausschüsse wurden ernannt, um die Frage der Sonntagsruhe bzw. das Problem der Anwendung des Abkommens auf Schiffe im Privatbesitz zu untersuchen. Im Dezember 1959 wurden die Bestimmungen des Vertrages auf einer Sitzung in Straßburg überprüft, und es wurde eine Arbeitszeit von zehn Stunden pro Tag für alle Jahreszeiten festgelegt. Der Vertrag blieb bis zu seiner Kündigung durch die vertragsschließenden Verbände (31. Dezember 1961) in Kraft. Die Verbände unterbreiteten gleichzeitig Vorschläge zur Beschränkung des Auslaufens von Schiffen in gewissen Rheinhäfen während des Wochenendes.



### **Schubschiffe**

Auf der Sektionskonferenz während des Berner Kongresses (Juli 1960) wurde ein Unterausschuß zur Untersuchung des Problems der Bemannungsnormen und Arbeitsbedingungen auf Schubschiffen ernannt. Vom 4. bis 15. September 1960 fand in Stuttgart eine Sitzung dieses Ausschusses statt, auf der gewisse Richtlinien über die Bemannung von Schubschiffen und die Entlohnung der Besatzungen dieser Schiffe befürwortet wurden. Diese Richtlinien bildeten die Grundlage für die Stellungnahme der Arbeitnehmergruppe auf der obenerwähnten dreigliedrigen Konferenz unter den Auspizien der Zentral-Rheinkommission (Straßburg, Juni 1961).

### **Donauschifffahrt**

Am 21. und 22. Juni 1961 fand in Wien eine Sitzung statt, auf der die sozialen Probleme der Arbeitnehmer in der Donauschifffahrt besprochen wurden. Auf einer vorherigen Sitzung in Regensburg (Dezember 1959) war eine Arbeitsgruppe ernannt worden, die ein Flugblatt ausarbeitete und veröffentlichte, welches an die österreichischen und deutschen Donauschiffer verteilt wurde. Auf der Wiener Sitzung wurden die Arbeits- und Sozialbedingungen der Donauschiffer erneut überprüft. Bei der Diskussion zeigte es sich, daß die Direktionen gewisser Gesellschaften, ohne Rücksprache mit den Arbeitnehmern, Dienstvorschriften eingeführt hatten, die sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen und den Lebensstandard der Besatzungsmitglieder von Schiffen auswirken, welche längere Zeit im Ausland zum Einsatz gelangen. Den zuständigen Mitgliedsverbänden wurde daher empfohlen, in dieser Angelegenheit bei den betreffenden Gesellschaften vorstellig zu werden, um eine angemessene Rücksprache über Personalfragen sicherzustellen. Außerdem wurde beschlossen, die besonderen Probleme der Arbeitnehmer in der Donauschifffahrt auf einer Sitzung während der ersten Hälfte des Jahres 1962 erneut zu überprüfen.

### **Rohrleitungen**

Die Frage der Rohrleitungen wurde im Laufe des Berner Kongresses (Juli 1960) auf einer gemeinsamen Konferenz der Binnenverkehrssektionen der ITF besprochen. Seitdem haben sich die Sektionskonferenzen der Eisenbahner (Paris, September 1961) und der Straßentransportarbeiter (Wien, Oktober 1961) mit dem Problem befaßt. Die Binnenschifffahrtssektion wird zu dieser Frage auf ihrer bevorstehenden Sektionskonferenz (Hamburg, Mai 1962) Stellung nehmen.

### **Transport von radioaktivem Material**

Die ITF hat sich mit dieser Frage im Zusammenhang mit gewissen Bestimmungen der internationalen Atomenergieagentur befaßt. Diese Bestimmungen sollen gegen Ende 1962 revidiert werden. Die Sektionen Eisenbahn, Straßentransporte und Zivilluftfahrt haben bereits zu dem Problem Stellung genommen. Die übrigen Sektionen werden dies vor dem 27. Kongreß der ITF (Helsinki, Juli und August 1962) tun. Während des Kongresses wird eine gemeinsame Konferenz aller an dieser Frage interessierten Sektionen stattfinden, um gemeinsame Richtlinien auszuarbeiten.

## VI. Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen

### Ausschuß der ITF-Verbände in der EWG

Dieser Ausschuß setzt sich aus Vertretern der ITF-Mitgliedsverbände aus den sechs Ländern, die die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft bilden, und aus Vertretern der ITF zusammen. Der Sekretär des Ausschusses, Kollege Rasschaert, steht dem Ausschuß für die Hälfte seiner Arbeitszeit zur Verfügung und widmet den Rest seiner Zeit dem europäischen Sekretariat der Gewerkschaftsbünde (ein IBFG-Organ). Die leitenden Gremien des Ausschusses sind: a) ein «Präsidium», welches sich aus einem Vorsitzenden, zwei Vizevorsitzenden und einem Vertreter der ITF zusammensetzt; b) ein Koordinierungsausschuß, der sich aus je zwei Vertretern der beteiligten Länder zusammensetzt, und c) eine «Generalversammlung» der Vertreter der ITF-Verbände aller beteiligten Länder. Der Ausschuß hat ausgezeichnete Beziehungen zu den Behörden der EWG und veranstaltete während der Jahre 1959 und 1960, im Einvernehmen mit den zuständigen offiziellen Organen, eine Reihe von Lehrkursen über verkehrstechnische Fragen, wie z. B. wichtige verkehrspolitische Aspekte (Festlegung und Veröffentlichung von Tarifen und Quoten usw.; Rohrleitungen und Gleichstellung bzw. Anpassung der Sozialbedingungen im Verkehrssektor.

Auf einer Sitzung des Koordinierungsausschusses (25. Oktober 1961) legte Kollege Laan zufolge seiner Ernennung zum Regionaldirektor der ITF sein Amt als Vorsitzender des Ausschusses nieder. Der Ausschuß dankte Kollege Laan für seine ausgezeichnete Arbeit und wählte den Kollegen Ph. Seibert (von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) zum Vorsitzenden. Kollege Seibert war bisher einer der zwei Vizevorsitzenden gewesen. Der andere Vizevorsitzende ist Kollege Felce (Frankreich). Außerdem wurde Kollege Koppens (Holland) ins Präsidium gewählt.

Im Mai 1961 veröffentlichte die Transportabteilung der EWG ein ausführliches Memorandum über eine gemeinsame Verkehrspolitik der sechs EWG-Länder. Der Ausschuß wurde aufgefordert, zu diesem Memorandum Stellung zu nehmen. Zu diesem Zwecke fand im Juni 1961 eine Sachverständigensitzung und im Juli 1961 eine Sitzung des Präsidiums statt, der eine weitere Sachverständigensitzung folgte. Es war schwierig, eine allgemein annehmbare Erklärung zu diesem Memorandum auszuarbeiten, weil sich dessen verkehrspolitische Ansichten von der Stellungnahme der Gewerkschaften grundsätzlich unterschieden. Infolgedessen erklärten die Mitglieder des Ausschusses, daß es zweckmäßig wäre, mit der Transportabteilung der EWG Rücksprache zu halten, um gewisse Aspekte klarzustellen.

Am 26. Oktober fand eine Sitzung statt, an der der Koordinierungsausschuß, Vertreter der ITF-Mitgliedsverbände in den EWG-Ländern und Vertreter der Transportabteilung teilnahmen. Am Vortage dieser Sitzung, den 25. Oktober, trat der Koordinierungsausschuß zusammen, um vorbereitende Besprechungen zu halten. Außerdem fand nach der gemeinsamen Sitzung eine Zusammenkunft zwischen dem Koordinierungsausschuß und Vertretern anderer Gewerkschaften statt. Auf dieser Sitzung wurde festgestellt, daß der Meinungsaustausch mit den Vertretern der Transportabteilung sehr instruktiv gewesen sei, und daß dadurch einige der Schwierigkeiten, die der Ausarbei-

tung einer Stellungnahme zu dem obenerwähnten Memorandum im Wege standen, geklärt worden seien. Im Dezember 1961 fand eine weitere Sitzung des Koordinierungsausschusses statt, um der Stellungnahme des Ausschusses zu dem obenerwähnten Memorandum den letzten Schliff zu geben. Auf Grund der jüngsten wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen besteht die Aussicht, daß weitere Länder der EWG beitreten und daß sich die drei neutralen Länder (Österreich, Schweden und die Schweiz) um assoziierte Mitgliedschaft bewerben werden. In diesem Falle würden in der Zusammensetzung des Ausschusses entsprechende Änderungen vorgenommen werden müssen.

### **IBS-/IBFG-Beziehungen**

Während der letzten zwei Jahre wurde wiederholt versucht, ein geregeltes Verfahren für einen engen Meinungs-austausch und eine enge Zusammenarbeit zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem IBFG in bezug auf regionale Tätigkeit festzulegen. Alle diese Versuche scheiterten. Die Hauptschwierigkeit ist jedoch keinesfalls technischer Art, sondern liegt in der Tatsache, daß einige Berufssekretariate befürchten, daß die Festlegung eines offiziellen Verfahrens ihre Unabhängigkeit gefährden könnte. Da diese Befürchtungen nur selten offen zugegeben werden, ist es besonders schwierig, sie zu beheben. Wir sind der Ansicht, daß eine jede Verpflichtung unsererseits, mit einer anderen Organisation zusammenzuarbeiten, unsere Handlungsfreiheit notwendigerweise in gewissem Maße beschränkt. Die entscheidende Frage ist jedoch, ob diese Beschränkung nicht durch die zufolge einer solchen Zusammenarbeit entstehenden Vorteile wettgemacht werden würde. Sowohl der IBFG als auch die verschiedenen Berufssekretariate widmen einen beträchtlichen Teil ihrer Geldmittel und Kräfte der regionalen Tätigkeit. Diese Tätigkeit könnte durch eine Koordinierung weitaus effektiver und weniger kostspielig gestaltet werden. Die ITF hat durch ihre Abwehrmaßnahmen gegen Aufsaugung in den Weltgewerkschaftsbund bewiesen, daß sie stolz auf ihre Unabhängigkeit ist. Wir verfallen jedoch nicht dem Irrtum, Unabhängigkeit mit Isolationismus zu verwechseln. Auf seiner Sitzung vom April 1961 beschloß das Exekutivkomitee, eine starke Delegation zu der bevorstehenden IBS-Vollversammlung in Genf (Januar 1962) zu entsenden.

Die ITF-Delegation setzte sich aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten, dem Vorsitzenden des Geschäftsführenden Ausschusses, dem Generalsekretär und dem Regionaldirektor der ITF (als Beobachter) zusammen und wurde vom Exekutivkomitee beauftragt, keinen Zweifel darüber bestehen zu lassen, daß die ITF bereit sei, die zufolge einer engen Zusammenarbeit mit dem IBFG entstehenden Verpflichtungen auf sich zu nehmen, selbst wenn andere Berufssekretariate nicht dazu bereit wären.

Der Bericht über diese Generalversammlung gehört eigentlich in den Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 und 1963. Da jedoch die Vollversammlung zurzeit der Zusammenstellung des vorliegenden Tätigkeitsberichtes bereits stattgefunden hatte, möchten wir bereits in diesem Bericht erwähnen, daß wir über die Gleichgültigkeit zahlreicher Berufssekretariate gegenüber dem Problem einer effektiven Zusammenarbeit auf internationaler Ebene auf tiefste enttäuscht sind. Die Tatsache, daß ein Vorschlag des IBFG, die Vertretung der Berufssekretariate im Vorstand des IBFG auf vier Sitze zu erhöhen, von der Mehrzahl der Delegierten abgelehnt wurde, zeigt, wie wenig Vertrauen einige Berufssekretariate in den IBFG setzen.

Obwohl wir nicht bereit waren, die zögernde Haltung der anderen Berufssekretariate zu teilen, haben wir nicht versäumt, an einer Reihe gemeinsamer Sitzungen zwischen Vertretern der Berufssekretariate und des IBFG teilzunehmen, auf denen ein Meinungsaustausch über spezifische Fragen oder Gebiete stattfand. Eine dieser Sitzungen war besonders wertvoll und führte zu einer engen und harmonischen Zusammenarbeit zwischen dem IBFG, den Berufssekretariaten und dem Nigerischen Gewerkschaftsbund. Gleichzeitig möchten wir erwähnen, daß wir der internationalen Petroleumarbeiter-Föderation, die uns zurzeit der Erkrankung unseres Kollegen Laflamme ihren nigerischen Vertreter, Kollege Johnson, zur Verfügung stellte, zu tiefem Dank verpflichtet sind. Ohne das Entgegenkommen der Petroleumarbeiter-Föderation hätte die Erkrankung des Kollegen Laflamme zur vorübergehenden Schließung unseres Lagos-Büros führen können.

## VII. Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen

### Vereinte Nationen

#### Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, Genf, März und April 1960

Dies war die Zweite Seerechtskonferenz unter den Auspizien der Vereinten Nationen. Sie diente hauptsächlich der Behandlung von zwei Problemen, die auf der Ersten Seerechtskonferenz nicht gelöst werden konnten: Hoheitsgewässer- und Fischereigrenzen. Die ITF und der IBFG unterbreiteten der Konferenz eine gemeinsame Erklärung, in der ihre Stellungnahme zu diesen Fragen zum Ausdruck gebracht und das Bedürfnis nach der Herbeiführung einer internationalen Regelung betont wird. Im Laufe dieser zweiten Konferenz wurde ein für uns annehmbarer Kompromißvorschlag gemacht, der jedoch von der Konferenz mit knapper Mehrheit abgelehnt wurde, so daß auch diese Konferenz erfolglos blieb. Angesichts der ernsten Meinungsverschiedenheiten, die zwischen den verschiedenen Ländern über die Frage der Fischereigrenzen und -rechte bestehen, stellt der fruchtlose Ausgang dieser Zweiten Seerechtskonferenz der UN einen ersten Rückschlag dar. Seitdem hat sich die ITF um die Einberufung einer Dritten Seerechtskonferenz bemüht, damit ein weiterer Versuch zur Lösung dieser Probleme gemacht werden kann.

### Internationale Atomenergieagentur

Während der Berichtszeit haben wir mit der Internationalen Atomenergieagentur in bezug auf zwei Fragen Fühlung genommen, nämlich: a) Vorschriften über den Transport von radioaktivem Material und b) Entwurf eines Übereinkommens über die Beschränkung der Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb. Im September 1960 veröffentlichte die Agentur eine Reihe internationaler Vorschriften über den Transport von radioaktivem Material mit der Empfehlung, daß die verschiedenen Mitgliedsländer dieser Vorschriften als Grundlage für die diesbezügliche Gesetzgebung auf nationaler Ebene benutzen sollten. Diese Vorschriften werden regelmäßig überprüft. Wie bereits in den Berichten über die Tätigkeit der verschiedenen Sektionen erwähnt, steht die Agentur auch mit dem IBFG und der ITF in Verbindung, um sich über die Stellungnahme der Arbeitnehmer zu dieser Frage zu orientieren.

Außerdem arbeitete die Agentur einen Entwurf für eines der zwei Übereinkommen aus, die auf einer Regierungskonferenz über die Beschränkung der Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb (Brüssel, April 1961) zur Diskussion standen. Dieses Problem soll auf einer weiteren Regierungskonferenz, die im Mai 1962 (ebenfalls in Brüssel) stattfinden wird, erneut besprochen werden. Die ITF hofft, eine Einladung zu dieser Konferenz zu erhalten; entweder durch den IBFG, dessen Vertreter den Sitzungen der Agentur in beratender Eigenschaft beiwohnen, oder durch den Einfluß des Internationalen Maritimen Ausschusses (IMC), der an den Vorbereitungen der Konferenz beteiligt ist.

## **Wirtschaftskommission für Europa (ECE) Ausschuß für den Binnenverkehr**

Wir berichten über unsere Mitarbeit in diesem Ausschuß und seinen untergeordneten Organen (Unterausschuß für Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffahrtsfragen, Arbeitsgruppen und Expertenkommissionen) unter Beifügung der Abkürzung ECE. Die Mitarbeit privater, internationaler Organisationen ist der Regelung unterworfen, wie sie für den Wirtschafts- und Sozialausschuß der Vereinten Nationen Geltung hat. Große Weltorganisationen, wie der Internationale Bund freier Gewerkschaften (IBFG), haben Beobachterstatus A, was ihnen das Recht einräumt, sich praktisch in allen Organen und zu allen Problemen zu äußern. Die ITF als Berufsorganisation könnte für sich den wesentlich beschränkteren Status B erlangen. Sie hat jedoch darauf verzichtet und zieht es vor, in Zusammenarbeit mit dem IBFG deren Status A zu benützen. Die konfessionellen und kommunistischen Organisationen sind auf der gleichen Basis ihrer Weltorganisationen vertreten. Die Verkehrsabteilung der ECE leistet eine außerordentlich große und wertvolle Arbeit auf den Gebieten der Verkehrspolitik, der Verkehrstechnik, der Sicherheit, des Verkehrsrechts, in wirtschaftlichen Fragen und auf dem Gebiete der Statistik. Die starke Entwicklung des internationalen Verkehrs zwischen europäischen Einzelstaaten hinweg erfordert einheitliche Regelungen auf allen Gebieten des Verkehrs. Diesen Bestrebungen erwachsen indessen große praktische Schwierigkeiten, weil die Entwicklung in jedem Land der Tradition, der eigenen Erfahrung und eigenen Konzeption folgt. Es fällt daher den Regierungsdelegierten oft schwer, in ihrem Denken den nationalen Rahmen zu verlassen und zu international annehmbaren Regelungen, die naturgemäß Kompromisse darstellen und somit von allen Seiten Zugeständnisse voraussetzen, Hand zu bieten.

Was wir bei unserer Mitarbeit in der ECE und andern Organen der Uno am meisten bedauern, ist die Tatsache, daß die nationalen Delegationen fast ausschließlich Regierungsbeamte sind. Einzig Schweden macht in dieser Hinsicht hie und da eine Ausnahme, indem je ein Vertreter der Arbeitgeber und der Gewerkschaften in die Delegation aufgenommen wird. Es genügt unseres Erachtens nicht, daß auf den jährlichen Tagungen der ECE, also der Spitzenorganisation, die Partner im Wirtschaftsleben beigezogen werden. Sie sollten im Rahmen ihrer nationalen Delegation auch dort zugegen sein, wo man an die Lösungen der Einzelprobleme herangeht, wie das in der Verkehrsabteilung der Fall ist. Solange sich das nicht ändert, besteht die einzige Möglichkeit der Einflußnahme durch die Vertreter der internationalen Berufsorganisationen. Es ist aber, von wichtigen Einzelproblemen abgesehen, aus praktischen und zeitlichen Gründen meistens unmöglich, daß der ITF-Vertreter sich beim zuständigen Sektionsausschuß Richtlinien für eine Stellungnahme zu den zur Behandlung stehenden Fragen einholt. Auch die Möglichkeit, dem ITF-Vertreter zuständige Kollegen aus nationalen Verbänden beizugeben, ist nicht immer leicht zu verwirklichen, weil die finanziellen Aufwendungen in vernünftigen Grenzen gehalten werden müssen und solche Kollegen nicht leicht abkömmlich sind. Dazu kommt die Erschwerung, daß nur in drei Sprachen (englisch, französisch und russisch) verhandelt wird.

Diese Schwierigkeiten im europäischen Sektor werden für uns fast unüberwindlich in den Wirtschaftskommissionen der Uno für Asien, Lateinamerika und Afrika. Das ist gegenwärtig besonders in den zwei erstgenannten bedauerlich, weil dort gerade auf dem Verkehrsgebiet eine sehr intensive

Arbeit geleistet wird. Verkehrspolitische Berichte über einzelne Länder, Fragen der Verkehrspolitik und der Verkehrstechnik haben dabei oft viel weitergehende Auswirkungen auf die soziale Stellung der Arbeitnehmer, als das in Europa der Fall sein könnte.

Die in den Satzungen der ITF unter Kapitel II aufgezählten Methoden zur Erreichung unserer Ziele sind daher, was die Geltendmachung unseres Einflusses in wichtigen internationalen Regierungsorganisationen betrifft, nur in sehr beschränktem Ausmaß anwendbar. Es wird getan, was mit den gegenwärtigen Mitteln möglich ist, um unseren Einfluß wirksam werden zu lassen. Ein Ausbau auf diesem Gebiet bleibt unser Ziel für die Zukunft. Ein Abbau wäre jedoch nicht allein aus sachlichen Gründen verhängnisvoll, weil wir damit den internationalen Organisationen der Arbeitgeber und vor allem der Handelskammern, die für die Ausübung ihrer Vertretungsrechte weit mehr Mittel als wir zur Verfügung haben, das Feld überlassen würden. Ihrem Einfluß, der andere Ziele als das soziale Wohlbefinden der Arbeitnehmer anstrebt, würde dann nur noch jener der konfessionellen und kommunistischen Gewerkschaftsinternationalen entgegenstehen, die, trotz einer erstaunlich regelmäßigen Vertretung, bei den Regierungsdelegationen der meisten freien Länder ein geringes Echo auslösen.

Unsere Mitwirkung in den Organen der ECE-Verkehrsabteilung beschränkte sich in der Berichtsperiode auf Konferenzen, die sich mit Fragen der Verkehrspolitik und der Verkehrskoordinierung, der Verkehrssicherheit auf der Straße, Regelungen des internationalen Straßenverkehrs und der technischen Entwicklung im Eisenbahnverkehr gewidmet waren. Wir haben darüber auf den Sektionskonferenzen jeweils orientiert, so daß wir uns hier auf eine Zusammenfassung beschränken können. Entschließungen der Sektionen zu einzelnen Fragen haben wir jeweils der ECE zur Kenntnis gebracht.

#### **a) AETR – Europäisches Abkommen betreffend die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport**

Die Vorgeschichte dieses Abkommens ist lang und ereignisreich. Sie wurde in den Tätigkeitsberichten der vergangenen zehn Jahre ausführlich geschildert. Der internationale Straßentransport Europas stützt sich auf bilaterale Abkommen zwischen den einzelnen Ländern. Sie bilden ein kompliziertes Mosaik von Regelungen und Beschränkungen, die der Entwicklung dieser aufstrebenden Verkehrsdienste ernsthafte Hemmungen in den Weg legt. Im Rahmen der ECE hat man sich daher seit 1950 bemüht, ein umfassendes Abkommen zu schaffen, das alle wichtigen Aspekte vereinheitlicht und auf alle Länder Anwendung finden könnte, die durch Ratifikation oder Beitritt das Abkommen gutheißen würden. Der Versuch scheiterte nach zehnjährigen Bemühungen. Als man 1960 allgemein geneigt war, das Fiasko der Bemühungen als Tatsache anzuerkennen, stellte sich die Frage, was aus den Trümmern noch verwertet werden könnte. Bei unseren Bemühungen war der Anhang A, der die sozialen Bestimmungen regelte, immer im Vordergrund gestanden. Als sich Tendenzen zeigten, alle Teile des Abkommens, für die sich unter den ECE-Staaten eine starke Mehrheit einigen könnte, in einer zu nichts verpflichtenden Entschließung zusammenzufassen, lehnten wir dieses Vorgehen ab und setzten uns dafür ein, daß die im Anhang A geregelten Fragen als spezielles Abkommen formuliert und dieses den Staaten zur Ratifikation empfohlen werden sollte. Dieses Vorgehen fand schließlich die Zustimmung des Binnenverkehrsausschusses, der den Unterausschuß Straße

beauftragte, die Ausarbeitung des Abkommens zu übernehmen und es so bald wie möglich zur Unterzeichnung aufzulegen.

Da zeigte sich plötzlich eine neue Schwierigkeit. Es stellte sich die Frage, ob denn die ECE überhaupt für ein solches Abkommen zuständig sei oder ob diese Zuständigkeit nicht viel eher bei der IAO liege. Wir setzten uns in dieser Frage energisch dafür ein, daß die Arbeit bei der ECE weitergeführt werden sollte. Einmal befürchteten wir, daß die Ausarbeitung eines IAO-Übereinkommens eine Reihe von Jahren benötigen würde. Dann berührt das Abkommen aber nicht nur Fragen der Arbeitsbedingungen, sondern auch solche der Verkehrssicherheit. Zudem ist sein Anwendungsbereich auf Europa beschränkt. Diese Auffassungen unterbreiteten wir in einem Schreiben dem Generaldirektor des IAA und ersuchten ihn, die weitere Bearbeitung des Abkommens der ECE zu überlassen. Die IAO stimmte schließlich diesem Vorgehen zu, verband damit aber den unmißverständlichen Hinweis, daß sie die Arbeit übernehmen würde, wenn es sich zeigen sollte, daß die Beratungen im Rahmen der ECE nicht vorankommen.

Ein erster Entwurf des Abkommens wurde von der Verkehrsabteilung der ECE noch im Dezember 1960 den Regierungen und internationalen Organisationen zur Vernehmlassung unterbreitet. Diese erfolgte unsererseits am 17. Januar 1961. Wir verlangten darin längere Ruhezeiten, die Verpflichtung zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit Tachographen und schärfere Kontroll- und Strafbestimmungen. Im Februar fand dann die erste Konferenz zur Formulierung des Abkommens statt, die eine Woche dauerte und trotzdem nicht weit vorankam. Eine weitere Spezialkonferenz folgte im Juni, zu der die Kollegen Koppens (Niederlande) und Hofer (Schweiz) den Sektionssekretär begleiteten. Ende April formulierte der Sektionsausschuß seine Forderungen zum Wortlaut der wichtigsten Bestimmungen, die daraufhin der ECE übermittelt wurden. Wir drangen damit allerdings nicht in allen Teilen durch, was in Anbetracht der sehr abweichenden Bestimmungen in den einzelnen Ländern verständlich ist. Am Schluß der sehr harzig verlaufenen Konferenzwoche lag das Abkommen im vollen Wortlaut vor. Zu unserer Überraschung begann jedoch auf der ordentlichen Novembersitzung des Unterausschusses Straße wieder eine «Revision» an zahlreichen Artikeln und überdies eine ausgiebige Diskussion zu Vorbehalten, die von einzelnen Regierungen zur Aufnahme in das Abkommen vorgeschlagen worden waren. Immerhin gelangte man schließlich bis auf zwei Bestimmungen, die politischen Charakter hatten, zu einer Einigung. Da nur das zuständige Hauptorgan der ECE, also der Binnenverkehrsausschuß, die noch bestehenden Differenzen bereinigen konnte, wurde das Abkommen auf dessen Tagesordnung für die Sitzung vom Januar 1962 gesetzt. Nach erfolgter Bereinigung konnte das Abkommen am 19. Januar 1962 zur Unterzeichnung aufgelegt werden. Dafür ist eine Frist festgelegt worden, die bis zum 30. Juni 1962 läuft. In Anbetracht der zeitraubenden Prozeduren der Ratifikation in den einzelnen Ländern dürften mindestens zwei Jahre vergehen, bis das Abkommen zur Anwendung gelangt. Im Gegensatz zum tragischen Ende des Allgemeinen Abkommens, das 1954 unterzeichnet und dann, ohne in Kraft zu treten, 1960 fallengelassen worden ist, besteht nach den Erklärungen zahlreicher Regierungsdelegationen im Falle dieses sehr wichtigen Abkommens gute Aussicht, daß es wirklich zu seiner Anwendung kommen wird.

Da das Abkommen nicht mehr in die Berichtszeit fällt, verzichten wir hier auf seine Wiedergabe. Sobald die definitiven Texte vorliegen, werden wir es unseren Verbänden zukommen lassen.



## **b) Fragen der Verkehrskoordinierung**

Wir haben in unserem letzten Tätigkeitsbericht darauf hingewiesen, daß die Weiterführung der diesbezüglichen Arbeiten der ECE hinausgeschoben worden ist. Das Sekretariat wurde jedoch ersucht, eine Zusammenfassung über jene Aspekte der Koordinierung zu erstellen, über die im Ausschuß weitgehende Übereinstimmung vorhanden war. Außerdem sollte eine Erweiterung der Untersuchungen über die verkehrspolitischen Konzeptionen der Länder mit Planwirtschaft angeschlossen werden. Als auf Grund dieser Dokumente Ende 1960 diskutiert wurde, kam es erneut zum Beschluß, daß der Abschluß dieser Arbeit hinauszuschieben sei. Der Grund dieser Haltung der Mehrheit der Regierungsdelegationen dürfte darin zu suchen sein, daß sowohl auf dem Gebiete des Gemeinsamen Marktes als auch im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz gegenwärtig wichtige Fragen einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik im Vordergrund der Beratungen stehen. Man hörte auch, daß es schon schwierig genug sei, unter den Ländern mit Wettbewerbswirtschaft übereinstimmende Ansichten zu erreichen, so daß man einstweilen auf den Versuch verzichten könne, auch noch die staatssozialistischen Konzeptionen der osteuropäischen Diktaturstaaten in eine Synthese einzubeziehen.

## **c) Konstruktion und Ausrüstung von Straßenfahrzeugen**

Dem Unterausschuß Straße der ECE ist eine spezielle Arbeitsgruppe zugeteilt, die sich mit der Vereinheitlichung der Genehmigungsbedingungen für Ausrüstungen und Bestandteile von Straßenfahrzeugen beschäftigt. Auf Grund eines Auftrags unserer Sektion Straßentransport ersuchten wir im Dezember 1960 den Unterausschuß, auch den Bau von Führerkabinen und andere Aspekte, die für die Sicherheit und die Gesundheit von Fahrzeugbesatzungen von Bedeutung seien, in das Programm der Arbeitsgruppe aufzunehmen. Dem Antrag wurde entsprochen, und die ITF wurde beauftragt, diesbezüglich zuhanden der Arbeitsgruppe einen Bericht vorzulegen. Mit Rundschreiben vom 18. Dezember 1961, dem ein Fragebogen beigelegt war, haben wir die angeschlossenen Verbände ersucht, uns ihre Stellungnahme zu übermitteln. Wir verweisen auf unseren Bericht über die Sektion Straßentransport.

## **d) Die Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen**

Der Unterausschuß Eisenbahn der ECE hat sich auch in der Berichtszeit eingehend mit dieser Frage befaßt. Ihm ist auf diesem Gebiet eine Art Vermittlerrolle übertragen, damit sich die Eisenbahnverwaltungen West- und Osteuropas auf das gleiche Kupplungssystem einigen. Wir haben dem Ausschuß die Stellungnahme unserer Eisenbahnersektion zur Kenntnis gebracht (siehe Sektionsbericht).

## **Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO)**

### **IMCO-Konferenz über die Sicherheit des menschlichen Lebens zu See, London, Mai und Juni 1960**

Dies war die vierte internationale Konferenz dieser Art. Sie diente der Revision der Übereinkommen vom Jahre 1948 und nahm außerdem ein neues Übereinkommen an, welches Kapitel über folgende Punkte enthält: Allgemeine Vorschriften, Konstruktion, Lebensrettungsmethoden und -geräte,

Funkanlagen, Navigationssicherheit, Beförderung von Getreide und gefährlichen Frachten und Sicherheit an Bord von Schiffen mit Atomtrieb. Außerdem enthält das Übereinkommen eine Reihe von Empfehlungen zu Problemen, wie Folgen der Tonnagemessung für die Sicherheit zur See, Feuerbekämpfungsgeräte, Funktelegraphie und Radiotelephonie, Koordinierung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Lebens zur See und im Luftverkehr, Gebrauch von Radar und anderen elektronischen Navigationshilfen und die diesbezügliche Ausbildung. Vertreter der Seeleute waren an den Delegationen einiger Länder beteiligt. Im Falle der führenden Schiffahrtsländer waren die Seeleute auch auf den vorbereitenden dreigliedrigen Diskussionen vertreten. Außerdem nahmen die Kollegen C. W. van Driel (Niederlande) und H. Hildebrand (Deutschland) als Seeleutevertreter in der gemeinsamen Delegation an der Joint Maritime Commission der IAO an dieser IMCO-Konferenz teil.

Ein Ansuchen der ITF, einen Beobachter zu dieser Konferenz entsenden zu dürfen, wurde abgelehnt. Somit war es den Seeleuten nicht möglich, ihre gemeinsame Stellungnahme zum Ausdruck zu bringen, obwohl sie natürlich in einigen Fällen ihre Ansichten innerhalb der Landesdelegationen zur Geltung brachten. Auf der Sektionskonferenz der Seeleute (London, Mai 1960) wurde eine Resolution angenommen, in der unser Bedauern darüber zum Ausdruck gebracht wird, daß es den Seeleuten nicht ermöglicht wurde, auf Sitzungen der IMCO eine angemessene Rolle zu spielen. Seitdem ist der ITF und dem IBFG ein gemeinsamer Beobachterstatus in der IMCO gewährt worden.

#### **Sitzung des IMCO-Sicherheitsausschusses, London, 8. bis 11. November 1960**

Dies war die dritte Sitzung des Ausschusses seit Gründung der IMCO im Januar 1959. Kollege Golding vom ITF-Sekretariat wohnte der Sitzung als IBFG/ITF-Beobachter bei. Auf der Tagesordnung standen u. a.: Verunreinigung der Meere durch Öl, Koordinierung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Lebens zur See und im Luftverkehr, Signaltagebuch, Beziehungen der IMCO zu staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen (einschließlich dem IBFG und der ITF), Durchführung der Beschlüsse der letzten IMCO-Konferenz über die Sicherheit des Lebens zur See. (Mai und Juni 1960. Die Beschlüsse behandelten unter anderem: Tonnagemessungen, Signaltagebuch, Beförderung gefährlicher Frachten, Ausbildung im Gebrauch von Radar und anderen Navigationshilfen.)

#### **IMCO-Rat, London, 16. bis 20. Januar 1961**

Diese vierte Sitzung des IMCO-Rates befaßte sich mit einer Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes vom Haag, daß die gegenwärtige Zusammensetzung des IMCO-Sicherheitsausschusses sich nicht mit den Bestimmungen der IMCO-Satzungen vereinbaren lasse (siehe folgenden Paragraphen und Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute). Zwei Beobachter der ITF (L. White und R. Santley vom Sekretariat) wohnten der Sitzung bei.

#### **IMCO-Generalversammlung, London, 5. bis 12. April 1962**

Auf dieser Sitzung wurde der bisher provisorische Beobachterstatus des IBFG und der ITF offiziell bestätigt. Abgesehen davon, war die Sitzung in mancher Hinsicht enttäuschend. Zuzufolge einer Entscheidung des Internatio-

nalen Gerichtshofes vom Haag, daß sich die Zusammensetzung des IMCO-Sicherheitsausschusses nicht mit den Satzungen der IMCO vereinbaren lasse, wurde Liberia ein Mitglied des Sicherheitsausschusses. Außerdem lehnte es die Versammlung ab, sich mit der Frage der Schifffahrtsweltfreiheit zu befassen, mit der Begründung, daß dieses Problem nicht in den Zuständigkeitsbereich der IMCO falle. Die Seeleute vertreten die Ansicht, daß sich die IMCO nicht allein mit rein technischen Fragen befassen sollte. Eine weitere Enttäuschung war die Tatsache, daß die Interessen der Seeleute auf dieser Sitzung äußerst ungenügend vertreten waren. Während des größten Teils der Verhandlungen war nur ein Vertreter der Seeleute anwesend. Zwei Beobachter der ITF (L. White und R. Santley vom Sekretariat) wohnten der Sitzung bei.

#### **IMCO-Unterausschuß für Tonnagemessungen, London, 11. bis 14. Dezember 1961**

Dies war die zweite Sitzung dieses Unterausschusses, der die Möglichkeit der Einführung eines internationalen Tonnagemessungsverfahrens untersucht. Dieses Verfahren soll mittels einer Koordinierung und Vereinfachung der gegenwärtigen Methoden herbeigeführt werden. Der Unterausschuß arbeitete eine Reihe von Grundsätzen aus, die dem IMCO-Sicherheitsausschuß unterbreitet werden sollen, und ernannte eine Arbeitsgruppe zur Weiterverfolgung des Problems. Zwei Beobachter der ITF (S. P. de Boer, Niederlande, und R. Santley vom ITF-Sekretariat) nahmen an der Sitzung teil und brachten die Stellungnahme der Seeleute zu dieser Frage zum Ausdruck.

### **Internationale Arbeitsorganisation**

#### **IAO-Joint Maritime Commission, Genf, 25. September bis 6. Oktober 1961**

Die gesamte Seeleutegruppe (15 Vollmitglieder und 5 stellvertretende Mitglieder) auf dieser 19. Sitzung der JMC setzte sich aus Vertretern der ITF-Mitgliedsverbände zusammen. Im Laufe der Sitzung wurden Resolutionen zu folgenden Fragen angenommen: Asiatische Seeleute; Seeleuteflüchtlinge; Internationales Institut für Arbeitsfragen; Atomversuche auf dem Meere; Schiffe mit Atomantrieb; Arbeitszeit an Bord von Schiffen; Verminderung des Lärms an Bord von Schiffen; Automation; bezahlter Urlaub; berufliche Ausbildung; Ausbildung im Gebrauch von Navigationshilfen und Sicherheitseinrichtungen; Erste Wache an Auslauftagen und Seeleutewohlfahrt. Dies allein kann als ein befriedigendes Resultat angesehen werden. Leider war es nicht möglich, Übereinstimmung in bezug auf zwei sehr wichtige Fragen zu erzielen. Bei der Diskussion über die Frage der Besatzung von Schiffen waren die Reeder nicht bereit, internationale Mindestnormen festzulegen, mit der Begründung, daß sich diese nicht durchführen ließen. Die Abstimmung lief unentschieden aus: 15 Stimmen dafür und 15 Stimmen dagegen. Auch über die Frage der Klimaanlage an Bord von Schiffen konnte keine Einigung erzielt werden. Die Seeleute wollten eine internationale Erklärung zugunsten der Installierung von Klimaanlage in den Besatzungsquartieren aller neuen Schiffe und aller solchen Schiffe, an denen größere Reparaturen bzw. strukturelle Änderungen vorgenommen werden. Die Reeder waren der Ansicht, daß es besser wäre, weitere Entwicklungen abzuwarten und Informationen zu sammeln. Da sich jedoch beide Parteien über

gewisse Punkte einig waren, wurde keine Abstimmung durchgeführt und beschlossen, die Stellungnahme beider Parteien dem Verwaltungsrat der IAO zu unterbreiten.

Abschließend brachten die Delegierten der Arbeitgeber und der Seeleute die Hoffnung zum Ausdruck, daß der Verwaltungsrat der IAO bei der Planung und Ausarbeitung des Programmes künftiger Sitzungen die zahlreichen Probleme und den internationalen Charakter der Schifffahrt berücksichtigen werde.

#### **Dreigliedriger JMC-Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt, Genf, 18. bis 22. September 1961**

Dies war die zweite Sitzung des Unterausschusses. Die erste Sitzung fand im November 1959 in Neapel statt. Auf dieser Sitzung wurde die IAO-Empfehlung Nr. 48 über Verbesserung der Wohlfahrtseinrichtungen der Seeleute in den Häfen (1936) erneut bekräftigt und erweitert. Das Ziel der zweiten Sitzung war, ein Verfahren zur Durchführung der in den Jahren 1936 und 1959 ausgearbeiteten Grundsätze festzulegen. Die vom Unterausschuß angenommene Resolution wird den Forderungen der Seeleute zwar nicht voll und ganz gerecht, aber fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Einführung und Planung von Seeleute-Wohlfahrtseinrichtungen zusammenzuarbeiten und solche Projekte, wenn möglich bzw. notwendig, gemeinsam durchzuführen, und zwar bei Rücksprache mit den zuständigen Reeder-, Seeleute- und Wohlfahrtsorganisationen und den betreffenden Behörden.

Die Mitglieder der Seeleutegruppe des Unterausschusses sind: N. Wälläri (Finnland), D. S. Tennant (Großbritannien), J. Randeri (Indien), C. W. van Driel (Niederlande) und L. Hawk (USA/SIU); mit H. Hildębrand (Deutschland) als Ersatzmitglied.

#### **IAO/WGO-Ausschuß für Seeleutegesundheit und -hygiene, Genf, 1. bis 4. Mai 1961**

Auf der Tagesordnung dieser dritten Sitzung des Ausschusses standen folgende Punkte:

a) Beschaffenheit und Ausmaß der Seeleutegesundheitsprobleme, b) bestehende Gesundheitsfürsorgedienste für Seeleute und c) Mittel und Wege, wodurch die Gesundheitsfürsorgedienste der Haupthäfen den Seeleuten aller Nationalitäten in größerem Maße zur Verfügung gestellt werden können, als dies zurzeit der Fall ist.

Der Ausschuß diskutierte folgende Fragen: ärztliche Untersuchung, Gesundheitsfürsorge an Bord von Schiffen und an Land; Aufzeichnungen medizinischer Einzelheiten. Die Delegierten vertraten die Ansicht, daß die Einführung ärztlicher Untersuchungen vor Eintritt in den Seeleuteberuf bzw. vor der Anheuerung beträchtlich zur Hebung des allgemeinen Gesundheitsstandards der Seeleute beitragen würde. In bezug auf die Gesundheitsfürsorge an Bord von Schiffen wurde besonders über Schiffe gesprochen, die keinen Arzt an Bord führen und somit auf Arzneikisten, medizinische Nachschlagebücher und medizinische Beratung auf dem Funkwege angewiesen sind. Der Ausschuß betrachtete es als wünschenswert, daß eines der Besatzungsmitglieder Ausbildung in Erster Hilfe und Krankenpflege genossen haben sollte.

Auf den meisten Schiffen würde das so ausgebildete Besatzungsmitglied seine gesundheitlichen Fürsorgedienste nur als Nebenbeschäftigung ausführen. In bezug auf die Fürsorgedienste in den Häfen zog der Ausschuß

einen Vorschlag zur Errichtung von Gesundheitsbüros in Erwägung. Diese Gesundheitsbüros sollten ärztliche Untersuchungen durchführen, für die Behandlung leichter Verletzungen und Erkrankungen ausgestattet und für die Planung von Ausbildungs- und Auffrischkursen für Krankenschwestern und Krankenpfleger sowie für die Inspizierung der Arzneikisten an Bord von Schiffen verantwortlich sein. Außerdem befaßte sich der Ausschuß mit den Problemen, die zufolge der Einlieferung von Seeleuten ins Krankenhaus entstehen. Der Ausschuß überprüfte eine Reihe von Formularen, die die Welt-Gesundheitsorganisation für die Aufzeichnung medizinischer Einzelheiten ausgearbeitet hatte. Diese Formulare würden die laufende Aufzeichnung aller gesundheitlichen Einzelheiten eines jeden Seemannes an Bord und an Land ermöglichen.

Der Ausschuß nahm eine Resolution an, in der die Einführung eines koordinierten Gesundheitsfürsorge-Verfahrens bei Verwendung der drei bestehenden Fürsorgeeinrichtungen (Arzneikisten, medizinische Nachschlagewerke und ärztliche Beratung auf dem Funkwege) empfohlen wird. Gleichzeitig ersucht die Resolution die drei zuständigen internationalen Organisationen (IAO, Welt-Gesundheitsorganisation und IMCO), unverzüglich Maßnahmen zur Einführung eines solchen Verfahrens zu ergreifen.

Die zwei Vertreter der Seeleute im Ausschuß waren: J. Scott vom Britischen Seeleuteverband (Kollege Scott ist inzwischen gestorben) und P. de Vries (Generalsekretär der ITF), mit Kollege H. Hildebrand (Deutschland) als Ersatzmitglied.

#### **Siebente Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses, Genf, 8. bis 19. Mai 1961**

Diese siebente Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses fand vier Jahre nach der sechsten Sitzung (Hamburg 1957) statt. Der Ausschuß nahm Schlußfolgerungen zu zwei Sonderberichten des Internationalen Arbeitsamtes über a) die allgemeinen Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und b) die sozialen Folgen der Änderung der Methoden und Techniken bei Eisenbahnen und im Straßenverkehr an. Außerdem wurden zehn Resolutionen zu Fragen angenommen, die aus dem vom Internationalen Arbeitsamt unterbreiteten allgemeinen Bericht hervorgingen. Dieser allgemeine Bericht war Punkt 1 der Tagesordnung und befaßte sich u. a. mit: a) Maßnahmen zur Erfüllung und Durchführung der auf früheren Sitzungen des Ausschusses angenommenen Schlußfolgerungen; b) Maßnahmen der IAO zur Weiterverfolgung der vom Ausschuß durchgeführten Studien und Untersuchungen und c) den jüngsten Entwicklungen im Binnenverkehrssektor. Der Bericht enthält im besonderen Einzelheiten über: Arbeitsbedingungen im Straßentransport, Unfallversicherung im Binnenverkehr, Arbeitsaufsicht im Straßentransport, Arbeitsbedingungen im internationalen Straßentransport in Europa, Wohlfahrtseinrichtungen für Hafenarbeiter, Methoden zur Steigerung der Leistungsfähigkeit in den Häfen, Stabilisierung der Beschäftigung in den Häfen. Konkurrenz zwischen Häfen, Tätigkeit des IAA seit der letzten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses, Sozialversicherung der Arbeitnehmer im internationalen Verkehr, Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt, technische Hilfe auf dem Gebiete des Binnenverkehrs, Verkehrskoordinierung und zivile Haftpflicht der Arbeitnehmer im Verkehrssektor. Am 5. und 6. Mai fand eine Sitzung der Vertreter der ITF-Verbände statt, um das Vorgehen auf der Konferenz zu besprechen und die Wahlvorschläge vorzubereiten. Im Laufe der IAO-Sitzung fanden zwei weitere Sitzungen von ITF-Vertretern statt. Da die Mehr-

zahl der Mitglieder der Arbeitsgruppe aus ITF-Mitgliedsverbänden kamen, war es möglich, ITF-Vertreter für alle wichtigen Ämter innerhalb der Arbeitnehmergruppe zu wählen.

Kollege Greene, Generalsekretär des britischen Eisenbahnerverbandes (NUR), wurde zum Vorsitzenden und Wortführer der Arbeitnehmergruppe und Kollege Degris, Präsident der französischen Eisenbahnerföderation (FO), zum Vizevorsitzenden gewählt. Kollege Ulbrich wurde zum Vizevorsitzenden des Unterausschusses über Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, Kollege Heiss (USA) zum Vizevorsitzenden des Unterausschusses über die sozialen Folgen der technischen Entwicklung und Kollege Dekeyzer (Präsident der ITF) zum Vizevorsitzenden des Unterausschusses zur Behandlung der Ergebnisse früherer Konferenzbeschlüsse gewählt. Als Vertreter des ITF-Sekretariates nahmen folgende Kollegen an der Sitzung teil: P. de Vries (Generalsekretär), H. Imhof (stellvertretender Generalsekretär), der als Sekretär der Arbeitnehmergruppe handelte, R. Santley (Sektionssekretär) und K. A. Golding (Leiter der ITF-Presseabteilung). Wir möchten der Arbeitnehmergruppe von vornherein für ihre musterhafte Disziplin, ihr Zielbewußtsein und die von ihr oft unter sehr schwierigen Umständen geleistete Arbeit danken. Es ist um so bedauerlicher, daß die Ergebnisse der Sitzung, trotz der vorbildlichen und opferbereiten Haltung der Arbeitnehmer, so enttäuschend ausliefen. Die Schuld hierfür liegt jedoch anderswo.

Aus der Haltung der Arbeitgeber im Unterausschuß für die Behandlung der sozialen Folgen der technischen Modernisierung im Eisenbahnbetrieb und Straßentransport ging aber bald hervor, daß sie nicht daran interessiert waren, positive Schlußfolgerungen zu finden, die während der technischen Umwälzung Härten und Arbeitslosigkeit vermeiden würden oder den Arbeitern einen fairen Anteil an den Gewinnen durch erhöhte Produktivität, die nur durch ihre Zusammenarbeit bei der Einführung neuer Methoden erreicht werden kann, zuzusichern. Die Vorschläge der Arbeitnehmer, die auf dieser Grundlage beruhten, wurden scharf angegriffen, und die Arbeitgeber verwiesen sogar auf einen Bericht über die Meinung der anderen Seite, der vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeitet worden war. Leider wurde ein Gegenvorschlag der Arbeitgeber, der den Bericht des IAA vollkommen außer acht ließ, von einigen Regierungsvertretern unterstützt, und folglich waren die der Vollsitzung unterbreiteten Schlußfolgerungen so nichtssagend, daß sie fast keinen praktischen Wert hatten.

Sprecher der Arbeitnehmergruppe sprachen über die unbefriedigenden Ergebnisse bei diesem bedeutenden Problem und wiesen darauf hin, daß sie dem guten Namen der IAO und des Systems der Betriebsausschüsse nur schaden könnten. In der Vollsitzung führten sie aus, daß sie sich bei der Abstimmung über die Schlußfolgerungen der Stimme enthalten würden und baten darum, daß die Vorschläge der Arbeitnehmer im Bericht über die Sitzung enthalten sein sollten, um sie so der Verwaltung der IAO zur Kenntnis zu bringen. Dies wurde getan.

Im zweiten technischen Unterausschuß über Arbeitsbedingungen der Eisenbahner wurden einstimmige Schlußfolgerungen gefaßt. Die Hauptgrundsätze darin sind wie folgt:

Die allgemeinen Arbeitsbedingungen der Eisenbahner sollten einen annehmbaren Lebensstandard sicherstellen sowie die Beständigkeit des Beschäftigungsverhältnisses, befriedigende Wohlfahrtsbedingungen und soziale Sicherheit für sie selbst und ihre Familien. Daß viele Eisenbahnen sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden, und das hauptsächlich wegen Verpflichtungen im öffentlichen Dienst, sollte nicht als Grund für die Beibe-

haltung von Arbeitsbedingungen unter einem vernünftigen Niveau angegeben werden. Zwischen Eisenbahnverwaltungen und Arbeiterorganisationen sollen Betriebsbeziehungen geschaffen, beibehalten oder entwickelt werden. Verhandlungsverfahren, Schlichtung und schiedsrichterliche Entscheidungen sollen innerhalb der zuständigen Organe gefördert werden, und zwar im Einklang mit der IAO.

Im Interesse der Gesundheit und Sicherheit sollte auf jeden Arbeitstag eine möglichst lange Ruhezeit folgen, und Ruhezeiten außerhalb des Wohnortes sollten auf ein Minimum begrenzt sein. Bezahlter Jahresurlaub sollte nicht weniger als zwei Wochen im Jahr betragen und gemäß Beschäftigungsdauer erhöht werden. Da mit einem Jahresurlaub bezweckt wird, Arbeitnehmern eine wirksame Ruhepause zu gewähren, sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Anwendung dieses Grundsatzes zu respektieren. Beratende Organe, die aus Vertretern der Arbeitnehmer und der Verwaltung bestehen, sollten gegründet werden, wobei besondere Aufmerksamkeit auf die Einrichtung von Kantinen, Ruheräumen, Restaurants und sanitären Einrichtungen gewandt werden müßte. Eisenbahnbetriebe sollten sich auch mit dem Problem der Wohnbedingungen ihres Personals befassen, indem sie Häuser oder Wohnungen bauen oder sich an öffentlichen und genossenschaftlichen Wohnungsbauprojekten beteiligen oder den Arbeitern selbst technische oder finanzielle Unterstützung gewähren.

Schließlich nahm der Binnenverkehrsausschuß noch Resolutionen an, die sich mit der technischen Unterstützung bei der Arbeitsaufsicht im Straßenverkehr, Vereinigungsfreiheit in lebensnotwendigen Verkehrsdiensten, Haftpflicht der Transportarbeiter, Koordinierung des Verkehrs, Sicherheit und Gesundheit bei der Hafendarbeit, Beschränkung der von einem Mann in der Hafendarbeit zu tragenden Lasten, Zusammensetzung des Binnenverkehrsausschusses und berufliche Ausbildung im Binnenverkehr in den Entwicklungsländern befassen. Bis auf die letzte Resolution waren alle entweder völlig oder teilweise auf Resolutionsentwürfe der Arbeitnehmer begründet. In einer weiteren Resolution über die Tagesordnung der Achten Session des Binnenverkehrsausschusses schlugen die Arbeitgeber vier Themen für die Besprechung vor: Kollektivvertragliche Verhandlungen in lebenswichtigen Betrieben, besonders im Hinblick auf Gewerkschaftsrechte und Vorkerhungen für schiedsrichterliche Entscheidungen und Schlichtungsmethoden; Verkehrsbedingungen in städtischen Knotenpunkten und ihre Auswirkungen auf die Bedingungen der Transportarbeiter; Arbeitsbedingungen und soziale Sicherheit in der Binnenschifffahrt, besonders im Zusammenhang mit den Entwicklungsländern, und berufliche Ausbildung und Erfahrung, die für die Anerkennung der Transportarbeiter als qualifizierte Arbeitskräfte notwendig sind.

Sowohl die Eisenbahner als auch die Straßentransportarbeiter nahmen später auf ihren Sektionskonferenzen Resolutionen zu den Ergebnissen der Siebenten IAO-Binnenverkehrskonferenz an. Die Sektion der Eisenbahner erachtete die Schlußfolgerungen zum Problem der sozialen Folgen der Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen als unbefriedigend und beauftragte die ITF, sich weiterhin bei der IAO um die Annahme befriedigender Grundsätze zu bemühen. Außerdem wurde das Sekretariat ersucht, eine Sozialcharta zu Fragen der Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen auszuarbeiten. Ein Vorentwurf dieser Sozialcharta wurde von der Konferenz befürwortet, und das Sekretariat versandte diesen Vorentwurf zusammen mit der obenerwähnten Resolution an die Mitgliedsverbände, um deren Stellungnahme dazu einzuholen. Auf seiner Sitzung vom

November 1961 befürwortete das Exekutivkomitee die Ausarbeitung einer solchen Sozialcharta zuhanden des nächsten Kongresses.

Die Resolution der Sektionskonferenz der Eisenbahner wurde am 31. Oktober 1961 an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gesandt. Gleichzeitig wurden die Arbeitnehmer des Verwaltungsrates der IAO durch das Verbindungsbüro der Berufssekretariate in Genf von unseren Kommentaren und Forderungen in Kenntnis gesetzt. Die Arbeitnehmerseite des Verwaltungsrates beschloß, uns im Ausschub der Industrieausschüsse und im Verwaltungsrat zu unterstützen. Diesen Beschluß verdanken wir weitgehend den besonderen Bemühungen der Kollegen J. Möri (Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat der IAA), Rudy Faupl (Arbeitnehmervertreter der USA) und B. Zofka (vom Verbindungsbüro der Berufssekretariate). Wir hoffen, daß es mit ihrer Hilfe möglich sein wird, die Diskussion über diesen unbefriedigenden Teil der letzten Binnenverkehrskonferenz solange wachzuhalten, bis annehmbare Schlußfolgerungen gefunden werden können. Anschließend geben wir den Wortlaut der auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner angenommenen Resolution und des Vorentwurfes der Sozialcharta für Fragen der Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen wieder. Der Wortlaut der von der Sektion Straßentransport auf ihrer Sektionskonferenz (Wien, Oktober 1961) angenommenen Resolution befindet sich im Bericht über die Tätigkeit der Sektion Straßentransport.

#### **Die Ergebnisse der Binnenverkehrskonferenz 1961 der IAO**

Die internationale Eisenbahnerkonferenz der ITF vom 12. bis 15. September 1961 in Paris,

*nach Kenntnisnahme eines Berichtes über den Verlauf der Siebten Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom 8. bis 19. Mai 1961 in Genf stattgefunden hat,*

*dankt dem Verwaltungsrat und dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes, daß für diese Konferenz eine Tagesordnung festgesetzt worden ist, die es nach etwas mehr als zehn Jahren wieder möglich machte, brennende Probleme der Eisenbahnen und der Eisenbahner zu behandeln;*

*dankt ferner dem Internationalen Arbeitsamt für die wertvollen Berichte, die besonders zur Frage der allgemeinen Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und zu den sozialen Problemen der Modernisierung und der Rationalisierung bei Eisenbahnen und im Straßentransport erstellt worden sind und für die wirksame Unterstützung, die das Amt während der arbeitsreichen Konferenz der Gruppe der Arbeitnehmer zukommen ließ;*

*protestiert gegen die Haltung der Arbeitgebergruppe auf dieser Konferenz, die sich in allen Bereichen auswirkte, wo unter der Führung einiger Vertreter immer wieder versucht wurde, die Arbeit zu verzögern und aufbauende Ergebnisse zu verwässern oder zu vernichten;*

*bedauert, daß diese Haltung der Arbeitgebergruppe es verhindert hat, daß in der wichtigen Frage der sozialen Folgen von Modernisierung und Rationalisierung bei Eisenbahnen und im Straßentransport Schlußfolgerungen zustande gekommen sind, die für die große Mehrheit der Konferenz annehmbar waren; eine Tatsache, die um so schwerwiegender empfunden werden muß, als diese Probleme besonders bei den*



Eisenbahnen zahlreicher Länder die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern erheblich belasten und oft die Gefahr ernstster Konflikte heraufbeschwören.

Die Konferenz beschließt:

1. Das Sekretariat der ITF wird beauftragt, den Generaldirektor des IAA zu ersuchen, im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat Mittel und Wege zu prüfen, die es den Regierungen, den Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahnern ermöglichen, innert nützlicher Frist im Rahmen einer Sonderkonferenz geeignete Richtlinien zum Problem der sozialen Folgen von Modernisierung und Rationalisierung auszuarbeiten.
2. Der Vorentwurf einer *Sozialcharta* zur Behandlung von Fragen der Modernisierung wird gutgeheißen.
3. Alle angeschlossenen Eisenbahnverbände sind eingeladen, sich so lange auf die Richtlinien dieser Charta zu stützen, um unsoziale Maßnahmen und Entwicklungen im Zuge der Modernisierung und Rationalisierung von Eisenbahnen zu bekämpfen, bis im Rahmen der IAO geeignete Schlußfolgerungen zustande kommen.
4. Die Exekutive der ITF wird ersucht, den endgültigen Wortlaut der Charta dem nächsten Kongreß der ITF zur Genehmigung zu unterbreiten.

#### **Vorentwurf einer Sozialcharta für Fragen der Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen**

Im Hinblick auf die Natur des Eisenbahnbetriebes und seiner Bedeutung für die Wirtschaft und die Gemeinschaft als Ganzes sollten die Verwaltungen alle durch die Entwicklung der Technik gegebenen Möglichkeiten benützen, um einen reibungslosen und leistungsfähigen Betrieb sicherzustellen. Die praktische Wirksamkeit solcher Anstrengungen hängt indessen weitgehend von der Mitarbeit des Personals und seiner Gewerkschaft ab. Diese muß in die Lage versetzt werden, an allen Diskussionen über die Einführung von Neuerungen in Betrieb und Verwaltung von Anfang an teilzunehmen. Sie hat dabei sicherzustellen, daß das Personal aus der Verwendung neuer Techniken den ihm gerechterweise zustehenden Nutzen zieht und daß dieser in der Form einer fühlbaren Verbesserung seiner sozialen Stellung zum Ausdruck kommt. Dieses Ziel könnte damit am besten erreicht werden, daß man sich auf die Einhaltung von Richtlinien einigt, die insbesondere folgendes festlegen würden:

1. Änderungen, die mit einer Herabsetzung des Personalbestandes verbunden sind, haben auf die allgemeine Wirtschaftslage und auf ein etwa vorhandenes Bedürfnis vermehrter Arbeitsmöglichkeiten Rücksicht zu nehmen. Der Mensch muß als der wichtigste Faktor betrachtet werden.
2. Jede aus der Einführung neuer Methoden und Techniken resultierende Herabsetzung des Personalbestandes muß sorgfältig geplant werden. Entlassungen oder vorübergehende Dienststellungen dürfen nicht vorgenommen werden. Verminderungen im Personalbestand sollen durch betriebsinterne Abgänge, durch Einschränkung in der Rekrutierung, durch Versetzungen, wo solche unvermeidlich sind, sowie durch freiwillige Pensionierungen verwirklicht werden. Die Bedingungen für eine vorzeitige Pensionierung müssen für die Betroffenen annehmbar sein.

3. Die Eisenbahnverwaltungen müssen bereit sein, die Kosten der Versetzung oder Umschulung zu übernehmen und sie den Gewinnen aus erhöhter Produktivität anzulasten. Durch geeignete Schritte ist sicherzustellen, daß Arbeitnehmer, die versetzt oder umgeschult werden müssen, ihre bisherigen Bezüge in den neuen Tätigkeiten auch dann weiter erhalten, wenn sie vorübergehend in tiefer bewerteten Diensten beschäftigt sind.
4. Die Systeme der Berufseinweisung und -bewertung müssen den Anforderungen neuer Tätigkeiten Rechnung tragen. Dabei müssen die erhöhte geistige Anspannung, die Ermüdung und besonders auch die Einwirkung erhöhter Verantwortung bei Tätigkeiten, von denen die Sicherheit des Betriebes abhängt, gebührend berücksichtigt werden.
5. Die angemessene Beteiligung an den Ergebnissen einer erhöhten Produktivität ist für die Eisenbahner und ihre Gewerkschaft von entscheidender Bedeutung. Um das Wohlbefinden und den Team-Geist der Eisenbahner zu erhalten und einen hohen Grad der Betriebssicherheit zu gewährleisten, ist es erforderlich:
  - die wöchentliche Arbeitszeit herabzusetzen; sie soll nicht mehr als 40 Stunden betragen;
  - den Reallohn zu erhöhen;
  - die Bedingungen der Sozialversicherung zu verbessern.
6. Wo das Arbeitsvolumen der Eisenbahnwerkstätten zufolge neuer Ausrüstungen und Techniken zurückgeht, ist die Eigenproduktion von Bestandteilen und Ausrüstungen in Aussicht zu nehmen.
7. Die Eisenbahnverwaltungen sollen Initiative und Vorstellungsvermögen zeigen, indem sie durch die Ausdehnung der Tätigkeit der Unternehmen und durch die Einführung neuer Techniken, wie Huckepack-, Container- und Palettenverkehr, ihre Dienste verbessern. Die öffentlichen Behörden sollten solchen Bestrebungen wohlwollend gegenüberstehen.
8. Die Verwendung von Aushilfspersonal muß so weit eingeschränkt werden, daß eine ausreichende Zahl qualifizierter Beschäftigter mit festem Anstellungsverhältnis erhalten bleibt.
9. Der technische Fortschritt verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen, der Sicherheit des Arbeitnehmers und des Betriebes sowie der Gesundheit des Personals besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Diese Verpflichtung ist vor allem auf dem Gebiete der Bemannung von Triebfahrzeugen und Zügen Rechnung zu tragen.

#### **Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)**

Unsere Zusammenarbeit mit dieser Organisation hat sich in der Berichtszeit sehr gut entwickelt. Während wir und die übrigen zugelassenen internationalen Organisationen seit Ende 1957 keine direkten Kontakte mit den Ministern mehr pflegen konnten und sich unsere Mitarbeit ausschließlich auf der Ebene der Stellvertreter und einzelner Ausschüsse abspielte, ist 1960 eine willkommene Neuerung eingeführt worden. Nach dieser sind die internationalen Organisationen mindestens einmal jährlich einzeln zu einer Audienz beim Präsidenten und den zwei Vizepräsidenten der Konferenz geladen, wo sie sich in ungezwungener Weise nicht nur zu Geschäften einer Tagesordnung, sondern auch zu andern Problemen, die ihnen dringend erscheinen,

äußern können. Der so erfolgte Gedankenaustausch wird dem Ministerrat schriftlich unterbreitet. Wir danken der Ministerkonferenz und vor allem dem Initiator österreichischen Verkehrsminister, Dr. O. Waldbrunner, der im Geschäftsjahr 1960/61 das Präsidium innehatte, für diese Neuerung. Sein Nachfolger im Vorsitz, Herr Minister T. Bratteli aus Norwegen, gibt uns Gewähr dafür, daß diese Audienzen auch den Gewerkschaften großzügig offenstehen.

Die CEMT ist im Rahmen der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC) auf belgische Initiative hin gegründet worden. Ihre Funktionen haben mit der Umwandlung und Erweiterung der OEEC in die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die im Herbst 1961 in Kraft getreten ist, keine Änderung erfahren.

Unsere Mitarbeit in verschiedenen Organen der CEMT stand im Zusammenhang mit Fragen der Investitionen im Verkehr, der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen, der Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge im internationalen Straßenverkehr und der Rohrleitungen (Pipelines) und der Sicherheit im Straßenverkehr. Soweit das möglich war, haben wir unsere Stellungnahmen jeweils im Einvernehmen mit einzelnen Verbänden schriftlich formuliert. Außerdem haben wir alle einschlägigen Entschlüsse unserer Sektionen der CEMT zur Kenntnis gebracht. Auf den Konferenzen, die ausschließlich am Sitz der OECD in Paris stattfinden, war der Sektionssekretär jeweils von F. Laurent, Mitglied der Exekutive, begleitet.

Eine zusammenfassende Darstellung über den gegenwärtigen Stand der für die ITF wichtigsten Arbeiten der CEMT lassen wir nachstehend folgen:

#### **a) Die Koordinierung der Investitionen im Verkehr**

Die sehr weitgehenden Untersuchungen, die zu diesem Problem noch immer im Gange sind, stoßen auf vielfache Schwierigkeiten, die vor allem auf die unterschiedliche statistische Erfassung der bezüglichen Daten in den einzelnen Ländern oder auf das Fehlen von Statistiken, besonders im Straßenverkehr, zurückzuführen sind. Die jedes Jahr zuhanden der Ministerkonferenz zusammengefaßten Ergebnisse und Schlußfolgerungen werden den internationalen Organisationen zur Diskussion unterbreitet. Da es sich dabei nicht nur um die Investitionen für den Verkehr als Ganzes dreht, sondern auch ihre Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger und ihre Finanzierung behandelt wird, ist die Aussprache jeweils stark vom Interessengebiet der einzelnen Vertreter beherrscht. Für die ITF steht die Beschleunigung der Modernisierung der Eisenbahnen und eine der stürmischen Entwicklung der Motorisierung angepaßte Straßenbaupolitik im Vordergrund. In bezug auf die Binnenschifffahrt empfehlen wir eine gründliche Abklärung der wirtschaftlichen Aspekte bei Neu- und Erweiterungsbauten.

#### **b) Die wirtschaftliche Lage der europäischen Eisenbahnen**

Auf Veranlassung der CEMT wurde im Jahre 1955 eine umfassende Studie über die Finanzlage der Eisenbahnen durch den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) unternommen. Sie führte 1957 zur Entschliebung Nr. 10, die unter der Bezeichnung «Normalisierung der Konten» seither in einer Reihe von Ländern wenigstens teilweise durchgeführt worden ist und zu einer wesentlichen Verbesserung der buchmäßigen Finanzlage geführt hat. Der Stand der «Normalisierung» bildet jedes Jahr Gegenstand eingehender Berichte. In Fortsetzung dieser Arbeit wurde die UIC im Mai 1960 ersucht, eine neue Denkschrift zur wirtschaftlichen Lage der europäischen Eisenbahnen auszu-

arbeiten. Diese erschien im Juli 1961 und bildete anschließend auf der Konferenz der Stellvertreter mit den internationalen Organisationen Gegenstand einer eingehenden Aussprache. Die ITF hat den Bericht den angeschlossenen Verbänden sofort zugestellt und um ihre Kommentare ersucht. Gestützt auf die eingegangenen Antworten äußerten wir uns schriftlich in einem ausführlichen Memorandum zu einzelnen Abschnitten der Denkschrift. Die weitere Behandlung wird in der CEMT durch zwei Ausschüsse erfolgen, wobei sich der eine mit den allgemeinen verkehrspolitischen Aspekten, der andere mit den eigentlichen Problemen der Eisenbahnen befassen wird.

**c) Abmessungen und Gewichte der Straßenfahrzeuge**

Auf der Ministerkonferenz vom Oktober 1960 kam es zum Abschluß dieser Streitfrage, die seit 1956 in europäischen Verkehrskreisen immer wieder zu heftigen Auseinandersetzungen geführt hat. Nach einer Einigung zwischen Frankreich und Deutschland, die ursprünglich die zwei extremen Auffassungen vertreten hatten, einigte sich die große Mehrheit der Konferenz auf die folgende Empfehlung:

Soweit es der Zustand der Straßen in den einzelnen Ländern gestattet, sollen ab 1. Januar 1966 im internationalen Verkehr der CEMT-Länder folgende Höchstgrenzen für die Abmessungen und Gewichte der Fahrzeuge gelten:

Last der Einzelachse . . . . .	10 Tonnen
Last der Doppelachse . . . . .	16 Tonnen
Gesamtgewicht der Lastzüge und Sattelschlepper . . . . .	32 Tonnen
Länge der Lastzüge . . . . .	16,5 Meter
Länge der Sattelschlepper . . . . .	15 Meter

Der Standpunkt der ITF wurde in einem Memorandum vom Mai 1960 der CEMT unterbreitet. Wir gaben darin der Erwartung Ausdruck, daß ein Entscheid in dieser Frage nicht in erster Linie vom Interesse der Unternehmungen im Straßentransport ausgehen, sondern das Allgemeininteresse, die Verkehrssicherheit und die sozialen Bedingungen der Arbeitnehmer im Straßentransport und deren Verantwortung berücksichtigen sollte. Dieser Standpunkt wurde auf der gemeinsamen Sitzung der Sektionen des Binnenverkehrs vom 22. Juli 1960 und anschließend durch eine Kongreßentschließung gutgeheißen. Wir verweisen auf den Kongreßbericht.

## VIII. Verschiedenes

### IBS/IBFG-Mission nach Griechenland

Vom 31. Januar bis 4. Februar 1961 besuchte eine gemeinsame IBS/IBFG-Mission Griechenland. Der Vertreter der ITF auf dieser Mission war Kollege Laan. Die anderen Mitglieder der Delegation waren: der Generalsekretär des IBFG, der Sekretär der ERO des IBFG, Kollege Malles vom IBFG-Sekretariat (Sekretär der Mission), der Generalsekretär des Internationalen Bundes der Privatangestellten und der ehrenamtliche Sekretär des Internationalen Bundes der Schuh- und Lederarbeiter.

Das Ziel der Mission war a) zu prüfen, auf welche Weise die internationale Gewerkschaftsbewegung den griechischen Gewerkschaften unter den gegenwärtigen Verhältnissen am besten helfen könnte und b) falls notwendig, bei der griechischen Regierung vorstellig zu werden.

Die griechischen Gewerkschaften befinden sich unter ständigem Druck von der Linken, einer aktiven kommunistischen Bewegung, und der Rechten, einer Regierung mit reaktionärer Tendenz. Ihr Widerstand gegen diese zweifache Bedrohung wurde durch interne Zwietracht und Abhängigkeit von einem «Sozialen Wohlfahrtsfonds» für ihre Finanzierung untergraben. Dieser «Fonds» ist an der Oberfläche unter der Verwaltung eines dreigliedrigen Ausschusses, wird aber tatsächlich von der Regierung kontrolliert.

Die Mission hatte lange Besprechungen mit den Leitern des griechischen Gewerkschaftsbundes und mit der «Oppositionsgruppe». Der Generalsekretär des IBFG traf außerdem mit dem Ministerpräsidenten und stellvertretenden Ministerpräsidenten zusammen und forderte eine Liberalisierung der gewerkschaftlichen und sozialen Politik der Regierung, Ratifizierung der IAO-Konventionen 87 und 98 und die Auflösung des «Sozialen Wohlfahrtsfonds».

Die Mission scheint einen Eindruck hinterlassen zu haben; besonders scheint der griechische Ministerpräsident eingesehen zu haben, daß in der Behinderung der gewerkschaftlichen Entwicklung gewisse Gefahren verborgen liegen. Den Gewerkschaftsführern wurde eindeutig klargemacht, daß sie ihre Organisationen nur durch geschlossene und radikale Maßnahmen auf eine gesunde und unabhängige Basis bringen könnten.

Bevor die Delegation Griechenland verließ, wurde eine Erklärung veröffentlicht, die vom Generalsekretär des griechischen Gewerkschaftsbundes und vom Generalsekretär des IBFG unterzeichnet worden war. In dieser Erklärung wird betont, daß der griechischen Gewerkschaftsbewegung die Gelegenheit gegeben werden müsse, in den sozialen und wirtschaftlichen Angelegenheiten des Landes eine angemessene Rolle zu spielen. Außerdem enthält die Erklärung einen Aufruf zur Einigkeit innerhalb der griechischen Gewerkschaftsbewegung. Die griechischen Verbände verpflichteten sich, nach finanzieller Unabhängigkeit zu streben, und der IBFG versprach, die Gewerkschaften in ihrem Kampf zur Hebung des unglaublich niedrigen Lebensstandards der Arbeiter zu unterstützen.

Kollege Laan hatte Unterredungen mit den leitenden Funktionären der der ITF angeschlossenen Hafentarbeiter-, Seeleute- und Eisenbahnerverbände. Bei dieser Gelegenheit betont er erneut, daß die griechischen Gewerkschaften unbedingt ihre Reihen schließen müßten. Mit dem Vertreter des der ITF

angeschlossenen Eisenbahnerverbandes besprach er gewisse Schwierigkeiten, denen sich der Verband auf Grund der Beschränkung seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit zufolge einer gerichtlichen Entscheidung gegenüber sieht. Später erfuhren wir, daß der Verband gegen diese Entscheidung erfolgreich Berufung eingelegt hat.

# Finanzbericht 1960/1961

## Einleitung

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

	Gesamt- einkünfte	Ausgaben	Überschuß (+) oder Defizit (—)
	£	£	£
1959 . . .	63.055	56.563	+ 6.492
1960 . . .	64.992	66.162	— 1.170
1961 . . .	76.593	75.498	+ 1.041

Aus dieser Gegenüberstellung läßt sich ersehen, daß die Gesamteinkünfte während des Jahres 1961 scharf anstiegen. Dies war zu erwarten, da die Mitgliedsbeiträge ab 1. Januar 1961 von 5d. auf 6d. pro Mitglied erhöht wurden. Ein Blick auf die Tabelle 1 (Einnahmen und Ausgaben für 1960 und 1961) zeigt jedoch, daß die Einnahmen an Mitgliedsbeiträgen nicht wie erwartet um 25 Prozent angestiegen sind. Der Grund dafür liegt in dem Rückgang der Gesamtmitgliedschaft zufolge a) der Reduzierung der Mitgliederzahlen eines der großen angeschlossenen Verbände, b) der Suspendierung eines anderen großen Verbandes und c) des Austritts von zwei weiteren Verbänden aus der ITF. Der dadurch entstandene Einkommensverlust beläuft sich schätzungsweise auf £13.000. Auf einer Sitzung des Fair Practices-Ausschusses im April dieses Jahres wurde beschlossen, daß 5 Prozent der Einnahmen des Internationalen Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute als Entgelt für geleistete Dienste und Ausgaben im Zusammenhang mit diesem Fonds auf das Konto des Allgemeinen Fonds der ITF überwiesen werden sollten. Die der Föderation im Zusammenhange mit der Verwaltung des Hilfs- und Sozialfonds entstandenen Unkosten (Gehälter, Reisekosten, Sitzungen und Konferenzen, Miete usw.) sind in den in Tabelle 1 unter «Ausgaben» angeführten Beträgen inbegriffen. Dies sollte bei einem Vergleich der Ausgaben für 1960 und 1961 im Auge behalten werden, da diese Vereinbarung erst ab 1. Januar 1961 zur Anwendung gekommen ist.

Abgesehen davon wäre in bezug auf die Ausgaben nur noch zu bemerken, daß die verhältnismäßig hohen Reisekosten für 1961 auf die Tatsache zurückzuführen sind, daß die ITF während dieses Jahres auf ungewöhnlich vielen Konferenzen und Kongressen vertreten war. Die in Tabelle 1 angeführten Zahlen zeigen außerdem, daß sich der allgemeine Anstieg der Kosten und Preise auch auf die Auslagen der ITF ausgewirkt hat.

## Sonderfonds

Die Tabellen 2 bis 5 enthalten Einzelheiten über die Verwendung der Sonderfonds der ITF in den Jahren 1960 und 1961.

Es freut uns, in diesem Zusammenhang berichten zu können, daß der Freie Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen auf einer gesünderen Grundlage steht als vor zwei Jahren (siehe Tabelle 2). Vor allem möchten wir dem österreichischen Eisenbahnverband für seine im Jahre 1960 geleistete großzügige Spende unseren offiziellen Dank aussprechen. Die vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG geleistete Unterstützung und die Solidaritätsfonds-

spenden der schwedischen Mitgliedsverbände machten eine Erweiterung unserer regionalen Tätigkeit in Afrika, Asien, Lateinamerika und dem karibischen Raum möglich.

Auf seiner Sitzung im April 1960 hatte das Exekutivkomitee vorgeschlagen, daß nach Einführung der erhöhten Mitgliedsbeiträge (6d. pro Mitglied) 30 Prozent der Beiträge (anstatt 25 Prozent wie bisher) an den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen überwiesen werden sollten. Als jedoch dem Exekutivkomitee im April 1962 die Zahlen für 1961 unterbreitet wurden, zeigte es sich, daß infolge des bereits erwähnten Einkommensverlustes (£13.000) die Ausgaben für 1961 das diesbezügliche Einkommen beträchtlich überschritten. Das Exekutivkomitee sah sich somit gezwungen, den Beitrag des Allgemeinen Fonds an den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen für dieses Jahr auf 25 Prozent festzusetzen. Der dem Edo-Fimmen-Fonds dadurch entstandene Verlust konnte glücklicherweise durch freiwillige Beiträge der Mitgliedsverbände (einschließlich einer großzügigen Spende der RLEA) zumindest zum Teil wettgemacht werden.

Einige Worte zur Erklärung der in Tabelle 2 unter «Beiträge» angeführten Summe von £3.089. Nach Beendigung des Streiks der tanganjikanischen Eisenbahner richtete die ITF einen Appell um Unterstützung der Eisenbahner und deren Familien an die angeschlossenen Verbände. £3.089 der in diesem Zusammenhange gespendeten Gelder wurden nicht ausgegeben und somit dem Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung zugeführt. Später gelangte das Exekutivkomitee zu der Ansicht, daß diese Gelder – im Hinblick auf den Zweck des ursprünglichen Appells – eigentlich in den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen gehörten und befürwortete deren Überweisung in den Edo-Fimmen-Fonds.

Was die übrigen Fonds betrifft, bedürfen die in den Tabellen 3 bis 5 angeführten Zahlen keiner weiteren Erläuterung.

Abschließend möchten wir allen Mitgliedsverbänden für ihre Unterstützung und das uns entgegengebrachte Verständnis unsere aufrichtigste Anerkennung aussprechen.

Juni 1962

P. de Vries,  
Generalsekretär

## Bilanz zum 31. Dezember 1960

Aktiva	£	£
Bank- und andere Guthaben . . . . .	148.286	
Kassenbestand London (inkl. ausländischer Währung)	959	
Investition: £7.044 3% British Transport Stock 1978/88 zum Nennwert . . . . .	4.774	154.019
<b>Verschiedene Debitoren</b>		
Fällige Mitgliedsbeiträge . . . . .	7.505	
Beiträge, fällig auf laufenden Konten . . . . .	3.977	
Fällige Fondsbeiträge . . . . .	469	
Sparguthaben des Personals . . . . .	1.714	
Vorschüsse . . . . .	6.259	
Übertrag	19.924	154.019



	£	£
Übertrag	19.924	154.019
Fällige Zinsen . . . . .	546	
Eintreibbare Einkommenssteuer . . . . .	288	
Vorauszahlungen . . . . .	710	21.468
Papiervorrat . . . . .		50
		175.537
<i>Mobiliar, Büromaterial</i>	£	
Anschaffungspreis, abzüglich Verkaufserlös . . . . .	8.559	
Neuanschaffungen . . . . .	462	
	9.021	
Abzüglich bisherige Abschreibungen . . . . .	5.481	3.540
Auto, Anschaffungspreis . . . . .	2.095	
Abzüglich Wert des dem Kollegen O. Becu geschenkten Autos . . . . .	2.095	—
Bücherei (Nominalwert) . . . . .	1	3.541
<i>Gewerkschaftsgründungsfonds</i>		
£11.032 3% British Transport Stock 1978/88 zum Nennwert . . . . .		7.503
		186.581
<b>Passiva</b>		
<i>Verschiedene Kreditoren</i>		
Allgemeine Konten . . . . .	13.777	
Vorschüsse . . . . .	34.544	
Beträge, ausstehend auf laufenden Konten . . . . .	6.685	
Im voraus bezahlte Mitgliedsbeiträge . . . . .	736	55.742
<i>Fonds</i>		
Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen . . . . .	6.962	
Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute . . . . .	106.562	
Unterstützungsfonds . . . . .	4.812	
Gewerkschaftsgründungsfonds . . . . .	7.503	
Beistandsfonds für die Opfer der Unterdrückung . . . . .	2.311	
	128.150	
Allgemeiner Fonds . . . . .	2.689	130.839
		186.581

### 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 Exekutiv-

komitee 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 1960; (2) die Einnahmen- und Ausgabenberechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1960; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1960.

Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,  
geprüfte Rechnungsrevisoren

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

25. Juli 1961

### Bilanz zum 31. Dezember 1961

Aktiva	£	£
Bank- und andere Guthaben . . . . .	219.792	
Kassenbestand London (inkl. ausländischer Währung)	576	
Investition: £7.044 3% British Transport Stock 1978/88 zum Nennwert . . . . .	4.774	225.142
<i>Verschiedene Debitoren</i>		
Fällige Mitgliedsbeiträge . . . . .	8.115	
Beträge, fällig auf laufenden Konten . . . . .	2.790	
Fällige Fondsbeiträge . . . . .	5.357	
Sparguthaben des Personals . . . . .	206	
Vorschüsse . . . . .	12.143	
Fällige Zinsen . . . . .	554	
Eintreibbare Einkommenssteuer . . . . .	—	
Vorauszahlungen . . . . .	1.312	30.477
Papiervorrat . . . . .		50
		<u>255.669</u>
<i>Mobiliar, Büromaschinen</i>		
	£	
Anschaffungspreis abzüglich Verkaufserlös . . . . .	9.021	
Neuanschaffungen . . . . .	686	
	<u>9.707</u>	
Abzüglich Abschreibungen . . . . .	6.231	3.476
Auto, Anschaffungspreis . . . . .	1.741	
Abzüglich Abschreibungen . . . . .	350	1.391
Bücherei (Nominalwert) . . . . .		<u>1</u>
		4.868
<i>Gewerkschaftsgründungsfonds</i>		
£11.032 3% British Transport Stock 1978/88 zum Nennwert . . . . .		<u>7.503</u>
		<u>268.040</u>

## Passiva

Verschiedene Kreditoren	£	£
Allgemeine Konten . . . . .	6.582	
Vorschüsse . . . . .	43.728	
Auf laufenden Konten schuldige Beträge . . . . .	8.420	
Im voraus bezahlte Mitgliedsbeiträge . . . . .	606	59.336
Fonds		
Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen . . . . .	9.834	
Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute . . . . .	180.129	
Unterstützungsfonds . . . . .	5.197	
Gewerkschaftsgründungsfonds . . . . .	7.503	
Beistandsfonds für die Opfer der Unterdrückung . . . . .	2.311	
	204.974	
Allgemeiner Fonds . . . . .	3.730	208.704
		<u>268.040</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 1961; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Einnahmenüberschusses für das Jahr 1961; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1961.

Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,  
geprüfte Rechnungsrevisoren

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

28. Juni 1962

Tabelle 1

## Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1960 und 1961

Einnahmen	1960	1961
	£	£
1. Mitgliedsbeiträge . . . . .	83.120	88.536
Abzüglich 25% Beitrag zum Freien Gewerkschafts- fonds Edo Fimmen . . . . .	20.780	22.134
	<u>62.340</u>	<u>66.402</u>
2. Andere Einnahmen . . . . .	2.652	535
3. Zuweisung vom Internationalen Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute . . . . .		9.602
	<u>64.992</u>	<u>76.539</u>

<b>Ausgaben</b>	1960	1961
	£	£
<i>I. Gehälter und Zulagen</i>		
1. Gehälter und Sozialversicherung . . . . .	31.968	37.358
2. Berichte und Übersetzungen . . . . .	72	349
<i>II. Miete, Steuern und Bürokosten</i>		
3. Londoner Büro . . . . .	4.094	4.348
4. New-Yorker Büro . . . . .	1.010	994
5. Versicherung . . . . .	30	29
<i>III. Reise- und Repräsentationskosten</i>		
6. Sitzungen und Konferenzen . . . . .	13.087	12.311
7. Reisekosten . . . . .	3.121	4.860
8. Repräsentationskosten . . . . .	600	688
9. Auto . . . . .	380	597
<i>IV. Veröffentlichungen, Bücherei und Papier</i>		
10. Zeitungen und Berichte . . . . .	5.509	7.226
11. ITF-Geschichte . . . . .		207
12. Abonnemente . . . . .	329	421
13. Bücherei . . . . .	132	100
14. Papier und anderer Bürobedarf . . . . .	613	751
<i>V. Porti, Telephon und Telegramme</i>		
15. Porti . . . . .	554	591
16. Telephon und Telegramme . . . . .	1.178	1.601
<i>VI. Buchprüfungs-, Anwalts- und allgemeine Kosten</i>		
17. Buchprüfung . . . . .	678	678
18. Bankspesen . . . . .	108	157
19. Allgemeine Kosten, Zuwendungen, Verschiedenes . . . . .	2.074	507
20. Zahlbarer Mitgliedsbeitrag . . . . .	625	625
	66.162	74.398
	£	
Abschreibungen auf Mobiliar, Anlagen und Büro- maschinen . . . . .	750	
Abschreibungen auf Auto . . . . .	350	1.100
		75.498

Tabelle 2

**Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen**

	£
Bilanz am 1. Januar 1960 . . . . .	388
<b>Beiträge</b>	
Erhalten von Mitgliedsverbänden im Jahre 1960 . . . . .	224
Erhalten von Mitgliedsverbänden im Jahre 1961 . . . . .	552
Besondere Spende vom Österreichischen Eisenbahnverband im Jahre 1960 . . . . .	11.294
	Übertrag 12.458

		£
	Übertrag	12.458
Beitrag vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG, 1961:		
		£
1961 Programm . . . . .	21.034	
Beitrag zu den Kosten der Konferenz in Lima . . . . .	1.786	
Vorgesehene Unterstützung für afrikanische Eisenbahner, Njassaland . . . . .	930	23.750
Spende der schwedischen Verbände, Sammlung des Solidaritäts- fonds 1961 . . . . .		6.697
Besondere Beiträge der RLEA 1961 . . . . .		7.857
Zuweisung von 25 % der Mitgliedsbeiträge 1960 . . . . .		20.780
Zuweisung von 25 % der Mitgliedsbeiträge 1961 . . . . .		22.134
Überweisung vom Beistandsfonds für die Opfer von Unterdrück- ung 1960 . . . . .		3.089
		<u>96.765</u>

### Ausgaben 1960 und 1961

#### Regionale Tätigkeit

##### Regionalbüros (inkl. Reisen der Regionalvertreter)

Afrika-Büro, Lagos . . . . .	7.176	
Asien-Büro, Singapur . . . . .	6.637	
Japan-Büro, Tokio . . . . .	6.284	
Lateinamerika-Büro, Mexiko 1960, Montevideo 1960, Lima 1960/61 . . . . .	29.831	49.928

#### Unterstützung und Ausgaben

##### Afrika

Unterstützung (wie in Tabelle angeführt) . . . . .	6.555	
Individuelle Zuwendungen . . . . .	155	
Beitrag zur Teilnahme der Delegierten am Ber- ner Kongreß . . . . .	672	
Reise in der Region . . . . .	1.769	
Vertretung, W. Townsend . . . . .	340	
Verschiedenes . . . . .	5	9.496

##### Asien

Unterstützung (wie in Tabelle angeführt) . . . . .	1.465	
Individuelle Zuwendungen . . . . .	88	
Beitrag zur Teilnahme der Delegierten am Ber- ner Kongreß . . . . .	634	
Reise in der Region . . . . .	526	
Asiatische Transportarbeiterkonferenz, Kuala Lumpur . . . . .	3.423	
Verschiedenes . . . . .	26	6.162

##### Europa

Unterstützung (wie in Tabelle angeführt) . . . . .	230	
Beitrag zum gewerkschaftlichen Ausschuß der ITF-Mitgliedsverbände in der EWG . . . . .	1.429	
	<u>1.659</u>	65.586

	£	£	£
Übertrag	1.659	65.586	
Beitrag zur Teilnahme der Delegierten am Berner Kongreß . . . . .	48		
Reise in der Region . . . . .	77	1.784	
<i>Lateinamerika und Karibischer Raum</i>			
Unterstützung (wie in Tabelle angeführt) . . . . .	1.904		
Individuelle Zuwendungen . . . . .	56		
Beitrag zur Teilnahme der Delegierten am Berner Kongreß . . . . .	614		
Reise in der Region . . . . .	506		
Konferenz Lateinamerikas und des Karibischen Raums, Lima . . . . .	8.862	11.942	
<i>Ausgaben des Hauptbüros</i>			
Gehalt des Leiters der Regionalabteilung . . . . .	3.091		
Bürokosten, Miete, Büromaterial und Telegramme . . . . .	2.556		
Reise-, Repräsentations- und Umzugskosten des Leiters der Regionalabteilung . . . . .	1.972	7.619	86.931
Saldo per 31. Dezember 1961 . . . . .			9.843

### Unterstützungstabelle

		£	£
<b>Afrika</b>			
Kenia	Transportarbeiter . . . . .	300	
	Seeleute . . . . .	150	
	Eisenbahner Afrikas . . . . .	2.540	
Nigerien	Hafenarbeiter . . . . .	100	
	Hafenaufsichtspersonal . . . . .	250	
	Technisches Eisenbahnpersonal . . . . .	420	
	Eisenbahn- und Hafentransportarbeiter (Darlehen) . . . . .	300	
	Transportangestellte . . . . .	430	
N.-Rhodesien	Straßentransportarbeiter Zentralafrikas . . . . .	250	
Njassaland	Afrikanisches Eisenbahnpersonal . . . . .	751*	
	Allgemeine Transportarbeiter . . . . .	300	
Uganda	Vereinigte Transport- und allgemeine Arbeiter . . . . .	189	
	Afrikanisches Eisenbahnpersonal . . . . .	75	6.555
<b>Asien</b>			
Aden	Allgemeiner und Hafentarbeiterverband . . . . .	100	
Indien	Unterstützung zur Veröffentlichung des Buches «Arbeitslage in der indischen Schifffahrt» . . . . .	112	
	Übertrag	212	6.555

\* Zuschuß von £286 der ITF im Jahre 1960 plus £465 (Hälfte der Unterstützung vom Internationalen Solidaritätsfonds, ICFTU – siehe Beitrag zum Fonds.

		£	£
	Übertrag	212	6.555
<i>Malaja</i>	All-indischer Eisenbahnverband . . . . .	1.000	
	Eisenbahnverband (Saldo des Darlehens)	<u>253</u>	1.465
<b>Europa</b>			
<i>Spanien</i>	Unterstützung für Transportarbeiter und Eisenbahner im Exil . . . . .	<u>230</u>	230
<b>Lateinamerika und karibischer Raum</b>			
<i>Argentinien</i>	Lokpersonal (La Fraternidad) . . . . .	500	
	Eisenbahner (noch nicht angeschlossen) . . . . .	18	
<i>Barbados</i>	Arbeiterverband . . . . .	250	
<i>Brasilien</i>	Seeleuteföderation . . . . .	178	
<i>Kolumbien</i>	Zivilluftfahrt (Bodenpersonal) . . . . .	179	
<i>Ekuador</i>	Zivilluftfahrt (Braniffgesellschaft) . . . . .	18	
<i>Panama</i>	Seeleute . . . . .	11	
<i>Peru</i>	Zivilluftfahrt . . . . .	36	
	Fahrer und Schaffner . . . . .	89	
	El-Callao-Stauarbeiter . . . . .	18	
	Angestellte . . . . .	71	
<i>Uruguay</i>	Eisenbahner-Föderation . . . . .	<u>536</u>	1.904
			10.154

Tabelle 3

**Internationaler Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute**

	£
Saldo per 1. Januar 1960 . . . . .	51.057
Beiträge erhalten 1960 . . . . .	59.187
Beiträge erhalten 1961 . . . . .	187.728
Mitgliedsbeiträge erhalten 1960 . . . . .	1.557
Mitgliedsbeiträge erhalten 1961 . . . . .	641
Zinsen der Bankguthaben . . . . .	3.671
	<u>303.841</u>

	£	£	£
<b>1960</b>			
Londoner Bürokosten . . . . .	3.044		
Sitzungs- und Reisekosten, Diäten der Mitglieder des Ausschusses und andere Auslagen . . . . .	419		
Repräsentationskosten außerhalb des Haupt- büros . . . . .	602		
Allgemeine Boykottkosten . . . . .	<u>1.174</u>	5.239	

1961

**Zuwendungen**

Niederländischer Seeleuteverband:

Neues Wohlfahrtszentrum, Europort . . . . .	10.000
Seeleute-Ausbildungsprogramm (Rotterdam) . . . . .	1.000
Deutsche Transportarbeiter (ÖTV)	
Seeleute-Ausbildungsprogramm, Hamburg . . . . .	<u>2.000</u>

Übertrag 13.000      5.239

	£	£	£
Übertrag	13.000	5.239	
Vereinigter Seeleutedienst, USA . . . . .	7.000		
Seemannsspital Greenwich, England . . . . .	1.000		
Internationales Medizinisches Zentrum, Rom . . . . .	1.000		
Indischer Seeleuteverband:			
Gründung eines Informationszentrums in Bom-			
bay – erste Anzahlung . . . . .	290		
	<u>22.290</u>		
Zuweisung für geleistete Dienste und Ausgaben im Zusammenhang mit dem Fonds, wie unter «Auslagen» im Allgemeinen Fonds angeführt, nämlich 5 Prozent der Einnahmen für 1961 . . . . .	9 602		
Einnahmen . . . . .	31.892		
Zuweisungen an Seeleuteverbände . . . . .	86.581	118.473	123.712
Saldo per 31. Dezember 1961 . . . . .			<u>180.129</u>

Tabelle 4

**Unterstützungsfonds**

	£
Saldo per 1. Januar 1960 . . . . .	4.980
Zinsen . . . . .	1.084
	<u>6.064</u>
Zuwendungen und verschiedene Kosten . . . . .	867
Saldo per 31. Dezember 1961 . . . . .	<u>5.197</u>

Tabelle 5

**Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung**

	£
Saldo per 1. Januar 1960 . . . . .	2.311
Erhalten von Mitgliedsverbänden für afrika- nische Eisenbahner, Tanganjika . . . . .	5.072
	<u>7.383</u>
Zuwendungen, Streikunterstützung und Reprä- sentationskosten (afrikanische Eisenbahner, Tanganjika) . . . . .	1.983
Überweisung in den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen = Saldo des Tanganjika-Appell- Fonds (afrikanische Eisenbahner) . . . . .	3.089
Saldo per 31. Dezember 1961 . . . . .	<u>2.311</u>



# Revision der Satzungen

**Antrag des Exekutivkomitees der ITF an den 27. Kongreß der ITF, vom 25. Juli bis 4. August 1962, in Helsinki:**

Der 27. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, vom 25. Juli bis 4. August 1962, in Helsinki, beschließt, die Satzungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf den folgenden Wortlaut abzuändern:

## **Präambel**

Die 1886 gegründete Internationale Transportarbeiter-Föderation ist eine internationale Organisation, deren Ziel in der Zusammenfassung der Gewerkschaften der Transportarbeiter aller Länder ohne Unterschied der Hautfarbe, Nationalität, Rasse oder des Glaubens besteht.

Sie ist ein freigewerkschaftliches Organ zur Verteidigung und Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Transportarbeiter aller Berufe und ihrer Gewerkschaften auf internationaler Ebene. Sie steht ein für die Verteidigung der Demokratie und Freiheit und bekämpft den Kolonialismus, Totalitarismus und die Aggression in allen ihren Formen.

Für die Tätigkeit der Föderation sind folgende Satzungen maßgebend, wobei mit «Föderation» die Internationale Transportarbeiter-Föderation gemeint ist.

## **Artikel I Ziele**

Die Ziele der Föderation sind:

- a) Die Unterstützung nationaler und internationaler Aktionen im Kampf gegen wirtschaftliche Ausbeutung und politische Unterdrückung und die Verwirklichung der internationalen Solidarität der Arbeiterklasse.
- b) Die Mitwirkung bei der Errichtung einer Weltordnung, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres Wohls durch gemeinsame Nutzung der Hilfsquellen der Welt beruht.
- c) Die universelle Anerkennung und Verwirklichung des Anspruches auf gewerkschaftlichen Zusammenschluß.
- d) Die Verteidigung und Förderung der wirtschaftlichen und beruflichen Interessen aller Transportarbeiter auf internationaler Ebene.
- e) Die Vertretung der Transportarbeiter bei internationalen Gremien, die Funktionen ausüben, welche ihre sozialen und wirtschaftlichen und beruflichen Verhältnisse berühren.
- f) Die Erteilung von Informationen über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in verschiedenen Teilen der Welt, die sie berührende Gesetzgebung, die Entwicklung und Tätigkeit ihrer Gewerkschaften und andere verwandte Fragen an die Mitgliedsverbände.

## **Artikel II Methoden**

Die Föderation verfolgt diese Ziele durch:

- a) Herstellung und Pflege enger Beziehungen zwischen den gewerkschaftlichen Organisationen der Transportarbeiter aller Länder.

- b) Hilfeleistung bei der gewerkschaftlichen Erfassung der Transportarbeiter in den Ländern, wo sie nicht oder nur teilweise organisiert sind, und Unterstützung schwacher Organisationen, die dieses Beistandes würdig sind, insbesondere durch Gewinnung der Unterstützung der öffentlichen Meinung für die Verbesserung der sozialen Verhältnisse in den betreffenden Ländern.
- c) Förderung, Errichtung und Einsatz von Einrichtungen zur gegenseitigen Hilfeleistung der Transportarbeiter-Gewerkschaften verschiedener Länder und Unterstützung von Transportarbeiter-Gewerkschaften, die in Konflikte verwickelt sind.
- d) Zusammenarbeit mit anderen internationalen Körperschaften.
- e) Zusammenstellung und Verbreitung von Informationen über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Transportarbeiter und diese Bedingungen berührende Fragen, wie staatliche und internationale Regelungen, Arbeitsvorschriften im Verkehr, Leben und Arbeit der Transportarbeiter berührende technische Entwicklungen und strukturelle eigentumsrechtliche und verwaltungstechnische Aspekte der Verkehrsträger.

### **Artikel III Mitgliedschaft**

1. Alle Gewerkschaften und Vereinigungen von Gewerkschaften, die die Interessen von Personen vertreten, die in irgendeiner Eigenschaft in irgendeinem Verkehrszweig beschäftigt sind, ohne Rücksicht darauf, ob dieser sich in öffentlichem oder privatem Besitz oder Betrieb befindet, können der Föderation beitreten, sofern:
  - a) sie den in diesen Satzungen festgelegten Zielen der Föderation beipflichten;
  - b) ihre Satzungen und ihr Verhalten für eine demokratische Führung ihrer Angelegenheiten Gewähr bieten;
  - c) sie versprechen, die mit der Mitgliedschaft verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen.
2. Gesuche um Aufnahme in die Föderation sind dem Vorstand schriftlich zu unterbreiten. Der Vorstand hat das Recht, diese Gesuche nach Rücksprache mit den der Föderation angeschlossenen Verbänden des Landes, wo sich der um Aufnahme ansuchende Verband befindet, gutzuheißen oder abzulehnen. Ein Verband kann gegen die Ablehnung seines Aufnahmegesuches beim Generalrat Einspruch erheben. Bei solchen Einsprüchen können die gemäß den Bestimmungen dieses Paragraphen befragten Verbände beim Generalrat vorsprechen und ihn von ihren Gründen für ihre Befürwortung bzw. Ablehnung des betreffenden Gesuches in Kenntnis setzen.

### **Artikel IV Verpflichtungen der angeschlossenen Organisationen**

Mit der Mitgliedschaft in der Föderation ist kein Verlust der Selbständigkeit der Organisationen verbunden, jedoch entstehen für sie mit dem Beitritt folgende Verpflichtungen:

- a) Mitgliedsbeiträge zu den von den zuständigen Organen der Föderation festgelegten Sätzen und Bedingungen zu zahlen.
- b) Dem Sekretariat regelmäßige Auskünfte über ihre Tätigkeit und Entwicklung zuzustellen, die von Interesse sind.
- c) Bei der Durchführung der Beschlüsse der leitenden und ausführenden

Organe der Föderation mitzuwirken und der Föderation über die unternommenen Schritte und ihr Ergebnis, oder aber über die Gründe, weshalb solche Schritte unterlassen wurden, Bericht zu erstatten.

- d) Ihre Mitglieder mit den Grundsätzen der Politik und den Beschlüssen der Föderation bekannt zu machen und ihren leitenden Organen über die Tätigkeit der Föderation Bericht zu erstatten.

#### **Artikel V Austritt, Erlöschen der Mitgliedschaft, Suspendierung und Ausschluß**

1. Für den Austritt aus der Föderation gilt eine einjährige Kündigungsfrist. Die finanziellen Verpflichtungen laufen bis zum Ende der Kündigungsfrist weiter.
2. Der Generalrat kann zufolge einer Empfehlung des Vorstandes die Mitgliedschaft eines der Föderation angeschlossenen Verbandes als erloschen erklären, weil dieser Verband trotz wiederholten Mahnungen seine in Artikel 4 dieser Satzungen festgelegten finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Föderation nicht erfüllt hat. Der Vorstand soll den betreffenden Verband zu guter Zeit von seiner Absicht, dem Generalrat eine diesbezügliche Empfehlung zu machen, in Kenntnis setzen.
3. Der Vorstand hat das Recht, einen der Föderation angeschlossenen Verband, der nach der Beurteilung des Vorstandes gegen die Interessen der Föderation handelt oder die in Artikel 3 angeführten Mitgliedschaftsbedingungen nicht mehr erfüllt, zu suspendieren. Der Vorstand kann gleichzeitig eine solche Suspendierung aufheben, wenn seines Erachtens keine Gründe für deren Aufrechterhaltung mehr bestehen.
4. Die betreffenden Verbände sind von dem Beschluß, sie zu suspendieren, und von den Gründen für diesen Beschluß sofort in Kenntnis zu setzen und haben das Recht, auf der nächsten Generalratssitzung gegen diesen Beschluß Einspruch zu erheben.
5. Der Generalrat ist befugt, angeschlossene Organisationen auszuschließen.
6. Gegen Beschlüsse des Generalrates auf Grund von Absatz 2 bzw. 5 dieses Artikels kann beim nächstfolgenden Kongreß Berufung eingelegt werden.

#### **Artikel VI Der Kongreß**

1. Der Kongreß ist das höchste leitende Gremium der Föderation.
2. Ordentliche Kongresse finden alle drei Jahre statt. Der Vorstand bestimmt den Zeitpunkt und Tagungsort aller ordentlichen Kongresse. Außerordentliche Kongresse finden statt:
  - a) nach Gutdünken des Vorstandes oder
  - b) zufolge eines schriftlichen Ansuchens der angeschlossenen Verbände von mindestens fünf Ländern. Diese Verbände müssen zusammen mindestens ein Drittel der zahlenden Gesamtmitgliedschaft der Föderation vertreten.

Der Vorstand bestimmt den Zeitpunkt und Tagungsort aller außerordentlichen Kongresse, aber ein gemäß Absatz 2 dieses Paragraphen geforderter außerordentlicher Kongreß muß innerhalb sechs Monaten nach Eingang des diesbezüglichen Ansuchens stattfinden.

3. Jeder angeschlossene Verband, der seine Mitgliedsbeiträge für das letzte Vierteljahr vor dem Kongreß bezahlt hat, ist berechtigt, auf einem Kongreß vertreten zu sein.

4. Andere angeschlossene Verbände können auf einem Kongreß nur dann vertreten sein, wenn dieser Kongreß zufolge einer Empfehlung seines Mandatsprüfungsausschusses einen diesbezüglichen Sonderbeschluß faßt.
5. Die angeschlossenen Verbände haben Anrecht auf Vertretung auf dem Kongreß gemäß ihrer zahlenden Mitgliedschaft wie folgt:

Zahlende Mitgliedschaft*	Delegierte
bis 5 000 . . . . .	1
5 001 » 10 000 . . . . .	2
10 001 » 20 000 . . . . .	3
20 001 » 30 000 . . . . .	4
30 001 » 40 000 . . . . .	5
40 001 » 50 000 . . . . .	6
50 001 » 75 000 . . . . .	7
75 001 » 100 000 . . . . .	8
100 001 » 125 000 . . . . .	9
125 001 » 150 000 . . . . .	10
150 001 » 175 000 . . . . .	11
175 001 » 200 000 . . . . .	12
200 001 » 250 000 . . . . .	13
250 001 » 300 000 . . . . .	14
300 001 » 350 000 . . . . .	15
350 001 » 400 000 . . . . .	16
400 001 » 450 000 . . . . .	17
450 001 » 500 000 . . . . .	18
500 001 » 600 000 . . . . .	19
600 001 » 700 000 . . . . .	20
700 001 » 800 000 . . . . .	21
800 001 » 900 000 . . . . .	22
900 001 und darüber . . . . .	23

\* Siehe Paragraph 6 dieses Artikels.

6. Zahlende Mitgliedschaft bedeutet: Mitglieder, für die Beiträge zum normalen Satz gezahlt werden. Im Falle von Organisationen, die mit Genehmigung des Vorstandes einen geringeren Satz zahlen, bedeutet zahlende Mitgliedschaft die Zahl der verzeichneten Mitglieder, reduziert im gleichen Maße wie der normale Mitgliedsbeitrag. Diese Bestimmung des Begriffs «zahlende Mitgliedschaft» soll bei der Auslegung dieser Satzungen allgemein geltend sein.
7. Ein angeschlossener Verband kann die Delegation eines anderen Verbandes beauftragen, seine Interessen auf dem Kongreß zu vertreten, vorausgesetzt, daß das Sekretariat von einem solchen Schritt schriftlich in Kenntnis gesetzt wird. Kein Verband kann, außer seinen eigenen Interessen, die Interessen von mehr als drei anderen Organisationen vertreten.
8. Eine angeschlossene Organisation kann außer ihren Delegierten eine angemessene Zahl von Beratern zum Kongreß entsenden.
9. Ein Kongreß wählt auf seiner ersten Sitzung einen Mandatprüfungsausschuß, der die Mandate der Delegationen prüft und dem Kongreß entsprechende Empfehlungen macht. Ehe der Kongreß sich mit dem Bericht und den Empfehlungen dieses Ausschusses befaßt hat, können keine Abstimmungen nach Mitgliederzahlen oder weitere Wahlen stattfinden.
10. Abstimmungen auf Kongressen erfolgen durch Handaufheben oder nach Mitgliederzahlen. Wo immer diese Satzungen dies vorschreiben oder

- wenn drei Delegationen oder der Vorstand dies vor der Abstimmung beantragen, muß die Abstimmung nach Mitgliederzahlen erfolgen.
11. Bei Abstimmungen nach Mitgliederzahlen gleicht die Zahl der Stimmen, über die eine Delegation verfügt, der Zahl der zahlenden Mitglieder des von dieser Delegation vertretenen Verbandes. Die Stimmenzahl einer Delegation, die an einem Kongreß gemäß Paragraph 4 dieses Artikels teilnimmt, wird vom Kongreß zufolge einer Empfehlung des Mandatprüfungsausschusses festgelegt.
  12. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt, es sei denn, daß diese Satzungen anderes vorsehen.
  13. Die Föderation trägt nicht zur Deckung der Reise- und Aufenthaltskosten einer Kongreßdelegation bei, es sei denn, daß der Vorstand in besonderen Fällen anders entscheidet.
  14. Das Verfahren während eines Kongresses wird von diesen Satzungen und von der Kongreß-Geschäftsordnung bestimmt, die vom Kongreß zufolge einer Empfehlung des Geschäftsführenden Ausschusses angenommen wird. Der Geschäftsführende Ausschuß handelt als Geschäftsordnungsausschuß für den Kongreß.
  15. Die Tagesordnung jedes ordentlichen Kongresses enthält folgende Punkte:
    - a) Tätigkeitsbericht;
    - b) Finanzbericht und Bericht der Rechnungsprüfer;
    - c) Wahlen;
    - d) Anträge;
    - e) andere Fragen nach Ermessen des Vorstandes.
  16. Das Sekretariat muß von allen Anträgen, die auf einem ordentlichen Kongreß vorgebracht werden sollen, mindestens vier Monate vor Beginn des Kongresses in Kenntnis gesetzt werden. Die angeschlossenen Verbände werden von der endgültigen Tagesordnung eines ordentlichen Kongresses mindestens zwei Monate vor Beginn dieses Kongresses verständigt. Dringliche Anträge können einem ordentlichen Kongreß unterbreitet werden, aber werden nur zur Diskussion gebracht, wenn der Geschäftsordnungsausschuß entscheidet, daß diese Ansuchen tatsächlich dringlich sind und nicht innerhalb der obengenannten Frist vorgebracht werden konnten.
  17. Abänderungsvorschläge zu Anträgen, die bereits auf der Tagesordnung eines ordentlichen Kongresses stehen, müssen dem Sekretariat mindestens einen Monat vor Beginn dieses Kongresses unterbreitet werden.
  18. Die Tagesordnung für außerordentliche Kongresse wird vom Vorstand festgelegt. Wird ein außerordentlicher Kongreß zufolge eines Ansuchens angeschlossener Verbände gemäß Absatz 2 dieses Artikels einberufen, muß der Vorstand die von diesen Organisationen unterbreiteten Dokumente zusammen mit allen anderen Dokumenten, die nach Ermessen des Vorstandes dem Kongreß unterbreitet werden sollten, zur Verteilung bringen.

## **Artikel VII Der Generalrat**

1. Der Generalrat ist die zweithöchste Instanz der Föderation.
2. Die Aufgaben des Generalrates sind wie in diesen Satzungen festgelegt oder wie dem Generalrat vom Kongreß übertragen.
3. Der Generalrat besteht aus den vom Kongreß gewählten ordentlichen Mitgliedern und Ersatzmitgliedern sowie dem Generalsekretär.

4. Die Mitgliedschaft des Generalrates soll die geographische und berufliche Zusammensetzung der Mitgliedschaft der Föderation angemessen widerspiegeln.
5. Der Kongreß wählt den Generalrat von den durch die nationalen oder regionalen Wahlgruppen der auf dem Kongreß vertretenen Verbände zur Wahl gestellten Kandidaten. Sollte sich eine Abstimmung innerhalb der Wahlgruppen oder durch den ganzen Kongreß als notwendig erweisen, findet eine geheime Abstimmung nach Mitgliedszahlen gemäß den Bestimmungen von Art. VI, Para. 11, dieser Satzungen statt.
6. Der Kongreß bestimmt zufolge einer Empfehlung des Vorstandes die Zusammensetzung der nationalen oder regionalen Wahlgruppen sowie die Zahl der Kandidaten, die von einer jeden Wahlgruppe zur Wahl gestellt werden können.
7. Jede Kongreßdelegation hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Kandidaten für die Wahl in den Generalrat vorzuschlagen.
8. Angeschlossene Verbände mit weniger als 100 000 zahlenden Mitgliedern können nicht mehr als je ein Mitglied im Generalrat haben; alle anderen Verbände nicht mehr als je zwei Mitglieder.
9. Der Generalrat tritt unmittelbar nach jedem ordentlichen Kongreß zusammen und wenn der Vorstand dies als notwendig erachtet.
10. Mitglieder, Ersatzmitglieder, die abwesende Mitglieder vertreten, und der Generalsekretär der Föderation sind auf Sitzungen des Generalrats stimmberechtigt. Abstimmungen finden durch Handaufheben oder geheim statt, wobei jede Person über eine Stimme verfügt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt.
11. Die Vorsitzenden der Berufssektionen und Ersatzmitglieder, die nicht bereits im Sinne von Para. 10 dieses Artikels teilnehmen, können den Sitzungen des Generalrates in beratender Eigenschaft beiwohnen.
12. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Teilnehmer an Sitzungen des Generalrates werden nicht von der Föderation bestritten, es sei denn, daß der Vorstand beschließt, in Sonderfällen eine Ausnahme zu machen.
13. Tritt ein ordentliches Mitglied zwischen ordentlichen Kongressen aus dem Generalrat aus, so wird sein Ersatzmitglied zu einem ordentlichen Mitglied des Generalrates. Der Vorstand ernennt ein neues Ersatzmitglied, nach Rücksprache mit den angeschlossenen Verbänden der nationalen oder regionalen Wahlgruppen, die das zu ersetzende Ersatzmitglied zur Wahl gestellt hatten.

#### **Artikel VIII Der Vorstand**

1. Die ITF hat einen Vorstand. Der Vorstand befaßt sich mit der allgemeinen Leitung der Geschäfte der Föderation zwischen ordentlichen Kongressen und Sitzungen des Generalrates, führt die Beschlüsse dieser Organe aus und erfüllt die ihm in diesen Satzungen zugeschriebenen Aufgaben.
2. Der Vorstand setzt sich aus 26 Mitgliedern, die von jedem ordentlichen Kongreß gewählt werden, und aus dem Generalsekretär der ITF zusammen.
3. Die Mitgliedschaft des Vorstandes soll die geographische und berufliche Zusammensetzung der Mitgliedschaft der Föderation angemessen widerspiegeln.
4. Der Kongreß wählt den Vorstand von den durch die regionalen Wahlgruppen der auf dem Kongreß vertretenen Verbände zur Wahl gestellten

Kandidaten. Sollte sich eine Abstimmung innerhalb der Wahlgruppen oder durch den ganzen Kongreß als notwendig erweisen, findet eine geheime Abstimmung nach Mitgliedszahlen gemäß den Bestimmungen von Art. VI, Para. 11, dieser Satzungen statt.

5. Der Kongreß bestimmt zufolge einer Empfehlung des Vorstandes die Zusammensetzung der regionalen Wahlgruppen und die Zahl der Kandidaten, die von einer jeden Wahlgruppe zur Wahl gestellt werden können.
6. Jede Kongreßdelegation hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Kandidaten für die Wahl in den Vorstand vorzuschlagen. Alle Kandidaten müssen Mitglieder des Generalrates sein.
7. Folgende Bedingungen gelten für die Wahl:
  - a) Nicht mehr als die Hälfte der Mitglieder des Vorstandes dürfen ausschließlich dem gleichen Zweig der Transportindustrie angehören;
  - b) kein Verband kann mehr als ein Mitglied im Vorstand haben.
8. Werden zwischen ordentlichen Kongressen Sitze im Vorstand frei, muß der Vorstand eine entsprechende Zahl von Mitgliedern kooptieren, um die Mitgliedschaft des Vorstandes vollzählig zu machen. Der Vorstand muß vor einer solchen Kooptierung mit den angeschlossenen Verbänden der nationalen oder regionalen Wahlgruppen, die das zu ersetzende Mitglied zur Wahl gestellt hatten, Rücksprache halten und bei der Kooptierung die Bestimmungen von Abs. 7 dieses Artikels befolgen. Die so kooptierten Mitglieder haben die gleichen Rechte wie andere Mitglieder des Vorstandes.
9. Der Vorstand tritt mindestens einmal im Jahr zusammen und wenn der Vorstand oder der Generalsekretär nach Rücksprache mit dem Präsidenten und Vizepräsidenten dies als notwendig erachtet.
10. Alle Mitglieder des Vorstandes, einschließlich des Generalsekretärs, sind auf Sitzungen des Vorstandes stimmberechtigt. Abstimmungen finden durch Handaufheben oder geheim statt, wobei jedes Mitglied über eine Stimme verfügt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt.
11. Der Vorstand hat das Recht, Unterausschüsse zu bilden und deren Zusammensetzung und Mandate zu bestimmen.
12. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Mitglieder werden bei Sitzungen des Vorstandes und bei Sitzungen der Unterausschüsse des Vorstandes von der Föderation getragen.

#### **Artikel IX Geschäftsführender Ausschuß**

1. Der Vorstand ernennt einen Geschäftsführenden Ausschuß, der sich aus 6 Mitgliedern des Vorstandes sowie dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dem Generalsekretär der ITF zusammensetzt.
2. Der Vorstand kann seine Vollmachten und Aufgaben nach Gutdünken dem Verwaltungsunterausschuß übertragen.
3. Der Geschäftsführende Ausschuß tritt mindestens dreimal im Jahr zusammen und wenn der Generalsekretär, nach Rücksprache mit dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten, dies als notwendig erachtet.
4. Alle Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses sind stimmberechtigt. Abstimmungen finden durch Handaufheben oder geheim statt, wobei jedes Mitglied über eine Stimme verfügt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt.
5. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Mitglieder werden bei Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses von der Föderation getragen.

## **Artikel X Präsident und Vizepräsident**

1. Der Präsident und Vizepräsident der Föderation werden vom Generalrat unter den Mitgliedern des Exekutivkomitees für eine Amtszeit gewählt, die mit dem Abschluß der nächstfolgenden ordentlichen Session des Kongresses zu Ende geht. Wiederwahl ist möglich.
2. Der Präsident, bzw. in seiner Abwesenheit der Vizepräsident, führt den Vorsitz auf Sitzungen der leitenden Gremien der Föderation.
3. Der Präsident und der Vizepräsident haben das Recht, an allen unter den Auspizien der ITF stattfindenden Tagungen teilzunehmen.
4. Die Reise- und Aufenthaltskosten des Präsidenten und des Vizepräsidenten werden für die Zeit der Inanspruchnahme durch die Föderation von dieser getragen.

## **Artikel XI Sekretariat**

1. Die ITF hat einen Generalsekretär. Der Generalsekretär wird auf jedem ordentlichen Kongreß gewählt und kann wiedergewählt werden.
2. Die ITF hat mindestens einen stellvertretenden Generalsekretär. Stellvertretende Generalsekretäre werden vom Vorstand ernannt.
3. Die ITF hat Sekretäre für Abteilungen oder für Berufssektionen. Diese Sekretäre werden vom Vorstand ernannt. Eine Berufssektion kann die Ernennung eines Sekretärs vorschlagen.
4. Die Gehälter und Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs, der stellvertretenden Generalsekretäre und der Sekretäre werden vom Vorstand festgesetzt.
5. Der Generalsekretär ist dem Vorstand für die allgemeine Verwaltung der Geschäfte der Föderation, für die Ausführung der von den leitenden Gremien der Föderation gefaßten Entschlüsse sowie für die Erfüllung der ihm in diesen Satzungen zugeteilten Aufgaben verantwortlich.
6. Die Stellvertretenden Generalsekretäre wohnen, wenn möglich, den ordentlichen Kongressen und den Sitzungen des Generalrates und des Vorstandes bei. Sie erfüllen die ihnen vom Generalsekretär auferlegten Pflichten und handeln nach seinen Anweisungen.
7. Die Sekretäre der Berufssektionen oder der Abteilungen führen ihre Arbeit gemäß den Anweisungen des Generalsekretärs aus.
8. Der Generalsekretär kann das im Hauptbüro der Föderation erforderliche Personal einstellen. Die Gehälter und Beschäftigungsbedingungen dieses Personals werden vom Geschäftsführenden Ausschuß im Einvernehmen mit den für dieses Personal zuständigen Gewerkschaften beschlossen.
9. Der Generalsekretär kann, nach Rücksprache mit dem Geschäftsführenden Ausschuß, Personal für andere Büros der Föderation als das Hauptbüro einstellen. Die Gehälter und Beschäftigungsbedingungen dieses Personals werden vom Geschäftsführenden Ausschuß im Einvernehmen mit dem betreffenden Personal oder den für dieses Personal zuständigen Gewerkschaften beschlossen.
10. Der Vorstand hat das Recht, den Generalsekretär, die Stellvertretenden Generalsekretäre und die Sekretäre mit oder ohne Gehaltszahlung zu suspendieren, vorausgesetzt, daß die vor der Suspendierung stehende Person oder Personen vorerst von den Gründen für eine solche Maßnahme in Kenntnis gesetzt werden und ihr oder ihnen eine Gelegenheit geboten wird, dem Vorstand ihre Stellungnahme zu erklären. Gegen die Suspendierung kann im Kongreß Berufung eingelegt werden.



## **Artikel XII Veröffentlichungen**

Die Föderation veröffentlicht Publikationen, für die nach dem Erachten des Vorstandes eine bestimmte Nachfrage besteht.

## **Artikel XIII Sitz der Föderation**

Der Kongreß bestimmt den Ort, an dem sich der Sitz der Föderation befinden soll. Der Sitz der Föderation kann nur zufolge der Annahme eines diesbezüglichen Antrages durch den Kongreß neu bestimmt werden. Der Antrag muß gemäß den Bestimmungen von Artikel VI, Paragraph 16, dieser Satzungen unterbreitet werden.

## **Artikel XIV Regionaler Aufbau**

Der Vorstand ist befugt, Regionalbüros oder -organe der Föderation zu gründen und ihre Mandate zu bestimmen.

## **Artikel XV Fachsektionen**

1. Der Vorstand kann Fachsektionen gründen, die sich mit den besonderen Angelegenheiten einzelner Zweige der Transportindustrie befassen.
2. Fachsektionskonferenzen finden im Laufe eines jeden ordentlichen Kongresses statt und wenn der Vorstand dies als notwendig erachtet. Jede angeschlossene Organisation hat das Recht, sich an der Arbeit der für ihre Mitglieder zuständigen Fachsektion oder -sektionen zu beteiligen.
3. Auf den Fachsektionskonferenzen im Laufe eines ordentlichen Kongresses können die Sektionen einen Sektionsvorsitzenden, einen Vizevorsitzenden und andere Amtsträger sowie Sektionsausschüsse und -unterausschüsse wählen.
4. Sitzungen der Fachsektionsausschüsse und -unterausschüsse finden nach Gutdünken des Vorstandes unter Rücksprache mit den betreffenden Sektionsvorsitzenden statt.
5. Faßt eine Sektion Beschlüsse, welche direkt oder indirekt die Geschäfte der ganzen Föderation oder einer anderen Sektion oder Sektionen betreffen, so können diese Beschlüsse erst in Kraft treten, nachdem der Vorstand sie gutgeheißen hat.
6. Abstimmungen erfolgen durch Handaufheben oder geheim. Jede angeschlossene Organisation hat eine Stimme.
7. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Teilnehmer an der Sektionskonferenz werden von den durch sie vertretenen Verbänden bestritten.

## **Artikel XVI Beistand in größeren Konflikten**

1. Die der Föderation angeschlossenen Verbände können die Föderation im Falle von größeren Konflikten um Beistand ersuchen.
2. Die Föderation soll von der Wahrscheinlichkeit eines größeren Konfliktes sowie von allen mit einem solchen Konflikt verbundenen Einzelheiten, wie Streitfragen und die davon betroffenen Arbeiterkategorien, so frühzeitig wie möglich benachrichtigt werden.
3. Der Generalsekretär der Föderation soll mit allen angeschlossenen Verbänden, die für Unterstützungsmaßnahmen in Frage kommen, Rück-

sprache halten und diese Verbände über die von der Föderation ergriffenen oder beabsichtigten Unterstützungsmaßnahmen auf dem laufenden halten.

4. In dringenden Fällen kann der Generalsekretär, nach Rücksprache mit dem Vorstand, angeschlossene Verbände um finanzielle Hilfe für einen in einen größeren Konflikt verwickelten Verband ersuchen.
5. Der Generalsekretär erstattet dem Vorstand bei frühester Gelegenheit über die gemäß diesem Artikel geleistete Unterstützung Bericht.

#### **Artikel XVII Mitgliedsbeiträge**

1. Der Kongreß setzt den Normalsatz der von den angeschlossenen Organisationen zu zahlenden Mitgliedsbeiträge fest.
2. Die Mitgliedsbeiträge sind vierteljährlich im voraus zu entrichten.
3. Der Vorstand ist befugt, die der Föderation angeschlossenen Verbände um zusätzliche Beiträge zur Deckung wichtiger finanzieller Verpflichtungen zu ersuchen. Der Vorstand ist außerdem befugt, für einzelne Verbände Mitgliedsbeiträge festzusetzen, die unter dem Normalsatz liegen, wenn er davon überzeugt ist, daß diese Verbände finanziell nicht in der Lage sind, Beiträge zum vollen Normalsatz zu zahlen.

#### **Artikel XVIII Finanzen und Rechnungsprüfung**

1. Der Generalsekretär erhält alle an die Föderation gezahlten Gelder und *dieser ist dafür verantwortlich.*
2. Der Generalsekretär stellt jährlich ein Budget auf, das er dem Exekutivkomitee zur Genehmigung unterbreitet.
3. Der Generalsekretär ist für die Buchführung der Föderation verantwortlich und muß die dazu erforderlichen Bücher und Dokumente vorlegen. Er unterbreitet den leitenden und ausführenden Organen der Föderation eine Abrechnung über Einnahmen und Ausgaben, die er mit den seines Erachtens notwendigen oder von ihm verlangten Berichten und Kommentaren ergänzt.
4. Die Bücher der Föderation werden von einem vereidigten Bücherrevisor geprüft, der vom Vorstand ernannt wird. Der Bücherrevisor legt am Ende jedes Finanzjahres einen ordentlichen Bericht vor und soll auf Ersuchen des Vorstandes, des Generalrates oder des Kongresses auch außerordentliche Berichte vorlegen.  
Alle seine Berichte werden dem Vorstand übermittelt.
5. Die Finanzgeschäfte der Föderation werden von drei Rechnungsprüfern beaufsichtigt und geprüft, die vom Kongreß unter den verantwortlichen Funktionären angeschlossener Organisationen ausgewählt werden, die in der Nähe des Sitzes der Föderation wohnen. Die Rechnungsprüfer können jederzeit Einsicht in die Bücher und Konten der Föderation nehmen.
6. Die Rechnungsprüfer erstatten alljährlich Bericht über die Ergebnisse ihrer Arbeit. Der Generalsekretär leitet ihre Berichte an den Vorstand und an den Kongreß weiter.

#### **Artikel XIX Auflösung der Föderation**

1. Die Auflösung der Föderation kann nur vom Kongreß beschlossen werden, nachdem ein diesbezüglicher Antrag gemäß Art. VI, Abs. 16, auf die Tagesordnung des Kongresses gesetzt worden ist.

2. Ein Antrag zur Auflösung der Föderation wird zur Abstimmung nach Mitgliederzahlen gebracht und muß, um angenommen zu werden, von mindestens zwei Dritteln aller abgegebenen gültigen Stimmen unterstützt werden. Der Antrag muß außerdem vorschreiben, was mit dem Vermögen der Föderation geschehen soll und wie die Verpflichtungen der Föderation gegenüber ihrem Personal und ihren verantwortlichen Funktionären zu erfüllen sind.

## **Artikel XX Gültigkeit und Änderung der Satzungen**

1. Diese Satzungen treten in Kraft, sobald sie vom Kongreß angenommen worden sind.
2. Die Satzungen können nur vom Kongreß der Föderation geändert werden. Über diesbezügliche Abänderungsanträge wird nach Mitgliedszahlen abgestimmt, und die Anträge müssen, um angenommen zu werden, von mindestens zwei Dritteln aller abgegebenen gültigen Stimmen unterstützt werden.

## **Kommentar des Exekutivkomitees zu dem von ihm vorgeschlagenen Wortlaut**

Auf dem Berner Kongreß brachten einige Delegierte ihre Unzufriedenheit über gewisse Mängel der ITF-Satzungen zum Ausdruck. Beschwerden dieser Art sind uns nichts Neues und kaum überraschend, weil in den vielen Jahren, während derer sich die ITF in großem Ausmaß verändert hat, die Satzungen keine wesentliche Änderung erfahren haben. Angesichts der Tatsache, daß in bezug auf den gegenwärtigen Wortlaut eine weitverbreitete und ständig zunehmende Unzufriedenheit besteht, beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung vom November 1960, einen Sonder-Unterausschuß zu ernennen, mit der Aufgabe, die Revision der Satzungen in Erwägung zu ziehen und diesbezügliche Empfehlungen an das Exekutivkomitee zu richten.

Der Unterausschuß bestand aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten, den Kollegen Laurent, Kanne, Seibert, Sir Thomas Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses) und dem Generalsekretär und trat dreimal zusammen: am 22. März 1961 (London), am 3. und 4. August 1961 (London) und am 10. und 11. Oktober 1961 (Genf).

Auf seiner dritten Sitzung beschloß der Unterausschuß, dem Exekutivkomitee den neuen Wortlaut der Satzungsartikel über den Kongreß, den Generalrat, den Vorstand (d. h. das gegenwärtige Exekutivkomitee), den Geschäftsführenden Ausschuß, das Sekretariat und die Fachsektionen zu unterbreiten. Der Generalsekretär wurde bevollmächtigt, einen neuen Wortlaut für die übrigen Artikel auszuarbeiten, insofern dies nur stilistische Bereinigungen und keine grundsätzlichen Änderungen erfordert. Der vom Unterausschuß ausgearbeitete neue Wortlaut war einer Neuverfassung der Satzungen gleichbedeutend und wurde vom Exekutivkomitee auf seiner Sitzung vom 15. bis 17. November 1961 überprüft und mit einigen Änderungen angenommen. Das Exekutivkomitee beschloß außerdem, daß der neue Wortlaut den angeschlossenen Verbänden unterbreitet und dem nächsten Kongreß der ITF (1962) in der Form einer revidierten Satzung vorgelegt werden sollte, wobei das Exekutivkomitee die Annahme des neuen Wortlauts durch den Kongreß beantragen wird.

Der folgende Kommentar sowie die beiliegenden Anmerkungen erklären den neuen Text im einzelnen, und die Mitglieder sollten durch die sorgfältige Gegenüberstellung der alten Satzungen mit dem neuen Wortlaut ein klares

Bild von dem Ausmaß und der Bedeutung der vom Exekutivkomitee beantragten Änderungen gewinnen.

### **Allgemeine Richtlinien**

Der Unterausschuß hat sich besonders mit dem Aufbau und der Funktion der leitenden Gremien der ITF befaßt und versucht, eine politikbestimmende, exekutive und verwaltende Struktur zu finden, die a) effektiv und finanziell angemessen ist und b) den angeschlossenen Verbänden gleichzeitig die Gelegenheit bietet, bei der Fassung von Beschlüssen mitzuwirken.

Der diesen beiden Bestrebungen innewohnende Widerspruch zeigt sich besonders im Zusammenhang mit dem Kongreß und der Frage, wie oft dieser zusammentreten soll. Der Unterausschuß und, später, das Exekutivkomitee konnten die Regelung, daß Kongresse zukünftig alle drei Jahre – anstatt alle zwei Jahre wie gegenwärtig – stattfinden sollten, erst nach einer ausgiebigen Diskussion und Überprüfung des Aufbaues und der Funktionen der anderen Gremien befürworten, weil sie sich der Notwendigkeit bewußt waren, daß der gewissen Verbänden durch Einführung eines dreijährigen Kongresses entstehende Verlust irgendwie wettgemacht werden müßte. Vom finanziellen und verwaltungsmäßigen Standpunkt aus gesehen war die Einführung dreijähriger Kongresse unanfechtbar. Zweijährige Kongresse nehmen mehr Arbeitszeit (und somit Geld) in Anspruch, als es sich das Sekretariat leisten kann. Andererseits ist der Kongreß die repräsentativste aller ITF-Gremien, und je seltener er zusammentritt, desto wichtiger ist es, die Verantwortung für die Fassung von Beschlüssen zwischen Sitzungen an geeignete Instanzen zu verteilen. Das erforderliche Gleichgewicht zwischen Wirksamkeit und Beteiligung auf weiter Ebene konnte nicht durch häufigere Sitzungen des Generalrates erzielt werden, weil solche Sitzungen ebenfalls sehr kostspielig sind und dem Sekretariat kaum weniger Arbeit verursachen als ein eigentlicher Kongreß. Ein solches Verfahren würde unsere gegenwärtigen Schwierigkeiten nur verschlimmern. Auch als eine Zusammenkunft von Vertretern der angeschlossenen Verbände gesehen, würden solche Sitzungen nicht viel dienlicher sein als die verschiedenen Sektionssitzungen, welche ohnehin weiterhin stattfinden werden.

Das Exekutivkomitee befaßte sich deswegen mit der Zusammensetzung und den Funktionen des Exekutivkomitees und untersuchte die Möglichkeit, dessen Mitgliedschaft repräsentativer zu gestalten als dies bisher der Fall war.

### **Der Vorstand**

Der erste Schritt hierzu liegt offensichtlich in einer seinen zukünftigen Funktionen angemessenen Vergrößerung des Exekutivkomitees. Dabei muß berücksichtigt werden, daß zu große Organe, «exekutiv» gesehen, unpraktisch sind. Außerdem muß den mit Sitzungen des Vorstandes verbundenen Unkosten eine vernünftige Grenze gesetzt werden. Aus diesem Grunde wird ein Exekutivkomitee, das sich aus 26 Mitgliedern und dem Generalsekretär zusammensetzen soll, vorgeschlagen.

Das neue Exekutivkomitee (künftig Vorstand genannt; im Englischen «Executive Board») würde gewöhnlicherweise nur einmal im Jahr zusammenkommen und sollte sich hauptsächlich mit grundlegenden oder politikbestimmenden Fragen befassen, zu deren Diskussion häufige Sitzungen nicht erfor-

derlich sind. Sitzungen eines 26 Mitglieder starken Organs sind ebenfalls kostspielig und sollten nicht öfter einberufen werden als absolut notwendig ist.

Was die Zusammensetzung des neuen Organs betrifft, hat das Exekutivkomitee beschlossen, zu empfehlen, daß die Kooptierung von Mitgliedern – außer in Fällen der Besetzung gelegentlich freier Sitze – abgeschafft werden sollte. Diese Reform hat zwei bestimmte Vorteile: erstens einmal wird damit das Gefühl der «Zweitrangigkeit», das für viele Verbände aus den Entwicklungsländern mit dem Begriff Kooptierung verbunden ist, aus dem Wege geräumt. Dieses Gefühl besteht, obwohl es sich beweisen läßt, daß kooptierte Mitglieder die gleichen Rechte genießen wie gewählte Mitglieder. Weite Kreise empfinden Kooptierung als eine widerwärtige Gönnergeste, einen ihnen vom Tisch ihrer großen Brüder zugeworfenen Brocken. Zweitens würde dem Vorstand durch die Abschaffung der Kooptierung die heikle Aufgabe abgenommen werden, aus vielen Kandidaten einige Mitglieder zu wählen. Sollte es geschehen, daß alle Kandidaten aus den Entwicklungsländern gewählt werden, können die geschlagenen Kandidaten dafür nur das demokratische Verfahren verantwortlich machen – ein weitaus widerstandsfähigeres Ziel für derartige Beschuldigungen als der Vorstand, der ohnehin jederzeit, wenn auch ungerechterweise, der Bevorteilung beschuldigt werden könnte.

Bisher wurde die Kooptierung von Mitgliedern damit gerechtfertigt, daß man in ihr den einzigen Weg sah, Mitgliedern aus den Entwicklungsländern Sitze im Exekutivkomitee zu sichern, weil diese Verbände in den meisten Fällen auf dem Kongreß stimmenmäßig nur sehr schwach vertreten sind. Sollte die Kooptierung von Mitgliedern abgeschafft werden, müßte die Vertretung der Entwicklungsländer mittels eines geeigneten Wahlverfahrens gewährleistet werden. Anfangs glaubten wir, dies tun zu können, indem satzungsgemäß für jeden Kontinent mit einer entsprechenden Mitgliedschaft eine angemessene Mindestzahl von Sitzen im Vorstand vorgesehen werden. Ein solches Verfahren würde jedoch die Wahl des Vorstandes von einer weiteren Bedingung abhängig machen, nachdem ohnehin schon beschlossen worden war, die proportionelle Beschränkung der Zahl der Mitglieder aus den einzelnen Sektionen beizubehalten und jede Organisation auf einen Sitz im Vorstand zu beschränken.

Eine solche Wahl, bedingt von einer Masse der «Wenn» und «Aber», könnte sich bestenfalls als äußerst verwirrend und schlimmstenfalls als ganz und gar unmöglich erweisen. Nach sorgfältiger Überlegung beschloß das Exekutivkomitee zu empfehlen, daß der Vorstand – wie gegenwärtig – vom ganzen Kongreß, aber aus einer beschränkten Anzahl von Kandidaten, gewählt werden sollte, die von den regionalen Wahlgruppen der auf dem Kongreß vertretenen angeschlossenen Verbände zur Wahl gestellt werden.

Der Kongreß würde, zufolge einer Empfehlung des zurücktretenden Vorstandes, die Zusammensetzung der Wahlgruppen und die Zahl der Kandidaten, die von ihnen zur Wahl gestellt werden können, bestimmen.

Die Empfehlung des Vorstandes würde sich auf die geographische und berufliche Zusammensetzung der Mitgliedschaft der Föderation stützen. Das Exekutivkomitee vertritt die Ansicht, daß ein solches Wahlverfahren im Hinblick auf die Anwendung der verschiedenen Beschränkungsbestimmungen weitaus praktischer wäre. Sollte es geschehen, daß innerhalb einer Wahlgruppe mehr Nominierungen vorliegen als Kandidaten zur Wahl gestellt werden können, wählt die Gruppe ihre Kandidaten durch geheime Abstimmung nach Mitgliedszahlen.

Das Exekutivkomitee ist nicht der Auffassung, daß das neue Wahlverfahren weniger demokratisch ist als das alte. Auch unter dem neuen Verfahren würde der Kongreß das endgültige Recht haben, die Empfehlungen des Vorstandes je nach Gutdünken abzulehnen oder zu ändern.

Das Exekutivkomitee hat die beschränkende Bestimmung der gegenwärtigen Satzungen, daß ein Land nur ein Mitglied im Vorstand haben kann, nicht beibehalten. Seines Erachtens könnte es sich als notwendig erweisen, daß in einem vergrößerten Exekutivkomitee nicht nur die Zahl der vertretenen Länder erhöht werden müßte, sondern auch, daß Ländern mit einer außerordentlich großen Mitgliederzahl die Gelegenheit geboten werden müßte, mehr als ein Mitglied im Vorstand zu haben. Das Exekutivkomitee hat absichtlich von der Festlegung genauer Vorschriften über diesen Punkt abgesehen, weil es glaubt, daß die Bestimmungen, daß «die Mitgliedschaft des Vorstandes die geographische und berufliche Zusammensetzung der Mitgliedschaft der Föderation angemessen widerspiegeln soll», genügend Schutz gegen Mißbrauch dieser Freiheit bietet. Außerdem können der Kongreß und der Vorstand bei der Bestimmung der Zusammensetzung der nationalen oder regionalen Wahlgruppen und der Zahl der Kandidaten, die von diesen zur Wahl gestellt werden können, eventuellen Mißbräuchen vorbeugen.

Das Exekutivkomitee hat von der Bereitstellung von Stellvertretern für die Mitglieder des Vorstandes abgesehen, weil es die Meinung vertritt, daß Kontinuität der Mitgliedschaft für ein Organ von der Art des Vorstandes von größter Bedeutung ist. Aus diesem Grunde wurde bereits auf dem Berner Kongreß ein Vorschlag zur Bereitstellung von Ersatzmitgliedern für die Mitglieder des Exekutivkomitees abgelehnt. Seitdem sind keine weiteren Faktoren ans Licht gekommen, die eine Abweichung von der Stellungnahme des Berner Kongresses rechtfertigen würden.

### **Der Geschäftsführende Ausschuß**

Wenn der Vorstand nur einmal im Jahr zusammenkommen soll, müßte es ein Organ geben, welches in der Lage ist, sich mit laufenden und besonderen Problemen zu befassen und in Dringlichkeitsfällen schnell zu handeln. Diese Funktionen würden einem Geschäftsführenden Ausschuß übertragen werden, der sich aus sechs Mitgliedern des Vorstandes sowie dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dem Generalsekretär zusammensetzt.

Das Exekutivkomitee schlägt vor, daß der neue Geschäftsführende Ausschuß die Aufgaben des alten Geschäftsführenden Ausschusses erfüllen sollte, zusammen mit solchen weiteren Funktionen und Vollmachten, wie sie der Vorstand ihm zu übertragen für notwendig erachtet. Der Vorstand würde auf seiner ersten Sitzung bestimmen, welche Pflichten der Geschäftsführende Ausschuß im Namen des Vorstandes erfüllen soll. Diese Aufgaben würden größtenteils verwaltungsmäßiger Natur sein, aber der Vorstand wäre voll und ganz berechtigt, den Geschäftsführenden Ausschuß zu bevollmächtigen, sich mit solchen Fragen, wie z.B. Ansuchen um Aufnahme in die Föderation, zu befassen. Dem Vorstand sollte genügend Spielraum geboten werden, um ihm die Teilung seiner Arbeit und Verantwortung mit dem Geschäftsführenden Ausschuß zu ermöglichen, so daß die ITF über die erforderliche Elastizität und schlagkräftige Handlungsfreiheit verfügt. Die Bedeutung des Vorstandes würde dadurch, daß er einen großen Teil seiner Aufgaben dem Geschäftsführenden Ausschuß überträgt, in keiner Weise verringert werden, weil der Vorstand die Zusammensetzung der Mitgliedschaft sowie das Mandat des Geschäftsführenden Ausschusses bestimmen würde.

Der Vorschlag zur Erweiterung und zur Änderung der Zusammensetzung des gegenwärtigen Geschäftsführenden Ausschusses läßt sich aus zwei Gründen rechtfertigen:

1. Der Geschäftsführende Ausschuß wird höchstwahrscheinlich größere Vollmachten und breitere Interessen haben; daher wäre es ratsam, die Zahl der Mitglieder, die an der Fassung eventueller wichtiger Beschlüsse beteiligt sind, zu erhöhen.
2. Die ITF ist heute nicht länger eine vorwiegend europäische Organisation mit einigen wenigen Verbänden in anderen Erdteilen, sondern ein weltweites Organ. Ihr Geschäftsführender Ausschuß sollte daher, besonders im Hinblick auf die vom Unterausschuß vorgeschlagenen größeren Vollmachten, den internationalen Charakter der Föderation widerspiegeln und über jeden Verdacht, daß seine Handlungen von irgendwelchen nationalistischen Vorurteilen gefärbt seien, erhaben sein.

Das Exekutivkomitee war sich bei der Ausarbeitung seiner Vorschläge der hervorragenden langjährigen Arbeit des gegenwärtigen Geschäftsführenden Ausschusses voll bewußt, vertritt jedoch die Ansicht, daß die vorgeschlagenen Änderungen einen logischen Teil der neuen Struktur der leitenden Gremien als solche bilden.

### **Der Generalrat**

Die Funktionen des Generalrates sind seit einiger Zeit sehr begrenzt, und auch seine Zusammenkünfte beschränken sich auf eine Sitzung unmittelbar nach Beendigung eines jeden Kongresses. Das Exekutivkomitee diskutierte lange, ob es nicht an der Zeit wäre, den Generalrat abzuschaffen und seine Funktionen auf die anderen leitenden Gremien zu verteilen.

Am Ende entschied sich das Exekutivkomitee jedoch zugunsten des Weiterbestehens des Generalrates. Der Generalrat ist das zweithöchste leitende Gremium der Föderation und bietet einer großen Anzahl von Mitgliedsverbänden die Gelegenheit, durch die sie vertretenden ordentlichen Mitglieder und Ersatzmitglieder des Generalrates in einem leitenden Gremium zu Worte zu kommen. Der Generalrat ist somit für viele Verbände, deren Chancen, im Vorstand durch eines ihrer Mitglieder vertreten zu sein, gering sind, von großer Bedeutung. Obwohl die Funktionen des Generalrates begrenzt sind und nur selten voll ausgeübt werden, können sie dennoch von entscheidender Bedeutung sein. Mitgliedschaft zum Generalrat kann also keineswegs als ein nichtssagendes Amt angesehen werden. Der Generalrat kann – z. B. bei Ausstoßung von Verbänden aus der Föderation – eine sehr große Verantwortung tragen.

Das für die Wahl des Generalrates vorgeschlagene Verfahren gleicht dem Verfahren für die Wahl des Vorstandes.

Die diesem Kommentar beiliegenden Anmerkungen befassen sich mit Einzelheiten über die vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen wichtigen Änderungen und verweisen außerdem auf verhältnismäßig unbedeutende Änderungen, die keiner ausführlichen Erklärung bedürfen.

Die rein stilistischen Änderungen des gegenwärtigen Wortlautes beschränken sich, sprachlich gesehen, in manchen Fällen nur auf eine oder einige Versionen. Sie sind oft sehr unbedeutend, aber wir waren der Ansicht, daß – wenn schon einmal eine Revision der Satzungen vorgenommen wird – auch kleine Bereinigungen der Mühe wert seien.

## **Anmerkungen zum vorgeschlagenen Wortlaut**

**Präambel:** In den ersten zwei Paragraphen des englischen Textes unbedeutende stilistische Änderungen.

Im dritten Paragraphen ist die Auslegung des Begriffes «Föderation» neu.

**Artikel I:** Im englischen Text unbedeutende stilistische Änderungen, einschließlich der Überschrift dieses Artikels.

**Artikel II:** Einige stilistische Änderungen im englischen Text.

**Artikel III:** Einige stilistische Änderungen im englischen Text des Paragraphen 1.

Para. 2: Hier sind einige bedeutende Änderungen vorgenommen worden. Verbände, deren Ansuchen um Aufnahme in die Föderation vom Vorstand abgelehnt worden sind, richten ihre Einsprüche nunmehr an den Generalrat. Die Bestimmung der gegenwärtigen Satzungen, daß ein Verband sein vom Exekutivkomitee abgelehntes Ansuchen an den Kongreß weiterleiten kann, fällt weg. Der Kongreß ist für diese Aufgabe nicht geeignet, und die Möglichkeit, beim Generalrat Einspruch zu erheben, sollte genügen.

**Artikel IV:** Unbedeutende stilistische Änderungen.

**Artikel V:** Para. 1: Unbedeutende stilistische Änderungen im englischen Text.

Para. 2: Abgesehen von stilistischen Änderungen, fällt die gegenwärtige Bestimmung, daß eine Abschrift des Berichtes des Exekutivkomitees gleichzeitig an den Generalrat und an die betreffende Organisation gesandt werden soll, weg. Die Bestimmung ist ganz offensichtlich unsinnig, weil der Generalrat erst ungefähr zwei Tage vor seiner Zusammenkunft gewählt wird. Anstatt dessen sieht der neue Text vor, daß der Vorstand den betreffenden Verband in guter Zeit von seiner Absicht, eine Empfehlung zur Erlöschung der Mitgliedschaft eines Verbandes an den Generalrat zu machen, in Kenntnis setzen soll.

Para. 3: Das Exekutivkomitee ist bevollmächtigt worden, Suspendierungen zu beschließen und aufzuheben. Der letzte Satz des gegenwärtigen Textes wird Paragraph 4 im neuen Text.

Para. 4: Der letzte Satz des gegenwärtigen Para. 3 mit unbedeutenden stilistischen Änderungen.

Para. 5: Wie Para. 4 des gegenwärtigen Textes gekürzt.

Para. 6: Wie Para. 5 des alten Textes mit Änderungen zufolge der neuen Numerierung der Paragraphen dieses Artikels.

**Artikel VI:** Der Artikel VI ist ein vollkommen neu verfaßter Text. Sinngemäß besteht die wichtigste Änderung darin, daß Kongresse nur alle drei Jahre, anstatt alle zwei Jahre, stattfinden sollen. Die anderen Paragraphen sollen den Sinn des gegenwärtigen Textes klarer machen. Die gegenwärtigen Bestimmungen über das Wahlverfahren sind z. B. so vage, daß es theoretisch möglich wäre, die Satzungen durch eine Abstimmung mit Handaufheben und bei einfacher Stimmenmehrheit



zu ändern. Außerdem haben wir versucht, gewisse Verfahren, die schon seit langem – obwohl inoffiziell – befolgt worden sind, in den Satzungen festzulegen, wie z. B., daß der Vorstand entscheidet, ob in gewissen Fällen ein Teil der oder die ganzen Reise- und Aufenthaltskosten gewisser Delegationen von der Föderation getragen werden sollen. Wir erwähnen besonders:

*Para. 2:* Der neue Text fordert, daß außerordentliche Kongresse von mindestens fünf Ländern und einem Drittel der Mitgliedschaft beantragt werden müssen. Der gegenwärtige Text sieht drei Länder und ein Viertel der Mitgliedschaft vor. Dies scheint zu bescheiden und könnte unter Umständen gefährlich sein. Der Vorstand muß einem diesbezüglichen Antrag innerhalb von sechs Monaten nachkommen.

*Para. 6:* Es ist klaggestellt worden, daß der Begriff «zahlende Mitgliedschaft» bei der Auslegung der Satzungen allgemein geltend ist.

*Para. 7:* Delegationen, die die Interessen anderer Verbände auf einem Kongreß vertreten, müssen das Sekretariat davon schriftlich in Kenntnis setzen – eine notwendige Sicherheitsmaßnahme.

*Para. 15:* Die Punkte: «Sitz der ITF» und «Festsetzung der Beiträge» stehen nicht mehr auf der Tagesordnung jedes ordentlichen Kongresses.

*Para. 17:* Zum erstenmal wird vorgesehen, daß schriftliche Abänderungsanträge zu Kongreßanträgen dem Sekretariat in guter Zeit übermittelt werden müssen, so daß es möglich sein wird, diese Anträge noch vor dem Kongreß zur Verteilung zu bringen. Die Anträge müssen außerdem dem Kongreß vorgelegt werden, aber die Vorteile einer Ankündigungsfrist für Abänderungsvorschläge sind offensichtlich.

**Artikel VII:** Fast alle Bestimmungen über die Mitgliedschaft des Generalrates sind gestrichen worden, weil sie den gegenwärtigen Verhältnissen nicht gerecht werden. Die Bestimmungen stützen sich auf den Begriff «zahlende Mitgliedschaft», und ihre strikte Befolgung würde der Mehrheit der Delegierten aus den Entwicklungsländern die Mitgliedschaft im Generalrat unmöglich machen.

Auf dem Berner Kongreß konnte rund die Hälfte der Sitze des gegenwärtigen Generalrates nur besetzt werden, weil besonders beschlossen wurde, gewisse Bestimmungen der gegenwärtigen Satzungen zu übergehen. Das im neuen Text vorgeschlagene Wahlverfahren ist einfacher und elastischer. Wir möchten außerdem auf den neuen *Para. 12* aufmerksam machen. Da Sitzungen des Generalrates fast immer am Ende eines Kongresses stattfinden und die Föderation normalerweise nicht die Reise- und Aufenthaltskosten der Kongreßteilnehmer zahlt, erschien es uns angebracht, zu erwähnen, daß die Föderation normalerweise nicht die Reise- und Aufenthaltskosten der Teilnehmer an Sitzungen des Generalrates zahlt.

**Artikel VIII:** Neuer Text. Der Kommentar enthält alle notwendigen Einzelheiten. *Para. 11* bevollmächtigt den Vorstand, Unterausschüsse zu bilden. Das gegenwärtige Exekutivkomitee war bisher nicht offiziell bevollmächtigt, dies zu tun.

**Artikel IX:** Siehe Kommentar.

**Artikel X:** Einige unbedeutende stilistische Bereinigungen und Änderungen zufolge der Neufassung anderer Artikel, aber in *Para. 3* wird vorgeesehen, daß außer dem Präsidenten auch der Vizepräsident das Recht hat, an allen ITF-Sitzungen teilzunehmen.

**Artikel XI:** Neufassung. Folgende bedeutende Änderungen:

*Para. 6:* Durch die Einfügung der Worte «wenn möglich» wird die Teilnahme der Stellvertretenden Generalsekretäre an den betreffenden Sitzungen von ihrer Verfügbarkeit abhängig gemacht; d. h. sie nehmen teil, vorausgesetzt, es bestehen keine anderen Verpflichtungen oder Umstände, die ihre Nichtteilnahme rechtfertigen würden.

*Para. 9:* Die Bestimmungen über Personal für andere Büros als das Hauptbüro ist in Artikel XIV (Regionaler Aufbau) der gegenwärtigen Satzungen enthalten. Dieser Text ist aber terminologisch ziemlich verwirrend (Zweigsekretariate usw.). Der neue Wortlaut ist einfacher. Rücksprache mit dem Vorstand ist vorgesehen, weil solche Ernennungen oft auf Probleme übergreifen, die bei Personalerneuerungen im Hauptquartier nicht auftreten. (Zum Beispiel: Zahlung gewisser Sonderzulagen und anderer Gelder.) Die Möglichkeit direkter Verhandlungen über Löhne ist vorgesehen, weil es geschehen könnte, daß für bestimmtes Personal keine geeignete Gewerkschaft besteht, die im Namen dieses Personals verhandeln kann.

*Para. 10:* Der Vorstand ist bevollmächtigt worden, außer dem Generalsekretär auch die Stellvertretenden Generalsekretäre sowie die Sekretäre der Fachsektionen oder Abteilungen zu suspendieren. Alle betreffenden Personen haben das Recht, dem Vorstand ihre Stellungnahme zu erklären und beim Kongreß gegen ihre Suspendierung Berufung einzulegen.

**Artikel XII:** Der neue Text überläßt es dem Vorstand, zu entscheiden, welche Veröffentlichungen notwendig sind. Der gegenwärtige Wortlaut ist unnötigerweise beschränkend. Die Möglichkeit von Vereinbarungen zwischen dem Vorstand und einem angeschlossenen Verband betreffs der Zahlung der Produktions- und Versandkosten gewisser Veröffentlichungen wird vom neuen Text nicht ausgeschlossen.

**Artikel XIII:** Stilistische Bereinigungen im englischen Text.

**Artikel XIV:** Der gegenwärtige Wortlaut ist weitschweifig und gleichzeitig unnötigerweise beschränkend. Der neue Text bevollmächtigt den Vorstand, den besonderen Zwecken und Umständen entsprechende Regionalorgane oder -büros zu gründen. Siehe ebenfalls Anmerkungen zu *Artikel XI, Para. 9*.

**Artikel XV:** Neufassung. Erstmals behandelt werden: Sektionsausschüsse und -amtsträger (*Para. 3*) und Abstimmungen auf Sektionssitzungen (*Para. 6*). Der Unterausschuß für Satzungsreform ist der Ansicht, daß Abstimmungen nach Mitgliederzahlen für Sektionssitzungen ungeeignet sind. Solche Abstimmungen bringen große verwaltungsmäßige Probleme mit sich, die auf einer Sektionssitzung nur zu Komplikationen führen würden. Wir denken dabei besonders an die Ernennung eines notwendigen Mandatprüfungsausschusses und an die mit der Festlegung der Stimmzahl verbundenen Schwierigkeiten.

*Para. 6:* Ist neu und eine notwendige Sicherheitsmaßnahme.

**Artikel XVI:** Neufassung. Alle wichtigen Punkte des gegenwärtigen Wortlautes inbegriffen, aber weniger weitschweifig. In *Para. 5* wird Berichterstattung an den Vorstand anstatt an den Kongreß vorgesehen. Der Kongreß hat sich ohnehin schon mit einer Masse von Dokumenten zu befassen.

**Artikel XVII:** *Para. 1* unverändert.

*Para. 2:* Die Worte «für alle am 31. Dezember des Vorjahres angeschlossenen Mitglieder» fallen weg. Wenn ein Verband der Föderation z. B. im August beitrifft, ist es unsinnig, zu verlangen, daß dieser Verband für alle am 31. Dezember des Vorjahres angeschlossenen Mitglieder Beiträge zahlen soll.

*Para. 3:* Neufassung. Die gegenwärtige Bestimmung über eine Untersuchung der finanziellen Leistungsfähigkeit von Verbänden in bezug auf eine eventuelle Herabsetzung ihrer Mitgliedsbeiträge fällt weg. Die Annahme, daß der Vorstand in der Lage sein wird, eine solche Untersuchung durchzuführen, grenzt an Naivität. Der neue Text sieht vor, daß der Vorstand von dem Bedürfnis nach einer Herabsetzung der Beiträge überzeugt sein muß.

**Artikel XVIII:** Stilistische Bereinigungen oder terminologische Änderungen zufolge der Umbenennung gewisser Gremien.

**Artikel XIX:** Änderungen zufolge der Änderung anderer Artikel.

**Artikel XX:** Neuer Text. *Para. 2* regelt das Verfahren für die Änderung der Satzungen.