PROTOKOLL

# ITF-KONGRESS KOPENHAGEN 1965

## MIT BERICHTEN FÜR DIE JAHRE 1962 BIS 1964

ITF

LONDON
INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION

X 2267

Volksdruckerei Basel

Bibliothek
der Friedrich-Ebert-Stiftung

# Inhaltsverzeichnis


| | Seite |
|---|---|
| **Todesfälle** | 5 |
| **Einleitung** | 7 |
| I. **Leitende Gremien und interne Organisationen** | 12 |
| Kongreß | 12 |
| Generalrat | 13 |
| Exekutivkomitee | 17 |
| Vorstand | 18 |
| Geschäftsführender Ausschuß | 18 |
| Präsident und Vizepräsident | 19 |
| Rechnungsprüfer | 19 |
| Informationsdienst und Veröffentlichungen | 19 |
| Das Sekretariat | 21 |
| Vertretung der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen | 22 |
| II. **Mitgliederbestand** | 25 |
| Neubeitritte | 25 |
| Liste der Mitgliedsverbände | 28 |
| III. **Beziehungen zu angeschlossenen Verbänden** | 48 |
| Australasien | 48 |
| Seafarers' International Union of North America (SIU), Marine Engineers' Beneficial Association (MEBA) and the International Longshoremen's Association (ILA) | 48 |
| Untersuchungs- und Schlichtungskommission der IAO im Zusammenhang mit der Nichtratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 (Vereinigungsrecht) durch Japan | 51 |
| IV. **Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen** | 54 |
| Streik des amerikanischen Hafenarbeiterverbandes ILA | 54 |
| Streik der Offiziere der brasilianischen Handelsmarine | 54 |
| Arbeitskonflikt der malaiischen Eisenbahner | 54 |
| Finnische Arbeitskonflikte | 55 |
| Streik des Autobuspersonals von Jamaika | 56 |
| *Britisch-Guayana:* Antigewerkschaftliche Gesetzgebung | 56 |
| Streik der Seeleute von Kolumbien | 57 |
| Streik der Hafenarbeiter von Manila | 58 |
| Arbeitskonflikt der koreanischen Eisenbahner | 60 |
| Arbeitskonflikt der argentinischen Seeleute | 61 |
| Arbeitskonflikt der britischen Seeleute | 61 |
| Air-France-Kabinenpersonal | 61 |
| SAS-Kabinenpersonal | 62 |
| Arbeitskonflikt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes TWU mit der Pan-American-Luftfahrtsgesellschaft | 62 |
| Arbeitskonflikt in der brasilianischen Schiffahrt und Zivilluftfahrt | 62 |
| Arbeitskonflikt der Eisenbahner von Guatemala | 63 |
| Streik der Hafenarbeiter von Piräus | 64 |
| Arbeitskonflikt der kolumbischen Eisenbahner | 64 |
| Arbeitskonflikt der türkischen Eisenbahner | 64 |
| Andere Konflikte | 65 |
| V. **Regionaltätigkeit** | 66 |
| Organisation | 66 |
| Afrika | 67 |
| Asien | 77 |
| Lateinamerika und Karibischer Raum | 89 |
| VI. **Tätigkeit der Sektionen** | 102 |
| Eisenbahnersektion | 102 |
| Beziehungen zu nicht angeschlossenen Organisationen | 117 |
| Sektion Straßentransport | 117 |
| Sektion Binnenschiffahrt | 132 |
| Hafenarbeitersektion | 136 |
| Seeleutesektion | 141 |
| Sondersektion der Seeleute | 156 |
| Hochseefischersektion | 158 |
| Sektion Zivilluftfahrt | 162 |
| VII. **Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen** | 167 |
| *ITF/IBFG-Beziehungen* | 167 |
| Internationale Berufssekretariate | 167 |

Seite

Internationaler Bund der Privatangestellten (IBP) . . 168
Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) . . . . . 169

VIII. **Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen** 172
Internationale Arbeitsorganisation . . . . . 172
Vorschläge des Generaldirektors der IAO betreffend die Tätigkeit der IAO-Industrieausschüsse . . . . . 172
Binnenverkehrsausschuß . 175
Die Entwicklungen seit der VII. Konferenz vom Mai 1961 175
UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) . . . 177
AETR – Europäisches Abkommen über die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport . . . . . 177
Europäisches Übereinkommen für die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR) . . . . 178
Die Konstruktion von Fahrzeugkabinen, Traktoren und Taxi . . . . . 185
ADR – Europäisches Abkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße . . 186
Die Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen . 186
Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) . . 186
Europarat . . . . . 189
Internationale Atomenergie-Agentur . . . . . 189

Seite

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) . . . 190

IX. **Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen** 192
Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung . . 192

X. **Verschiedenes** . . . . . 193
Vorschlag zur Verhängung eines Boykotts über Kuba . 193
Untersuchung der Verletzung der Menschenrechte durch Spanien . . . . . 194

Finanzberichte 1962, 1963 und 1964 195
Tagesordnung . . . . . 217
Anträge . . . . . 218
Protokoll . . . . . 230
Eröffnung des Kongresses . . 230
Ansprache des Präsidenten . . 231
Bericht über Sektionskonferenzen und Sitzungen von Ausschüssen . 302
Mandatsprüfungsausschuß . . 302
Entschließungsausschuß . . . 303
Konferenz der Sektion Straßentransport . . . . . 304
Sektionskonferenz der Hafenarbeiter . . . . . 307
Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt . . . . . 310
Konferenz der Seeleutesektion . 313
Konferenz der Hochseefischersektion . . . . . 320
Sektionskonferenz der Eisenbahner . . . . . 323
Konferenz der Sektion Binnenschiffahrt . . . . . 327
Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter . . . 331
Allgemeine Entschließungen des 28. Kongresses der ITF . . . 332
Delegiertenliste . . . . . 337
Gäste . . . . . 346
Referentenliste . . . . . 348

# Todesfälle

**Eugène Ehlers,** ehemaliger Generalsekretär der Französischen Seeleuteföderation; gestorben im Januar 1962 im Alter von 75 Jahren.

**Jim Scott,** Generalsekretär des Britischen Seeleuteverbandes NUS; gestorben am 21. Januar 1962 im Alter von 60 Jahren.

**Albert Hallworth,** ehemaliger Generalsekretär des Britischen Verbandes der Lokführer und Heizer und von 1954 bis 1960 Mitglied des ITF-Exekutivkomitees; gestorben am 18. April 1962 im Alter von 64 Jahren.

**Karl Reiner,** Mitbegründer der österreichischen Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr; gestorben am 20. April 1962 im Alter von 80 Jahren.

**Johan Brautigam,** führender Funktionär in der niederländischen Seeleutebewegung und der internationalen Gewerkschaftsbewegung; gestorben am 24. Juni 1962 im Alter von 84 Jahren.

**Ernst Rüfenacht,** von 1957 bis 1960 Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes; gestorben am 18. August 1962 im Alter von 67 Jahren.

**Edmond J. Burman,** Vizepräsident der US Brotherhood of Railroad Signalmen; gestorben im Dezember 1962 im Alter von 62 Jahren.

**J. E. Johansen,** ehemaliger Generalsekretär und Präsident des Norwegischen Maschinistenverbandes; gestorben Ende 1962 im Alter von 66 Jahren.

**C. W. van Driel,** Präsident des Niederländischen Seeleute- und Hochseefischerverbandes, Mitglied des Ausschusses der ITF-Seeleutesektion und des Internationalen Fair-Practices-Ausschusses der ITF; gestorben am 13. März 1963 im Alter von 57 Jahren.

**Frantisek Nemec,** Vizevorsitzender der Tschechoslowakischen Sozialdemokratischen Partei im Exil, ehemaliger Generalsekretär des Tschechoslowakischen Eisenbahnerverbandes und Mitglied des ITF-Generalrates während der Kriegsjahre; gestorben am 19. März 1963 im Alter von 64 Jahren.

**Mathias Heggestad,** ehemaliger Präsident des Norwegischen Lokführerverbandes; gestorben am 30. März 1963 im Alter von 68 Jahren.

**Stan Eighteen,** Sekretär des Joint Protective Board der Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; gestorben am 9. Mai 1963.

**Hans Fladeby,** ehemaliger Präsident des Norwegischen Transportarbeiterverbandes; gestorben am 16. Mai 1963 im Alter von 83 Jahren.

**Fintan P. Walsh,** Präsident des Neuseeländischen Seeleuteverbandes und ehemaliger Präsident des Neuseeländischen Gewerkschaftsbundes; gestorben am 16. Mai 1963 im Alter von 67 Jahren.

**E. M. Serang,** Mitbegründer und Präsident des Indischen Seeleuteverbandes; gestorben am 2. September 1963 im Alter von 89 Jahren.

**Pierre Ferri-Pisani,** ehemaliger Gewerkschaftsfunktionär der französischen Seeleute und Hafenarbeiter und ehemaliges Mitglied des ITF-Exekutivkomitees; gestorben am 21. Oktober 1963 im Alter von 62 Jahren.

**Sir Alfred Roberts,** ehemaliger Vizevorsitzender des Verwaltungsrates der IAO; gestorben am 18. November 1963 im Alter von 65 Jahren.

**Ernst Fell,** Kassenwart des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes; gestorben am 22. November 1963 im Alter von 49 Jahren.

**John Christensson,** ehemaliger Generalsekretär der Norwegischen Transportarbeiterföderation; gestorben am 6. Dezember 1963 im Alter von 79 Jahren.

**Toshi Aoki,** ehemaliger Vizepräsident des Alljapanischen Seeleuteverbandes; gestorben am 11. Dezember 1963 im Alter von 68 Jahren.

**Edy Hofer-Meyer,** Zentralsekretär des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz; gestorben am 28. Februar 1964 im Alter von 47 Jahren.

**R. T. Tarpeh,** Präsident des Liberischen Seeleuteverbandes; gestorben am 16. Mai 1964.

**Roy Davidson,** leitender Funktionär der US Brotherhood of Locomotive Engineers; gestorben am 6. Juli 1964 im Alter von 63 Jahren.

**Frl. Toni Sender,** ehemalige Vertreterin des IBFG bei den Vereinten Nationen und Leiterin des New-York-Büros des IBFG sowie eine führende Persönlichkeit in der deutschen Sozialdemokratischen Partei in den Tagen der Weimarer Republik; gestorben am 26. Juni 1964 im Alter von 75 Jahren.

**A. Novak,** ehemaliger Leiter des Tschechoslowakischen Eisenbahnerverbandes; gestorben im Juni 1964.

**Heinrich Malina,** Mitbegründer und erster Präsident der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr; gestorben im Juli 1964 im Alter von 77 Jahren.

**Dirk Harms,** Präsident des Niederländischen Seeleute- und Hochseefischerverbandes; gestorben am 27. August 1964 im Alter von 60 Jahren.

**Terence P. O'Donoghue,** Generalsekretär des Südafrikanischen Gewerkschaftsbundes; gestorben am 17. September 1964 im Alter von 60 Jahren.

**Olaf Berg,** Veteran des Norwegischen Transportarbeiterverbandes; gestorben am 9. November 1964 im Alter von 74 Jahren.

**Johan C. Hansen,** ehemaliger Präsident und Sekretär des Norwegischen Eisenbahnerverbandes; gestorben am 3. Dezember 1964 im Alter von 88 Jahren.

**Karol Maxamin,** ehemaliger Vizepräsident des Polnischen Eisenbahnerverbandes und früher Mitglied des ITF-Generalrates; gestorben am 13. Dezember 1964 im Alter von 75 Jahren.

**A. H. Siregar,** Präsident der Indonesischen Vereinigung des Zivilluftfahrtspersonals; gestorben am 25. Dezember 1964.

# Einleitung

Während der letzten drei Jahre hat sich der Tätigkeitsbereich der ITF wiederum beträchtlich erweitert, so daß an die uns zur Verfügung stehenden beschränkten Mittel große Anforderungen gestellt wurden. Die sozialen Auswirkungen des technischen Wandels haben uns eine Anzahl komplizierte Probleme gebracht, deren zunehmende Dringlichkeit unsere ganze Aufmerksamkeit erforderte. Außerdem haben wir während der Berichtszeit versucht, unsere Arbeit in den Entwicklungsländern auszudehnen.

Obwohl ich hier nicht im einzelnen auf alle Aspekte der von der ITF während der letzten drei Jahre geleisteten Arbeit eingehen kann, halte ich es für angebracht, zu Beginn einige Worte über die Tätigkeit des ITF-Sekretariats zu sagen. Der Bericht zeigt, daß die Sektionen der Eisenbahner, der Straßentransportarbeiter und der Seeleute in der Zeit seit dem letzten Kongreß Vollkonferenzen veranstaltet haben, und daß die Vollkonferenz der Sektion der Hafenarbeiter im Frühjahr 1965 stattfinden soll. Die zunehmende Vielfalt der auf sektionaler Ebene geleisteten Arbeit läßt sich aus den verschiedenen Fragen ersehen, zu denen auf diesen Sektionskonferenzen Entschließungen angenommen wurden. Weiterhin befaßte sich eine Reihe von Unterausschüssen mit speziellen Problemen und arbeitete Berichte zuhanden der einzelnen Sektionen aus. Auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner wurde u. a. die Frage der automatischen Kupplungen erneut behandelt, und ein Redaktionsausschuß der Eisenbahnersektion befaßt sich gegenwärtig mit der Erstellung eines umfassenden Berichtes über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner. In der Sektion Straßentransport wurde eine besondere Arbeitsgruppe zur Behandlung der Frage des Status des Berufsfahrers ernannt, und in der Seeleutesektion haben wir mehrere Unterausschüsse, die sich mit dem Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute und der Automation von Schiffen befassen. Weitere Beispiele für solche Spezialausschüsse sind der Nordseehäfen-Ausschuß der Hafenarbeitersektion und die verschiedenen Sitzungen der europäischen Binnenschiffer im Zusammenhang mit der Rheinschiffahrt. Auch in der Sektion Zivilluftfahrt wurden separate Sitzungen zur Diskussion spezifischer Fragen, wie z. B. Zusammensetzung der Cockpitbesatzungen, Air Union und Lizensierung der Wartungsmechaniker, einberufen.

Ein beträchtlicher Teil unserer sektionalen Tätigkeit steht im Zusammenhang mit unseren Beziehungen zu verschiedenen internationalen Organisationen, und ich glaube sagen zu dürfen, daß wir mit den auf diesem Gebiet während der letzten drei Jahre erzielten Resultaten zufrieden sein können. Dies gilt besonders für unsere Beziehungen zur IAO. Man wird sich sicher erinnern, daß die von der Siebten Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses im Jahre 1961 angenommenen Schlußfolgerungen betreffend die sozialen Folgen der Einführung neuer Methoden und Techniken bei den Eisenbahnen und im Straßentransport vom Standpunkt der Arbeitnehmer gesehen äußerst unbefriedigend waren. In diesem Zusammenhang war die Länge der zwischen den Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses liegenden Zeitspanne besonders bedauerlich. Wir sind daher in dieser Sache mehrmals an die IAO mit der Bitte herangetreten, so bald wie möglich eine weitere Sitzung des Binnenverkehrsausschusses einzuberufen und haben ihr gleichzeitig Vorschläge für die Tagesordnung zugestellt. Außerdem haben wir auf Einberufung einer ad-hoc-Sitzung über die Schlußfolgerungen der sozialen Folgen neuer Methoden und Techniken bei den Eisenbahnen und im Straßentrans-

port gedrungen, um deren Revision herbeizuführen und sie mehr in Übereinstimmung mit der ITF-Sozialcharta der Eisenbahner zu bringen. Leider war der IAO-Verwaltungsrat nicht in der Lage, eine solche ad-hoc-Sitzung anzuberaumen, aber er beschloß, daß die Achte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses im Jahre 1966 stattfinden soll. Auch in bezug auf eine andere Frage, auf deren Behandlung durch die IAO wir seit vielen Jahren gedrungen haben, konnten weitere Fortschritte erzielt werden. Im Mai 1965 wird sich ein Expertenausschuß der IAO mit der Frage der Arbeitsbedingungen in den städtischen Verkehrsdiensten befassen. Fünf der sieben Arbeitnehmermitglieder dieses Ausschusses wurden aus der Reihe der von Mitgliedsverbänden der ITF vorgeschlagenen Kandidaten gewählt. Schließlich fand im Jahr 1964 unter den Auspizien der IAO eine Sachverständigensitzung statt, auf der das Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten diskutiert wurde. Die Mehrheit der Experten sprach sich für ein Höchstgewicht von 40 kg aus, der Rest empfahl 50 kg. Der wichtigste Beschluß für die Schiffahrt war ohne Zweifel die Einberufung einer Zweiten Asiatischen Schiffahrtskonferenz der IAO im Jahre 1965. Diese Konferenz wird uns hoffentlich eine Gelegenheit bieten, in der Verwirklichung der Richtlinien der ITF-Seeleutesektion betreffend die Beschäftigung asiatischer Seeleute weitere Fortschritte zu erzielen. Außerdem befaßte sich die IAO während der letzten drei Jahre mit verschiedenen Problemen der Hochseefischer. Im Dezember 1962 empfahl ein IAO-Expertenausschuß u. a., daß zuhanden einer kommenden internationalen Arbeitskonferenz ein internationales Instrument betreffend die Unterkunftsräume der Besatzungen von Fischereifahrzeugen ausgearbeitet werden sollte. Außerdem soll ein Handbuch über die Sicherheit und Gesundheit der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen gemeinsam durch die IAO, die IMCO und die Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) beraten werden. In Weiterverfolgung dieser Beschlüsse hat die Schiffahrtsabteilung der IAO bereits einen Entwurf eines solchen Sicherheitshandbuches ausgearbeitet und diesen der IMCO und der FAO zugestellt. In der zweiten Hälfte 1965 wird unter den Auspizien der IAO eine vorbereitende technische Konferenz stattfinden, auf der geeignete Instrumente (Abkommen oder Empfehlungen) betreffend a) Unterkunft auf Fischereifahrzeugen; b) berufliche Ausbildung der Hochseefischer und c) Befähigungsnachweise für Hochseefischer zuhanden einer kommenden internationalen Arbeitskonferenz entworfen werden sollen. Schließlich möchte ich im Zusammenhang mit der IAO noch kurz auf gewisse Bemerkungen hinweisen, die in dem Bericht des Generaldirektors an die Internationale Arbeitskonferenz der IAO vom Jahre 1964 enthaltene Bemerkung zu sprechen kommen, welche von uns mit einiger Bestürzung zur Kenntnis genommen wurden. Ihre Verwirklichung müßte die in den einzelnen Industrieausschüssen der IAO auf dreigliedriger Ebene geleistete Arbeit ernstlich beeinträchtigen. An anderer Stelle des vorliegenden Tätigkeitsberichtes ist die von mir zu diesen Bemerkungen auf der Internationalen Arbeitskonferenz abgegebene Erklärung angeführt.

Natürlich ist es mir nicht möglich, alle Aspekte unserer Beziehungen zu internationalen Organisationen in dieser kurzen Einleitung zu behandeln. Diese Beziehungen spielen jedoch bei der Verteidigung der sozialen und wirtschaftlichen Interessen eine außerordentlich wichtige Rolle. Ich möchte jedoch einige Worte über die zunehmende Kompliziertheit und Vielfalt dieser Probleme sagen. Wir sehen uns oft einer wahrlich erschreckenden Menge technischer Probleme gegenübergestellt, durch deren verwirrende Einzelheiten wir uns nach bestem Vermögen hindurchringen müssen. Die

während des letzten Jahrzehnts begonnene technische Umwälzung hat sich während der Berichtszeit noch beschleunigt und eine große Anzahl menschlicher Probleme mit sich gebracht. Wir müssen nicht nur mit diesen Entwicklungen Schritt halten, sondern sie in einigen Fällen auch voraussehen. Diese radikalen Änderungen sind jedoch nicht nur technischer Art. Auch auf sozialer, wirtschaftlicher und politischer Ebene sind weitgehende Umwälzungen zu verzeichnen, wie z. B. die wirtschaftliche und soziale Integration der sechs EWG-Länder, die sich natürlich auch auf die Mitgliedsverbände der nicht der EWG angehörenden Staaten auswirkt. Die Tätigkeit des Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) wird daher von den Verbänden dieser Länder mit großem Interesse verfolgt, und wir haben versucht, diese Verbände über die Tätigkeit der ITF-Mitgliedsverbände der EWG-Länder auf dem laufenden zu halten. Weiterhin müssen wir, was Europa anbelangt, auch der Arbeit anderer Organisationen, wie z. B. der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE), unsere Aufmerksamkeit widmen. So haben sich die ITF und ihre europäischen Mitgliedsverbände z. B. seit Anfang 1962 für die Ratifizierung des von der ECE angenommenen Abkommens über die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Verkehr (AETR) eingesetzt. Dieses Abkommen, an dessen Zustandekommen die ITF einen wesentlichen Beitrag geleistet hat, ist für den europäischen Straßentransport ein äußerst wichtiges internationales Instrument. Es hätte im Juli 1964 in Kraft treten sollen. Leider lagen jedoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht genügend Ratifikationen vor. Die Gründe dafür sind von Land zu Land verschieden. Wir haben guten Grund zu glauben, daß das Abkommen, einmal in Kraft gesetzt, von der Mehrzahl der Staaten, die es bereits unterzeichnet haben, auch ratifiziert werden wird. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände werden sich auf jeden Fall weiterhin für seine baldige Ratifikation durch die noch fehlenden Länder einsetzen. Außerdem verfolgt die ITF mit großem Interesse die Tätigkeit der UNO-Wirtschaftskommission für Europa im Zusammenhang mit der Einführung automatischer Kupplungen bei den europäischen Eisenbahnen und der Konstruktion der Führerkabinen von Lastwagen, Traktoren und Taxis. Die Einführung automatischer Kupplungen wird in der ITF seit vielen Jahren diskutiert, so daß es uns möglich war, den verschiedenen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen anläßlich einer Sitzung des ECE-Unterausschusses Eisenbahn eine umfassende Erklärung über die sozialen Aspekte und die Sicherheitsaspekte dieser Frage zu unterbreiten. Über die mit der Konstruktion von Straßenfahrzeugen zusammenhängenden Sicherheitsaspekte wurde der ECE im Juni 1962 ein ITF-Memorandum zugestellt. Seitdem haben wir mit einigem Erfolg auf eine ausführliche Behandlung dieser Frage durch die ECE gedrungen und verfügen nunmehr über einen Sitz in der Studiengruppe, welche sich mit einigen der in unserem Memorandum aufgeworfenen Fragen befassen wird.

Was unsere Regionaltätigkeit anbelangt, so ist die Lage während der Berichtszeit kritischer geworden. Allgemein läßt sich sagen, daß wir in diesem Zusammenhange auf die gleichen Schwierigkeiten gestoßen sind wie die übrigen Organe der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung. So sehr das Ende der Kolonialherrschaft in allen Gebieten Afrikas – mit der bedauerlichen Ausnahme der noch bestehenden portugiesischen Kolonien – zu begrüßen ist, so bedauerlich ist es, daß die Gewerkschaften der neuen unabhängigen Länder, die beim Aufbau einer freien afrikanischen Arbeiterbewegung eine so wichtige Rolle zu spielen haben und sich dessen bewußt sein sollten, in vielen Fällen politischen Elementen zum Opfer gefallen und zu

bloßen Werkzeugen totalitärer Einparteiregierungen gemacht worden sind. In Tanganjika gibt es heute keine freie Gewerkschaftsbewegung in unserem Sinne mehr, und zahlreiche Gewerkschafter, einschließlich leitende Funktionäre ehemaliger ITF-Mitgliedsverbände, befinden sich seit bereits über einem Jahr in Haft, ohne daß gegen sie irgendwelche offizielle Beschuldigungen vorgebracht worden sind. In Kenia mußte der Gewerkschaftsbund ebenfalls dem Druck der Regierung nachgeben und aus dem IBFG austreten, und in Uganda versucht die Regierung mit allen Mitteln, den dortigen Gewerkschaftsbund ebenfalls zum Austritt aus dem IBFG zu bewegen. Derartige Entwicklungen konnten natürlich nicht ohne Auswirkungen auf die gesamte freie demokratische Gewerkschaftsbewegung bleiben. Die Meinungsverschiedenheiten darüber, wie die verschiedenen Organe der freien Gewerkschaftsbewegung ihre Tätigkeit in den Entwicklungsländern am besten koordinieren können, haben sich in letzter Zeit verschärft. Die in Ostafrika eingetretenen Entwicklungen waren für uns besonders enttäuschend, weil sich mehrere unserer stärkeren afrikanischen Verbände gerade in diesem Teil des Kontinentes befanden. Noch heute denke ich an die Zuversicht und Begeisterung der ostafrikanischen Eisenbahner zurück, als es ihnen mit der Unterstützung der ITF im Jahre 1960 gelang, eine für sie vorteilhafte Beilegung des Arbeitskonfliktes mit der Ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafenverwaltung herbeizuführen. Ich war damals der Regionaldirektor der ITF und hatte die Ehre, die ITF in einer aus drei internationalen Gewerkschaften bestehenden Vermittlungskommission zu vertreten. Auf den bescheidenen Beitrag, den ich bei dieser Gelegenheit zur Förderung der sozialen Gerechtigkeit für die Eisenbahner Kenias und Tanganjikas machen konnte, bin ich noch heute ein wenig stolz. Auch bin ich fest davon überzeugt, daß die arbeitenden Menschen dieser Länder eines Tages in die freie internationale Gewerkschaftsbewegung zurückkehren werden.

Auch in Asien hat unsere Tätigkeit etwas gelitten, weil unser Regionalvertreter, Kollege Soares, sein Amt aus gesundheitlichen Gründen niederlegen mußte und wir im Zusammenhang mit der Ernennung eines geeigneten Nachfolgers große Schwierigkeiten hatten. Schließlich erklärte sich Kollege D. U'ren, eines der zwei asiatischen Mitglieder des ITF-Vorstandes, bereit, dieses Amt zu übernehmen. Die Verdienste des Kollegen U'ren als Präsident des Malaiischen Eisenbahnerverbandes und im Malaiischen Gewerkschaftsbund sowie im ITF-Vorstand selbst sind uns eine Garantie, daß sich die Leitung unserer asiatischen Regionaltätigkeit nunmehr wieder in fähigen Händen befindet. Außerdem fanden während der Berichtszeit zwei Sitzungen des Asiatischen Beratungsausschusses der ITF statt, welche zweifellos zur Aufrechterhaltung der Kontinuität unserer Arbeit in Asien beigetragen haben. Da außerdem auf dem letzten Kongreß zwei asiatische Gewerkschafter zu Mitgliedern des ITF-Vorstandes gewählt wurden, kann gesagt werden, daß den besonderen Problemen der asiatischen Arbeitnehmer während der Berichtszeit innerhalb der ITF die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zuteil wurde. Ich möchte hinzufügen, daß in der Berichtszeit zwei wichtige internationale Solidaritätsaktionen in Unterstützung asiatischer Mitgliedsverbände der ITF durchgeführt wurden, und zwar im Zusammenhang mit den Arbeitskonflikten der malaiischen Eisenbahner und der philippinischen Hafenarbeiter. Abschließend möchte ich erwähnen, daß sich die Seeleutesektion weiterhin den Problemen der asiatischen Seeleute gewidmet hat und daß sich seit Anfang 1964 ein ITF-Seeleutevertreter in Hongkong befindet.

In Lateinamerika entstand zufolge der Ausstoßung unseres Regionaldirektors, F. Azaña, aus Peru zu Beginn des Jahres 1964 ebenfalls eine gewisse

Störung unserer Tätigkeit. Azaña legte kurz darauf sein Amt nieder. Seitdem ist Kollege Otero zum Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum ernannt worden, so daß es uns möglich war, nach einer Reorganisierung unseres Regionalbüros in Lima mit frischer Energie an die Lösung der in Lateinamerika bestehenden Probleme heranzutreten. Ende 1964 unternahm ich eine umfassende Lateinamerikatour, in deren Verlauf ich mich von der Begeisterung unserer lateinamerikanischen Mitgliedsverbände überzeugen konnte. Diese Tour war von Kollege Otero, der beträchtlich zur Hebung des Prestiges der ITF in Lateinamerika beigetragen hat, ausgezeichnet vorbereitet worden.

Unsere Tätigkeit in den Entwicklungsländern wird zweifellos auch künftig einen beträchtlichen Teil unserer Energie und finanziellen Mittel in Anspruch nehmen. Ich möchte in diesem Zusammenhang hervorheben, wie sich unsere intensive Tätigkeit in den Entwicklungsländern und unsere Arbeit auf sektionaler Ebene auf die finanzielle Lage der Föderation ausgewirkt hat. Während der letzten Jahre mußte das laufende Einkommen mehr und mehr für die Deckung der laufenden Ausgaben verwendet werden, so daß wir uns ab und zu in finanziellen Schwierigkeiten befanden. Diese Schwierigkeiten können auf lange Sicht nur durch eine Einkommenserhöhung behoben werden, die es uns erlauben würde, in dringenden Fällen auf finanzielle Reserven zurückzugreifen. Die Bildung solcher Reserven sollte meines Erachtens ernstlich in Erwägung gezogen werden.

Dies ist das letzte Mal, daß ich die Ehre habe, dem Kongreß einen Bericht über die Tätigkeit der ITF vorzulegen. Ich möchte daher bei dieser Gelegenheit allen meinen Arbeitskollegen meinen aufrichtigen Dank für ihre Mitarbeit aussprechen. Ohne ihre Hilfe hätte ich meine Aufgabe nicht bewältigen können. Abschließend wünsche ich dem neuen Generalsekretär der ITF allen Erfolg bei der Bewältigung seiner äußerst anstrengenden, aber auch dankbaren Arbeit.

*Pieter de Vries, Generalsekretär.*

# I. Leitende Gremien und interne Organisationen

## Kongreß

Der 27. Kongreß der ITF fand vom 25. Juli bis 3. August 1962 in Helsinki statt. 244 Delegierte (davon 12 als Bevollmächtigte 15 anderer Verbände) und 56 Berater vertraten insgesamt 137 Gewerkschaften aus 46 Ländern (davon 27 nichteuropäische Länder). Dem Kongreß wohnten ferner folgende Gastdelegierte bei: S. Nedzynski, Stellvertretender Generalsekretär des IBFG; J. Mikhelson, Internationales Zentrum freier Gewerkschafter im Exil; M. Carulias, Argentinischer Gewerkschaftsbund; H. Perez, Argentinischer Straßenbahnerverband; O. Forsberg und Z. L. Zeyfert, IFALPA; I. Karaboué, Transportarbeiterverband der Elfenbeinküste und L. Kramer, Internationale der öffentlichen Dienste. Dem Kongreß wohnten ferner folgende offizielle Gäste bei: T. Bratt, Internationales Arbeitsamt; Th. Sellin, US Sozialattaché und K. Kenny, britischer Sozialattaché. Ferner war P. Seton als Beobachter der Transportabteilung der EWG und T. Rasschaert als Beobachter des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses (ITF) der EWG anwesend. Als Ehrengäste waren anwesend: Mrs. L. Krier (Luxemburg); R. Bratschi, ehemaliger Präsident der ITF (Schweiz); J. H. Oldenbroek, ehemaliger Generalsekretär der ITF und des IBFG (Holland); G. Joustra, ehemaliges Mitglied des ITF-Exekutivkomitees (Holland); K. Weigl (Österreich) und I. Hyvonen, E. Kallio und O. Peltonen, langjährige Mitglieder finnischer Mitgliedsverbände.
Der Kongreß wählte den Kollegen P. de Vries zum Generalsekretär der ITF und stimmte der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Änderung der ITF-Satzungen zu.
Der Kongreß nahm folgende Entschließungen, Empfehlungen und Richtlinien an:

**Sozialcharta der ITF betreffend Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen;**

**Europäisches Abkommen über die Arbeit im Straßentransport (AETR);**

**Haftpflicht bei Unfällen von Schiffen mit Atomantrieb;**

**Beschwerde der griechischen Hafenarbeiter;**

**Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb;**

**Klimaanlagen für Besatzungsquartiere;**

**Seeleute-Wohlfahrt;**

**Wahlrechte der Seeleute;**

**Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen;**

**ICAO-Bestimmungen;**

**Bodenpersonal;**

**Verschmelzung von Zivilluftfahrts-Gesellschaften;**

**Transport von radioaktivem Material;**

**Richtlinien betreffend Bau und Betrieb von Rohrleitungen;**

**Schattenflaggenschiffe;**

**Der «echte Zusammenhang» zwischen Schiff und Registrierungsland;**

**Die Lage in Peru;**

**Beschränkende Gesetzgebung in Aden;**

**Die Lage in Spanien;**

***Das Kolumbische Erdbeben.***

Der Kongreß nahm die Empfehlungen des ITF-Zivilluftfahrts-Unterausschusses betreffend

**Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals**

an.

## Generalrat

Ende 1961 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen:

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

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

| *Land oder Ländergruppe* | *Mitglieder* | *Stellvertreter* |
|---|---|---|
| USA | M. Quill<br>A. E. Lyon<br>R. C. Coutts<br>H. C. Banks | J. Horst<br>T. L. Howieson<br>E. J. Hickey<br>P. Hall |
| Verbände im Exil | A. H. Vizcaino<br>(Spanien) | N. Metslov<br>(Estland) |

Auf dem Kongreß 1962 wurde ein neuer Generalrat gewählt, der sich wie folgt zusammensetzte:

| | | |
|---|---|---|
| Österreich | J. Matejcek | W. Svetelsky |
| Belgien, Luxemburg, Niederlande | R. Dekeyzer<br>(Belgien)<br>J. Leurs<br>(Luxemburg)<br>G. Alink<br>(Niederlande) | P. Potums<br>(Belgien)<br>C. W. van Driel<br>(Niederlande)<br>J. Geldof<br>(Belgien) |
| Dänemark, Färöer-Inseln, Island, Finnland | S. From Andersen<br>(Dänemark)<br>E. Borg<br>(Dänemark)<br>G. Widing<br>(Finnland) | E. Rasmussen<br>(Dänemark)<br>B. Jensen<br>(Dänemark)<br>O. Aarnio<br>(Finnland) |
| Frankreich | F. Laurent | R. Lapeyre |
| Deutschland | Ph. Seibert<br>F. Eichinger<br>A. Kummernuss<br>H. Hildebrand | F. Schreiber<br>Miß L. Raupp<br>H. Kluncker<br>G. Kugoth |
| Großbritannien | S. F. Greene<br>W. J. P. Webber<br>W. Hogarth<br>F. Cousins | W. J. Evans<br>J. Bailey<br>D. S. Tennant<br>A. Kitson |
| Griechenland | M. Petroulis | D. Benetatos |
| Italien, Malta | F. Giorgi<br>(Italien) | V. Esposito<br>(Malta) |
| Norwegen | G. Hauge | K. Kjøniksen |
| Schweden | H. Pettersson | G. Kolare |
| Schweiz | H. Düby | E. Hofer |
| *Mittlerer Osten* | | |
| Israel, Libanon, Türkei | Z. Barash | W. Perry |

| *Land oder Ländergruppe* | *Mitglieder* | *Stellvertreter* |
|---|---|---|
| *Afrika* | | |
| Ägypten, Libyen, Sudan, Tunesien | M. Hellal (Tunesien) | H. Afifi |
| Nigerien, Kenia, Uganda, Tanganjika, Zanzibar, Nord- und Südrhodesien, Njassaland, Mauritius, Südafrika, Liberien, Madagaskar, Sierra Leone | W. Malemo (Kenia)<br>M. Ndabambi (Rhodesien)<br>A. Hussein (Tanganjika)<br>A. E. Okon (Nigerien) | J. Akumu (Kenia)<br>offen (Sierra Leone)<br>S. J. Katungutu (Tanganjika)<br>offen (Mauritius) |
| *Asien* | | |
| Japan | R. Kamisawa<br>K. Suzuki | offen<br>offen |
| Aden, Indien, Ceylon, Burma, Hongkong | M. Chatterjee (Indien) | A. Khalil (Aden) |
| Indonesien, Pakistan, Philippinen, Korea, Malaya | R. Tambunan (Indonesien)<br>D. U'ren (Malaya) | Sang Kyo Oh (Korea)<br>R. S. Oca (Philippinen) |
| *Australasien* | | |
| Australien, Neuseeland | T. Duffy | A. Archibald |
| *Lateinamerika und Karibischer Raum* | | |
| Argentinien, Bolivien, Brasilien, Britisch-Honduras, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Ekuador, Honduras, Nikaragua, Mexiko, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela, Curaçao | H. Alonso (Argentinien)<br>H. Hernandez (Venezuela)<br>M.Lopes de Oliviera (Brasilien)<br>A. Victoria (Mexiko) | P. Martinez (Argentinien)<br>R. Antunez (Peru)<br>M. Tobar Reyes (Ekuador)<br>E. Vanegas (Kolumbien) |
| Barbados, Britisch-Guayana, Jamaika, Grenada, St. Luzia, Trinidad | A. Hassan Ali (Britisch-Guayana) | R. Ottway (Grenada) |
| *Nordamerika* | | |
| Kanada | F. H. Hall<br>W. J. Smith | Ch. Smith<br>D. H. Secord |
| USA | D. Beattie<br>G. Harrison<br>R. Faupl<br>J. Elliott | R. C. Coutts<br>L. Zosel<br>E. J. Hickey jr.<br>H. Mann |
| *Verbände im Exil* | | |
| Estland, Spanien, Polen | A. H. Vizcaino (Spanien) | N. Metslov (Estland) |

Während der Berichtszeit trat der Generalrat einmal zusammen, nämlich am 3. August 1962, unmittelbar nach Abschluß des Kongresses. Die Sitzung wählte F. Cousins (Großbritannien) zum Präsidenten, und H. Düby (Schweiz) wurde als Vizepräsident wiedergewählt. In Übereinstimmung mit Artikel V, Paragraph 2, der ITF-Satzungen stimmte der Generalrat der Empfehlung des Exekutivkomitees zu, daß die Mitgliedschaft der folgenden Verbände als erloschen erklärt werden sollte, da diese Verbände ihre finanziellen Verpflichtungen zur ITF nicht erfüllt haben:

Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Italien);
Mechanical Transport Department Workers' Union (Sudan);
National Maritime Union (Ceylon);
Airway Workers' Union (Nigerien).

## Exekutivkomitee

Ende 1961 bestand das Exekutivkomitee aus folgenden Mitgliedern:

R. Dekeyzer (Belgien), Präsident
H. Düby (Schweiz), Vizepräsident
Z. Barash (Israel)
F. H. Hall (Kanada)
G. Hauge (Norwegen)
H. J. Kanne (Niederlande)
S. Klinga (Schweden)
F. Laurent (Frankreich)
A. E. Lyon (Vereinigte Staaten)
M. Petroulis (Griechenland)
Ph. Seibert (Deutschland)
P. de Vries (Generalsekretär)
Sir Thomas Yates (Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses) (von Amts wegen)
R. Alonso (Argentinien), hinzugewählt
J. Curran (Vereinigte Staaten), hinzugewählt
M. Hellal (Tunesien), hinzugewählt
T. Nishimaki (Japan), hinzugewählt

Auf Grund seiner Ernennung zum Mitglied des United States Railroad Retirement Board (ein dreigliedriges Verwaltungsorgan für Eisenbahnerpensionen) trat Kollege A. E. Lyon im März 1962 vom Exekutivkomitee, in welchem er seit 1948 tätig war, zurück. Die Nominierung des Kollegen G. M. Harrison, Präsident der United States Railway Labor Executives' Association, wurde von den Mitgliedern des Exekutivkomitees vor der Sitzung des Exekutivkomitees, welche vom 11. bis 13. April 1962 stattfand, angenommen.
Im Jahre 1962 trat das Exekutivkomitee vom 11. bis 13. April in London und zweimal in Helsinki, und zwar unmittelbar vor und während des Kongresses am 23. und 24. Juli und 1. August zusammen.

## Vorstand

Folgende Mitglieder wurden auf dem Kongreß 1962 zu Vorstandsmitgliedern ernannt:

Ph. Seibert (Deutschland)
A. Kummernuss (Deutschland)
G. Alink (Niederlande)
H. Düby (Schweiz)
J. Matejcek (Österreich)
S. F. Greene (Großbritannien)
F. Cousins (Großbritannien)
R. Dekeyzer (Belgien)
F. Laurent (Frankreich)
H. Pettersson (Schweden)
G. Hauge (Norwegen)
Z. Barash (Israel)
F. Hall (Kanada)
W. J. Smith (Kanada)
D. Beattie (Vereinigte Staaten)
J. Elliott (Vereinigte Staaten)
H. Alonso (Argentinien)
H. Hernandez (Venezuela)
M. Hellal (Tunesien)
A. E. Okon (Nigerien)
R. Kamisawa (Japan)
D. U'ren (Malaya)

Außer der Sitzung unmittelbar nach dem Kongreß fanden folgende Sitzungen des Vorstandes statt: 5. bis 7. November 1962 (London), 6. bis 9. Mai 1963 (Oslo), 4. bis 6. November 1963 (London), 8. bis 10. Juni 1964 (Wien) und 2. bis 4. November 1964 (London).

## Geschäftsführender Ausschuß

Ende 1961 bestand der Geschäftsführende Ausschuß aus den Kollegen D. S. Tennant (Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt); W. J. P. Webber (Vereinigung britischer Verkehrsbeamten); Sir Thomas Yates (Britischer Seeleuteverband) (Vorsitzender) und W. J. Evans (Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer).
Im Jahre 1962 trat der Geschäftsführende Ausschuß in der Zeit vor dem Kongreß dreimal zusammen, und zwar: am 25. Januar, 16. April und 22. Juni. Auf seiner Sitzung vom 3. August 1962 bestimmte der Vorstand, in Übereinstimmung mit Artikel 9 der abgeänderten ITF-Satzungen, die Kollegen R. Dekeyzer, F. Laurent, S. Greene und H. Pettersson, zusammen mit dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dem Generalsekretär, zu Mitgliedern des neuen Geschäftsführenden Ausschusses.
Der Geschäftsführende Ausschuß trat am 5. November 1962, 1. März 1963, 19. August 1963, 4. November 1963, 29. Januar 1964 und 29. September 1964 zusammen.

## Präsident und Vizepräsident

Auf der Sitzung des Generalrates vom 3. August 1962 in Helsinki wurde Kollege F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband) zum Präsidenten und Kollege H. Düby (Schweizerischer Eisenbahnerverband) zum Vizepräsidenten gewählt.

## Rechnungsprüfer

Die folgenden Kollegen wurden vom Helsinki-Kongreß zu Rechnungsprüfern bestimmt: Ray Gunter (Vereinigung britischer Verkehrsbeamten), J. V. Bailey (Verband der Handelsarbeiter, Großbritannien) und G. Lipman (Seeleuteverband NUS, Großbritannien).
Die Buchführung befindet sich wie bisher in den Händen der Firma Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.

## Informationsdienst und Veröffentlichungen

Während der Berichtszeit erschien die englische Originalfassung der Internationalen Transportarbeiterzeitung regelmäßig einmal im Monat. Die redaktionellen Arbeiten an der Zeitung und deren Veröffentlichung konnten dadurch, daß wir das Drucken der Zeitschrift – welches vorher von einer niederländischen Firma vorgenommen wurde – einer englischen Firma übertrugen, beträchtlich beschleunigt werden. Die von unserem Tokio-Büro veröffentlichte japanische Ausgabe der ITF-Zeitung erschien ebenfalls monatlich.
In bezug auf die deutsche und – in gewissem Maße – die schwedische Ausgabe wurde die Veröffentlichung während des Jahres 1964 auf Grund der Beanspruchung der Übersetzer im Zusammenhang mit ITF-Konferenzen verzögert. Der Geschäftsführende Ausschuß wurde von den diesbezüglichen Schwierigkeiten in Kenntnis gesetzt, beschloß jedoch, daß die finanzielle Lage der ITF nicht die Anstellung zuzüglicher Übersetzer gestatte. Seitdem ist dieses Problem jedoch zum Teil gelöst worden, indem ein Mitglied des Personals der Presseabteilung als deutscher Hilfsübersetzer verwendet wurde.
Dem ITF-Pressebericht – jetzt ITF-Informationen genannt – wurde Anfang 1965 eine neue Form gegeben, und wir haben versucht, ausführlichere Informationen über Löhne, Arbeitsbedingungen und Gesetze, welche Transportarbeiter berühren, zu veröffentlichen. In bezug auf die fremdsprachigen (nicht englischen) Fassungen des Presseberichtes bestanden ebenfalls Übersetzungsschwierigkeiten, aber auch hier war es uns möglich, eine Kompromißlösung zu finden, indem beschlossen wurde, die deutsche, französische und schwedische Ausgabe der Informationen nur einmal monatlich in einer Sammelnummer herauszubringen. Auf diese Weise wird die regelmäßige Veröffentlichung weniger durch die Teilnahme der Übersetzer an Konferenzen usw. beeinträchtigt.
Am 1. März 1965 begann die ITF mit der regelmäßigen Veröffentlichung eines Pressebulletins in arabischer Sprache. Der Inhalt dieses Bulletins besteht

aus Meldungen, die vom ITF-Sekretariat geliefert werden sowie aus Beiträgen unserer Mitgliedsverbände im Mittleren Osten und Arabien. Dieses neue Projekt wurde mit der Unterstützung des Beirut-Büros des IBFG unternommen und hat zu einer engen Zusammenarbeit zwischen Kollege Friso, dem Leiter des Büros, und dem ITF-Sekretariat geführt. Kollege Friso hat während einer Tour mehrere arabischsprachiger Länder mit verschiedenen Mitgliedsverbänden der ITF Fühlung genommen. Die neue Veröffentlichung wurde von unseren arabischsprachigen Mitgliedern mit großer Begeisterung begrüßt. Dieser arabische Pressebericht erscheint gegenwärtig alle zwei Monate in einer beschränkten Ausgabe, aber könnte – wenn die Nachfrage ansteigt – öfter erscheinen.

Von unserem Lima-Büro aus wurde zweimal im Monat die spanische Ausgabe des Presseberichtes veröffentlicht, seit August 1964 in gedruckter Form. Die Veröffentlichung der spanischen Ausgabe der ITF-Zeitung – «Transporte» genannt – mußte zufolge des Rücktritts unseres früheren Regionaldirektors für Lateinamerika vorübergehend eingestellt werden, ist jedoch jetzt wieder aufgenommen worden. Ab Januar 1965 wird die Zeitung alle zwei Monate erscheinen.

Während der Berichtszeit wurde außerdem eine kleine Taschenbroschüre in englischer Sprache gedruckt, welche Einzelheiten über die ITF und ihre Tätigkeit enthält. Diese Broschüre wird hauptsächlich von unseren Regionalvertretern in Afrika, Asien und im Karibischen Raum verwendet, aber auch Besuchern des Sekretariats ausgehändigt und Verbänden, die sich zum Beitritt zur ITF bewerben, zugestellt. Unser Lima-Büro wird eine spanische Fassung dieser Broschüre veröffentlichen, die auf Ansuchen unserer skandinavischen Mitgliedsverbände auch ins Schwedische übersetzt wurde. Die schwedischen Verbände werden sie an ihre Mitglieder und Zweigstellen verteilen, um ihnen ein Bild von der Tätigkeit der ITF zu geben.

Weiterhin haben Vertreter der ITF während der Berichtszeit auf Seminaren nationaler und internationaler Organisationen über verschiedene Aspekte der Arbeit der ITF gesprochen.

Der erste Band der Geschichte der ITF, der die Zeitspanne vom Gründungsjahr 1896 bis zum Ende des Ersten Weltkrieges behandelt, wurde gegen Ende 1964 fertiggestellt und befindet sich gegenwärtig im Druck. Wir hoffen, ihn noch vor dem Kopenhagener Kongreß zu veröffentlichen. Der zweite Band wird gegenwärtig geschrieben.

Kurz vor unserem letzten Kongreß wurde innerhalb der Presseabteilung ein Informationsdienst gebildet, der während der Berichtszeit eine große Anzahl Fragen beantwortet hat. Die diesbezüglichen Anfragen der Mitgliedsverbände gehen laufend ein und variieren von einfachen Fragen, die in einem kurzen Brief beantwortet werden können, bis zu komplizierten Problemen, deren Behandlung unter Umständen die Durchführung einer internationalen Umfrage erfordert. In vielen Fällen benötigen unsere Mitgliedsverbände die gewünschten Informationen bei Verhandlungen oder Arbeitskonflikten. Wir versuchen daher, ihnen diese so schnell wie möglich zuzustellen. Schließlich hat der Informationsdienst eine Reihe von Informationsheften veröffentlicht, deren Inhalt die Löhne und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in den einzelnen Ländern behandelt.

## Das Sekretariat

Der Generalsekretär der ITF, P. de Vries, wurde auf dem 27. Kongreß der ITF in Helsinki wiedergewählt.
R. Lann legte sein Amt als Regionaldirektor der ITF mit Wirkung vom 31. Juni 1963 nieder.
A. Klatil, der Bürochef der ITF, trat Ende Mai nach 34 Jahren Dienst in der ITF in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wurde B. Laughton ernannt.
Während der Berichtszeit traten aus dem Dienst der ITF aus: O. Baeriswyl (Übersetzer-Dolmetscher), Frau M. C. Blanchard, Fräulein R. Gómez, Fräulein L. F. Magonet, Frau R. West, Fräulein H. Winkler (sämtlich Stenotypistinnen), Frau E. Pearson (Telephonistin), Frau E. Pinnington (Kassiererin), Frau I. Ryder (Privatsekretärin), Fräulein J. Weaver (Bürohilfskraft).
Folgende Mitglieder des Personals traten während der Berichtszeit in den Dienst der Föderation:
Fräulein B. Breil (Stenotypistin, Oktober 1963), Fräulein M. Coleman (Stenotypistin, August 1963), Frau C. Cox (Stenotypistin, Dezember 1964), Fräulein K. Fuller (Stenotypistin, Juli 1964), Frau M. Guiane (Telephonistin, Bürohilfskraft, Juli 1962), Fräulein E. Hollowell (Junior-Bürohilfskraft, September 1964), T. Middeleton (Büroangestellter, Dezember 1964), Frau E. More (Assistentin des Kassenwarts, April 1964), V. G. Nerurker (Kassenwart, Februar 1964), Fräulein B. Porritt (Stenotypistin, April 1964), S. R. Robinson (Übersetzer-Dolmetscher, Juli 1964), Frau B. Suleyman (Stenotypistin, April 1962).

Ende 1964 waren im Sekretariat tätig:

P. de Vries, Generalsekretär
H. Imhof, stellvertretender Generalsekretär
L. White, stellvertretender Generalsekretär
R. Santley, Sektionssekretär
K. A. Golding, Sekretär der Presse- und Dokumentationsabteilung
Fräulein M. Anderson, Hilfsredaktorin
Fräulein B. Breil, Stenotypistin
Fräulein M. Coleman, Stenotypistin
Frau C. Cox, Stenotypistin
E. Downing, Hilfsredaktor
Frau G. Eady, Typistin
Fräulein K. Fuller, Stenotypistin
Frau M. Guinane, Telephonistin-Bürohilfskraft
Fräulein E. Hollowell, Junior-Bürohilfskraft
C. Iddon, Übersetzer-Dolmetscher
Frau L. Kant, Stenotypistin
Frau J. Kelle (früher Fräulein Bailey), Hilfsredaktorin
Frau E. Lanyi, Privatsekretärin
B. Laughton, Bürochef
H. Lewis, Assistent des Generalsekretärs
T. Middleton, Büroangestellter
Frau E. More, Assistentin des Kassenwarts
V. G. Nerurker, Kassenwart
Fräulein B. Porritt, Stenotypistin
S. R. Robinson, Übersetzer-Dolmetscher
A. Selander, Übersetzer-Dolmetscher
W. Spilsbury, Hilfsredaktor

Frau B. Suleyman, Stenotypistin
E. Thomas, Bürohilfskraft
W. Wünsche, Übersetzer-Dolmetscher

## Vertretung 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:

**1962**

| | |
|---|---|
| 11. März | *Kongreß des Italienischen Hochseefischerverbandes (FNLSLP), Rom – M. Mangiapane* |
| 17.–20. März | *Kongreß der Italienischen Transportarbeiterföderation (FILTAT), Florenz – G. Lagorio* |
| 2.–16. September | Kongreß des Dänischen Transportarbeiterverbandes, Kopenhagen – *P. de Vries* |
| 17.–22. September | *Kongreß des Deutschen Eisenbahnerverbandes, Kassel – H. Imhof* |
| 24.–29. September | *Kongreß des Norwegischen Seeleuteverbandes, Oslo – P. de Vries* |
| 13.–14. Oktober | *Kongreß und 25jähriges Jubiläum des Schwedischen Handelsarbeiterverbandes (HTF), Stockholm – P. de Vries* |
| 17.–21. Oktober | *Kongreß und 70jähriges Jubiläum des Österreichischen Eisenbahnerverbandes, Wien – P. de Vries* |
| 20.–25. November | Kongreß und 70jähriges Jubiläum des Norwegischen *Eisenbahnerverbandes, Oslo – H. Imhof* |

**1963**

| | |
|---|---|
| 11.–12. Januar | *Jahreskongreß der Niederländischen Seeleuteföderation (CKV), Utrecht – P. de Vries* |
| 29. März | *50jähriges Jubiläum des Britischen Eisenbahnerverbandes, London – P. de Vries, H. Imhof* |
| 31. März | *13. Kongreß der Panhellenischen Eisenbahnerföderation, Athen – H. Imhof* |
| 21. April | *21. jährliche Delegiertenkonferenz des Eisenbahner- und Hafenarbeiterverbandes, Nigerien – E. Laflamme* |

| | |
|---|---|
| 24. April | *Jahreskonferenz des Verbandes des Hafenaufsichtspersonals – E. Laflamme* |
| 30. April | *Generalversammlung der Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt – L. White* |
| 13.–17. Mai | *22. ordentliche und achte Vierjahresversammlung der Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Los Angeles – P. de Vries* |
| 18.–24. Mai | *Jahreskonferenz des Verbandes der britischen Transportangestellten, Blackpool – H. Imhof* |
| 24.–26. Mai | *16. ordentlicher Kongreß des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz (VHTL), Interlaken – H. Düby* |
| 29. Mai–7. Juni | *6. Kongreß, 15jähriges Jubiläum und Generalratsitzung des PBKA Indonesien, Bandung – L. Zosel, internationaler Vertreter des Amerikanischen Eisenbahnerverbandes* |
| 27.–29. Juni | *Konferenz des Französischen Hafenarbeiterverbandes (FO), Paris – R. Santley* |
| 17.–20. Juli | *7. Nationalkongreß des GASBIINDO, Indonesien, Bandung – A. Mukherjee, IBFG-Vertreter in Indonesien* |
| 29. August–1. September | *Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Turku – P. de Vries* |
| 3.–5. September | *Konferenz des Finnischen Lokomotivführerverbandes, Helsinki – N. Wälläri* |
| 23.–25. September | *Jubiläumsfeier zum 50jährigen Bestehen und 7. Kongreß des Belgischen Transportarbeiterverbandes, Antwerpen – P. de Vries* |
| 13.–14. November | *5. Generalversammlung des Internationalen Instituts für Technik (ITI), Brüssel, L. White* |
| 23. Dezember | *Gesellige Zusammenkunft, organisiert von der Vereinigung der KLM-Stewards, Amsterdam – P. de Vries* |

**1964**

| | |
|---|---|
| 12. März | *Einweihung des neuen Gebäudes des Alljapanischen Seeleuteverbandes, Tokio – P. de Vries* |
| 17.–20. März | *Jahreskonferenz des Schottischen Kraftfahrerverbandes, Dunoon – H. Imhof* |
| 21.–22. April | *Jahreskonferenz der Französischen Eisenbahnangestellten-Föderation («Cadres»), Paris – H. Imhof* |
| 17.–20. Mai | *15. Kongreß der Panhellenischen Seeleute-Föderation, Piräus – L. White, R. Santley und D. S. Tennant, Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion* |

| | |
|---|---|
| 20.–22. Mai | *Dreijähriger Kongreß des Niederländischen Transportarbeiterverbandes, Utrecht – P. de Vries* |
| 25.–29. Mai | *Jahreskonferenz der Transportangestellten, Rothesay – L. White* |
| 9.–13. Juni | *Nationalkongreß der Französischen Eisenbahner-Föderation (FO), Paris – H. Imhof* |
| 24.–26. Juni | *Kongreß des Dänischen Eisenbahnerverbandes, Kopenhagen – H. Imhof* |
| 28. Juni–4. Juli | *5. Kongreß der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Dortmund – P. de Vries* |
| 15.–16. August | *Allgemeiner Kongreß des Finnischen Seeleuteverbandes, Helsinki – P. de Vries* |
| 23.–28. August | *50jähriges Jubiläum des Schwedischen Seeleuteverbandes, Gotenburg – P. de Vries* |
| 5.–8. Oktober | *23. Jahresversammlung des Alljapanischen Seeleuteverbandes, Kobe – T. Yamazaki* |
| 13.–15. November | *13. Jahres-Delegiertenkonferenz des Seeleuteverbandes, Ebute Metta – R. B. Udogwu* |

# II. Mitgliederbestand

Während der Berichtszeit ist die Zahl der der ITF angeschlossenen Verbände wiederum angestiegen. Ende 1964 hatte die ITF 321 Mitgliedsverbände in 81 Ländern, verglichen mit 270 Mitgliedsverbänden in 77 Ländern am Ende des Jahres 1961.
Dagegen ist die Gesamtmitgliedszahl von 5 043 104 (Ende 1961) auf 4 991 543 (Ende 1964) zurückgegangen. Dies ist fast ausschließlich auf den Rückgang der bei den Eisenbahnen Beschäftigten zurückzuführen.

## Neubeitritte

### 1962

Sindicato de Trabajadores de Muelle y Depositos de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Ecuador (Verband des Hafenaufsichtspersonals von Guayaquil, Ekuador)
Sindicato Ferroviaro Ecuatoriano (Eisenbahnerverband von Ekuador)
Sindicato de transportadores de Mercaderias de al Aduana de Guayaquil, Ecuador (Straßengütertransport)
Organisacion de Empleados y Obreros de Omnibus Interdepartamencales, Uruguay (Autobuspersonal)
Indonesian Communications and Transport Workers' Union (SBPT) (Transportarbeiter)
Liberian Seafarers' and Dock Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)
United Port Workers' and Seamen's Union, Jamaica (Hafenarbeiter und Seeleute von Jamaika)
Sindicato de Trabajadores del Transporte Maritimo, Colombia (Seeleuteverband von Kolumbien)
Transport and Industrial Workers' Union, Trinidad and Tobago (Transport- und Industriearbeiter von Trinidad und Tobago)
Sindicato de Obreros y Obreras del Frigorifico Artigas, Uruguay
Circulo de Electricistas Navales, Argentinien (Schiffselektriker)
Sindicato Unico Portuarios Argentinos (Hafenarbeiter)
Union de Trabajadores Portuarios de Panama (Hafenarbeiter)
Sindicato de Transporte a Larga Distancia, Bolivia (Straßentransport)
Sindicato de Acarreadores de Ganado, Uruguay (Transportarbeiter)
Sindicato de Recibidores de Ganado, Uruguay (Transportarbeiter)
Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia de Aviacion «Braniff» Peru (Zivilluftfahrt)
Federacion de Sindicatos Professionales de Choferes y Cobradores de Autobuses y Mocrobuses de Chile (Autobuspersonal)
Finnish Federation of Railwaymen's Unions (Finnische Eisenbahnerföderation)
Federacion de Trabajadores Portuarios de Venezuela (Hafenarbeiter)
Sindicato Lloyd Aereo Boliviano Base la Paz, Bolivia (Zivilluftfahrt)
Malaya Airways and Quantas Airways Local Employees' Union, Malaya (Zivilluftfahrt)
Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers, Nigeria (Autobuspersonal)

Canadian Maritime Union (Seeleute)
Federazione Italiana Lavoratori dei Porti (Hafenarbeiter)
Bombay Port Trust Employees' Union (Hafenarbeiter)
Ilmakuljetusalan Ammattiliitto (Finnischer Zivilluftfahrtsverband)
Bermuda Industrial Union (Industriearbeiter)
Enossis Ptychiouchon Technikon Politikis Aeroporias (griechisches Zivilluftfahrts- und Wartungspersonal)
Enossis Technikon Enaerion Grammon (griechisches Zivilluftfahrtspersonal)
Epalgelmatiki Enossis Aeros Ellados (Zivilluftfahrts-Bodenpersonal)
Enossis Iptamenon Frondiston (Stewards)
Enossis Iptamenon Synodon (Stewardessen)
British Guiana Labour Union (Allgemeiner Arbeiterverband)
General Workers' Union, British Guiana (Allgemeiner Arbeiterverband)
Inland Waterways Engineering Workers' Union, Nigeria (Binnenschiffer)
Jahazi Mazdoor Union, India (Küstenschiffer)
Sindicato Nazionale Assistenti de Volo (italienisches Zivilluftfahrtspersonal)

**1963**

National Dockers' Union, Korea (Hafenarbeiter)
Transportation Trade Union, Korea (Transportarbeiter)
National Maritime Workers' Union, Korea (Seeleute)
Sindicato Choferes Camiones y Afines, Argentina (Straßentransport)
Union Tranviarios Automotor, Argentina (Straßentransport)
Asociacion de Capataces Estibadores Portuarios, Argentina (Hafenarbeiter)
Sindicato Encargados Apuntadores Maritimos, Argentina (Stauarbeiter)
Sindicato de Obreros Carboneros del Puerto de la Capital, Argentina (Kohlentrimmer)
Southern Rhodesian Transport Workers' Union (Transportarbeiter)
Sindicato Maritime Nacional de Honduras (Seeleute)
Federation of Transport and Agricultural Workers, Cypern (Transport- und Landwirtschaftsarbeiter)
Sierra Leone Articled Seamen's Union (Seeleute)
Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportadora Grancolombiana Columbia (Transportarbeiter)
Union de Oficiales de la Marina Mercante del Perú (Schiffsoffiziere)
Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Central del Perú (Eisenbahner)
Centro de Patrones de Cabotaje de Rios y Puertos, Argentina (Hafenarbeiter)
Sindicato Industrial de Trabajadores de Transportes Aereos de Honduras (Zivilluftfahrt)
Union Ferroviaria de los EX-Ferrocarriles, Midland, Noroeste y Norte, Uruguay (Eisenbahner)
Asociacion Nacional de Empleados de la Flota mercante Grancolombiana (kolumbische Seeleute)
United Road Transport Workers' Association of England (Straßentransportarbeiter)
Asociacion Argentina Empleados de la Marine Mercante (Handelsmarine)
Gambia Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)

**1964**

Sindicato dos Operarios e Carpinteiros Navais de Santos (Brasilien) (Schiffsschreiner)

National Union of Seafarers of India (Bombay) (Seeleute)
Society of Aircraft Engineers of Pakistan (Flugingenieure)
Trawler and Line Fishermen's Union of South Africa (Hochseefischer)
Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrilero, Guatemala (SAMF) (Eisenbahner)
Marine Floating Staff Union of Nigeria (Seeleute)
Canadian Merchant Service Guild (Schiffsoffiziere)
National Workers' Union of Jamaica (Allgemeiner Arbeiterverband)
Federation of Air Transport Unions of Philippines (Zivilluftfahrt)
Hong Kong and Kowloon Motor Car Drivers General Union (Kraftfahrer)
Federacion Nacional de Trabajadores de Administracion Portuaria del Peru (FENATAP) (Hafenverwaltungspersonal)
Sierra Leone Railway Workers' Union (Eisenbahner)
African Railway Worker' Union (Südafrika) (Eisenbahner)
General Condractors and Stevedoring Company Dockworkers' Union (Nigerian) (Hafenarbeiter)
Federación Nacional de Transporte Dominicano (Dominikanische Republik) (Transportarbeiter)
Unión de Taximetristas Costarricenses (Kostarika) (Taxichauffeure)

## Liste der Mitgliedsverbände

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Aden** | | | | |
| | General and Port Workers' Union (Hafenarbeiter) | 4 200 | 4 900 | 4 900 |
| **Argentinien** | | | | |
| | La Fraternidad (Lokführer) | 26 000 | 25 500 | 24 500 |
| | Sindicato de Obreros Maritimos Unidos (Seeleute) | 19 258 | 14 000 | 20 000 |
| | Circulo de Electricistas Navales (Seeleute) | 600 | 600 | 500 |
| | Sindicato Unico Portuarios Argentinos (Hafenarbeiter) | 11 000 | 11 000 | 12 000 |
| | Asociación Argentine de Empleados de la Marine Mercante (Handelsmarine) | — | 3 500 | 3 500 |
| | Sindicato Choferes Camiones y Alfines (Straßentransport) | — | 15 000 | 15 000 |
| | Unión Tranviarios Automotor (Kraftfahrer) | — | 50 000 | 50 000 |
| | Asociación de Capataces Estibadores Portuarios (Hafenarbeiter) | — | 900 | 900 |
| | Sindicato de Obreros Carboneros del Puerto de la Capital (Hafenarbeiter) | — | 400 | 600 |
| | Centro de Patrones de Cabotaje de Rios y Puertos (Binnenschiffahrt) | — | 2 000 | 2 000 |
| **Australien** | | | | |
| | Flight Stewards' Association | 210 | 250 | 250 |
| | Australasian Airline Flight Engineers' Association (Flugingenieure) | 180 | 150 | 150 |
| | Federated Clerks' Union of Australia (Verkehrsbeamte) | 2 800 | 2 800 | 2 800 |
| | Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia (Schiffsstewards) | 1 300 | 1 000 | 1 200 |
| | Professional Radio Employees' Institute of Australasia (Funker) | 300 | 300 | 300 |
| **Barbados** | | | | |
| | Barbados Workers' Union (Hafenarbeiter usw.) | 1 496 | 1 099 | 1 114 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Belgien** | | | | |
| | Belgische Transportarbeidersbond (Transportarbeiter) | 20 604 | 19 999 | 18 977 |
| | Centrale Belge du Personnel des Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner und Autobuspersonal) | 11 000 | 10 000 | 10 000 |
| | Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics (Eisenbahner) | 27 000 | 26 000 | 26 000 |
| | Secteur aviation de la C. G. S. P. (Zivilluftfahrt) | 500 | 500 | 500 |
| | Centrale des Métallurgistes de Belgique (Bodenpersonal) | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| **Bermuda** | | | | |
| | Bermuda Industrial Union | 196 | 196 | 113 |
| **Bolivien** | | | | |
| | Sindicato Lloyd Aéreo Boliviano Base La Paz (Zivilluftfahrt) | 91 | 91 | 84 |
| | Sindicato de Transporte a Larga Distancia (Straßentransport) | 400 | 400 | 400 |
| | Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios de Ramas Anexas y Transportes (Eisenbahner) | — | — | 15 000 |
| **Brasilien** | | | | |
| | Confederaçao Nacional dos Trabahadores em Transportes Terrestres (Transportarbeiter) | 50 000 | 42 857 | 50 000 |
| | Sindicato do Operários Navais de Santos (Werftarbeiter) | — | — | 400 |
| **Britisch-Guyana** | | | | |
| | British Guiana Seafarers' Union (Seeleute) | 272 | 272 | — |
| | Guiana Air Transport Trade Union (Zivilluftfahrt) | 121 | 131 | 131 |
| | Transport Workers' Union (Transportarbeiter) | 1 850 | 1 850 | 1 850 |
| | British Guiana Labour Union (Transportarbeiter) | 1 023 | 1 023 | 1 170 |
| | General Workers' Union (Transportarbeiter) | 232 | 265 | 265 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Britisch-Honduras** | | | | |
| | General Workers' Development Trade Union (Transportarbeiter) . . . . . | 300 | 250 | 250 |
| **Birma** | | | | |
| | Burma Seamen's Union (Seeleute) . . | 881 | 878 | — |
| **Chile** | | | | |
| | Confederación Maritima de Chile (Seeleute) . . . . . | 10 714 | 10 500 | 10 500 |
| | Federación de Sindicatos Profesionales de Choferes y Cobradores de Autobuses (Autobuspersonal) . . . . . | 42 200 | 42 200 | 40 000 |
| **Curaçao** | | | | |
| | Union de Curaçao Traffic and Transport Workers (Transportarbeiter) . . . . | 300 | 300 | 350 |
| | Union of Stevedores and Port Service Personnel (Hafenarbeiter) . . . . | 400 | 400 | — |
| **Dänemark** | | | | |
| | Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund (Transportarbeiter) . . . . | 40 000 | 40 000 | 40 000 |
| | Dansk Jernbane Forbund (Eisenbahner) . | 9 734 | 9 556 | 9 604 |
| | Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal) . . . . . | 2 000 | 1 900 | 1 850 |
| | Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute) . . . . . | 6 030 | 6 030 | 6 030 |
| | Søfybødernes Forbund i Danmark (Heizer) | 1 642 | 1 610 | 1 532 |
| | Dansk Sø-Restaurations Forening (Schiffstewards) . . . . . | 1 500 | 1 500 | 1 500 |
| | Privatbanefunktionaerernes Forbund (Eisenbahner) . . . . . | 580 | 580 | 580 |
| | Dansk Lokomotivmands Forbund (Lokführer) . . . . . | 237 | 220 | 212 |
| | Skandinavisk Flygnavigatør Forening (Zivilluftfahrt) . . . . . | 40 | 37 | 36 |
| | Radiotelegrafistforeningen (Funker) . . | 400 | 400 | 450 |
| **Dominikanische Republik** | | | | |
| | Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) (Transportarbeiter) . . . . . | — | — | 5 000 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Deutschland** | | | | |
| | Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr | 109 425 | 108 347 | 107 799 |
| | Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands | 438 525 | 434 431 | 434 296 |
| **Ekuador** | | | | |
| | Sindicato Unico de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter) | 100 | 100 | 100 |
| | Federación Nacional de Trabajadores Maritimos y Portuarios del Ecuador (Seeleute und Hafenarbeiter) | 8 000 | 8 000 | 8 000 |
| | Comité de Empresa Braniff International Airways (Zivilluftfahrt) | 25 | 25 | 25 |
| | Sociedad de Chóferes Profesionales de Defensa Social «Bolivar Cornejo» (Straßentransport) | 260 | 260 | 260 |
| | Sindicato de Trabajadores de Muelle y Depósitos de Autoridad Portuaria de Guayaquil (Hafenarbeiter) | 408 | 408 | 408 |
| | Sindicato Ferrociario Ecuatoriano (Eisenbahner) | 3 500 | 3 500 | 3 500 |
| | Sindicato de Transportadores de Mercaderias de la Aduana de Guayaquil (Zoll- und Ladearbeiter) | 150 | 150 | 150 |
| **Estland** (Exil) | | | | |
| | Eesti Meremeeste Union (Seeleute) | 1 315 | 1 261 | 1 232 |
| **Färöer** | | | | |
| | Føroya Fiskemannafelag (Hochseefischer) | 3 135 | 3 135 | 3 135 |
| **Finnland** | | | | |
| | Finska Järnbägsmannaförbundet (Eisenbahner) | 15 732 | 15 924 | 15 312 |
| | Finska Lokmannaförbundet (Eisenbahner) | 5 140 | 5 200 | 5 330 |
| | Finlands Maskinfefälsförbund (Maschinisten) | 1 100 | 1 200 | 1 200 |
| | Finlands Sjömans-Union (Seeleute) | 8 047 | 8 778 | 8 914 |
| | Finlands Bibranscharbetareförbund (Straßentransport und Hafenarbeiter) | 5 500 | 6 457 | 7 830 |
| | Finlands Skeppsfefälsförbund (Schiffsoffiziere) | 1 244 | 1 022 | 1 022 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Lots-och Fyrmannaförbundet (Lotsen und Leuchtturmwärter) | 492 | 492 | 492 |
| | Finlands Radiotelegrafistförbund (Funker) | 200 | 200 | 200 |
| | Finlands Hamnarbetsledareförbund (Hafenarbeiter) | 472 | 520 | 548 |
| | Ilmakuljetusalan Ammattiliitto (Zivilluftfahrt-Bodenpersonal) | 400 | 456 | 614 |
| | Järnvägsmännens Fakföreningars (Eisenbahner) | 4 392 | 4 392 | 5 260 |
| **Frankreich** | | | | |
| | Fédération National de la Marine Marchande F. O. (Seeleute) | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| | Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés F. O. (Hafenarbeiter) | 5 000 | 5 000 | 5 500 |
| | Fédération des Officiers de la Marine Marchande F. O. (Schiffsoffiziere) | — | 700 | 700 |
| | Fédération Nationale F. O. des Transports (Straßentransport) | 3 000 | 3 000 | 3 000 |
| | Fédération Syndicaliste F. O. des Cheminots (Eisenbahner) | 25 000 | 25 000 | 25 000 |
| | Fédération des Travaux Publics et des Transports F. O. (Zivilluftfahrt und Transportarbeiter) | 9 000 | 8 000 | 8 500 |
| | Fédération Autonome des Cadres (Eisenbahnbeamte) | 15 245 | 15 000 | 15 100 |
| | Syndicat Nationale du Personnel Navigant Commercial (Kabinenpersonal) | 1 125 | 1 300 | 1 350 |
| | Syndicat des Officiers Radios de l'Aviation Civile (Funker) | 250 | 246 | 250 |
| | Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile (Zivilluftfahrt, fliegendes Personal) | 454 | 500 | 500 |
| | Syndicat National des Pilots de Ligne (Piloten) | 860 | 923 | 908 |
| **Gambia** | | | | |
| | Gambia Workers' Union (Transportarbeiter) | — | 500 | 500 |
| **Großbritannien** | | | | |
| | National Union of Railwaymen (Eisenbahner) | 310 082 | 292 640 | 266 303 |
| | National Union of Seamen (Seeleute) | 60 000 | 60 000 | 60 000 |
| | Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokpersonal) | 52 185 | 49 559 | 45 561 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Transport Salaried Staffs' Association (Transportangestellte) | 86 867 | 83 295 | 83 723 |
| | Union of Shop Distributive and Allied Workers (Handelsarbeiter) | 40 000 | 40 000 | 40 000 |
| | Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) | 350 000 | 350 000 | 350 000 |
| | The Merchant Navy and Airline-Officers' Association (Schiffs- und Luftfahrtsoffiziere) | 16 000 | 16 000 | 17 000 |
| | Radio Officers' Union (Funker) | 3 567 | 2 892 | 3 122 |
| | Scottish Commercial Motormen's Union (Kraftfahrer) | 12 000 | 12 000 | 12 000 |
| | Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union (Kohlenzieher) | 110 | 92 | — |
| | United Road Transport Union (Straßentransportarbeiter) | — | 5 000 | 10 000 |
| **Griechenland** | | | | |
| | Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner) | 10 500 | 10 500 | 10 500 |
| | Pan-Hellenic Seamen's Federation (Seeleute) | 51 756 | 51 756 | 51 756 |
| | Federation of Greek Dockers (Hafenarbeiter) | 10 100 | 10 100 | 3 000 |
| | Flight Stewards' Union (Flugstewards) | 30 | 30 | 30 |
| | Civil Aviation Mechanics' Union (Mechaniker) | 190 | 165 | 195 |
| | Licensed Civil Aviation Maintenance Mechanics' Union (Wartungsmechaniker) | 180 | 180 | 180 |
| | Greek Air Professionals Union (Flugpersonal) | 800 | 800 | 800 |
| | Flight Hostesses' Union (Stewardessen) | 50 | 50 | 50 |
| **Grenada** | | | | |
| | Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter) | 512 | 574 | 400 |
| **Guatemala** | | | | |
| | Sindicato de Acción Mejoramiento Ferrocarrilero (Eisenbahner) | — | — | 3 475 |
| **Honduras** | | | | |
| | Sindicato Independiente Portuario Ferrocarrilero y Anexos (Hafenarbeiter und Eisenbahner) | 600 | 1 200 | 1 200 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Honduras (Eisenbahner) | 396 | 396 | 396 |
| | Sindicato Maritime Nacional de Honduras (Seeleute) | — | 200 | 180 |
| | Sindicato Industrial de Trabajadores de Transportes Aéroeos de Honduras (Zivilluftfahrt) | — | 160 | 160 |
| **Hongkong** | | | | |
| | Kowloon-Canton Railway Workers' Union (Eisenbahner) | 130 | 267 | 267 |
| | Hong Kong Chinese Seamen's and Marine Employees' General Union (Seeleute) | 3 120 | 3 200 | 3 200 |
| | Hong Kong and Kowloon Motor Car Drivers' General Union (Taxichauffeure) | — | — | 950 |
| **Island** | | | | |
| | Sailors' and Fishermen's Union (Seeleute und Hochseefischer) | 1 704 | 1 732 | 1 745 |
| **Indien** | | | | |
| | All India Railwaymen's Federation (Eisenbahner) | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| | The Maritime Union of India (Seeleute) | 1 435 | 1 615 | 1 561 |
| | Transport and Dock Workers' Union (Hafenarbeiter) | 11 336 | 11 697 | 11 316 |
| | National Union of Seamen of India (Seeleute) | 17 139 | 17 084 | — |
| | Calcutta Port Shramik Union (Hafenarbeiter) | 20 625 | 24 874 | 24 876 |
| | Indian Flight Engineers Association (Flugingenieure) | 52 | 50 | 44 |
| | The Indian Flight Navigators' Guild (Flugnavigatoren) | 47 | 40 | 41 |
| | Bombay Port Trust Employees' Union (Hafenarbeiter) | 5 120 | 5 188 | 5 391 |
| | Jahazi Mazdoor Union (Hafenarbeiter) | — | 1 734 | 1 734 |
| | National Union of Seafarers (Seeleute) | — | — | 12 000 |
| **Indonesien** | | | | |
| | Persatuan Buruh Kereta Api (Eisenbahner) | 30 666 | 30 666 | 30 666 |
| | Serikat Buruh Penerbangan (Zivilluftfahrt) | 1 700 | 1 700 | 1 500 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Serikat Buruh Perhubangan dan Transport (Transportarbeiter) . . . . . | — | 13 705 | 13 705 |
| **Irland** | | | | |
| | Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) . . . . | 5 000 | 5 000 | 5 000 |
| | Seamen's Union of Ireland (Seeleute) . . | 1 006 | 1 006 | 1 006 |
| **Israel** | | | | |
| | Israel Seamen's Union (Seeleute) . . . | 2 940 | 2 520 | 2 500 |
| | National Union of Government Employees (Eisenbahner) . . . . . | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| | Transport Workers' Division of Histadrut (Transportarbeiter) . . . . . | 23 500 | 23 500 | 23 500 |
| **Italien** | | | | |
| | Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri (Eisenbahner) . . . . . | 18 120 | 16 872 | 16 872 |
| | Federazione Italiana Lavoratori del Mare (Seeleute) . . . . . | 11 534 | 10 111 | 10 331 |
| | Federazione Italiana Lavoratori dei Porti (Hafenarbeiter) . . . . . | 9 755 | — | — |
| | Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Straßentransport) | 20 000 | — | — |
| | Sindacato Nazionale Gente dell'Aria (Zivilluftfahrt) . . . . . | 892 | 1 000 | 1 000 |
| | Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner) . . . . . | 34 000 | 34 000 | 34 000 |
| | Unione Italiani Marittimi (Seeleute) . . | 5 570 | 5 570 | 5 920 |
| | Unione Italiana Pescatori (Hochseefischer) | 2 500 | 2 500 | 2 650 |
| | Unione Italiana Lavoratori Portuali e Aggregati (Hafenarbeiter) . . . . . | 2 781 | 3 527 | — |
| | Federazione Nazionale Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Passagierdienst) . . | 15 821 | 19 090 | 19 550 |
| | Federazione Nazionale dei Liberi Sindacati Lavoratori della Pesca (Hochseefischer) . . . . . | 10 709 | 11 250 | 11 250 |
| | Sindacato Nazionale Assistenti di Volo (Zivilluftfahrt) . . . . . | 400 | 400 | 500 |
| **Jamaika** | | | | |
| | United Port Workers' and Seamen's Union (Hafenarbeiter und Seeleute) . . . . | 838 | 838 | 838 |
| | Nationale Workers' Union (Arbeiterverband) . . . . . | — | — | 3 659 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Japan** | | | | |
| | All-Japan Seamen's Union (Seeleute) | 110 000 | 120 000 | 120 000 |
| | National Railway Workers' Union (Eisenbahner) | — | 280 000 | 270 000 |
| | National Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Transportarbeiter) | 30 000 | 30 000 | 30 000 |
| | Japan Travel Bureau Trade Union (Reisebüroangestellte) | 3 000 | 3 000 | 3 000 |
| | Nippon National Railway Motive Power Union (Eisenbahner) | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| | All-Japan Express Workers' Union (Straßentransport) | — | 30 000 | 30 000 |
| **Kenia** | | | | |
| | East African Railway Asian Union (Eisenbahner) | 1 500 | 1 500 | 900 |
| | Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter) | — | 18 000 | 18 000 |
| | Railway African Union (Eisenbahner) | 6 000 | 3 126 | 3 126 |
| | National East African Seamen's Union (Seeleute) | 774 | 774 | 937 |
| **Kanada** | | | | |
| | Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers (Straßentransportarbeiter und Eisenbahner) | 32 714 | 32 709 | 33 134 |
| | Canadian Airline Dispatchers' Association (Zivilluftfahrtspersonal) | 98 | 100 | 92 |
| | Canadian Air Line Flight Attendants Association (Kabinenpersonal) | 850 | 850 | 1 025 |
| | Canadian Maritime Union (Seeleute) | 500 | 500 | 500 |
| | Canadian Merchant Service Guild (Schiffsoffiziere) | — | — | 2 200 |
| **Kolumbien** | | | | |
| | Sindicato Nacional de Trabajadores Avianca (Zivilluftfahrt) | 2 800 | 2 800 | 2 800 |
| | Union de Trabajadores Fluviales Maritimos Portuarios y Navegantes (Seeleute und Hafenarbeiter) | 3 000 | 3 000 | 3 000 |
| | Union de Marinos Mercantes de Colombia (Seeleute) | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| | Federación Nacional de Ferrovias (Eisenbahner) | 13 000 | 13 000 | 13 000 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Asociación Colombiana de Medánicos de Aviación (Flugingenieure) | 1 000 | 1 000 | 700 |
| | Sindicato de Trabajadores del Transporte Maritimo (Hafenarbeiter) | 200 | 200 | 176 |
| | Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportadora Grancolombiana (Transportarbeiter) | — | 86 | 86 |
| | Asociación Nacional de Empleados de la Flota Mercante Grancolombiana (Seeleute) | — | 88 | 88 |
| **Kostarika** | | | | |
| | Unión Ferroviaria Nacional Ferrocarril Eléctrico al Pacifico (Eisenbahner) | 800 | 800 | 800 |
| | Unión de Taximetristas Costarricenses (Taxichauffeure) | — | — | 71 |
| **Korea** | | | | |
| | Korean Railway Workers' Union (Eisenbahner) | 22 000 | 22 000 | 23 000 |
| | National Dockers' Union (Hafenarbeiter) | — | 15 022 | 19 170 |
| | Korean Transportation Trade Union (Transportarbeiter) | — | 22 741 | 13 613 |
| | National Maritime Workers' Union (Seeleute) | — | 10 942 | 10 942 |
| **Libanon** | | | | |
| | Syndicat des Chauffeurs des Automobiles Privées dans la Republique Libanaise (Kraftfahrer) | 650 | 670 | 670 |
| **Liberien** | | | | |
| | National Maritime Union of Liberia (Seeleute) | 7 380 | 7 380 | 7 380 |
| **Libyen** | | | | |
| | Port Workers' Union (Hafenarbeiter) | 800 | 800 | 800 |
| **Luxemburg** | | | | |
| | Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport (Straßentransportarbeiter und Eisenbahner) | 6 772 | 6 508 | 6 495 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Madagaskar** | | | | |
| | Fédération des Cheminots (Eisenbahner) | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| **Malawi** | | | | |
| | Railway Asian Union (Eisenbahner) | 77 | 77 | 70 |
| | Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter) | — | — | — |
| | Railway Workers' Union (Eisenbahner) | 3 426 | 3 426 | 3 426 |
| **Malaya** | | | | |
| | Transport Workers' Union | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| | Habor Trade Union (Hafenarbeiter) | 2 000 | 2 500 | 2 500 |
| | Railwaymen's Union of Malaya (Eisenbahner) | 5 000 | 12 000 | 12 000 |
| | Malayan Airways / Quantas Empire Airways Local Employees Union (Zivilluftfahrtspersonal) | 1 501 | 1 570 | 1 752 |
| **Malta** | | | | |
| | General Workers' Union Port and Industries Section (Hafenarbeiter) | 1 050 | 1 050 | 1 102 |
| **Mauritius** | | | | |
| | General Port and Harbour Workers' Union (Hafenarbeiter) | 1 038 | 1 038 | 1 038 |
| | Bus Drivers' and Conductors' Union (Autobuspersonal) | 300 | 516 | 600 |
| **Mexiko** | | | | |
| | Sindicato Industrial de Trabajadores del Transporte Maritimos, Fluvial y Lacustre de la Republica Mexicana (Binnenschiffer) | — | 1 800 | — |
| | Sindicato Nacional de Trabajadores de Auto-Transportes y Conexos (Passagierdienst) | — | 50 000 | — |
| | Sindicato Nacional de Estibadores Alijo, Cargaduria, Marinos y Similares de la R. M. (Seeleute, Hafenarbeiter) | — | 3 000 | — |
| | Unión Nacional de Marineros, Fogneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares del Golfo de Mexico (Seeleute) | 250 | 250 | 250 |
| | Asociacion Sindical de Pilotes Aviadores (Zivilluftfahrt) | 441 | 395 | 400 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Niederlande** | | | | |
| | Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (Transportarbeiter) | 44 035 | 44 750 | 45 505 |
| | Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij (Seeleute und Hochseefischer) | 13 332 | 13 732 | 11 751 |
| | Algemene Bond «Mecurius» (Kraftfahrer) | 1 670 | 1 842 | 1 630 |
| | Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen (Flugingenieure) | 440 | 410 | 320 |
| | Vereniging van KLM Pursers en Hofmeesters | 597 | 527 | 501 |
| | KLM Stewardesses' Association (KLM-Stewardessen) | 298 | 265 | 309 |
| **Neuseeland** | | | | |
| | Federated Seamen's Union of New Zealand (Seeleute) | 2 120 | 2 027 | 2 007 |
| | Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand (Stewards) | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| | North Island Waterfront Workers' Industrial Association of Workers (Hafenarbeiter) | 4 100 | 4 100 | 4 100 |
| **Nikaragua** | | | | |
| | Transportadores Unidos Nicaraguenses (Straßentransport) | — | 3 000 | 3 000 |
| **Nigerien** | | | | |
| | Nigerian Dockers, Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) | 2 282 | 2 282 | 2 175 |
| | Railway Technical Staff Association of Nigeria (Eisenbahner) | 1 000 | 1 000 | 1 500 |
| | Nigerian Transport Staff Union (Transportarbeiter) | 1 200 | 1 200 | 1 200 |
| | Nigerian Port Authority Clerical Workers' Union (Hafenangestellte) | 215 | 215 | 215 |
| | Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union (Eisenbahner) | 3 907 | 3 907 | — |
| | Railway and Port Transport Staff Union (Eisenbahner und Transportarbeiter) | 3 004 | 3 004 | 3 004 |
| | U. A. C. and Associated Companies African Workers' Union (Transportarbeiter) | 528 | 1 500 | 1 500 |
| | Nigerian Port Authority Workers' Union (Hafenangestellte) | 5 654 | 5 654 | — |
| | Nigerian Motor Drivers' Union and Allied Transport Workers (Kraftfahrer) | 2 200 | 2 200 | 2 450 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers (Autobuspersonal) | 800 | 800 | 950 |
| | Inland Waterways Engineering Workers' Union (Binnenschiffer) | 214 | 214 | 210 |
| | Marine Floating Staff Union (Seeleute) | — | — | 500 |
| | General Contractors and Stevedoring Company (Hafenarbeiter) | — | — | 400 |
| **Norwegen** | | | | |
| | Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner) | 20 134 | 20 000 | 19 324 |
| | Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokpersonal) | 2 039 | 2 068 | 2 049 |
| | Norsk Sjømannsforbund (Seeleute) | 48 000 | 48 000 | 46 000 |
| | Det Norske Maskinistforbund (Maschinisten) | 4 300 | 4 300 | 4 300 |
| | Norsk Styrmandsforening (Seeleute) | 4 772 | 4 790 | 4 930 |
| | Norsk Transportarbeiderforbund (Straßentransport) | 22 076 | 21 854 | 19 731 |
| | Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund (Bodenpersonal) | 850 | 800 | 800 |
| **Österreich** | | | | |
| | Gewerkschaft der Eisenbahner | 100 110 | 100 110 | 100 110 |
| | Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr | 25 200 | 25 120 | 25 067 |
| **Pakistan** | | | | |
| | Pakistan Transport Workers' Federation (Transportarbeiter) | 20 000 | 10 000 | 10 000 |
| | Maritime Union of Pakistan (Seeleute) | 304 | 380 | 380 |
| | Flight Engineers' and Navigators' Association (Flugingenieure und Navigatoren) | 45 | 46 | 46 |
| | National Seamen's Union (Seeleute) | 1 292 | 1 246 | 3 154 |
| | Society of Aircraft Engineers of Pakistan (Bodenmechaniker) | — | — | 201 |
| **Panama** | | | | |
| | Federación de Trabajadores Marítimos de Panamá (Seeleute) | 700 | 700 | 500 |
| | Sindicato de Chóferes de Taxi de Panama (Taxichauffeure) | 149 | 113 | 113 |
| | Sindicato de Auténticos Chóferes de Radio Taxe y Expreso Tocumen (Funktaxichauffeure) | 50 | 50 | 50 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Union de Transporte Acarreo y Mudanzas (Möbelverlader) | 23 | 23 | 23 |
| | Sindicato Coclesano de Transporte de Pasajeros y Carga (Straßentransport) | 40 | 40 | 40 |
| | Sindicato de Conductores de Taxis Pequeños (Kleintaxichauffeure) | 105 | 105 | 105 |
| | Unión de Trabajadores Portuarios de la Republic de Panama (Hafenarbeiter) | 510 | 510 | 510 |
| **Paraguay** | | | | |
| | Liga de Obreros Maritimos del Paraguay (Seeleute) | — | 3 000 | — |
| **Peru** | | | | |
| | Federación de Trabajadores en Aviación Civil del Peru (Zivilluftfahrt) | 1 044 | 1 044 | 1 044 |
| | Federación de Chóferes y Anexos del Perú (Straßentransport) | 5 000 | 5 000 | 15 000 |
| | Asociación de Oficiales Fluviales de la Marina Mercante de Iquitos (Binnenschiffer) | 200 | 200 | 200 |
| | Asociación de Trabajadores Maritimos, Portuarios Postulantes de Chimbote de Auxilios Mutuos y Defensa del Trabajador (Hafenarbeiter) | 205 | 205 | 97 |
| | Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios del Perú (Eisenbahner) | — | 10 000 | 8 000 |
| | Federación de Motoristas Conductores y Anexos del Perú (Kraftfahrer) | 1 800 | 1 800 | 650 |
| | Sindicato Unico de Empleados en Autobus (Autobuspersonal) | 300 | 300 | 300 |
| | Sindicato Unico de Trabajadores Maritimos y Portuarios Puerto Chimbote (Seeleute und Hafenarbeiter) | 185 | 185 | 185 |
| | Sindicato de Trabajadores de la cia de Aviation «Faucett» (Wartungspersonal) | 280 | 330 | 330 |
| | Sindicato de Empleados de la C. N. T. (Straßenbahner) | 202 | 202 | 202 |
| | Sindicato Unico de Trabajadores en Autobuses de Arequipa («SUTA») (Autobuspersonal) | 800 | 800 | 800 |
| | Sindicato Unico Trabajadores en Autobuses del Perú (Autobuspersonal) | 4 703 | 4 703 | 1 500 |
| | Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia de Aviacion Brannif Airways (Zivilluftfahrt) | 85 | 100 | 100 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Central del Perú (Straßentransport, Eisenbahner) | — | 2 700 | 2 700 |
| | Unión de Oficiales de la Marina Mercante del Perú (Offiziere in der Handelsmarine) | — | 210 | 210 |
| | Federación Nacional de Trabajadores de Administracion Portuaria del Perú (Hafenarbeiter) | — | — | 600 |
| | Sindicato del Personal de Mantenimients de Tranvias (Straßenbahnwartungspersonal) | 312 | 312 | 312 |
| **Philippinen** | | | | |
| | Philippine Transport and General Workers' Organisation (Transportarbeiter und Hafenarbeiter) | 28 000 | 28 000 | 25 000 |
| | Federation of Air Transport Unions (FATU) (Zivilluftfahrt) | — | — | 1 000 |
| **Polen** (Exil) | | | | |
| | Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen, etc. (Seeleute und Schiffsoffiziere) | 224 | 259 | 238 |
| **Rhodesien** | | | | |
| | Rhodesian Railway Workers' Union (Eisenbahner) | 4 056 | 4 102 | 5 006 |
| | Railway African Workers' Union (Eisenbahner) | 13 889 | 13 889 | 16 504 |
| | Rhodesian Transport Workers' Union (Transportarbeiter) | — | 1 032 | 2 960 |
| **El Salvador** | | | | |
| | Federación de Sindicatos de la Industria del Transport (Transportarbeiter) | — | 1 500 | — |
| **St. Lucia** | | | | |
| | St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute) | 303 | 303 | 303 |
| **Sierra Leone** | | | | |
| | Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) | 900 | 1 000 | 1 000 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Sierra Leone Articled Seamen's Union (Seeleute) | — | 627 | 946 |
| | Railway Workers' Union (Eisenbahner) | — | — | 1 944 |
| **Schweden** | | | | |
| | Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner, Straßentransport) | 56 575 | 55 246 | 53 366 |
| | Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute und Binnenschiffer) | 22 187 | 20 637 | 20 023 |
| | Svenska Maskinbefälsförbundet (Maschinisten) | 2 727 | 3 184 | 3 362 |
| | Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter) | 39 813 | 40 419 | 41 186 |
| | Handelstjänstemannaförbundet (Zivilluftfahrt) | 5 420 | 6 029 | 6 920 |
| | Sveriges Fartygbefälsförening (Schiffsoffiziere) | 3 333 | 3 447 | 3 447 |
| | Svenska Stewardsföreningen (Stewards) | 753 | 754 | 761 |
| **Schweiz** | | | | |
| | Schweizerischer Eisenbahnerverband | 42 782 | 42 840 | 43 252 |
| | Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz | 10 687 | 9 831 | 10 397 |
| | Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste | 976 | 966 | 1 047 |
| **Spanien** (Untergrund) | | | | |
| | UGT Ferroviarios y Transportes (Eisenbahner) | 6 419 | 6 419 | 6 419 |
| **Südafrika** | | | | |
| | South Africa Council of Transport Workers (Transportarbeiter) | 2 500 | 2 500 | 2 500 |
| | Trawler and Line Fishermen's Union (Hochseefischer) | — | — | 700 |
| | African Railway Workers' Union (Eisenbahner) | — | — | 101 |
| **Trinidad** | | | | |
| | Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute, Hafenarbeiter) | 5 218 | 6 507 | 6 933 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Caribbean Air Transport Trade Union (Luftverkehr) | 500 | 5 389 | 670 |
| | Transport and Industrial Workers' Union (Transportarbeiter) | 650 | 650 | 684 |
| **Tunesien** | | | | |
| | Fédération Générale des Cheminots de Tunisie (Eisenbahner) | 3 647 | 3 600 | — |
| | Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter) | 1 200 | 1 200 | 1 200 |
| **Türkei** | | | | |
| | Maritime Union of Turkey (Seeleute) | 3 285 | 3 285 | — |
| | Turkish Railway Workers' Trade Union Federation (Eisenbahner) | 14 225 | 14 225 | 14 225 |
| **Uganda** | | | | |
| | Railway African Union (Eisenbahner) | 3 126 | 3 126 | 3 000 |
| | Amalgamated Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter) | 800 | 1 000 | 1 000 |
| **Uruguay** | | | | |
| | Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner) | 6 000 | 7 000 | 7 000 |
| | Unión Centros de Marinos (Seeleute) | *700* | *700* | *700* |
| | Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar del Uruguay (Hafenarbeiter) | 700 | 700 | 700 |
| | Sociedad Obreros Carboneros del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 650 | 680 | 680 |
| | Asociación de Apuntadores del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 147 | 147 | 147 |
| | Sociedad de Obreros Toneleros del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 39 | 39 | 39 |
| | Asociación de Guardianes de Agencias Maritimas del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 106 | 106 | 106 |
| | Sindicato Marinero Carbon y Sal del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 66 | 66 | 66 |
| | Asociación de Cosedores y Marcadores del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 75 | 75 | 75 |
| | Asociación de Apuntadores de Cereales y Subproductos del Puerto de Montevideo (Hafenarbeiter) | 27 | 27 | 27 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| | Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga Blanca (Hafenarbeiter) | 50 | 50 | 50 |
| | Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus (Autobusfahrer) | 700 | 700 | 700 |
| | Organización de Empleados y Obreros de Omnibus Interdepartamentales (Autobuspersonal) | 600 | 600 | 600 |
| | Sindicato de Obreros y Obreras del Frigorifico Artigas | 161 | 200 | 205 |
| | Sindicato de Acarreadores de Ganado (Transportarbeiter) | 150 | 150 | 150 |
| | Sindicato de Recibidores de Ganado (Transportarbeiter) | 50 | 50 | 50 |
| | Unión Ferroviaria de los Ex-Ferrocarriles (Eisenbahner) | — | 1 200 | 1 200 |
| **USA** | | | | |
| | Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner) | 744 500 | 744 500 | 744 500 |
| | Seafarers' International Union of North America (Seeleute) | 56 000 | 56 000 | 56 000 |
| | The Radio Officers' Union (Funkoffiziere) | 850 | 810 | 800 |
| | International Association of Machinists (Maschinisten) | 35 000 | 35 000 | 35 000 |
| | Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter) | 75 000 | 75 000 | 75 000 |
| | National Maritime Union of America (Seeleute) | 38 000 | 45 000 | 40 000 |
| | International Organization of Masters, Mates and Pilots (Kapitäne, Steuermänner, Lotsen) | 10 000 | 8 000 | 8 000 |
| | Amalgamated Transit Union (Autobus- und Straßenbahnpersonal) | 100 000 | 100 000 | 100 000 |
| | Flight Engineers' International Association (Flugingenieure) | 2 000 | 1 200 | 1 000 |
| | American Radio Association (Funker) | 1 000 | 1 000 | 859 |
| | National Marine Engineers' Beneficial Association (Maschinisten) | 8 000 | 8 000 | 8 000 |
| | Airline Dispatchers' Association (FS-Kontrollpersonal) | 650 | 750 | 675 |
| | International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter) | 80 000 | 80 000 | 80 000 |
| **VAR** | | | | |
| | Officers and Seamen's Mercantile Navy Staff (Seeleute und Schiffsoffiziere) | 5 575 | 5 575 | 5 575 |

| Land | Organisation | am 31. Dezember 1962 | 1963 | 1964 |
|---|---|---|---|---|
| **Venezuela** | | | | |
| | Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela (Transportarbeiter) . | 52 000 | 52 000 | 56 000 |
| | Federación de Trabajadores Portuarios de Venezuela (Hafenarbeiter) . . . . | 11 000 | 10 000 | 10 000 |
| **Zambia** | | | | |
| | Central African Road Services Workers' Trade Union (Straßentransportarbeiter) . | 1 015 | 1 015 | — |

**Um die Bezugnahme auf die einzelnen Fragen zu erleichtern, ist der Bericht ab Kapitel III in laufend numerierte Punkte gegliedert worden. Die im Text in Klammern eingefügten fettgedruckten Ziffern stellen einen Verweis auf die jeweiligen Punkte dar.**

# III. Beziehungen zu angeschlossenen Verbänden

## 1. Australasien

Nach der Eröffnungssitzung des Asiatischen Beratungsausschusses in Tokio (April 1962) begab sich der Generalsekretär nach Australien und Neuseeland, um mit den dortigen Mitgliedsverbänden und anderen Gewerkschaften Fühlung zu nehmen und an Ort und Stelle die gewerkschaftliche Lage dieses wichtigen Gebietes zu studieren. Obwohl die ITF eine Anzahl zuverlässiger und treuer Mitgliedsverbände in diesem Gebiet hat, sind besonders die Beziehungen zu den australischen Transportarbeiterverbänden durch die kommunistische Beeinflussung eines großen Teils der gesamten Gewerkschaftsbewegung erschwert worden. Ein weiterer beunruhigender Aspekt der kommunistischen Tätigkeit in Australien liegt in der Tatsache, daß die Kommunisten ihre australischen Stützpunkte als ein Sprungbrett für eine Propagandaoffensive benutzen, um die Verbreitung des internationalen Kommunismus auf andere asiatische Länder zu fördern. Dies könnte das Weiterbestehen der freien Gewerkschaftsbewegung in anderen Teilen der Welt gefährden. Der Bericht des Kollegen J. P. Meynes (Präsident der Federated Clerks' Union of Australia) an den Asiatischen Beratungsausschuß war in dieser Hinsicht außerordentlich instruktiv.

Im Laufe seiner Unterredungen mit zahlreichen führenden Persönlichkeiten in der australischen Gewerkschaftsbewegung gewann der Generalsekretär den Eindruck, daß in weiten Kreisen eine zunehmende Tendenz besteht, die kommunistischen Ketten abzuschütteln und eine engere Zusammenarbeit mit der internationalen demokratischen Gewerkschaftsbewegung anzustreben. Wir hatten gehofft, daß diesen Tendenzen durch die Wahl eines Nicht-Kommunisten, Kollege Fitzgibbon, zum Generalsekretär der Australian Waterside Workers' Federation frischer Antrieb gegeben würde. Diese Hoffnung erwies sich jedoch als trügerisch.

Während seines Aufenthaltes in Australien und Neuseeland hatte der Generalsekretär Unterredungen mit Funktionären nichtangeschlossener Transportarbeiterorganisationen. Einige dieser Verbände deuteten an, daß sie am Beitritt zur ITF interessiert seien. Außerdem gab der Generalsekretär in Sydney eine Pressekonferenz, in deren Verlaufe er erklärte, daß sich die australischen Gewerkschaften unbedingt von dem dominierenden Einfluß des Kommunismus befreien müßten. Diese Pressekonferenz wurde sowohl im Rundfunk als auch im Fernsehen übertragen.

## 2. Seafarers' International Union of North America (SIU), Marine Engineers' Beneficial Association (MEBA) and the International Longshoremen's Association (ILA)

Auf seiner Sitzung vom 11. bis 13. April 1962 in London bevollmächtigte das ITF-Exekutivkomitee den Generalsekretär, die auf einer vorherigen Sitzung des Exekutivkomitees (Tel Aviv, April 1961) beschlossene Suspendierung der Seafarers' International Union of North America (SIU) auszuheben, vorausgesetzt, daß

a) die SIU ihre Kündigung der Mitgliedschaft zur ITF zurückziehe und sich bereit erkläre, die Satzungen der ITF zu befolgen und

b) die Internationale Schiffahrtsabteilung des Maritime Trade Departments der AFL-CIO seine Tätigkeit außerhalb der Vereinigten Staaten (USA) einstelle.

Weiterhin wurde beschlossen, dieses Problem und die damit verwandten Fragen auf einer gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter zu besprechen.
Diese Konferenz fand im Juni 1962 statt und nahm folgende Entschließung an:

> «Diese Konferenz, *NACH ENTGEGENNAHME* von Berichten über kürzliche Entwicklungen betreffend Beziehungen zu gewissen amerikanischen Seeleuteverbänden, welche aus der ITF ausgetreten sind, *STELLT FEST*, daß sich der diesbezügliche Sachverhalt nicht verändert hat;
> *BESTÄTIGT* die Handlungsweise des Exekutivkomitees und ist der Ansicht, daß die vom Exekutivkomitee gestellten Bedingungen erfüllt werden müssen, ehe die Suspendierung der SIU aufgehoben werden kann.»

Auf seiner Sitzung vom 23. und 24. Juli 1962 in Helsinki befaßte sich das ITF-Exekutivkomitee erneut mit den zufolge der Suspendierung der Seafarers' International Union of North America (SIU) und des darauffolgenden Austritts zweier weiterer amerikanischer Verbände – International Longshoremen's Association (ILA) und Marine Engineers Beneficial Association (MEBA) – eingetretenen Entwicklungen.
Das Exekutivkomitee nahm im besonderen einen Bericht über die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter (Utrecht, 26. Juni 1962) zur Kenntnis.
Sodann bekräftigte das Exekutivkomitee einstimmig den auf seiner Sitzung vom April 1962 gefaßten Beschluß, den Generalsekretär zu bevollmächtigen, die Suspendierung der SIU aufzuheben, vorausgesetzt, daß sie die vom Exekutivkomitee im April 1962 gestellten diesbezüglichen Bedingungen zufriedenstellend erfülle.
Außerdem beschloß das Exekutivkomitee, sich mit diesem Problem weiter zu befassen, um eine Lösung zu finden, die sich mit den Interessen der ITF vereinbaren läßt.
Am 27. April 1963 hatten der Generalsekretär und das ITF-Vorstandsmitglied D. S. Beattie in Washington eine Unterredung mit Vertretern der SIU. Den Vorsitz führte Kollege G. E. Leighty (Präsident der amerikanischen Eisenbahnerföderation RLEA). Nach dieser Besprechung wurde dem Generalsekretär ein gemeinsames Schreiben der Kollegen Paul Hall (SIU), Raymond McKay (MEBA) und William V. Bradley (ILA) überreicht, in welchem diese Verbände die Kündigung ihrer Mitgliedschaft zur ITF rückgängig machten und versprachen, «den in den ITF-Satzungen enthaltenen Verpflichtungen nachzukommen».
Dieses Schreiben und ein weiterer Brief des Kollegen Paul Hall an den Sekretär der Internationalen Schiffahrtsabteilung des Amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO wurden dem ITF-Vorstand auf seiner Sitzung vom Mai 1963 in Oslo vorgelegt. Nach einem weiteren mündlichen Bericht des Generalsekretärs und des Kollegen Beattie über die Washingtoner Besprechung beschloß der Vorstand, daß die vom Exekutivkomitee im Zu-

sammenhang mit der Aufhebung der Suspendierung der SIU gestellten Bedingungen durch den Inhalt der zwei oben erwähnten Briefe erfüllt worden seien. Dieser Beschluß wurde im Einklang mit Artikel 5, Paragraph 3, der ITF-Satzungen gefaßt und hatte die Wiederherstellung der Mitgliedschaft der SIU, MEBA und ILA zur ITF zur Folge.
Auf der Vollkonferenz der ITF-Seeleutesektion (27. und 28. November 1963) stellte die der ITF angeschlossene Canadian Maritime Union (CMU) den folgenden Entschließungsantrag zur Diskussion:

*IM HINBLICK DARAUF:*
— daß die Seafarers' International Union of Canada wegen ihrer Einmischung in die internen Angelegenheiten einer anderen Gewerkschaft im April 1960 aus dem Kanadischen Gewerkschaftsbund ausgestoßen worden ist;
— daß die Mitgliedschaft der Seafarers' International Union of North America zur ITF am 26. Januar 1961 wegen Einmischung in die internen Angelegenheiten des Britischen Seeleuteverbandes suspendiert worden ist und die SIUNA daraufhin ihre Mitgliedschaft zur ITF gekündigt hat;
— daß der Vorstand der ITF die Suspendierung der SIUNA zurückgezogen hat, während eine gerichtliche Untersuchung der Tätigkeit der kanadischen SIU im Gange war, die in einer scharfen Verurteilung der kanadischen SIU endete;
— daß die SIUNA seit Monaten den Betrieb von Schiffen gestört hat, deren Besatzungsmitglieder dem Kanadischen Seeleuteverband CMU bzw. der kanadischen Gewerkschaft CBRT angehören und den Betrieb dieser Schiffe weiterhin stört und
— daß die Suspendierung der SIUNA vom Vorstand der ITF aufgehoben wurde, ohne mit den kanadischen Mitgliedern des Vorstandes, Kollege W. J. Smith und Kollege Frank Hall, oder mit dem Kanadischen Gewerkschaftsbund Rücksprache zu halten;

*BESCHLIESST* die Seeleutesektion der ITF, dem Vorstand der ITF zu empfehlen, seinen Beschluß zur Aufhebung der Suspendierung der SIUNA erneut zu überprüfen und die Ausstoßung der SIUNA aus der ITF in Erwägung zu ziehen.»

Im Verlaufe der darauffolgenden Diskussion beschloß die Konferenz, den letzten Paragraphen wie folgt abzuändern:

«*BESCHLIESST* die Seeleutesektion der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 27. bis 28. November 1963, dem Vorstand der ITF, im Hinblick auf die Schlußfolgerungen des Norris-Berichtes, zu empfehlen, die SIU aus der ITF auszustoßen.»

(Der Norris-Bericht enthält das Resultat der im dritten Paragraphen der Entschließung erwähnten gerichtlichen Untersuchung.)
Die Entschließung wurde sodann in der geänderten Form angenommen.

Auf seiner Sitzung vom 8. und 9. Juni 1964 in Wien befaßte sich der ITF-Vorstand mit dieser von der Seeleute-Sektionskonferenz angenommenen Entschließung. Er stellte fest, daß er nicht bevollmächtigt sei, die Ausstoßung eines Mitgliedsverbandes in Erwägung zu ziehen, und daß gemäß Artikel 5 der ITF-Satzungen der Generalrat für diese Frage zuständig sei. Der Vorstand beschloß daher, die Entschließung an die nächste Sitzung des Generalrates zu verweisen, die unmittelbar nach dem 28. Kongreß der ITF (Kopenhagen, 28. Juli bis 6. August 1965) stattfinden würde.

Die Paragraphen 5 und 6 des Artikels 5 der ITF-Satzungen lauten wie folgt:

§ 5 «Der Generalrat ist befugt, angeschlossene Organisationen auszustoßen.»

§ 6 «Gegen Beschlüsse des Generalrats auf Grund der Absätze 2 bzw. 5 dieses Artikels kann zuhanden eines ordentlichen Kongresses Berufung eingelegt werden.»

Da die nächste Sitzung des Generalrates, wie bereits erwähnt, normalerweise erst am Ende des nächsten Kongresses stattfinden würde, hätte die SIU gegen einen eventuellen Beschluß zu ihrer Ausstoßung erst auf dem folgenden Kongreß im Jahre 1968 Berufung einlegen können. Aus diesem Grund beschloß der Vorstand, auf seiner Sitzung vom 2. bis 4. November 1964 in London, während der ersten Tage des Kopenhagener Kongresses eine Sondersitzung des Generalrats einzuberufen, auf der die obenerwähnte Entschließung behandelt werden soll.

### 3. Untersuchungs- und Schlichtungskommission der IAO im Zusammenhang mit der Nichtratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 (Vereinigungsrecht) durch Japan

Die ITF hat die japanische Regierung während der letzten sechs Jahre wiederholt aufgefordert, das IAO-Übereinkommen Nr. 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts zu ratifizieren und gewisse Bestimmungen der Dienstvorschriften der japanischen Staatsbahnen zu ändern, da diese Bestimmungen die gewerkschaftlichen Rechte der japanischen Eisenbahner beschränken. Im Jahre 1958 richtete die ITF zusammen mit dem IBFG und anderen Berufssekretariaten eine Beschwerde an die IAO, deren Ausschuß für Vereinigungsfreiheit die japanische Regierung seitdem mehrmals aufgefordert hat, das Übereinkommen Nr. 87, welches gewissermaßen die Grundlage der Tätigkeit der IAO darstellt, zu ratifizieren.
Die japanische Regierung ihrerseits hat wiederholt versprochen, diese Ratifikation im Parlament zu bewirken. Bei den diesbezüglichen Versuchen traten jedoch immer wieder Schwierigkeiten auf, denen zufolge die Ratifizierung aufgeschoben wurde. Nachdem sich alle anderen Wege als ergebnislos erwiesen hatten, ersuchte die IAO die japanische Regierung, dem Vorschlag zuzustimmen, daß eine Untersuchungs- und Schlichtungskommission der IAO mit der Behandlung dieses Falles beauftragt wurde. Die japanische Regierung gab ihr Einverständnis, und am 9. September 1964 begann in Genf die Sitzung dieser Kommission, deren Vorsitzender Herr Erik Dryer aus Dänemark war.
Am 10. September 1964 gab der Generalsekretär der ITF im Zusammenhang mit der Behandlung einer Beschwerde über die Beschränkung der Gewerkschaftsrechte der japanischen Eisenbahner vor dieser IAO-Untersuchungs- und Schlichtungskommission eine Erklärung ab.
Der Generalsekretär konzentrierte sich auf zwei Argumente: a) daß die zwei der ITF angeschlossenen Transportarbeiter-Gewerkschaften – der Eisenbahnerverband und die Lokführergewerkschaft – auf Grund der gegenwärtigen japanischen Gesetzgebung weder streiken noch ihre Forderungen einer befriedigenden Schlichtungskommission unterbreiten könnten und b) daß es gewissen Kategorien von Eisenbahnern nicht erlaubt sei, den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften beizutreten. Nachfolgend der Wortlaut der

Erklärung des Generalsekretärs: «Die ITF ist an den Fragen, mit denen sich die Kommission befaßt, deswegen interessiert, weil sie a) darauf bedacht ist, ihre japanischen Mitgliedsverbände, zu denen auch zwei Eisenbahnerverbände zählen, zu unterstützen und b) ihren Satzungen gemäß verpflichtet ist, die Interessen der freien Gewerkschaften der Transportarbeiter auf internationaler Ebene zu vertreten.»
Die ITF wurde bereits im November 1957 in diese Frage verwickelt, als ein ITF-Vertreter, zusammen mit einem Kollegen vom IBFG, Japan besuchte. Leider muß gesagt werden, daß die Verhältnisse, die zu jener Zeit in Japan in bezug auf die Rechte der Gewerkschaften vorherrschten, sich bis heute wenig geändert haben. Das IAO-Übereinkommen Nr. 87 ist noch nicht ratifiziert worden; das bei den japanischen Eisenbahnen beschäftigte Personal ist auf gewerkschaftlicher Ebene einer unduldbaren Einmischung seitens der Regierung ausgesetzt, und die Gewerkschafter können weder streiken noch besteht ein anerkanntes Schlichtungsverfahren für die Regelung von Arbeitskonflikten.
Die ITF möchte die wertvolle Zeit der Kommission nicht mit ausführlichen Einzelheiten über diese Ungerechtigkeiten in Anspruch nehmen, sondern lediglich erklären, daß sie die von der japanischen National Railways Motive Power Union am 25. Juni 1964 und von der National Railway Workers' Union am 27. Juni 1964 abgegebenen Erklärungen vorbehaltlos unterstützt. Außerdem möchte sie folgende allgemeine Bemerkungen beifügen:
Die ITF befaßt sich gegenwärtig mit der Erstellung einer internationalen Übersicht über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner. Die Auswertung der Ergebnisse der diesbezüglichen Untersuchungen wird jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die bereits vorliegenden Unterlagen zeigen, daß die Handlungsfreiheit der Eisenbahner in den einzelnen Ländern in verschiedenem Maße beschränkt ist. Was die Lage in Japan anbelangt, so scheinen die Beschränkungen jedoch in vieler Hinsicht umfassender zu sein als anderswo. Zum Beispiel wird es den Eisenbahnern in manchen Ländern gestattet, in gewissen Fällen zu streiken, aber selbst wenn dies nicht der Fall ist, bestehen normalerweise ausführliche Bestimmungen für die Durchführung eines Schlichtungsverfahrens, welches eine objektive Behandlung der Streitfragen gewährleistet und dessen Resultat bindend ist. Wir sind der Ansicht, daß die Bestimmungen der japanischen Arbeitsgesetzgebung für die Angestellten und das Personal der öffentlichen und staatlichen Betriebe (PCNELR) weder unparteiisch sind noch die Gewähr der Befolgung einer schiedsrichterlichen Entscheidung bieten und somit dem Sinn und Inhalt des IAO-Abkommens Nr. 98 widersprechen.
Die ITF ist keineswegs der Ansicht, daß die Eisenbahner innerhalb der demokratischen Gesellschaftsstruktur eine Vorzugsstellung einnehmen oder das Recht haben sollten, in Verteidigung ihrer Interessen unverantwortliche Maßnahmen zu ergreifen, die chaotische Folgen für die allgemeine Öffentlichkeit mit sich bringen würden. Wir wissen, daß die Eisenbahnen in der Wirtschaft eines Landes eine lebenswichtige Rolle spielen. Aus diesem Grunde erscheint es uns nicht unvernünftig, daß die Regierung eines Landes bei der Formulierung der Arbeitsgesetzgebung darauf bedacht ist, sich bis zu einem gewissen Grade gegen die Gefahr der Einstellung dieses lebenswichtigen Dienstes zu schützen. Anderseits jedoch ist eine demokratische Regierung verpflichtet, das Vereinigungsrecht der Arbeitnehmer und die Ausübung dieses Rechtes zu garantieren. Der japanischen Regierung ist es bis jetzt noch nicht gelungen, diese beiden Faktoren miteinander zu vereinbaren.

Die PCNELR-Gesetzgebung kann nicht als eine ausgewogene Lösung der Vereinbarung dieser zwei Ziele angesehen werden, denn sie besteht zum großen Teil aus einschränkenden Bestimmungen, wobei den Rechten der Eisenbahner lediglich oberflächliche Beachtung zuteil wird.

Darüber, daß sich ein derartiger Sachverhalt nicht mit den Bestimmungen des IAO-Abkommens Nr. 87 vereinbaren läßt, sind sich die japanische Regierung und die beschwerdestellenden Organisationen wohl einig. Nur ist es schade, daß diese Übereinstimmung bis jetzt noch nicht zur Aufhebung der einschränkenden Vorschriften geführt hat. Die Frage, warum diese Kommission heute über Beschwerden berät, die bereits vor sechs Jahren gemacht wurden, und deren Berechtigung von Anfang an nicht bestritten wurde, kann wohl nur von der japanischen Regierung selbst beantwortet werden.

Die Lösung dieses Problems bedarf einer radikalen Änderung der bisherigen Haltung der Regierung. Die meisten wirklich demokratischen Regierungen wissen, daß man zunächst so viel Freiheit wie möglich gewähren muß. Falls sich daraufhin irgendwelche Einschränkungen als notwendig erweisen, sollte über diese entweder zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaft verhandelt oder sie sollten bei Rücksprache mit den zuständigen Gewerkschaften gesetzlich vorgeschrieben werden.

Dabei geht es nicht um die Aufrechterhaltung eines theoretischen Prinzips, sondern um die Schaffung einer höchst effektiven und für beide Seiten auf lange Sicht nützlichen Regelung der grundlegenden Rechte, verbunden mit betrieblicher Leistungsfähigkeit. Selbst wenn das ursprüngliche Ziel der PCNELR-Gesetzgebung in der Herbeiführung einer solchen Regelung bestand, so kann heute niemand mehr behaupten, daß die japanische Regierung dieses Ziel durch die bereits erwähnte Beschränkung und Beeinträchtigung der gewerkschaftlichen Rechte der Eisenbahner erreicht hat. Im Gegenteil; auf allen Verhandlungen über diese Frage herrscht die bittere Atmosphäre eines «kalten Krieges» vor. Es hat keinen Sinn, in dieser Frage einen Unterschied zwischen dem Vereinigungsrecht und dem Kollektivverhandlungsrecht zu machen, da das letztere von dem ersteren abhängig ist. Auch ist es zwecklos zu verhandeln, wenn die getroffenen Vereinbarungen nicht erfüllt werden.

Die schlimmste Verletzung der Gewerkschaftsrechte besteht in der Bestimmung des PCNELR-Gesetzes, daß die Gewerkschaftsfunktionäre bei den staatlichen Unternehmen, deren Mitglieder ihre Gewerkschaft organisiert, beschäftigt sein müssen. In letzter Zeit hat man zumindest begonnen, die Zurückziehung dieser verletzenden Bestimmung in Erwägung zu ziehen. Solange sie jedoch nicht wirklich zurückgezogen wird, kann die ITF den Beteuerungen der japanischen Regierung, den Gewerkschaften gegenüber freundlich gesinnt und tolerant zu sein, keinen Glauben schenken.

Das Verhandlungsrecht hat keinen Wert, wenn die Eisenbahner nicht frei wählen können, wer ihre Interessen vertreten soll und wenn einem beträchtlichen Teil des Eisenbahnpersonals willkürlich der Zusammenschluß zu Gewerkschaften untersagt wird. Die Bestimmung, daß über gewisse Arbeitsprobleme und soziale Fragen überhaupt nicht verhandelt werden kann, bietet den Arbeitgebern einen bequemen Ausweg.

Abschließend möchten wir feststellen, daß selbst die freieste Gesetzgebung wertlos ist, wenn nicht auf deren Erfüllung gedrungen wird. Wir hoffen, daß die japanische Regierung beschließen wird, die gegenwärtige Arbeitsgesetzgebung für das Personal der öffentlichen und staatlichen Betriebe im Sinne der IAO-Abkommen Nrn. 87 und 98 abzuändern. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände sind gern bereit, mit ihr dabei zusammenzuarbeiten.

# IV. Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen

### 4. Streik des amerikanischen Hafenarbeiterverbandes ILA

Im September teilte uns Kollege Curran, der Präsident des amerikanischen Seeleuteverbandes NMU mit, daß der Hafenarbeiterverband ILA (International Longshoremen's Association) beabsichtige, seine Mitglieder aufzufordern, in den Streik zu treten. Gleichzeitig schlug Kollege Curran vor, die ITF solle die ihr angeschlossenen europäischen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände ersuchen, den mit der ILA verhandelnden Reedern mitzuteilen, daß ihre Mitglieder keine Maßnahmen ergreifen würden, welche die Wirkung des geplanten Streiks beeinträchtigen könnten. Der Generalsekretär erklärte in seinem Antwortschreiben, daß der ILA zunächst selbst ein diesbezügliches Ansuchen an die ITF richten müsse, ehe diese ihre Mitgliedsverbände zur Ergreifung irgendwelcher Unterstützungsmaßnahmen auffordern könne. Weder der ILA noch Kollege Curran nahmen zu dieser Antwort Stellung. Kollege Curran trat jedoch später mit einem ähnlichen Ansuchen direkt an gewisse europäische Mitgliedsverbände der ITF heran. Die Stellungnahme des Generalsekretärs in dieser Angelegenheit wurde bei Rücksprache mit den Vorsitzenden der ITF-Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter beschlossen und später vom Vorstand gutgeheißen.
Während des eigentlichen Streiks der ILA ersuchte dieser unseren Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum, die in Frage kommenden Mitgliedsverbände aufzufordern, die von der ILA in Häfen der Bermudas aufgestellten Streikposten zu respektieren. Unser Regionaldirektor wurde beauftragt, diesem Ansuchen nachzukommen.

### 5. Streik der Offiziere der brasilianischen Handelsmarine

Der Streik der Offiziere in der brasilianischen Handelsmarine, der im Dezember 1962 stattfand, bot dem Vertreter der ITF in Brasilien, Kollege Otero, eine Gelegenheit, das Ansehen und Prestige der ITF in diesem schwierigen Arbeitsbereich beträchtlich zu heben. Der Streik hatte seinen Ursprung in der unverantwortlichen Politik der brasilianischen Regierung gegenüber den Arbeitnehmern und in der zufolge des Einflusses der kommunistisch organisierten Seeleuteverbände entstandenen Lage. Er kann in der Meinung unseres Vertreters, im Gegensatz zu zahlreichen anderen Gewerkschaftskonflikten in Brasilien, als eine berechtigte Kampfmaßnahme angesehen werden. Aus diesem Grund wurde Kollege Otero beauftragt, den streikenden Schiffsoffizieren durch Bereitstellung von Informationen usw. indirekte Unterstützung zu leisten. Außerdem ersuchte uns der Regionaldirektor der ITF für Lateinamerika, F. Azaña, in einem Telegramm, Unterstützung auf internationaler Ebene in Erwägung zu ziehen. Bevor dies getan werden konnte, erfuhren wir, daß der Konflikt beigelegt worden war.

### 6. Arbeitskonflikt der malaiischen Eisenbahner

Vom 22. Dezember 1962 bis zum 14. Januar 1963 befanden sich die Mitglieder des der ITF angeschlossenen Malaiischen Eisenbahnerverbandes (RUM) im

Streik. Dieser Streik diente der Unterstützung ihrer Forderungen auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen. Am 13. Dezember forderte der Generalsekretär der ITF den Premierminister und den Arbeitsminister von Malaya in einem Telegramm auf, den berechtigten Forderungen der Eisenbahner stattzugeben. Außerdem veröffentlichte die ITF in Malaya eine Presseerklärung, in der sie sich bereit erklärte, die Eisenbahner zu unterstützen. Am 27. Dezember wurden die der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbände ersucht, ähnlich lautende Telegramme an die malaiische Regierung zu schicken. Eine Reihe von Mitgliedsverbänden leisteten dieser Aufforderung Folge.
Der Streik endete am 14. Januar 1965. Die den Eisenbahnern gewährten Lohnerhöhungen und sozialen Verbesserungen wurden den Forderungen der Eisenbahner im großen und ganzen gerecht. Die Frage, ob Eisenbahner als Staatsangestellte zu betrachten sind, sollte von einem Gericht entschieden werden. Wir brachten unseren malaiischen Mitgliedsverband daher mit einem führenden britischen Rechtsanwalt (Sir Frank Soskice, Innenminister in der gegenwärtigen Labour-Regierung) in Verbindung. Im Zusammenhang mit dem Plan der malaiischen Regierung, die Eisenbahnen des Landes einer Körperschaft zu unterstellen, haben wir unserem Mitgliedsverband Informationen zugestellt, die ihm helfen sollen, die Durchführung einer solchen Maßnahme zu verhindern, weil durch sie der Anspruch der Eisenbahner auf Staatsangestelltenstatus beeinträchtigt werden könnte.
Im Jahre 1964 versprach die malaiische Regierung schließlich, den Eisenbahnern Angestelltenstatus zu gewähren und ihnen die gleichen Rechte und Privilegien einzuräumen wie anderen Staatsangestellten, hatte jedoch Ende 1964 noch immer keine konkreten Maßnahmen zur Einlösung dieses Versprechens in die Wege geleitet.

## 7. Finnische Arbeitskonflikte

Ein am 1. März 1963 begonnener Streik der finnischen Staatsangestellten ging am 28. März 1963 mit der Gewährung einer zehnprozentigen Lohnerhöhung zu Ende. Zwei Mitgliedsverbände der ITF (der Lokführerverband und die Eisenbahnerföderation SAJ) waren ebenfalls an diesem Streik beteiligt. Im Hinblick auf den Ernst des Konfliktes ersuchte die ITF gewisse Eisenbahnerverbände in zwei Rundschreiben (vom 21. und 28. März), Beiträge an den Streikfonds der finnischen Eisenbahner zu machen und der finnischen Regierung telegraphisch mitzuteilen, daß sie bereit seien, den Streik der Eisenbahner zu unterstützen. Die skandinavischen Mitgliedsverbände leisteten solche Beiträge durch ihre eigene Zentralorganisation (die Skandinavische Eisenbahner-Föderation). Der amerikanische Eisenbahnerverband RLEA, die Österreichische Gewerkschaft der Eisenbahner und der Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV) sandten ebenfalls Spenden.
Der der ITF angeschlossene Verband finnischer Hafenaufseher war während der Berichtszeit ebenfalls in einen Arbeitskonflikt über eine Lohnforderung verwickelt. Die ITF ersuchte alle in Frage kommenden Seeleuteverbände, ihre Mitglieder aufzufordern, beim Einlaufen ihrer Schiffe in finnischen Häfen geeignete Solidaritätsmaßnahmen zu ergreifen. Der Konflikt endete jedoch bevor dies getan werden konnte.
Am 2. und 3. April 1963 begab sich der Generalsekretär der ITF nach Finnland, um sich an Ort und Stelle mit der Lage vertraut zu machen. Es zeigte sich, daß die Fonds der zwei obenerwähnten Eisenbahnerverbände vollkommen erschöpft waren. Die Verbände versuchten jedoch, ihre Mitglieder für den während des Streiks erlittenen Lohnverlust zu entschädigen.

Auf einer Pressekonferenz am 3. April 1963 erklärte der Generalsekretär, daß die finnische Regierung nicht genügend Verantwortungsgefühl für die in ihrem Dienste stehenden Arbeiter gezeigt habe. Dieser Streik wäre nicht notwendig gewesen, wenn die Regierung etwas guten Willen aufgebracht hätte. Sie habe durch ihre Handlungsweise während des Konfliktes das Vertrauen der Gewerkschaften eingebüßt. Außerdem warnte der Generalsekretär die finnische Regierung, daß sich die ITF und ihre Mitgliedsverbände einer jeglichen Beschränkung des Streikrechtes mit allen Mitteln widersetzen würden.

**8. Streik des Autobuspersonals von Jamaika**

Am 19. Juli 1963 endete ein sechs Wochen langer Streik des im Dienste der Jamaica Omnibus Services Ltd. stehenden Personals. Alle beteiligten Parteien erklärten sich bereit, die Regelung der umstrittenen Punkte einem Schiedsgericht zu überlassen. Es handelte sich dabei um eine im Dezember 1962 gestellte Forderung der National Workers' Union of Jamaica (NWU) auf a) bessere Löhne, b) Einführung eines Pensionsprogrammes, c) Einführung der 44-Stunden-Arbeitswoche und d) Zahlung von Zulagen für Sonntagsarbeit. Da auf den darauf folgenden Verhandlungen kein befriedigendes Angebot gemacht wurde, traten die Mitglieder des NWU am 3. Juni 1963 in den Streik.
Der NWU ist dem IBFG angeschlossen und umfaßt außerdem die der ITF angehörenden Verbände der Hafenarbeiter und Seeleute. Zufolge eines Ansuchens des NWU forderte der Generalsekretär der ITF die zuständigen Arbeitgeber auf, gegenüber den Forderungen des Personals eine weniger hartnäckige Haltung einzunehmen.
Eine mit der Untersuchung der Ursachen des Arbeitskonfliktes beauftragte Kommission erklärte die Stellungnahme des NWU als berechtigt, und der Streitfall wurde daraufhin an eine unabhängige Schiedsinstanz verwiesen. Kurz darauf teilte uns der NWU mit, daß der Streik eingestellt worden sei, weil sich die Arbeitgeber zu neuen Verhandlungen bereit erklärt hatten. Wir haben dem NWU Einzelheiten über die von britischen Personentransportunternehmen gezahlten Löhne zugestellt. Diese Informationen werden ihm bei den bevorstehenden Tarifverhandlungen als Richtlinien dienen.
Später nahm der Vorstand ein im Namen der ihm angeschlossenen Transportarbeiter gestelltes Ansuchen um Beitritt zur ITF an.

**9. Britisch-Guayana: Antigewerkschaftliche Gesetzgebung**

Am 8. Juli 1963 endete ein 80 Tage langer Generalstreik von 50 000 Arbeitern gegen die von der Regierung Britisch-Guayanas vorgeschlagene antigewerkschaftliche Gesetzgebung. Bei den Verhandlungen, die zur Einstellung des Streiks führten, handelte ein Vertreter des Britischen Gewerkschaftsbundes, Kollege Robert Willis, als Vermittler. Die Regierung versprach, keine weiteren Arbeitsgesetze ohne die Zustimmung eines dreigliedrigen Ausschusses zu erlassen, auf dem auch die Gewerkschaften vertreten sein würden. Alle an dem Konflikt beteiligten Parteien erklärten sich bereit, von irgendwelchen Maßregelungen abzusehen.

Zufolge eines Beschlusses der Sitzung des Vorstandes im Mai 1963 sandte der Generalsekretär folgendes Telegramm an Herrn Dr. Jagan, den Premierminister von Britisch-Guayana:

«Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation protestiert im Namen von sieben Millionen Transportarbeitern aus allen Teilen der Welt gegen Regierungsmaßnahmen, welche zum Ausbruch eines Generalstreiks geführt haben und fordert Regierung auf, den Gewerkschaften des Landes so schnell wie möglich volle Rechte zuzuerkennen. ITF betrachtet kürzlich vorgeschlagene Arbeitsgesetzgebung als vollkommen unannehmbar und wird Kampf der Gewerkschaften gegen diese mit allen Mitteln unterstützen.»

**10. Streik der Seeleute von Kolumbien**

Am 18. Juli 1963 sandte der Generalsekretär in Unterstützung des der ITF angeschlossenen Kolumbischen Seeleuteverbandes folgendes Telegramm an die kolumbische Reederei Flota Grancolombiana:

«Die ITF nimmt mit großer Besorgnis zur Kenntnis, daß sich die Flota Grancolombia im Widerspruch zu den Bestimmungen der kolumbischen Arbeitsgesetzgebung geweigert hat und weiterhin weigert, das Prinzip der Zahlung eines Teils des Verdienstes in amerikanischen Dollars auch auf die für Überstunden und Mehrarbeit zu zahlenden Zulagen anzuwenden. Eine derartige Verletzung des Gesetzes kann unseres Erachtens nicht geduldet werden. Wir unterstützen daher die Stellungnahme des Kolumbischen Seeleuteverbandes und pflichten den diesbezüglichen Protesten unseres Regionalvertreters vorbehaltlos bei. Wir hoffen, daß die gegenwärtigen Bemühungen des oben erwähnten Verbandes zu einer befriedigenden Regelung der bestehenden Meinungsverschiedenheiten führen werden. Sollte sich unser Mitgliedsverband dennoch gezwungen sehen, industrielle Kampfmaßnahmen zu ergreifen, werden die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände ihn mit allen Mitteln unterstützen.»

Die zuständigen Gewerkschaften waren von Anfang an gegen den Erlaß der oben erwähnten Gesetzgebung gewesen und versuchten, deren Anwendung mit allen Mitteln zu verhindern. Da die Grancolombiana-Reederei jedoch eine einflußreiche Stellung in Kolumbien einnimmt, erachteten wir es als notwendig, auf sie Druck von außen auszuüben, in der Hoffnung, daß sie dies zu einer Änderung ihrer Stellungnahme bewegen würde. Die der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände wurden daher am 19. Juli 1963 ersucht, ähnlich lautende Telegramme an die Flota Grancolombiana zu richten.

Dennoch dauerte der Konflikt während der Jahre 1963 und 1964 an. Dem Verband war während dieser Zeit die Ergreifung von Streikmaßnahmen gesetzlich verboten. Er konnte seine Sache nur vor einem Gericht vertreten und erzielte auf diesem Wege gewisse Fortschritte, die jedoch in keiner Weise ausschlaggebend waren. Da sich die Grancolombiana-Reederei weigerte, unserem Druck nachzugeben, beschlossen wir, eine Solidaritätsaktion durchzuführen, um die Beschwerden des Verbandes vor die Öffentlichkeit zu bringen. Am 11. August 1964 wurden daher die der ITF angeschlossenen amerikanischen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände aufgefordert, dem ITF-Sekretariat mitzuteilen, ob sie bereit seien, in amerikanischen Häfen solidarische Maßnahmen gegen Schiffe der Grancolombiana-Reederei zu ergreifen. Die International Longshoremen's Association (ILA) versprach, dies zu tun,

war jedoch bald darauf selbst in schwierige Verhandlungen und einen Arbeitskonflikt verwickelt, so daß sie vorübergehend nicht in der Lage war, ihr Versprechen einzuhalten. Später teilte uns die ILA jedoch mit, daß sie konkrete Maßnahmen in Unterstützung der kolumbischen Seeleute in die Wege geleitet habe.

## 11. Streik der Hafenarbeiter von Manila

Am 25. September 1963 endete im Hafen von Manila ein 142 Tage langer bitterer Streik, an dem rund 3000 Hafenarbeiter beteiligt waren. Der Streik begann am 7. Mai 1963 und war die Folge von Meinungsverschiedenheiten, welche bereits Ende 1962 zu einem Konflikt geführt hatten. Die an dem Streik beteiligten Hafenarbeiter waren in der der ITF angeschlossenen Philippinischen Transportarbeiterföderation (PTGWO) organisiert und standen bis November 1962 im Dienst der Hafenbehörde von Manila (MPS), der die Zollbehörde der Regierung die Verantwortung für die Handhabung von Ladungen im Hafen übertragen hatte. Im Jahre 1961 hatten die der PTGWO angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen mit der MPS einen fünfjährigen Kollektivvertrag abgeschlossen. Im November 1962 wurde jedoch die MPS direkt der Zollbehörde unterstellt, und die Regierung behauptete, daß sie nicht verpflichtet sei, den obenerwähnten Kollektivvertrag einzuhalten. Weiterhin erklärte die Regierung, daß die betreffenden Hafenarbeiter nunmehr Regierungsangestellte seien und somit keine Kollektivverhandlungsrechte mehr hätten. Gemäß dem philippinischen Arbeitsgesetz wird das Kollektivverhandlungsrecht gewissen Regierungsangestellten vorenthalten, aber diese Einschränkung trifft eigentlich nur auf Beamte zu und nicht auf Angestellte, welche im Dienst von Unternehmen stehen, die lediglich der Kontrolle der Regierung unterstellt sind. Bei dem diesem Schritt der Regierung folgenden Arbeitskonflikt ging es also in erster Linie darum, klarzustellen, ob die bei der MPS beschäftigten Hafenarbeiter nunmehr direkt unter der Kontrolle der Regierung arbeiteten oder noch immer im Dienst eines der Kontrolle der Regierung unterstellten Unternehmens standen. Von der Entscheidung über diese Frage hing somit die Gültigkeit des zwischen den Hafenarbeitern und der MPS abgeschlossenen Kollektivvertrages ab. Die Regierung erklärte, daß diese Arbeiter keine Kollektivverhandlungsrechte mehr hätten. Daraufhin traten die Arbeiter erstmalig im November 1962 in den Streik, und das philippinische Arbeitsgericht (CIR) entschied zu ihren Gunsten. Die Regierung ignorierte jedoch die Entscheidung des Arbeitsgerichts, weigerte sich, die streikenden Hafenarbeiter wiedereinzustellen, setzte Truppen im Hafen ein und erklärte, daß sie notfalls auch Streikbrecher zum Einsatz bringen werde. Daraufhin drohten die Arbeiter mit einem allgemeinen Streik, und die Regierung sah sich gezwungen, die Arbeiter wiedereinzustellen und ihnen die in ihrem Kollektivvertrag vorgeschriebenen Löhne und Arbeitsbedingungen zu gewähren. Daraufhin versuchte die Zollbehörde erneut, den Kollektivvertrag als ungültig zu erklären, obwohl dieser vom Finanzminister und dem Leiter des Zollbüros unterzeichnet worden war. Dies führte zu einem weiteren Streik, der schließlich in einer Vereinbarung endete, welche eine vorübergehende Wiederherstellung des Arbeitsfriedens bis zum Ausbruch des neuen Streiks am 7. Mai 1963 zur Folge hatte.

Der Grund für den Streik war die Weigerung der Zollbehörde, sich an die getroffene Vereinbarung zu halten und die Gewerkschaften bei der Behandlung von Beschwerden als rechtmäßige Interessenvertreter der Hafenarbeiter

anzuerkennen. Daraufhin berief sich die Regierung auf eine ehemalige gerichtliche Entscheidung des philippinischen Justizministers, die der Entscheidung des Arbeitsgerichts darüber, ob die im Zollgebiet des Hafens von Manila erforderlichen Lade- und Löscharbeiten auf einer kommerziellen Basis durchgeführt wurden oder nicht, widersprach. Die leitenden Funktionäre der an dem Streik beteiligten Organisationen bildeten einen Schlichtungsausschuß, der unter der Leitung des Generalsekretärs des Philippinischen Gewerkschaftsbundes stand und mehrere Unterredungen mit Regierungsvertretern hatte, die jedoch leider erfolglos blieben. Schließlich riß den Gewerkschaften die Geduld, und sie beschlossen, am 16. Mai 1963 einen Proteststreik zu veranstalten. Dieser Streik fand statt. Obwohl die Hafenarbeiter in den von diesem Streik betroffenen Hafengebieten Streikposten aufgestellt hatten, wurde einer großen Anzahl von nichtorganisierten Arbeitern unter Polizeigeleit der Zutritt zum Hafen ermöglicht, da der Generalsekretär des Philippinischen Transportarbeiterverbandes den Streikposten ausführlich befohlen hatte, diese «Streikbrechertransporte» nicht anzuhalten, weil andernfalls die Sache der Hafenarbeiter vor dem Arbeitsgericht beeinträchtigt worden wäre. Am 18. Mai entschied das Arbeitsgericht, daß die Verrichtung der umstrittenen Ladearbeiten als ein kommerzieller Vorgang zu betrachten sei. Am 25. Mai unterbreitete der Justizminister einen Kompromißvorschlag, der jedoch von den Gewerkschaften abgelehnt wurde, da ihren Mitgliedern durch seine Annahme beträchtliche Nachteile entstanden wären. Inzwischen erhielten die von den Zollbehörden als Streikbrecher eingesetzten Arbeiter lediglich 75 Prozent des im Kollektivvertrag der streikenden Hafenarbeiter vorgesehenen Grundlohnes, ohne irgendwelche weiteren Zulagen oder Sozialversicherungsleistungen. Am 13. Juni 1963 stieß das Arbeitsgericht seine vorherige Entscheidung um und erklärte, die Verrichtung der umstrittenen Hafenarbeiten sei nicht als ein kommerzieller Vorgang anzusehen. Am 21. Juni legte die Arbeitnehmerseite gegen diese Entscheidung beim Obersten Gerichtshof der Philippinen Berufung ein, der am 6. August seine Entscheidung fällte. Er erklärte, die umstrittenen Ladearbeiten seien ein kommerzieller Vorgang. Damit wurde den Arbeitern bestätigt, daß ihr Streik von Anfang an nicht gesetzwidrig war. Die Regelung der Frage, ob der Philippinische Transportarbeiterverband als der rechtsmäßige Interessenvertreter der streikenden Hafenarbeiter zu betrachten sei, blieb jedoch ungeregelt und wurde an ein Arbeitsgericht verwiesen. Die Regierung weigerte sich weiterhin, irgendwelche Verhandlungen mit der Gewerkschaft zu führen. Es kam zu weiteren Zusammenstößen, bei denen eine große Anzahl von Streikenden verletzt und zwei Personen erschossen wurden. Erst am 27. September erklärte sich die Regierung bereit, mit den für die streikenden Hafenarbeiter zuständigen Gewerkschaften ein Abkommen zur Wiederaufnahme der Arbeit zu treffen. Dieses Abkommen wurde von dem Regierungsbeauftragten für Zollfragen unterzeichnet und hatte die unverzügliche Wiedereinstellung von 75 Prozent der streikenden Hafenarbeiter zur Folge. Die Weiterbeschäftigung der übrigen 25 Prozent war von der bevorstehenden Entscheidung des Arbeitsgerichts abhängig. Die wiedereingestellten Arbeiter erhielten die in ihrem bis 1966 geltenden Kollektivvertrag vorgesehenen Löhne. Am 12. Oktober 1963 verordnete das Arbeitsgericht, daß auch die übrigen an dem Streik beteiligten Hafenarbeiter unverzüglich wiedereingestellt und ihnen für die Dauer des Streiks ihr Gehalt nachgezahlt werden sollte.

Nach der erfolgreichen Beendigung des Konfliktes brachte die Philippinische Transportarbeiter-Föderation in einem Schreiben an das ITF-Sekretariat

ihren Dank für die ihr während des fünf Monate langen Streiks zuteil gewordene moralische, praktische und finanzielle Unterstützung zum Ausdruck. Am 17. Juni 1963 hatte der Generalsekretär in Unterstützung der philippinischen Hafenarbeiter folgendes Telegramm an den Präsidenden der Philippinen gesandt:

«Im Namen von 7 Millionen Transportarbeitern verurteilt die ITF die willkürliche Annullierung des Kollektivvertrages der Hafenarbeiter sowie die Beschäftigung von Streikbrechern und den Einsatz von Truppen und Polizei zur Schwächung des Widerstandes der Hafenarbeiter. Weiterhin beteuert die ITF ihre uneingeschränkte Solidarität mit den philippinischen Hafenarbeitern in deren Kampf zur Verteidigung ihrer gewerkschaftlichen Rechte. Die ITF hat die ihr angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände aufgefordert, solidarische Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen und ersucht die philippinische Regierung dringendst, einzuschreiten und unverzüglich eine befriedigende Regelung dieses Konfliktes herbeizuführen.»

Mehrere Mitgliedsverbände sandten ähnlich lautende Telegramme an den Präsidenten und an die Philippinische Arbeiterföderation. Sie versprachen, in ihren Ländern das Löschen der von Streikbrechern beladenen Schiffe nach bestem Vermögen zu verhindern. Das Sekretariat hatte in diesem Zusammenhang mehrere Listen der in Frage kommenden Schiffe ausgesandt. Einem weiteren Appell um finanzielle Unterstützung der Hafenarbeiter kamen folgende Verbände nach:

der argentinische Verband des Lokomotivpersonals,
der Dänische Seeleuteverband,
die deutsche Gewerkschaft öffentlicher Dienste, Transporte und Verkehr,
der britische Seeleuteverband NUS,
der Japanische Seeleuteverband,
der Neuseeländische Hafenarbeiterverband,
die schwedischen Verbände der Eisenbahner, Transportarbeiter, Maschinisten und Schiffsoffiziere,
der amerikanische Seeleuteverband NMU,
die österreichische Gewerkschaft HTV,
der Österreichische Eisenbahnerverband,
der Britische Transportarbeiterverband,
der Koreanische Hafenarbeiterverband,
der Finnische Seeleuteverband,
die niederländischen Transportarbeitergewerkschaften NBV und CKV,
der Norwegische Seeleuteverband,
der Arbeiterverband von Bermuda,
die Transportarbeiter- und Seeleuteabteilungen des Israelischen Gewerkschaftsbundes (Histadrut),
die Gewerkschaft des Autobuspersonals von Lagos, und
der der ITF nicht angeschlossene Australische Hafenarbeiterverband.

Zuzüglich zu diesen Spenden machte die ITF zwei Beiträge an den Streikfonds.

## 12. Arbeitskonflikt der koreanischen Eisenbahner

Nachdem uns die Koreanische Eisenbahnergewerkschaft mitgeteilt hatte, daß sie beabsichtige, ihre Mitglieder am 25. Januar 1964 zu einem Streik aufzu-

rufen, falls bis dann keine befriedigende Regelung der vorliegenden Lohnforderungen herbeigeführt worden sei, erklärte der Generalsekretär in einem Telegramm an die koreanische Regierung und die Eisenbahnverwaltung, daß die ITF diesen Streik unterstützen werde. Später erfuhren wir von der koreanischen Gesandtschaft in London, daß die koreanische Regierung bereit sei, eine Lohnerhöhung zu gewähren. Diese Lohnerhöhung belief sich auf insgesamt 40 Prozent. Davon sollten 10 Prozent rückwirkend ab 1. Januar und die übrigen 30 Prozent ab 1. Juli 1964 gezahlt werden. Die Eisenbahnverwaltung weigerte sich jedoch, die höheren Löhne zu zahlen, und erst am 30. November 1964 – nachdem unsere koreanischen Mitgliedsverbände und die ITF großen Druck auf die Arbeitgeber ausgeübt hatten – wurde der neue Tarifvertrag von diesen erfüllt.

### 13. Arbeitskonflikt der argentinischen Seeleute

Nachdem die ITF in Telegrammen an den argentinischen Präsidenten und mehrere Minister der argentinischen Regierung ihre Solidarität mit den argentinischen Seeleuten zum Ausdruck gebracht hatte, konnte im Januar 1964 eine Regelung der zwischen dem Argentinischen Seeleuteverband (SOMU) und den zuständigen Reedern bestehenden Meinungsverschiedenheiten erzielt werden. Die Regelung war in der Form eines Regierungserlasses und sah vor: a) daß die Anheuerung von Schiffsmannschaften durch ein Heuerbüro vorgenommen werden sollte, welches von der Gewerkschaft (SOMU), den Reedern und dem Arbeitsministerium gemeinsam unterhalten wird, b) daß alle anheuernden Seeleute Mitglieder der SOMU sein sollten, und c) daß die SOMU das Recht haben sollte, 70 Prozent der Mannschaften bereitzustellen, die übrigen 30 Prozent sollten von den Reedern gewählt werden.

### 14. Arbeitskonflikt der britischen Seeleute

Ein für den 17. Februar 1964 angedrohter Streik der Mitglieder des Britischen Seeleuteverbandes NUS in Unterstützung ihrer Forderungen auf bessere Heuern und Arbeitsbedingungen wurde am 8. Februar rückgängig gemacht, nachdem sich der Vorstand der NUS bereit erklärt hatte, ein neues Angebot der Reeder anzunehmen. Im Januar 1964 waren die der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterorganisationen in einem Rundschreiben von allen Einzelheiten dieses Arbeitskonfliktes in Kenntnis gesetzt und aufgefordert worden, im Falle eines Streiks geeignete Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen. Die NUS hat uns gebeten, allen Verbänden, die versprochen hatten, dies zu tun, für ihre Hilfsbereitschaft zu danken.

### 15. Air-France-Kabinenpersonal

Auf Ansuchen des Verbandes des französischen Kabinenpersonals wurden die der ITF angeschlossenen Verbände des in der Zivilluftfahrt beschäftigten Bodenpersonals am 7. Mai 1964 ersucht, uns mitzuteilen, welche Unterstützungsmaßnahmen sie zugunsten des französischen Kabinenpersonals im Falle eines Streiks ergreifen könnten. Das Rundschreiben enthielt alle Einzelheiten des zwischen diesem Personal und der Air France bestehenden Arbeitskonfliktes. Die Air France hatte gedroht, im Falle eines Streiks unbefähigtes und gewerkschaftlich nicht organisiertes Aushilfspersonal zu beschäftigen, wie sie dies während eines Streiks Ende März 1964 bereits getan

hatte. Dadurch war die Gesellschaft in der Lage, trotz dem Streik fast aller Gewerkschaftsmitglieder sämtliche Flüge planmäßig durchzuführen. Die Verbände des französischen Bodenpersonals konnten aus gesetzlichen Gründen keine Unterstützungsmaßnahmen ergreifen. Es erwies sich daher als notwendig, vor der eventuellen Ergreifung von Streikmaßnahmen festzustellen, welche Unterstützung dem Verband in anderen Ländern zuteil werden würde.

**16. SAS-Kabinenpersonal**

Am 17. Juli 1964 wurden die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände benachrichtigt, daß es eventuell notwendig sein werde, solidarische Unterstützungsmaßnahmen zugunsten des im Dienste der SAS stehenden Kabinenpersonals zu ergreifen, da dieses gedroht hatte, am 21. Juli in Unterstützung seiner Forderungen in den Streik zu treten. Später teilte uns der für dieses Personal zuständige schwedische Verband mit, daß er mit der SAS ein befriedigendes Abkommen unterzeichnet habe. Unsere Mitgliedsverbände wurden entsprechend benachrichtigt.

**17. Arbeitskonflikt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes TWU mit der Pan-American-Luftfahrtsgesellschaft**

Am 26. August 1964 wurden die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände von der Absicht des Amerikanischen Transportarbeiterverbandes, seine im Dienste der Pan American Airlines stehenden Mitglieder aufzufordern, in den Streik zu treten, in Kenntnis gesetzt und gleichzeitig ersucht, gegebenenfalls geeignete Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen. Kurz vor Beginn des angedrohten Streiks machten die Arbeitgeber jedoch ein annehmbares Angebot. Die in Frage kommenden Mitgliedsverbände wurden entsprechend benachrichtigt.

**18. Arbeitskonflikt in der brasilianischen Schiffahrt und Zivilluftfahrt**

Im Sommer 1964 beschloß der Präsident der Republik Brasilien, General Castelo Branco, unter Berufung auf eine Notstandsklausel der brasilianischen Arbeitsgesetzgebung a) die im Kollektivvertrag des Zivilluftfahrtspersonals enthaltene Bestimmung, daß sich die Löhne des Zivilluftfahrtspersonals nach der vom Arbeitsministerium veröffentlichten Lebenshaltungskostenziffer richten sollten, zu widerrufen und b) ein von der Brasilianischen Seeleuteföderation im Jahre 1963 abgeschlossenes und bis Juli 1965 geltendes Tarifabkommen als ungültig zu erklären. Es schien, daß auch die neue brasilianische Regierung nicht in der Lage war, dem während der letzten vier Jahre verzeichneten außerordentlich steilen Anstieg der Lebenshaltungskosten Einhalt zu gebieten. Während der drei Jahre des Goulart-Regimes hatten sich die Lebenshaltungskosten vervierfacht. In den sechs Monaten seit dem Antritt der neuen Regierung waren sie um weitere 50 Prozent angestiegen.
Im Jahre 1963 hatten sowohl die Seeleute als auch das Zivilluftfahrtspersonal Tarifverträge abgeschlossen, welche garantierten, daß der Anstieg der Lebenshaltungskosten durch die Zahlung einer angemessenen Teuerungszulage wettgemacht werden sollte. Da das Arbeitsministerium bekanntgegeben hatte, daß die Lebenshaltungskosten seit Dezember 1963 um 35,8 Prozent angestiegen waren, hätte dem Zivilluftfahrtspersonal am 1. Juli eine entsprechende Pauschalentschädigung gezahlt werden sollen. Die Arbeit-

geber weigerten sich jedoch, diese Zahlung zu leisten, mit der Begründung, daß sie nicht über die erforderlichen finanziellen Mittel verfügten und daß die Regierung neue Tarife für die Arbeitnehmer in den staatlich subventionierten Unternehmen festzulegen beabsichtige. Kurz danach berief sich der Präsident auf die bereits erwähnte Notstandsverordnung und bot dem Zivilluftfahrtspersonal eine bedingte Erhöhung der Löhne um 30 Prozent an. Dieses Angebot wurde abgelehnt, und die zuständige Gewerkschaft beschloß, ihre Sache dem Obersten Gerichtshof vorzutragen. Falls dieser gegen die Gewerkschaft entscheiden sollte, würde das Zivilluftfahrtspersonal seinen Fall gegebenenfalls der IAO unterbreiten. Abgesehen davon standen dem Verband nach der Ansicht unseres Regionaldirektors in Lateinamerika keine weiteren Wege zur Verteidigung seiner Interessen offen. Im Falle eines Streiks würde die Regierung in aller Wahrscheinlichkeit Einberufungsbefehle erlassen, zahlreiche Arbeiter entlassen und vielleicht sogar zu Gewaltmaßnahmen gegriffen haben. Mehrere leitende Funktionäre des Zivilluftfahrtsverbandes waren bereits verhaftet worden, angeblich wegen ihrer kommunistischen Propagandatätigkeit. Sie wurden jedoch später wieder freigelassen.

Im Falle der Seeleute, deren Kollektivvertrag als ungültig erklärt worden war, beauftragte die Regierung eine staatliche Tarifkommission, neue Löhne festzulegen.

Während seines Aufenthaltes in Brasilien hatte Kollege Otero zusammen mit Vertretern der IÖD, der IPTT und der ORIT ein Interview mit einem hohen Beamten des Arbeitsministeriums, der erklärte, daß der Arbeitsminister dem Präsidenten empfohlen habe, die obenerwähnte Notstandsverordnung nicht zu erlassen, dem Zivilluftfahrtspersonal die vertraglich vereinbarte Teuerungszulage zu zahlen und eine neue Tarifskala festzulegen, die Ende 1964 nach Ablauf des gegenwärtigen Tarifvertrages in Kraft treten würde.

Nach der Ansicht Oteros und der übrigen Gewerkschaftsvertreter befürchtete die brasilianische Regierung, daß eine IAO-Beschwerde sie im Auslande in schlechten Ruf bringen könnte. In diesem Zusammenhang richtete Kollege Otero von Lima aus Protesttelegramme an den Präsidenten der Republik Brasilien und an den brasilianischen Arbeitsminister.

In seiner Antwort versprach der brasilianische Arbeitsminister, daß die Regierung durch die Einführung einer neuen Lohnpolitik eine Lösung der gegenwärtig bestehenden Schwierigkeiten herbeiführen werde.

Auf Grund der Massenproteste der Gewerkschafter und ausländischen Gewerkschaftsorganisationen sah sich die brasilianische Regierung somit gezwungen, die Zahlung der obenerwähnten Teuerungszulage für die nächsten zwölf Monate anzuordnen.

### 19. Arbeitskonflikt der Eisenbahner von Guatemala

Am 5. August 1964 brachte der Generalsekretär in einem Telegramm an den Präsidenten der Militärregierung von Guatemala und den Generaldirektor der guatemaltekischen IRCA-Eisenbahngesellschaft seine Enttäuschung über den erfolglosen Ausgang der Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und dem der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverband SAMF zum Ausdruck. Gleichzeitig forderte der Generalsekretär die Gesellschaft auf, der Gewerkschaft ein befriedigendes Angebot zu machen, und ersuchte den Präsidenten der Militärregierung, geeignete Schritte zur Herbeiführung einer friedlichen Regelung des Konfliktes zu unternehmen.

Die Ablehnung der Lohnforderung der Eisenbahner war lediglich die letzte einer ganzen Reihe gewerkschaftsfeindlicher Maßnahmen. Die IRCA ist ein internationales Unternehmen und besitzt nicht nur Eisenbahnen in Guatemala, sondern auch in El Salvador. Der Eisenbahnerverband teilte uns außerdem mit, daß die IRCA unter Verletzung eines mit der Gewerkschaft abgeschlossenen Vertrages eine beträchtliche Anzahl Eisenbahner entlassen und gleichzeitig die für das fahrende Personal geltenden Sicherheitsvorschriften sowie die arbeitsgesetzlichen Bestimmungen betreffend Rücksprache und Verhandlungen mit den Organisationen der Arbeitnehmer verletzt hatte.
Im September teilte uns Kollege Zosel von der US Brotherhood of Railway Clerks mit, daß eine befriedigende Regelung des Arbeitskonfliktes erzielt worden sei und die IRCA-Gesellschaft versprochen habe, innerhalb von drei Monaten einen neuen Kollektivvertrag mit der Gewerkschaft der Eisenbahner abzuschließen sowie für eine Zeitspanne von drei Monaten keine weiteren Entlassungen ohne Rücksprache mit der Gewerkschaft vorzunehmen und im allgemeinen das Verfahren für Beförderungen und Entlassungen in einer für die Gewerkschaft annehmbaren Weise zu regeln.

### 20. Streik der Hafenarbeiter von Piräus

Nachdem ihre Forderung auf höhere Löhne, gleichen Lohn für gleiche Arbeit und Regelung der Beschäftigungssicherheit von den Arbeitgebern glatt abgelehnt worden war, begann am 5. November 1964 ein Streik der im Hafen von Piräus beschäftigten Arbeiter. Der Streik endete am 14. November 1964, weil der griechische Premierminister Vertretern der Hafenarbeiter versprochen hatte, daß ihre Forderungen wohlwollend geprüft werden würden. Während der letzten zwei Tage des Streiks veranstalteten die Hafenarbeiter der anderen griechischen Häfen einen 48stündigen Sympathiestreik. Die ITF forderte den griechischen Premierminister auf, darauf zu achten, daß die Forderungen der Hafenarbeiter gemäß dem bestehenden Kollektivverhandlungsverfahren behandelt werden würden. Außerdem protestierte die ITF gegen die Einsetzung von Truppen während des Streiks.

### 21. Arbeitskonflikt der kolumbischen Eisenbahner

Nachdem die ITF eine diesbezügliche Aufforderung an die kolumbische Regierung gerichtet hatte, wurden im Dezember 1964 die Verhandlungen über Lohnforderungen zwischen der Verwaltung der kolumbischen Staatsbahnen und dem der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverband wieder aufgenommen. Sie führten zur Gewährung einer Lohnerhöhung, die am 1. Januar 1965 in Kraft trat.

### 22. Arbeitskonflikt der türkischen Eisenbahner

Anfang Januar 1964 endete ein zwischen der der ITF angeschlossenen Türkischen Eisenbahnerföderation und der Verwaltung der Türkischen Staatsbahnen bestehender Arbeitskonflikt. Während des Konfliktes hatte die ITF den türkischen Premierminister ersucht, einzuschreiten und eine den Empfehlungen eines Schiedsgerichtes entsprechende Lösung herbeizuführen. Diese Empfehlungen waren von unserem Mitgliedsverband angenommen, aber von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt worden. In einem weiteren Telegramm wurde die Verwaltung aufgefordert, die Verhandlungen mit

unserem Mitgliedsverband wiederaufzunehmen und den obenerwähnten Empfehlungen nachzukommen. Diese Empfehlungen umfaßten: Einführung der 48-Stunden-/6-Tage-Woche, die Gewährung des gewerkschaftlichen Vereinigungsrechtes an gewisse Eisenbahnerkategorien (Lokführer, Weichensteller, Fahrkartenkontrolleure usw.) und eine Definierung der Begriffe «festangestelltes» und «nicht festangestelltes» Personal. Auf Grund der Ablehnung dieser Empfehlungen seitens der Verwaltung drohte unser Mitgliedsverband, am 18. Oktober 1964 in den Streik zu treten. Die türkische Regierung bediente sich jedoch ihrer gesetzlichen Vollmachten und ordnete zweimal eine Aufschiebung des Streiks an. Im Rahmen dieser gesetzlichen Vollmachten hat die Regierung das Recht, die Ergreifung von Streikmaßnahmen für nicht mehr als 60 Tage aufzuschieben. Der von den Eisenbahnern angedrohte Streik wurde jedoch um insgesamt 90 Tage aufgeschoben.

**Andere Konflikte**

Außerdem leistete die ITF während der Berichtszeit Unterstützung bei Arbeitskonflikten der Straßentransportarbeiter von Bermuda, des Autobuspersonals von Mauritius, der peruanischen Hochseefischer, des italienischen Zivilluftfahrtspersonals, der italienischen Schiffsoffiziere, des panamanischen Zivilluftfahrtspersonals, der Straßenbahner von Nantes (Frankreich), der kostarikanischen Eisenbahner und der griechischen Hafenarbeiter.

# V. Regionaltätigkeit

## Organisation

**23.** Während der Berichtszeit konnte die ITF ihre aktiven Bemühungen zugunsten der Transportarbeiter der afrikanischen, asiatischen und lateinamerikanischen Entwicklungsländer nur dadurch fortsetzen, daß sie einen größeren Teil der ihr zur Verfügung stehenden Mittel als bisher für die Bewältigung der immer zahlreicher werdenden Probleme verwendete, denen wir uns auf dem Gebiete der Regionaltätigkeit gegenübergestellt finden. So erschweren z. B. die in der Gewerkschaftsbewegung mancher Entwicklungsländer zu verzeichnenden internen Spannungen und Spaltungen unsere Arbeit in beträchtlichem Maße. In gewissen Ländern können wir uns überhaupt nicht aktiv betätigen, weil man uns einfach der Bevorzugung einer der streitenden Fraktionen beschuldigen würde. Weitere Schwierigkeiten ergeben sich aus der sehr häufigen Gruppierung reaktionärer Arbeitgeber mit einer gewerkschaftsfeindlichen Regierung. Dies ist vor allem in Lateinamerika oft der Fall. Die Tatsache, daß eine Reihe afrikanischer Staaten ein Einparteisystem eingeführt haben, hat ebenfalls große Probleme für uns mit sich gebracht, da die Gewerkschaften dieser Länder der Kontrolle von Regierungen unterstellt sind, die ihnen den Beitritt zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen verbietet. Andere Probleme wieder hängen mit den Methoden zusammen, welche die internationale Gewerkschaftsbewegung als Ganzes bei der Verwaltung der beschränkten Geldmittel und menschlichen Hilfskräfte, die ihr für ihre Tätigkeit in den Entwicklungsländern zur Verfügung stehen, zur Anwendung bringt. Leider muß gesagt werden, daß auf dem Gebiete der Regionaltätigkeit noch immer keine befriedigende Koordinierung innerhalb der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung erzielt werden konnte. Die besonderen Schwierigkeiten der ITF bilden somit Teil eines die gesamte freie internationale Gewerkschaftsbewegung berührenden allgemeinen Problems. Anderseits ist behauptet worden, daß die ITF auf Grund der weitreichenden Verpflichtungen, die sie zu Beginn ihrer Tätigkeit in den Entwicklungsländern auf sich genommen hat, weil sie sich der Bedeutung dieser Tätigkeit von Anfang an bewußt war, den nachteiligen Folgen administrativer und organisatorischer Mängel auf internationaler Ebene in größerem Maße ausgesetzt ist, als dies andernfalls der Fall wäre.

Während der Berichtszeit hat die ITF im Zusammenhang mit der Finanzierung ihrer Regionaltätigkeit große Schwierigkeiten überwinden müssen. Ganz abgesehen vom allgemeinen Anstieg der Kosten, hat die Tatsache, daß unsere Regionalvertreter innerhalb ihrer verschiedenen Arbeitsbereiche zahllose neue Probleme bewältigen mußten, zu erhöhten Ausgaben geführt, die wir ohne die Hilfe des Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG und die großzügige Reaktion unserer Mitgliedsverbände auf unseren Appell um Sonderbeiträge nicht hätten bestreiten können. Die außerordentliche Hilfsbereitschaft des Schwedischen Eisenbahnerverbandes und des Schwedischen Transportarbeiterverbandes verdienen in diesem Zusammenhang besonders hervorgehoben zu werden. Die ITF war somit in der Lage, ihr Regionalprogramm plangemäß durchzuführen, obwohl unsere Mittel nicht zur Einberufung großer Regionalkonferenzen, wie sie im Jahre 1960 in Kuala Lumpur und 1961 in Lima stattfanden, ausreichten.

Ende 1964 hatte die ITF insgesamt acht Regionalvertreter, und zwar: zwei in

Afrika, drei in Lateinamerika und drei in Asien. In Afrika setzte Kollege Emil Laflamme seine Arbeit in Nigerien und anderen westafrikanischen Ländern fort. Unser Vertreter in Ost- und Zentralafrika, Kollege Walter Townsend, wurde im Juli 1962 im Anschluß an eine erfolgreiche Mission nach Ostafrika, Njassaland und Rhodesien ernannt. Unser Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum ist Kollege Jack Otero, der im Mai 1964, nachdem Kollege Azaña aus dem Dienst der ITF ausgetreten war, ernannt wurde. Die zwei Mitarbeiter Oteros sind die Kollegen Medrano und Gomero. Auf der Sitzung des ITF-Vorstandes vom Mai 1964 erfolgte außerdem die Ernennung des Kollegen Donald U'ren (Präsident des der ITF angeschlossenen Malaiischen Eisenbahnerverbandes und Mitglied des ITF-Vorstandes) zum ITF-Regionalvertreter für Asien. Sein Vorgänger, Kollege Joe Soares, trat im Jahre 1963 aus gesundheitlichen Gründen in den Ruhestand. Das ITF-Regionalbüro für Asien befindet sich in Kuala Lumpur.
Außerdem wurde Anfang 1964 der Kollege Ewen Macdonald vom Britischen Seeleuteverband NUS zum Sondervertreter der ITF für Hongkong ernannt und beauftragt, sich dort mit den zufolge der Anheuerung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen entstehenden Problemen zu befassen. Schließlich haben wir in Asien den Kollegen T. Yamazaki, der der amtierende Direktor des Tokio-Büros der ITF ist.
Seit dem Rücktritt des Kollegen R. Laan (bis Mai 1963 Regionaldirektor der ITF) hat der Generalsekretär die Verantwortung für die Verwaltung und Leitung unserer Regionaltätigkeit persönlich übernommen.

## Afrika

### 24. Nigerien und Westafrika

Am Ende des Jahres 1964 hatte die ITF 16 Mitgliedsverbände in Nigerien, welches eines der wenigen afrikanischen Länder ist, in denen die Aussichten für den Aufbau einer freien und starken Gewerkschaftsbewegung verhältnismäßig gut sind. Auf jeden Fall besteht in Nigerien nicht die unmittelbare Gefahr der Behinderung der gewerkschaftlichen Tätigkeit durch die Erzwingung einer Art von Regierungskontrolle. Dagegen ist in der Gewerkschaftsbewegung selbst ein weitverbreiteter Mangel an Gemeinschaftsgeist zu verzeichnen, so daß wertvolle Arbeitsenergie mit persönlichen Streitereien und ideologischen Meinungsverschiedenheiten verschwendet wird. Dieser Mangel ist auf praktisch allen Ebenen der gewerkschaftlichen Struktur erkenntlich und hat unsere Bemühungen in Richtung der praktischen Unterstützung unserer nigerischen Mitgliedsverbände entsprechend erschwert.
Als ein klassisches Beispiel für die innerhalb der nigerischen Gewerkschaftsbewegung bestehende Verwirrung können die Beziehungen der verschiedenen Gewerkschaftzentren des Landes zueinander angeführt werden. Im Mai trafen sich Vertreter der zwei großen nigerischen Gewerkschaftsbünde – TUNC (dem IBFG angeschlossen) und NTUC (unter der Führung Michael Imoudus stehend, der ein heftiger Gegner des IBFG ist) – in Ibadan und beschlossen, sich zu einer vereinigten Zentralorganisation – United Labour Congress of Nigeria (ULC) genannt – zusammenzuschließen. Die dadurch bezeugte «Einigkeit» erwies sich jedoch als sehr kurzlebig. Als der neugebildete ULC mit klarer Mehrheit beschloß, dem IBFG beizutreten, wurde die Imoudu-Fraktion abtrünnig und gründete als Protest gegen diesen Beschluß ihre eigene Zentralorganisation – den Independent United Labour Congress of Nigeria (IULC). Das Nettoresultat des obenerwähnten Zusammenschlusses bestand somit in einer Änderung der Namen der beiden rivalisierenden Zen-

tren. Die offizielle Anerkennung der Regierung wurde jedoch nur dem ULC zuteil. Gegen Ende 1962 kam es innerhalb des IULC zu weiteren Spaltungen, die im Januar 1963 zur Bildung eines weiteren Gewerkschaftszentrums – Nigerian Workers' Council genannt – führten. Weiterhin muß erwähnt werden, daß eine Anzahl verantwortungsbewußter Verbände – darunter auch einige unserer Mitgliedsverbände – keinem der drei Zentren angehören.
Diesen «zwecklosen Übungen» auf dem Gebiete der Einigung muß jedoch das Beispiel einer konstruktiveren Zusammenarbeit während der Jahre 1963 und 1964 entgegengehalten werden, als alle drei Zentren im Namen ihrer Mitgliedschaft Forderungen auf eine beträchtliche Erhöhung der Löhne der niedrigeren Einkommensgruppen stellten und trotz den zwischen ihnen noch immer bestehenden Meinungsverschiedenheiten eine alle Teile des Landes umfassende Kampagne in Unterstützung dieser Forderungen durchführten. Im September 1963 riefen sie ihre Mitglieder zum Streik auf, worauf die nigerische Regierung eine besondere Kommission beauftragte: a) eine Untersuchung der gegenwärtigen Löhne vorzunehmen, b) geeignete Änderungen vorzuschlagen, c) ein Verfahren für die regelmäßige Revision der Arbeitsentgelte auszuarbeiten und d) die Möglichkeit der Abschaffung des gegenwärtigen Tagelöhnersystems und der Festsetzung eines gesetzlichen Mindestlohnes zu prüfen. Außerdem war es den nigerischen Gewerkschaftszentren auf Grund ihrer Zusammenarbeit möglich, die Veröffentlichung des Berichts der obengenannten Kommission durchzusetzen und die Regierung zur Annahme der von der Kommission gemachten Empfehlungen und Vorschläge zu bewegen. Ein im Juni 1964 veranstalteter dreizehntägiger Generalstreik zwang die Regierung schließlich, ihre eigenen, den Empfehlungen der Kommission zum Teil widersprechenden Vorschläge fallen zu lassen und sich mit den Vertretern der Arbeitnehmer auf eine für beide Seiten annehmbare Kompromißlösung zu einigen.
Obwohl Kollege Laflamme, der sich von unserem Westafrikabüro in Lagos aus betätigt, den größten Teil seiner Zeit notwendigerweise der Beratung und Unterstützung unserer nigerischen Mitgliedsverbände widmet, war es ihm während der Berichtszeit möglich, zwei längere Reisen nach anderen westafrikanischen Ländern zu unternehmen, und zwar im November und Dezember 1962 und im August 1964. Beide Male besuchte er Liberien, die Elfenbeinküste, Sierre Leone, Gambien und Senegal. Seine Berichte deuten an, daß die im Tätigkeitsbericht an den letzten Kongreß im Zusammenhang mit unserer geplanten Tätigkeit in Sierra Leone und Senegal zum Ausdruck gebrachten Hoffnungen berechtigt waren. In **Sierra Leone** war es den Organisationen der Transportarbeiter trotz dem Bestehen scharfer persönlicher Meinungsverschiedenheiten innerhalb des dortigen Gewerkschaftsbundes möglich, beachtenswerte Fortschritte zu erzielen. Vor allem hat sich der Seeleuteverband von Senegal während der Berichtszeit zu einer sehr tüchtigen und verantwortungsbewußten Gewerkschaft entwickelt. Die Zahl der gewerkschaftlich organisierten Arbeiter ist – an afrikanischen Normen gemessen – verhältnismäßig hoch, obwohl nicht vergessen werden sollte, daß die Lohnempfänger auch hier, wie in den meisten afrikanischen Ländern, nur einen geringen Prozentsatz der Gesamtbevölkerung ausmachen.

Die in **Senegal** befindlichen Transportarbeiterverbände sind verhältnismäßig stark und gut organisiert. Der Gewerkschaftsbund von Senegal scheint eine neutrale Politik zu verfolgen und ist am Beitritt zu nichtafrikanischen internationalen Gewerkschaftsorganisationen nicht interessiert. Die Transportarbeiter-Gewerkschaften des Landes sind jedoch bereit, mit der ITF zusam-

menzuarbeiten, zumindest was den Austausch von Informationen anbelangt. Der Eisenbahnerverband scheint besonders gut organisiert zu sein. Er verfügt über mehrere vollamtliche Funktionäre, deren Gehälter von der Eisenbahnverwaltung gezahlt werden. Die Proteste der übrigen Gewerkschaften gegen den Plan, sie der Kontrolle der Regierung zu unterstellen, werden jedoch vom Eisenbahnerverband nicht unterstützt.

Bei seinen beiden Besuchen in der **Elfenbeinküste** hatte Kollege Laflamme eine Gelegenheit, sich an Ort und Stelle mit dem Stand der Dinge im Fall Karaboué zu befassen. Kollege Karaboué, der Generalsekretär des Transportarbeiterverbandes der Elfenbeinküste, wurde kurz nach unserem letzten Kongreß verhaftet und später der Entwendung von Staatsgeldern schuldig befunden und zu einer längeren Gefängnisstrafe verurteilt. Der Generalsekretär der ITF hat den Präsidenten der Elfenbeinküste in einem Telegramm ersucht, Karaboué zu begnadigen. Der Verband Karaboués befindet sich zufolge der langen Abwesenheit seines Generalsekretärs in großen, vor allem finanziellen Schwierigkeiten, und sein seit längerer Zeit vorliegendes Ansuchen um Beitritt zur ITF mußte aus diesem Grunde in der Schwebe gelassen werden.
In **Liberien** war es dem uns angeschlossenen Liberischen Seeleuteverband möglich, seine Position auf Grund des Fehlschlagens eines Versuches zur Bildung einer Konkurrenzgewerkschaft beträchtlich zu stärken.

### Ost- und Zentralafrika

### 25. Ostafrika

Unsere Tätigkeit in Unterstützung der ostafrikanischen Transportarbeiterverbände war während der Berichtszeit von schwerwiegenden politischen Entwicklungen überschattet.
Seit dem letzten Kongreß der ITF haben nahezu alle ehemaligen ostafrikanischen Kolonialgebiete ihre Selbständigkeit erlangt, und zwar Tanganjika gegen Ende 1961, Uganda Ende 1962, Kenia und Sansibar Ende 1963. Im April schlossen sich Tanganjika und Sansibar zu der United Republic of Tanganyika and Zanzibar zusammen. Die zwischen Rhodesien und Njassaland bestehende viel umstrittene Föderation wurde Ende 1963 nach zehnjährigem Bestehen aufgelöst. Zwei der drei Mitgliedsstaaten erlangten Ende 1964 ihre volle Unabhängigkeit und änderten ihre Namen: Njassaland nannte sich Malawi, Nordrhodesien wurde auf Sambien (englisch Zambia) umgetauft, und Südrhodesien beschloß, künftig Rhodesien zu heißen. In allen ostafrikanischen Ländern ist eine zunehmende Tendenz in Richtung der Einmischung der Regierungen in die Tätigkeit der Gewerkschaften zu verzeichnen. Das extremste Beispiel dafür ist Tanganjika, wo alle Gewerkschaften des Landes in einem der Kontrolle der Regierung unterstellten Gewerkschaftsbund (NUTA) vereinigt wurden, dessen Generalsekretär gleichzeitig der Arbeitsminister des Landes ist. Alle ostafrikanischen Gewerkschaften waren während der Berichtszeit großem Druck seitens der Regierungen ihrer Länder ausgesetzt, um sie zum Abbruch ihrer internationalen gewerkschaftlichen Beziehungen zu bewegen. Der ehemalige Tanganjikanische Gewerkschaftsbund wurde von der Regierung aufgelöst, und der Gewerkschaftsbund von Kenia (KFL) ist aus dem IBFG ausgetreten. Gegen Ende 1964 ließ sich aus Berichten über die Lage in Uganda ersehen, daß die dortige Regierung beabsichtige, einen ähnlichen «Anschluß» der Gewerkschaften vorzunehmen und bereits begonnen hatte, einen kürzlich gebildeten Konkurrenz-

gewerkschaftsbund (Uganda Federation of Trade Unions genannt) finanziell und propagandistisch zu unterstützen. Unser Regionalvertreter für Ost- und Zentralafrika, Kollege Townsend ist seit seiner Ernennung im Jahre 1962 von Nairobi aus tätig. Er hat sich in erster Linie mit den Problemen unserer Mitgliedsverbände in Kenia befaßt, aber während der Berichtszeit auch mehrere Reisen nach Rhodesien, Njassaland, Äthiopien und den Sudan unternommen. Der praktischen Unterstützung, die Kollege Townsend unseren ostafrikanischen Mitgliedsverbänden leisten konnte, war auf Grund des zunehmenden Mißtrauens der staatlichen Behörden gegenüber allen Maßnahmen, die als eine Einmischung in die internen Angelegenheiten ihrer Länder ausgelegt werden können, eine strikte Grenze gesetzt. Auch sind in einigen Fällen die bereits erzielten Erfolge durch spätere Entwicklungen wieder zunichte gemacht worden.

**26.** Dies trifft vor allem für **Tanganjika** zu. Unser Vertreter in Ostafrika unternahm im Frühjahr 1963 zwei Reisen nach Tanganjika, um sich an Ort und Stelle mit den Gründen für die zwischen dem der ITF angeschlossenen Verband afrikanischer Eisenbahner (TRAU) und dem Tanganjikanischen Gewerkschaftsbund (TFL) bestehenden Meinungsverschiedenheiten vertraut zu machen. Gegen Ende 1962 war versucht worden, den obenerwähnten Verband aus dem TFL auszustoßen, weil er gegen einen Beschluß der Präsidenten des TFL, dessen Generalsekretär zu suspendieren, Einspruch erhoben hatte. Nach Rücksprache mit dem IBFG wurde Kollege Townsend nach Dares-Salaam entsandt. Er teilte uns mit, daß die Ausstoßung des TRAU aus dem TFL auf den Druck der Regierungspartei (TANU) zurückzuführen war, die seit einiger Zeit versucht hatte, den Einfluß des ehemaligen Generalsekretärs der TRAU, Kollege Tumbo, auf die tanganjikanische Gewerkschaftsbewegung auszuschalten. Kurz darauf wurde die Ausstoßung des TRAU auf einem Sonderkongreß des TFL offiziell befürwortet. Gemäß den Bestimmungen der tanganjikanischen Gesetzgebung hätte nunmehr auch die Anerkennung des Verbandes als eine rechtsmäßige Gewerkschaft abgesprochen werden können. Der Generalsekretär ersuchte daher den Vizepräsidenten und Arbeitsminister Tanganjikas, unverzüglich einzugreifen und sicherzustellen, daß gegen unseren Mitgliedsverband keine drastischen Maßnahmen ergriffen würden. Daraufhin wurde der Beschluß des TFL, den TRAU auszustoßen, vom Arbeitsminister als ungültig erklärt.
Anfang 1964 erfuhren wir, daß praktisch alle Funktionäre der tanganjikanischen Gewerkschaftsbewegung – vom Präsidenten und Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes bis hinunter zu den Zweigstellenleitern der einzelnen Verbände – festgenommen worden waren, ohne daß irgendwelche offizielle Beschuldigungen gegen sie vorgebracht wurden. Ihre Verhaftung erfolgte kurz nach der mißglückten Armeerevolte vom 20. Januar 1964. Weiterhin wurde uns mitgeteilt, daß sich die tanganjikanische Regierung mit Plänen zum Erlaß eines Gesetzes trug, welches die Auflösung des gegenwärtigen Gewerkschaftsbundes (TFL) und seiner Mitgliedsverbände vorsehen würde. An die Stelle des Gewerkschaftsbundes sollte ein der tanganjikanischen Regierungspartei (TANU) – die einzige politische Partei des Landes – unterstelltes Organ treten, dessen Generalsekretär vom Staatspräsidenten selbst ernannt werden würde. Die Regierung behauptete, daß die verhafteten Gewerkschafter an einer Verschwörung beteiligt gewesen seien, deren Ziel in der Durchführung eines zweiten Staatsstreiches (angeblich am 27. Januar 1964) bestanden habe. Unter den Verhafteten befanden sich die Kollegen Katungutu (Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Verbandes afrika-

nischer Eisenbahner Tanganjikas – TRAU) und Ngayhoma (Generalsekretär des Tanganjikanischen Hafenarbeiterverbandes). Diese beiden Kollegen hatten an der Politik der Regierung des öfteren scharfe Kritik geübt.
Einige Zeit nach der Verhaftung dieser Gewerkschaftsfunktionäre gab Kollege Tandau, der Amtierende Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes TFL, bekannt, daß der TFL-Vorstand beschlossen habe, den Gewerkschaftsbund aufzulösen und ein neues Organ zu bilden, dessen Verwaltung zentralisierter sein würde. Er behauptete gleichzeitig, daß dieser Beschluß dem Wunsche der TFL-Mitgliedschaft entspreche. In seiner Erklärung erwähnte er jedoch nicht, daß ein ähnlicher Vorschlag des Arbeitsministeriums im Oktober 1963 von der TFL-Mitgliedschaft abgelehnt worden war. Auch enthielt die Erklärung des Kollegen Tandau keine Einzelheiten über die Zusammensetzung des TFL-Vorstandes oder über dessen Befugnis, einen mit so weitreichenden Folgen verbundenen Beschluß zu fassen.
Inzwischen hatte das Arbeitsministerium Einzelheiten über die geplante neue Gesetzgebung veröffentlicht, aus denen sich ersehen ließ, daß das an die Stelle des TFL tretende Zentralorgan «National Union of Tanganyika Workers» heißen und der bereits erwähnten Regierungspartei (TANU) angeschlossen sein würde. Weiterhin wurde bestätigt, daß der Generalsekretär des neuen Gewerkschaftsorgans von der Regierung ernannt werden würde, und daß dem Arbeitsministerium die Budgets des neuen Organs zur Genehmigung vorgelegt werden müßten. Das diesbezügliche Gesetz wurde daraufhin erlassen, und wir wurden offiziell davon in Kenntnis gesetzt, daß das neue Zentralorgan keinen internationalen Gewerkschaftsorganisationen beizutreten wünsche, aber bereit sei, unverbindlich internationale Beziehungen aufrechtzuerhalten. Wir mußten daher annehmen, daß die ehemaligen tanganjikanischen Mitgliedsverbände der ITF aufgelöst und ihre Mitglieder dem neuen Gewerkschaftsbund einverleibt worden waren.
Im Zusammenhang mit den obenerwähnten Verhaftungen richtete der Generalsekretär der ITF am 10. Februar 1964 folgendes Telegramm an den Präsidenten der Republik Tanganjika: «Äußerst besorgt über andauernde Festhaltung verhafteter Gewerkschafter einschließlich Kantungutu vom Verband afrikanischer Eisenbahner, der der ITF angeschlossen ist. ITF teilt allgemeine Genugtuung über Vereitelung der kürzlichen Militärrevolte, fordert aber gleichzeitig sofortige Freilassung der schuldlos verhafteten Gewerkschafter.» Dieses Telegramm wurde von der tanganjikanischen Regierung nicht beantwortet.
Auf seiner Sitzung vom Juni 1964 in Wien beschloß der Vorstand zufolge einer Empfehlung der Sektionskonferenz der Eisenbahner (Stockholm, Mai 1964), daß die ITF in dieser Angelegenheit noch einmal an die tanganjikanische Regierung herantreten sollte. Dies geschah und wurde durch ähnliche Appelle des IBFG unterstützt. **(84)**
Obwohl auch dieser zwei Protest keine positive Reaktion der tanganjikanischen Regierung zur Folge hatte, erfuhren wir später, daß gegen Ende des Jahres einige der verhafteten Gewerkschafter freigelassen worden waren. Eine beträchtliche Anzahl befand sich jedoch Ende 1964 noch immer in Haft, u. a. die bereits erwähnten Kollegen Kantungutu und Ngayhoma.

**27.** Die oben beschriebenen Entwicklungen in Tanganjika wirkten sich natürlich auch auf die gewerkschaftliche Lage der zwei an Tanganjika angrenzenden Staaten Kenia und Uganda aus. In **Kenia** begannen drei führende Funktionäre des dortigen Gewerkschaftsbundes KFL, diesen zum Austritt aus dem IBFG zu bewegen, dem sie die Schuld für alle in der Arbeiterbewegung

Kenias bestehenden Schwierigkeiten und Probleme zuschreiben. Zwei der obenerwähnten drei Kollegen waren gleichzeitig leitende Funktionäre von ITF-Mitgliedsverbänden, und zwar: Kollege Dennis Akumu (Generalsekretär des Hafenarbeiterverbandes von Mombassa) und Kollege Walter N. Ottenyo (Generalsekretär des Verbandes der afrikanischen Eisenbahner Kenias). Der dritte Kollege war Ochola Mak'Anyango (Leiter der Organisationsabteilung des KLF). Diese drei Kollegen bildeten, nachdem sie wegen ihres ungebührlichen Benehmens auf einer Sitzung des KFL-Vorstandes ihrer Ämter enthoben worden waren, eine Konkurrenzorganisation, die den Namen «Kenya Federation of Progressive Trade Unions» (KFPTU) trug. Weiterhin erklärten sie, daß die KFPTU dem All-Afrikanischen Gewerkschaftsbund (AATUF) beizutreten beabsichtige. Es zeigte sich jedoch, daß diese neue Organisation bei weitem nicht so viele Anhänger fand, wie von ihren Gründern erwartet worden war, und ihr Registrierungsgesuch wurde daher von der zuständigen staatlichen Behörde abgelehnt. Kurz darauf wurde die KFPTU von der Regierung als illegal erklärt. Mak-Anyengo dissoziierte sich vom KFPTU, aber Akumu – der angeblich von der «Odinga-Fraktion» der Regierung unterstützt wurde (Oginga Odinga, der Vizepräsident Kenias ist für seine extreme Sympathie zur Linken bekannt) – und Ottenyo setzten ihre Wühlarbeit fort und versuchten unter den im Hafen von Mombassa beschäftigten Arbeitern Unruhe anzustiften. Die betreffenden Arbeiter waren in zwei dem KFL angeschlossenen Gewerkschaften (Transport and Allied Workers Union of Kenya und Commercial and Distributive Workers' Union of Kenya) organisiert. Akumu versuchte, die Mitgliedschaft dieser zwei Verbände abtrünnig zu machen. Schließlich gelang es dem Arbeitsminister, den Verband Akumus (Hafenarbeiterverband von Mombassa) und die zwei obengenannten Gewerkschaften zur Unterzeichnung eines Abkommens zu bewegen, welches vorsah, daß alle Zuständigkeitskonflikte künftig vom Arbeitsministerium selbst entschieden werden sollten. Kurz darauf zog sich Akumus Verband von diesem Abkommen zurück. Gleichzeitig ersuchten er und Mak'Anyengo den Premierminister Kenias in einem Schreiben, die Gewerkschaften des Landes der Kontrolle der Regierung zu unterstellen und die Gewerkschaftsbewegung nach dem Muster des Tanganjikanischen Gewerkschaftsbundes (NUTW) neu aufzubauen. Die Befürchtung, daß die Regierung, die den Gewerkschaftsbund KFL bereits mehrmals indirekt aufgefordert hatte, seine Beziehungen zum IBFG abzubrechen, früher oder später zu drastischeren Maßnahmen greifen würde, war vielleicht mehr als irgendein anderer Beweggrund für den späteren Beschluß des KFL, aus dem IBFG auszutreten, verantwortlich. Wir hoffen, daß es uns möglich sein wird, unsere Beziehungen zu den in Kenia befindlichen Transportarbeiterverbänden aufrechtzuerhalten, selbst wenn diese dem Beispiel des Gewerkschaftsbundes folgen und ihre Mitgliedschaft zur freien internationalen Gewerkschaftsbewegung beendigen sollten. Solange diese Verbände nicht der unmittelbaren Kontrolle der Regierung unterstellt sind, besteht zumindest die Möglichkeit, daß sie eines Tages wieder den ihnen in der weltweiten demokratischen Arbeiterbewegung gebührenden Platz einnehmen werden.

**28.** Auch in **Uganda** begann die Regierung gegen Ende 1964 in zunehmendem Maße, Druck auf den Gewerkschaftsbund des Landes (UTUC) auszuüben, um ihn zum Austritt aus dem IBFG zu bewegen. Die Regierung schien für die Bildung eines ihr unterstellten neuen Gewerkschaftsbundes nach tanganjikanischem Muster zu sein. Aus diesem Grunde unterstützte sie die Bildung eines Konkurrenzgewerkschaftsbundes (FUTU genannt). Daraufhin trat Kol-

lege H. Luande (Präsident des Gewerkschaftsbundes UTUC, Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Verbandes afrikanischer Eisenbahner Ugandas und Vorsitzender der Afrikanischen Regionalorganisation des IBFG) als Protest gegen die Bildung des FUTU aus der Regierungspartei aus und ging zur Opposition über. Ob dieser Schritt Luandes die Regierung zu einer Änderung ihrer Gewerkschaftspolitik bewegen wird, war zur Zeit der Zusammenstellung des vorliegenden Berichtes noch nicht vorauszusehen.

**29. Malawi, Rhodesien, Sambien**

Während der Berichtszeit unternahm unser Regionalvertreter für Ostafrika mehrere Reisen nach Njassaland und Nord- und Südrhodesien. In **Südrhodesien** befanden wir uns gegen Ende 1962 neuen Problemen gegenübergestellt, die auf eine zufolge des Austritts einer Reihe von Gewerkschaften aus dem Südrhodesischen Gewerkschaftsbund (SRTUC) entstandene Spaltung zurückzuführen waren. Aus diesem Grunde fand im Dezember 1962 in Brüssel eine IBS/IBFG-Sitzung statt, auf der beschlossen wurde, unverzüglich eine gemeinsame IBS/IBFG-Mission nach Südrhodesien zu entsenden. An dieser Mission nahmen die Kollegen Iverson von der Internationale Öffentliche Dienste, Robinson vom IBFG-Sekretariat und Mattsen von der Internationale der Bau- und Holzarbeiter teil. Ihnen schloß sich nach ihrer Ankunft unser Regionalvertreter für Ost- und Zentralafrika, Kollege W. Townsend, an. Der Bericht der Mission wurde auf einer weiteren Sitzung (Brüssel, Februar 1963) diskutiert, und es wurde beschlossen, daß die verschiedenen Berufssekretariate und der IBFG gemeinsam versuchen sollten, eine Stärkung der südrhodesischen Gewerkschaften herbeizuführen. Nachdem ein gemeinsamer IBS/IBFG-Vertreter ernannt worden war, wurde ein gemeinsamer Pool für die Finanzierung seiner Tätigkeit gebildet, an den die ITF regelmäßig den auf sie entfallenden Beitrag gezahlt hat. Der obenerwähnte gemeinsame IBS/IBFG-Vertreter, Kollege Lawrence, hat durch seine Bemühungen nicht nur zur Stärkung der Zugehörigkeit der südrhodesischen Gewerkschaften zur freien internationalen Gewerkschaftsbewegung beigetragen, sondern auch zweien der drei südrhodesischen Mitgliedsverbände der ITF – dem Verband afrikanischer Eisenbahner und dem Transportarbeiterverband – wertvolle Unterstützung geleistet. Der dritte dieser Mitgliedsverbände, der Südrhodesische Eisenbahnerverband, benötigt keine Unterstützung. Seine Mitgliedschaft setzt sich fast ausschließlich aus Europäern zusammen. Im Herbst 1963 begab sich Kollege Townsend erneut nach Südrhodesien, um den Verband afrikanischer Eisenbahner bei Verhandlungen mit den Arbeitgebern über die Einführung eines Arbeitsbewertungsverfahrens zu unterstützen.

**30.** Im Verlaufe des Jahres 1963 begab sich Kollege Townsend zweimal nach **Njassaland.** Sein erster Besuch fand auf Ansuchen des der ITF angeschlossenen Njassaländischen Eisenbahnerverbandes statt, da sich dieser zufolge der Weigerung der zuständigen Behörden, die Einführung eines Verfahrens zur Abziehung der Gewerkschaftsbeiträge vom Arbeitslohn zu gestatten, in großen finanziellen Schwierigkeiten befand. Während seines Aufenthaltes hatte Kollege Townsend Unterredungen mit dem Arbeitsminister und dem Verkehrsminister über Personalfragen der njassaländischen Eisenbahnen. Beide Minister versprachen ihm, daß die von ihm beanstandeten Mängel berichtigt werden würden, nachdem die Eisenbahnen der Kontrolle der Regierung unterstellt worden seien. Während seines zweiten Aufenthaltes wurde ihm versichert, daß die Abziehung der Mitgliedsbeiträge vom Arbeitslohn so

bald wie möglich gestattet werden würde. Zur Zeit der Zusammenstellung des vorliegenden Berichtes war dies jedoch – soweit wir feststellen konnten – noch nicht geschehen. Kollege Townsend gelangte während seines zweiten Besuches zu der Ansicht, daß die njassaländische Regierung eine mehr oder weniger gewerkschaftsfeindliche Politik verfolgt. Zwar verurteilt sie die Gewerkschaften nicht öffentlich, aber sie ist in der Lage, die Ergreifung und Durchführung effektiver gewerkschaftlicher Maßnahmen zu verhindern und tut dies auch. Beispiele dafür sind u. a. die von Dr. Banda an den Tarifausschuß der Njassaländischen Eisenbahnen gegebene Anweisung, daß bis auf weiteres keine Lohnerhöhungen mehr gewährt werden sollten und der Erlaß eines Gesetzes, welches es den Gewerkschaften verbietet, ohne die Erlaubnis der zuständigen Regierungsbehörden finanzielle Zuwendungen aus dem Auslande anzunehmen. So wurde z. B. eine vom IBFG an den Njassaländischen Gewerkschaftsbund gemachte Zuwendung von den Regierungsbehörden aufgehalten und der Gewerkschaftsbund an der Verwendung der betreffenden Gelder für die geplanten Zwecke verhindert.

**31.** In **Nordrhodesien** (jetzt **Sambien)** half Kollege Townsend der uns angeschlossenen Central African Services Workers' Union (CARS), sich gegen den Versuch einer Konkurrenzgewerkschaft, die Mitglieder der CARS abtrünnig zu machen, zu behaupten. Die gewerkschaftliche Lage ist noch immer sehr verworren, da mit der Bildung Sambiens eine umfassende Reorganisation des Nordrhodesischen Gewerkschaftsbundes vorgenommen wurde, dem nunmehr die meisten Gewerkschaften des Landes angehören. Der Präsident der stärksten Gewerkschaft des Landes – des Bergarbeiterverbandes – und der ehemalige Präsident des Nordrhodesischen Gewerkschaftsbundes halten ministerielle Regierungsämter inne.

**32. Äthiopien**

Im Jahre 1964 begab sich Kollege Townsend zweimal nach Äthiopien. Sein erster Besuch – im August – fand im Zusammenhang mit einer Reise nach dem Sudan statt. Während seines Aufenthaltes war es ihm möglich, sich an Ort und Stelle mit der Struktur der äthiopischen Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen und der Organisation der Transportarbeiter im besonderen vertraut zu machen.

Der Abessinische Gewerkschaftsbund (CELU) wurde im Jahre 1963 gegründet, nachdem den Arbeitern des Landes im Rahmen einer neuen Arbeitsgesetzgebung das Vereinigungsrecht eingeräumt worden war. Gemäß dem Bericht des Kollegen Townsend gibt es lediglich lokale Gewerkschaften, die in den meisten Fällen aus den in einem bestimmten Betrieb oder Unternehmen beschäftigten Personen bestehen. Auf Grund des großen Mangels an schriftkundigen Funktionären – von erfahrenen Gewerkschaftern ganz zu schweigen – und der Tatsache, daß die Mehrzahl der Arbeiter nur amharisch spricht, ist es sehr schwierig, mit ihnen Fühlung zu nehmen. Um diese sprachlichen Schwierigkeiten zu überwinden, sind einige IBFG-Veröffentlichungen ins Amharische übersetzt worden, und zwei Mitglieder des Personals der Friedrich-Ebert-Stiftung haben mit der Hilfe von zwei Studenten der Universität Addis Abeba ein sehr erfolgreiches Arbeiter-Schulungsprogramm durchgeführt.

Kollege Townsend wurde während seines Aufenthaltes in Addis Abeba vom Generalsekretär des Abessinischen Gewerkschaftsbundes gebeten, falls möglich nach Abessinien zurückzukehren und dem Gewerkschaftsbund bei der Bildung einer Transportarbeiter-Gewerkschaft für ganz Abessinien behilflich

zu sein. Zunächst würde es sich dabei um eine umfassende Organisation der Straßentransportarbeiter handeln; später würden jedoch auch die Eisenbahner und das Zivilluftfahrtspersonal auf gesamtabessinischer Ebene erfaßt werden. Das Hauptziel würde in der Bildung einer Organisation bestehen, die groß genug ist, ihre eigene organisatorische Tätigkeit zu planen und durchzuführen. Kollege Townsend gewann den Eindruck, daß die ITF in Abessinien bedeutende Resultate erzielen kann und daß die neue Transportarbeiter-Gewerkschaft nach ihrer Bildung der ITF beitreten würde.

Der größte Transportarbeiterverband des Landes ist die 2500 Mitglieder starke Gewerkschaft des Personals der Französisch-Abessinischen Eisenbahngesellschaft, deren Züge zwischen Addis Abeba und Dschibuti verkehren. Die offizielle Sprache dieser Gesellschaft ist Französisch, so daß Abessinier nur zu höheren Positionen aufsteigen können, wenn sie diese Sprache beherrschen. Aus diesem Grunde beschäftigt die Gesellschaft noch immer zahlreiche Ausländer. Jene Abessinier, die zufolge ihrer Fähigkeiten in höhere Positionen aufgestiegen sind, neigen zu den gleichen Ansichten wie die Eisenbahnverwaltung, so daß sie ihre Kenntnisse ihren weniger begünstigten Kollegen vorenthalten. Für diese zwei Arbeiterkategorien gibt es unterschiedliche Dienstvorschriften, und die Gewerkschaft hat bis jetzt vergeblich versucht, von der Verwaltung Exemplare dieser Dienstvorschriften zu erlangen. Der Mindestlohn für einen im Dienste der Gesellschaft stehenden Arbeiter beträgt £6 (DM 67.50) pro Monat. Der Höchstlohn für einen vollbeschäftigten Zugführer dagegen beträgt nach einer bestimmten Dienstzeit £68 (rund DM 770.–) pro Monat. Die Gesellschaft hat ihr eigenes Programm für berufliche Ausbildung. Während der Ausbildung erhalten die Lehrlinge 2s. 6d. (DM 1.40) pro Tag. Die Kosten der Ausbildung werden jedoch nach Beendigung des Ausbildungskurses in Raten vom Lohn abgezogen. Die Gewerkschaft bat Kollege Townsend, einen geeigneten Kollektivvertrag für die im Dienste dieser Gesellschaft stehenden Eisenbahner auszuarbeiten. Da keiner der zwei bis jetzt in Abessinien abgeschlossenen Kollektivverträge auf Transportarbeiter zutrifft, stützte Kollege Townsend seinen Entwurf auf den Kollektivvertrag für französische Eisenbahner, berücksichtigte aber gleichzeitig die in Ost- und Zentralafrika vorherrschenden Bedingungen.

Die Straßentransportarbeiter sind gegenwärtig in zwei großen Verbänden (je 800 Mitglieder) und sechs kleineren Organisationen (zusammen 1500 Mitglieder) organisiert.

Kollege Townsend hatte Unterredungen mit leitenden Funktionären des wichtigsten dieser Verbände: General Ethiopian Transport Company Workers' Union. Die Mitglieder dieser Gewerkschaft stehen im Dienste einer Firma, deren Autobusse in Addis Abeba und im Langstreckenverkehr zwischen den größeren Städten des Landes zum Einsatz gelangen. Die Firma beschäftigt 1200 Personen, davon 650 in Addis Abeba.

Im Oktober 1964 begab sich Kollege Townsend erneut nach Äthiopien, um dem in Unterstützung seiner Forderungen auf höhere Löhne, bessere Arbeitsbedingungen und Abschaffung gewisser diskriminierender Maßnahmen streikenden Personal der Ethiopian Airlines Beistand zu leisten. Der Streik endete am 27. Oktober, nachdem die Regierung versprochen hatte, daß die Beschwerden des Personals unverzüglich geprüft werden würden. Später erfuhren wir jedoch, daß die Regierung beabsichtigte, disziplinarische Maßnahmen gegen diese Arbeiter zu ergreifen.

Außerdem nahm Kollege Townsend an einem unter den Auspizien des IBFG und des Abessinischen Gewerkschaftsbundes (CELU) durchgeführten Ge-

werkschaftsseminar teil, in dessen Verlauf zahlreiche Aspekte der Beziehungen zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber diskutiert wurden. Kollege Townsend hielt Referate über a) Gewerkschaftsstruktur, b) Funktionen nationaler Zentren und c) Kollektivverhandlungsverfahren, mit besonderem Bezug auf die Rolle der Gewerkschaften in den Entwicklungsländern. Er betonte vor allem die Notwendigkeit einer freiwilligen Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Bestandteilen der Gesamtgewerkschaftsbewegung eines Landes und verwies in diesem Zusammenhang auf gewisse Mängel der gegenwärtigen Struktur der abessinischen Gewerkschaftsbewegung. In Addis Abeba hatte Kollege Townsend Unterredungen mit leitenden Funktionären des Eisenbahnerverbandes und Vertretern der Verwaltung der Französisch-Abessinischen Eisenbahn. Gegenüber der Eisenbahnverwaltung erklärte er, daß er beabsichtige, die Abessinische Eisenbahnergewerkschaft bei der Auswertung der ihr gebotenen Möglichkeiten zu unterstützen.
Der Verband des Personals der Abessinischen Luftfahrtsgesellschaft (Ethiopian Airlines) hat rund 700 Mitglieder. Die Gesellschaft arbeitet eng mit den amerikanischen Trans-World Airlines zusammen und führt in- und ausländische Flüge durch. Die Direktion der Gesellschaft, das technische Personal und die Mehrzahl der Piloten sind Amerikaner. Auf zahlreichen inländischen Flügen werden jedoch abessinische Piloten eingesetzt. Die Beziehungen zwischen Gewerkschaft und Arbeitgeber waren im allgemeinen gut, aber dies war in erster Linie der konservativen Haltung der Gewerkschaften und der «väterlichen Fürsorge» der Arbeitgeber zuzuschreiben.

## 33. Sudan

Als Kollege Townsend im August 1964 in Khartum ankam, stellte er fest, daß der sudanesische Arbeitsminister kurz zuvor eine Sitzung eines Ausschusses verboten hatte, der mit der Ausarbeitung von Plänen zur Bildung eines neuen sudanesischen Gewerkschaftszentrums beauftragt worden war. Der alte Gewerkschaftsbund wurde vor einigen Jahren von der Regierung wegen seiner politischen Betätigung aufgelöst. Seitdem waren die meisten Gewerkschaften des Landes unter den Einfluß der Kommunisten gelangt. Die geplante Bildung eines neuen Gewerkschaftsbundes war ein Versuch, diesem weitverbreiteten kommunistischen Einfluß zu begegnen. Leider gelang es den Kommunisten, auch den oben erwähnten Ausschuß zu beeinflussen. Die Regierung löste daher diesen Ausschuß auf und ernannte einen neuen Gewerkschaftsvorstand, der sich aus nichtkommunistischen Funktionären der zehn größten Gewerkschaften des Landes zusammensetzt.

Im Verlaufe einer langen Unterredung mit dem Präsidenten und dem Generalsekretär des Sudanesischen Transportarbeiterverbandes (Mechanical Transport Department Workers' Union) erfuhr Kollege Townsend, daß die Schwierigkeiten der sudanesischen Gewerkschaften hauptsächlich auf die Tatsache zurückzuführen sind, daß die Gewerkschaften während der letzten Jahre wiederholt in Streiks verwickelt waren, die ursprünglich von den Kommunisten angefacht worden waren. Daraufhin sei die Regierung eingeschritten, und damit habe die normale Betätigung der Gewerkschaften auf industrieller Ebene aufgehört. Die Gewerkschaften seien nicht länger Verhandlungspartner bei Tarifverhandlungen, da die Löhne und Arbeitsbedingungen von der Regierung festgelegt würden. Während einer Unterredung mit dem Arbeitsminister, der ein ehemaliger Offizier der sudanesischen Armee ist, gewann Kollege Townsend den Eindruck, daß die Regierung bestrebt war, einen regierungsfreundlichen Gewerkschaftsbund zu bilden.

Außerdem erfuhr Kollege Townsend, daß John Tettegah*, der ehemalige Generalsekretär des Ghanesischen Gewerkschaftsbundes, nach Khartum gekommen war, um mit den Mitgliedern des von der sudanesischen Regierung ernannten Gewerkschaftsvorstandes Fühlung zu nehmen. Weiterhin wurde ihm mitgeteilt, daß die sudanesischen Gewerkschaften «einstimmig» beschlossen hätten, weder dem IBFG noch dem WBG, sondern lediglich dem All-afrikanischen Gewerkschaftsbund (AATUF) beizutreten.
Alle Gewerkschaftsführer, die Kollege Townsend während seiner Sudan-Tour traf, erklärten, daß sie gern häufiger mit Gewerkschaftern aus dem Westen zusammenkommen und vor allem gewerkschaftliche Veröffentlichungen haben möchten. Obwohl die Aussichten für die ITF im Sudan zur Zeit des Besuches Townsends nicht besonders verheißungsvoll waren, war er der Ansicht, daß wir die Kontakte mit jenen Gewerkschaften, die unabhängig zu bleiben versuchen, aufrechterhalten sollten.

## Asien

### ITF-Vertretung

**34.** Im April 1963 legte Kollege Soares sein Amt als ITF-Vertreter für Singapur nieder. Im Juni 1964 ernannte der ITF-Vorstand den Kollegen D. U'Ren (Präsident des Malaiischen Eisenbahnerverbandes und des Malaiischen Gewerkschaftsbundes) zum ITF-Regionalvertreter für Asien. Gleichzeitig gab Kollege U'Ren seinen Sitz im ITF-Vorstand sowie seine Funktionen in der malaiischen Gewerkschaftsbewegung auf.

**35.** Vom 10. März bis 18. April 1962 befand sich der Regionaldirektor der ITF, Kollege R. Laan, auf einer Asienreise, in deren Verlauf er u. a. Pakistan, Indien, Ceylon, Birma, Malaya, Singapur, Vietnam und Hongkong besuchte. Er wurde auf dieser Reise von Kollege Soares, Regionaldirektor der ITF für Asien, begleitet.
In Pakistan nahmen die Kollegen Laan und Soares mit ITF-Mitgliedsverbänden und auch mit nichtangeschlossenen Organisationen Fühlung. Außerdem hatten sie Unterredungen mit dem Generalsekretär der Westpakistanischen Arbeiterföderation sowie mit einem Vertreter des Arbeitsgerichtes. Besprochen wurde die allgemeine Arbeits- und Gewerkschaftslage, mit besonderem Bezug auf die Eisenbahnen und den Straßentransport. **(51)**
In Indien fanden Unterredungen mit dem Präsidenten des dem INTUC angeschlossenen Eisenbahnerföderation statt, um engere Beziehungen zwischen den zwei bestehenden demokratischen Gewerkschaftsbünden (INTUC und HMS) herbeizuführen. **(45)**
Nachdem er in Ostpakistan mit der Arbeiterföderation und dem Hafenarbeiterverband Fühlung genommen hatte, begab sich Kollege Laan nach Kolombo (Ceylon), wo Unterredungen mit Vertretern der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände stattfanden.
In Birma hatte Kollege Soares Unterredungen mit Vertretern des der ITF angeschlossenen Seeleuteverbandes und mit offiziellen Vertretern des Arbeitsministeriums.
In Malaya wurde mit drei der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Fühlung genommen. Außerdem fanden Unterredungen mit Mitgliedern der Exekutive

* J. Tettegah ist seit langer Zeit wegen seiner Opposition gegen die Tätigkeit der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung in Afrika bekannt.

des Malaiischen Gewerkschaftsbundes und mit führenden Vertretern der Malaiischen Eisenbahnen statt. Besprochen wurden u. a.: die Beschäftigungssicherheit in den Häfen, Ausbildungsprogramme, die Bildung von Hochseefischer-Genossenschaften und die Bildung einer Transportarbeiterföderation, in der alle Transportarbeiterkategorien zusammengeschlossen sind.
Sodann begaben sich die Kollegen Laan und Soares nach Singapur, Vietnam (wo sich keine ITF-Mitgliedsverbände befinden), Hongkong und schließlich nach Tokio, wo sie an der Eröffnungssitzung des Asiatischen Beratungsausschusses teilnahmen.

**36.** Im Mai 1963 vertrat Kollege Zosel (Internationaler Vertreter der American Brotherhood of Railway Clerks) die ITF auf dem Kongreß des Indonesischen Eisenbahnerverbandes und besuchte im Namen der ITF Singapur, Malaya, Vietnam und die Philippinen. Er hat uns eine Menge aktueller Informationen über die Lage der Gewerkschaften dieser Länder zugestellt. Seine Anwesenheit in Manila während eines Hafenarbeiterstreiks war für uns von besonderem Wert. **(11)**

**37.** Nach der zweiten Sitzung des Asiatischen Beratungsausschusses (Manila, 24. bis 28. Februar 1964) begab sich der Generalsekretär nach Okinawa und Japan, wo er am 12. März in Tokio an der Einweihung des neuen Bürogebäudes des Alljapanischen Seeleuteverbandes teilnahm und außerdem Unterredungen mit Vertretern mehrerer ITF-Mitgliedsverbände führte. Die Kollegen L. Zosel und Yamazaki begleiteten den Generalsekretär auf seiner Japan-Tour.

**38.** Nach seiner Teilnahme an der zweiten Sitzung des Asiatischen Beratungsausschusses besuchte Kollege Lewis den Vertreter der ITF in Hongkong sowie das asiatische Regionalbüro des IBFG in New Delhi und den Vertreter des IBFG in Karachi (Pakistan), Kollege Murray. **(51)**

**39.** Anfang 1963 übernahm der IBFG die volle Deckung der Kosten des Singapur-Büros. Die ITF hatte die diesbezüglichen Kosten bis Ende 1962 mit dem IBFG geteilt. Das Büro wird der ITF und anderen Berufssekretariaten weiterhin für die Verrichtung gewisser Dienste zur Verfügung stehen, z. B. die Verteilung von Veröffentlichungen an die asiatischen Mitgliedsverbände der ITF.

**40.** Vom 24. bis 28. April 1962 fand in Tokio, Japan, die **erste Sitzung des Asiatischen Beratungsausschusses** der ITF statt. Anwesend waren, als Mitglieder des Ausschusses: die Kollegen S. P. Dave (Pakistan), R. S. Oca (Philippinen), J. D. Randeri (Indien), R. A. Santoso (Indonesien), K. Suzuki (Japan) und Donald U'Ren (Malaya); als Sekretär des Ausschusses: Kollege J. Soares, Vertreter der ITF in Singapur; als Mitglied des Ausschusses von Amts wegen: F. Nishimaki, Mitglied für Asien im ITF-Exekutivkomitee; als Gäste: die Kollegen P. de Vries (Generalsekretär der ITF), der auf dieser Sitzung als Vorsitzender des Ausschusses handelte, R. Laan (Regionaldirektor der ITF), T. Yamazaki (Amtierender Direktor des Tokio-Büros) und J. P. Maynes (Federated Clerks of Australia) als Beobachter.
An der Eröffnungssitzung am 24. April nahmen außerdem folgende Kollegen teil: F. Takaragi (Japanischer Postarbeiterverband), Y. Haraguchi (Japanische Metallarbeiterföderation), A. Okura (Tokio-Büro des IBFG), A. Kono und R. Kamisawa (Alljapanischer Seeleuteverband), T. Horii (Zenkoun), H. Hurell

(Australischer Metallarbeiterverband) und I. Seito (Tokio-Büro der Internationalen Metallarbeiter-Föderation).

Anläßlich der Eröffnungssitzung hielt der japanische Arbeitsminister, Herr Kenji Fukunga, eine Ansprache.

Der Ausschuß war der Meinung, daß alle Fachsektionen der ITF sowie die in das asiatische Tätigkeitsbereich der ITF fallenden Länder im Ausschuß angemessen vertreten seien. Außerdem wurde beschlossen, gewissen australischen Gewerkschaften auf Sitzungen des Ausschusses Beobachterstatus einzuräumen.

Der Ausschuß widmete einen großen Teil seiner Zeit der Entgegennahme eines Berichtes über die Asientour der Kollegen Laan und Soares, in deren Verlauf zahlreiche Länder besucht wurden, die in das Zuständigkeitsbereich des neuen Ausschusses fallen. Im besonderen wurden die Probleme der asiatischen Seeleute **(42)** hervorgehoben, und es wurde beschlossen, daß der Ausschuß den Seeleuten in Indien und in Hongkong seine besondere Aufmerksamkeit widmen sollte, da diese in größerem Maße unterstützt werden müßten als bisher. Als ersten Schritt zur Verbesserung der Lage in Hongkong genehmigte der Ausschuß die Übersetzung der ITF-Broschüre für Asiatische Seeleute ins Chinesische. Die Broschüre sollte nach ihrer Übersetzung an die betreffenden Seeleute verteilt werden. Außerdem beschloß der Ausschuß, daß das britische Kolonialamt (British Colonial Office) ersucht werden sollte, bei der Lösung dieser Probleme behilflich zu sein, besonders was die Bereitstellung von Heuerbüros für Seeleute betrifft.

Ein Sonderpunkt der Tagesordnung war der Tätigkeit der Kommunisten in Australien gewidmet. Kollege Maynes erstattete über diese Frage Bericht, mit besonderem Bezug auf die Tätigkeit der folgenden australischen Gewerkschaftsorganisationen: Pan-Pacific and Asian Dock Workers' Committee (Hafenarbeiter), Australian Waterside Workers' Federation (Hafenarbeiter) und Seamen's Union (Seeleuteverband). Der Ausschuß beschloß, daß die ITF-Broschüre für Asiatische Seeleute auch in Australien zur Verteilung gelangen sollte, um der Tätigkeit der Kommunisten zu begegnen, und daß ein Vertreter der ITF in Australien stationiert werden sollte. **(1, 43)**

Während ihrer Asientour hatten die Kollegen Laan und Soares festgestellt, daß der Mangel an gewerkschaftlichen Ausbildungsmöglichkeiten (Schulen, Kurse) bei der Stärkung der organisatorischen Tätigkeit ein großes Hindernis darstellt. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, das ITF-Sekretariat in London und das ITF-Büro in Singapur zu ersuchen, die Möglichkeit der Einführung von Schulungskursen für asiatische Transportarbeiter in Erwägung zu ziehen.

Abschließend nahm der Ausschuß Berichte über die Lage in Pakistan, Birma und Vietnam entgegen und stellte fest, daß die dortigen Gewerkschaften auf Grund der in diesen Ländern vorherrschenden politischen Verhältnisse nicht in der Lage waren, ihre Tätigkeit auf normale Art und Weise zu entfalten. Außer den obenerwähnten Beschlüssen und Empfehlungen nahm der Ausschuß eine Resolution über Westirian (Holländisch-Neuguinea) und zwei weitere Entschließungen in Unterstützung der japanischen Seeleute bzw. Eisenbahner an.

**41.** Die **zweite Sitzung des Asiatischen Beratungsausschusses** der ITF fand vom 24. bis 28. Februar 1964 in Manila (Philippinen) statt.

Anwesend waren: K. Suzuki (National Railway Workers' Union, Japan), der den Vorsitz führte; R. Kamisawa (Alljapanischer Seeleuteverband und Mit-

glied des ITF-Vorstandes); Donald U'Ren (Malaiischer Eisenbahnerverband und Mitglied des ITF-Vorstandes); J. Randeri (Maritime Union of India); C. P. Dave (Pakistanische Transportarbeiterföderation), R. S. Oca (Philippine Transport and General Workers' Organisation); P. de Vries (Generalsekretär der ITF); F. Yamazaki (Amtierender Direktor des Tokio-Büros der ITF) und Harold Lewis (Assistent des Generalsekretärs). Außerdem wurde dem Kollegen L. Zosel von der American Brotherhood of Railway Clerks die Teilnahme an der Sitzung ermöglicht. Dies war besonders wertvoll, da Kollege Zosel im Auftrage der ITF mehrere asiatische Länder besucht hatte. Dem indonesischen Mitglied des Ausschusses, Kollege Santoso, hatte es die Regierung seines Landes verboten, an dieser Sitzung des Ausschusses teilzunehmen.

Der Ausschuß diskutierte die in Birma, Ceylon, Hongkong, Indien, Indonesien, Japan, Korea, Malaysia, Pakistan, den Philippinen, Thailand und Vietnam bestehenden Probleme der Transportarbeiter, nahm einen Bericht über die Tätigkeit der ITF in diesen Ländern entgegen und machte Empfehlungen in bezug auf die künftige Tätigkeit der ITF zur Verbesserung der Lage der Transportarbeiter dieser Länder.

Sodann nahm der Ausschuß eine Entschließung an, in der die japanische Regierung aufgefordert wird, das IAO-Übereinkommen Nr. 87 (Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes) zu ratifizieren. Dieses internationale Instrument garantiert einen der wichtigsten gewerkschaftlichen Grundsätze und dessen Anerkennung. Die Tatsache, daß Japan dieses Übereinkommen trotz wiederholter Versprechen noch immer nicht ratifiziert hat, hat während der letzten Jahre zu heftigen Konflikten geführt, während derer die ITF ihren japanischen Mitgliedsverbänden wertvolle Unterstützung leistete. **(3)**

Dem Problem der Anheuerung asiatischer Seeleute – besonders in jenen asiatischen Häfen, wo kein geregeltes Heuerverfahren besteht – wurde ebenfalls besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die ITF befaßt sich seit mehreren Jahren mit dieser äußerst wichtigen Frage, und die diesbezügliche Tätigkeit der ITF-Seeleutesektion wurde vom Beratungsausschuß in der Form einer schriftlichen Erklärung befürwortet. **(42, 156)**

Während ihres Aufenthaltes in Manila waren die Mitglieder des Ausschusses Gäste zahlreicher philippinischer Mitgliedsverbände und des philippinischen Arbeitsministers, Herr Bernadino Abes, der die Sitzung des Ausschusses eröffnete. Die Sitzung selbst fand im Arbeitsschulungszentrum der Universität der Philippinen statt. Für die Organisierung der Sitzung war die der ITF angeschlossene Philippinische Transportarbeitergewerkschaft verantwortlich.

### 42. Asiatische Seeleute

Die im Zusammenhang mit der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen bestehenden Probleme sind in der ITF seit den dreißiger Jahren wiederholt diskutiert worden. Während der Berichtszeit hat die ITF ihre Maßnahmen zur Bekämpfung der Anheuerung billiger Arbeitskräfte intensiviert, da eine solche Anheuerung von Seeleuten bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern einen nachteiligen Einfluß auf die Arbeitsbedingungen in der internationalen Schiffahrt als Ganzes ausübt. Die Einzelheiten der diesbezüglichen Tätigkeit der ITF-Seeleutesektion sind unter Punkt **156** des vorliegenden Berichts angeführt. Wir möchten an dieser Stelle lediglich auf die Hauptaspekte dieser Frage verweisen. Zunächst einmal ist es für das Verständnis des Problems notwendig, die Begriffe «traditionelles Fahrgebiet»

und «nichttraditionelles Fahrgebiet» zu definieren. Mit dem ersteren Begriff bezeichnen wir jene Schiffahrtsstrecken bzw. Fahrgebiete, in denen seit langem asiatische Seeleute auf nichtasiatischen (meist britischen) Schiffen beschäftigt werden. Die diesbezüglichen Schiffe verkehren fast ausnahmslos in fernöstlichen Gewässern und stehen im Besitz einer beschränkten Anzahl von Reedereien. Obwohl die ITF darauf bedacht ist, die Besatzungen dieser Schiffe gewerkschaftlich zu erfassen, stellen diese Schiffe und Fahrgebiete für sie nicht das Hauptproblem dar.

Weitaus ernster ist die Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen, welche nicht in «traditionellen» Fahrgebieten verkehren. Die in dieser Richtung bestehende zunehmende Tendenz ist darauf zurückzuführen, a) daß in den großen fortschrittlichen Schiffahrtsländern ein außerordentlicher Mangel an Seeleuten besteht und b) daß einige Reeder die Ansicht vertreten, asiatische Seeleute seien billiger und eher bereit, sich mit schlechten Arbeitsbedingungen abzufinden als ihre europäischen Kollegen.

Die europäischen Seeleuteorganisationen wissen, daß sie es den Reedern nicht verbieten können, asiatische Seeleute anzuheuern, wenn in ihren eigenen Ländern keine geeigneten Arbeitskräfte zur Verfügung stehen; sie sind jedoch gegen die Beschäftigung asiatischer Seeleute auf «nichttraditionellen» Strecken und Fahrgebieten, wenn der betreffende Reeder dadurch lediglich eine Senkung der Lohnkosten zu erzielen hofft.

Dies sind die allgemeinen Grundzüge dieses Problems, welches jedoch unzählige andere – und zudem noch äußerst verwirrende – Aspekte hat. Z. B. stimmt es zwar, daß asiatische Seeleute weniger verdienen als europäische Seeleute, aber die Reeder führen oft das Gegenargument an, daß die aus asiatischen Seeleuten bestehenden Besatzungen größer seien als europäische Besatzungen. Aus diesem Grunde ist es sehr schwierig, einen genauen Kostenvergleich anzustellen. Wie dem auch sei: wenn asiatische Seeleute auf Kosten ihrer europäischen Kollegen ausgebeutet werden, besteht der einzige Ausweg für die Gewerkschaften in der Änderung der Verhältnisse, welche eine derartige Ausbeutung ermöglichen. Aber gerade das ist so außerordentlich schwierig. In einigen asiatischen Ländern überschreitet das Angebot an Arbeitskräften die Nachfrage in solchem Maße, daß ein Reeder die erforderlichen Besatzungsmitglieder spottbillig anheuern kann. Man kann von einem Seemann kaum erwarten, daß er eine schlechte Heuer ablehnt, wenn die Alternative in der Arbeitslosigkeit besteht. Auch werden sich diese Seeleute nicht zu sehr gewerkschaftlich betätigen, weil sie sich nicht bei den Arbeitgebern unpopulär machen wollen. Am schlimmsten aber ist die Tatsache, daß diese Seeleute oft bereit sind, einen «Arbeitsvermittler» zu bestechen, um überhaupt Arbeit zu erlangen.

Der erste Schritt zur Lösung dieses Problems besteht darin, das Angebot der Nachfrage anzupassen. Dies ist jedoch ohne ein geregeltes Heuerverfahren sehr schwierig. In einigen Häfen – z. B. Kalkutta, Bombay und Singapur – haben wir auf diesem Gebiet ermutigende Fortschritte erzielt. In anderen Häfen hat sich die Lage eher verschlimmert als verbessert. Im Hafen von Chittagong stehen angeblich 21 000 Seeleute für ungefähr 3000 Arbeitsplätze zur Verfügung und in Hongkong – wo die Verhältnisse am allerschlimmsten sind – war die Anheuerung von Seeleuten bis vor kurzem überhaupt keiner Kontrolle unterstellt.

Bis es uns gelingt, in Hongkong Ordnung zu schaffen, wird wenig Aussicht bestehen, dieses Problem einer endgültigen Lösung zuzuführen. Selbst wenn wir in allen anderen Häfen ein geregeltes Heuerverfahren einführten, würden die Reeder ihre billigen Arbeitskräfte noch immer in Hongkong an-

heuern können. Aus diesem Grund wurde innerhalb der Seeleutesektion ein Unterausschuß mit der Behandlung des Problems der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen beauftragt, und Kollege Bikas Majumder (Generalsekretär des Indischen Seeleuteverbandes, Kalkutta), der diesem Ausschuß angehört, begab sich im Jahre 1963 zweimal nach Hongkong und sandte der ITF umfassende Berichte über die gewerkschaftliche Organisierung der dortigen Seeleute.

Die Tatsache, daß die Kolonialverwaltung von Hongkong bisher nicht geneigt war, Maßnahmen zu ergreifen, welche zu Meinungsverschiedenheiten mit Rotchina führen könnten, sowie der verschanzte Konservativismus der verschiedenen Behörden haben der Beseitigung der zahlreichen Mißbräuche, die bei der Anheuerung von Seeleuten in Hongkong gang und gäbe sind, vielleicht mehr als irgendein anderer Grund im Wege gestanden. Erst im Jahre 1963 beschloß die Kolonialregierung, eine Sonderkommission mit der Untersuchung der in Hongkong üblichen Heuerverfahren zu beauftragen. Dieser Ausschuß machte am Ende seiner Untersuchungen eine Reihe von Empfehlungen zur Einführung eines geregelten Heuerverfahrens.

Die der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen waren der Ansicht, daß die ITF die Einführung und Anwendung dieses neuen Heuerverfahrens an Ort und Stelle überwachen sollte. Aus diesem Grunde beantragte die ITF-Seeleutesektion im November 1963 die Stationierung eines ITF-Vertreters in Hongkong. Dieser Antrag wurde vom Vorstand noch im gleichen Monat genehmigt, und im Februar 1964 wurde Kollege Ewen MacDonald, ein Funktionär des Britischen Seeleuteverbandes (NUS), nach Hongkong entsandt. **(156)**

## 43. Allpazifische und Asiatische Hafenarbeiterkonferenz

Vom 4. bis 9. Oktober 1963 fand in Jakarta (Indonesien) die Dritte Allpazifische und Asiatische Hafenarbeiterkonferenz statt. Die erste solche Konferenz fand im Mai 1959 auf Anregung zweier kommunistisch beeinflußter Verbände (International Longshoremen's and Warehousemen's Union of America und Australian Waterside Workers' Federation) in Tokio statt. Die der ITF angeschlossenen Hafenarbeiterverbände wurden bereits damals gewarnt, nicht an dieser Konferenz teilzunehmen, weil deren Ziel offensichtlich in der Förderung der kommunistischen Propaganda bestand. Auf dieser ersten Konferenz wurde eine Reihe von Entschließungen politischer Natur angenommen und ein ständiger Verbindungsausschuß ernannt, der sich aus je einem Vertreter der zwei obengenannten Verbände sowie aus Vertretern kommunistischer Gewerkschaften in Rotchina, Indonesien, Japan und der UdSSR zusammensetzte. Die zweite solche Konferenz fand im Juni 1961, ebenfalls in Tokio, statt.

An der dritten Konferenz nahmen kommunistische Hafenarbeitervertreter aus den USA, Australien, Indonesien, Rotchina, den UdSSR und Japan teil. Die Konferenz nahm 17 Entschließungen zur Verteidigung des Weltfriedens an, die in dem üblichen kommunistischen Jargon verfaßt waren. Von unserem Standpunkt aus ist es sehr ermutigend, daß es dem für die Organisierung solcher Konferenzen verantwortlichen «Verbindungsausschuß der Allpazifischen und Asiatischen Hafenarbeiterverbände» bis jetzt nicht gelungen ist, den kommunistischen Einfluß auszudehnen. Wenn immer der Ausschuß oder seine Vertreter an nichtkommunistische Gewerkschaften herangetreten sind, wurde ihnen ein sehr kühler Empfang zuteil.

## 44. Birma

Die ITF hat nur einen Mitgliedsverband in Birma, den Birmesischen Seeleuteverband, der rund 800 Mitglieder hat. Wie die gesamte birmesische Gewerkschaftsbewegung, so leidet auch unser Mitgliedsverband unter der Kontrolle der Regierung, die ihre diesbezüglichen Methoden aus den UdSSR, Rotchina und der Deutschen Demokratischen Republik importiert. Ursprünglich hatte die Regierung geplant, zwei Arbeiterföderationen zu bilden: eine für private Arbeitnehmer und eine für das Personal der verstaatlichten Unternehmen. Dieses Projekt scheiterte jedoch, weil die für seine Durchführung verantwortlichen Personen zu unerfahren waren. Ob es nunmehr endgültig aufgegeben worden ist, wissen wir nicht. Die über die Lage in Birma zur Verfügung stehenden Informationen sind sehr spärlich und nicht immer zuverlässig, aber die bereits vor einigen Jahren bestehenden vier oder fünf «Gewerkschaftsbünde» scheinen noch mehr oder weniger aktiv zu sein, obwohl keiner von ihnen als ein echter Vertreter der Interessen der Arbeiter bezeichnet werden kann.

Abgesehen von diesen allgemeinen Schwierigkeiten hat der uns angeschlossene Birmesische Seeleuteverband sehr unter den Vergeltungsmaßnahmen gelitten, welche die Regierung ergriff, nachdem die Besatzung eines im Hafen von Tokio befindlichen birmesischen Schiffes im Jahre 1962 als Protest gegen ihre Arbeitsbedingungen in den Streik getreten war. Der Streik war vollkommen inoffiziell, und auch das Tokio-Büro der ITF hatte der Besatzung nahegelegt, nicht in den Streik zu treten. Die leitenden Funktionäre des Seeleuteverbandes wußten überhaupt nichts von dem Streik, wurden aber trotzdem von der Regierung für diesen verantwortlich erklärt. Der Generalsekretär des Verbandes, Kollege Than Aung, und ein weiterer Funktionär wurden verhaftet. Nachdem die ITF gegen diese Verhaftung bei der birmesischen Regierung einen scharfen Protest eingelegt hatte, wurde Than Aung freigelassen. Später erfuhren wir von dem Verband, daß er sich noch gewerkschaftlich betätigen könne, aber sehr vorsichtig vorgehen müsse.

## 45. Indien

Die ITF hat in Indien folgende Mitgliedsverbände (angemeldete Mitgliedschaft in Klammern angegeben):

All India Railwaymen's Federation (50 000);
*Maritime Union of India* (1615);
Transport and Dock Workers' Union, Bombay (11 697);
National Union of Seamen of India, Kalkutta (17 084);
Calcutta Port Shramik Union (24 874);
Indian Flight Engineers' Association (50);
Indian Flight Navigators' Guild (40);
Bombay Port Trust Employees' Union (5188);
the Jahazi Mazdoor Union (1734) und
the National Union of Seafarers of India, Bombay (12 000).

Die von der Volksrepublik China auf das Hoheitsgebiet Indiens im Oktober 1962 gemachten Angriffe wurden von der gesamten freien Welt verurteilt. Auf seiner Sitzung vom November 1962 nahm der Vorstand einstimmig eine Entschließung an, in der die Regierung Indiens und das indische Volk der Unterstützung der ITF und der Solidarität der Transportarbeiter der freien Welt versichert und den Angehörigen der Opfer dieser Angriffe unsere aufrichtigste Anteilnahme ausgesprochen wurde.

Diese in jeder Hinsicht verwerflichen Angriffe der Kommunisten hatten jedoch zur Folge, daß die verschiedenen Fraktionen der freien indischen Gewerkschaftsbewegung durch die drohende Gefahr zumindest vorübergehend enger zusammengebracht wurden.

Leider scheint der durch diese Gefahr bedingte Gemeinschaftsgeist inzwischen versickert zu sein. Wie sehr die zwischen den zwei großen demokratischen Gewerkschaftsbünden Hind Mazdoor Sabha (HMS) und Indian National Trade Congress (INTUC) bestehenden oft sehr bitteren Meinungsverschiedenheiten das Gedeihen und auch die Tätigkeit der einzelnen Gewerkschaften beeinträchtigen, läßt sich aus dem folgenden Beispiel ersehen. Seit einiger Zeit erschweren die zwischen der All-India Railwaymen's Federation und der National Federation of Indian Railwaymen bestehenden Spannungen die Ergreifung gemeinsamer Maßnahmen im Zusammenhang mit Forderungen auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen. Beide Gewerkschaften, anstatt sich konkreten Aufgaben zu widmen, ergehen sich in Beschuldigungen gegeneinander. Zur Zeit der Zusammenstellung des vorliegenden Berichtes hatte die ITF keine Mitgliedsverbände, die offiziell dem Gewerkschaftsbund INTUC angehörten. Dies ist bedauerlich, da dem INTUC mehrere verhältnismäßig große Transportarbeiterorganisationen angeschlossen sind, die, wenn die oben erwähnten Meinungsverschiedenheiten nicht bestünden, in aller Wahrscheinlichkeit der ITF beitreten würden. Wir hoffen daher, daß es in absehbarer Zeit möglich sein wird, alle freien indischen Transportarbeiterorganisationen mit der Zustimmung der der ITF bereits angehörenden indischen Verbände in die ITF aufzunehmen.

Abgesehen davon kann die ITF mit Stolz behaupten, daß einige der ihr angeschlossenen indischen Organisationen sehr tüchtige Gewerkschaften sind. Die Maritime Union of India z. B. kann den Vergleich mit den besten der der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen aushalten. Der Verband hat mit 14 Reedereien Kollektivverträge für die in der indischen Handelsmarine beschäftigten Schiffsoffiziere abgeschlossen und veröffentlicht vierteljährlich eine ausgezeichnete Verbandszeitschrift, die bereits auf ein 18jähriges Bestehen zurückblicken kann.

Die Funktionäre des Verbandes sind in der staatlichen Schiffahrtsbehörde, dem staatlichen Wohlfahrtsrat der Seeleute, der Behörde für die Ausbildung des Personals der Handelsmarine und der Joint Maritime Commission der IAO vertreten. Auf kürzlichen Verhandlungen mit der größten indischen Reederei (Scindia) konnte der Verband Erhöhungen der Heuern von 12 bis 22 Prozent durchdrücken. Er ist ausgezeichnet organisiert und führt seine Geschäfte in einer wirkungsvollen und demokratischen Weise. Natürlich muß man dabei berücksichtigen, daß die Mitgliedschaft des Verbandes gebildeter ist als die Mehrzahl der gewöhnlichen Seeleute, die der National Union of Seamen of India angehören. Aber auch dieser Verband hat während der Berichtszeit beachtenswerte Fortschritte erzielt. Z. B. gelang es ihm, im Hafen von Kalkutta, der bis vor kurzem – was die Arbeitslosigkeit anbelangt – einer der berüchtigtesten Häfen Indiens war, ein geregeltes Verhältnis zwischen der Zahl der registrierten Seeleute und der zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze herbeizuführen. Dieser Erfolg war hauptsächlich der Einführung eines strikten Registrierungsverfahrens zuzuschreiben. Dennoch muß gesagt werden, daß selbst heute eine große Anzahl der in Kalkutta angeheuerten Seeleute nicht das ganze Jahr hindurch Beschäftigung finden können. Dem Seeleuteverband gehören rund 94 Prozent aller registrierten Seeleute an. Er hat sich wiederholt gegen die entschlossene Opposition einer

kleinen Gruppe von Kommunisten behaupten müssen. Eines der aussichtsreichsten Projekte, das dieser Verband in die Wege geleitet hat, besteht in der Bildung einer genossenschaftlichen Darlehenskasse, von der die Mitglieder des Verbandes, wenn sie auf Grund der Arbeitslosigkeit in finanzielle Schwierigkeiten geraten, Geld borgen können. Im Mai 1962 setzte der Verband eine Herabsetzung der Arbeitszeit durch und hat vor kurzem eine Reihe von Forderungen auf Zahlung besserer Heuern und Gewährung besserer Arbeitsbedingungen eingereicht.

Die Bombay Transport and Dockworkers' Union kann ebenfalls als einer der kämpferischsten und bestorganisiertesten indischen Mitgliedsverbände der ITF bezeichnet werden. Er steht unter der Leitung sehr fähiger Funktionäre. Die prompte und energische Art und Weise, in der dieser Verband auf den Appell der ITF in Unterstützung der streikenden Hafenarbeiter von Manila reagierte, war ein ausgezeichnetes Beispiel der praktischen Gewerkschaftssolidarität und trug zweifellos in beträchtlichem Maße zum erfolgreichen Ausgang dieses Arbeitskonfliktes bei. Der zweitgrößte indische Mitgliedsverband der ITF ist der Hafenarbeiterverband von Kalkutta. Während der Berichtszeit traten die folgenden indischen Verbände der ITF bei:

Bombay Port Trust Employees' Union,
National Seafarers' Union of India (Bombay) und
Jahazi Mazdoor Union.

Der erstgenannte dieser drei Verbände unterstand früher korrupten Funktionären, hat jedoch seine gewerkschaftliche Stellung in letzter Zeit beträchtlich verbessert. Die zwei indischen Mitgliedsverbände des Zivilluftfahrtspersonals haben zwar keine große Mitgliedschaft, aber sind an der Tätigkeit der ITF außerordentlich interessiert und haben uns gelegentlich wertvolle Informationen über indische Zivilluftfahrtsfragen zugestellt.

## 46. Indonesien

Die ITF hat drei aktive Mitgliedsverbände in Indonesien: Serikat Buruh Penerbangan (SBP) (Zivilluftfahrtspersonal – 1700); Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA) (Eisenbahner – 30 666) und Serikat Buruh Perhubangan dan Transport (SBPT) (Straßentransportarbeiter und Hafenarbeiter – 13 705). Ein weiterer Verband, Serikat Buruh Teknik dan Pelabuhan (technisches Hafenpersonal) ist der ITF ebenfalls angeschlossen, aber wir haben seit langem nichts von diesem Verband gehört und nehmen an, daß er aufgelöst worden ist.

Im Juni 1963 nahm Kollege Lester Zosel (Internationaler Vertreter der American Brotherhood of Railway Clerks) am Kongreß der PBKA teil. Er schrieb uns nach dem Kongreß, daß die PBKA eine gut organisierte und unternehmungslustige Gewerkschaft sei.

Die SBPT gehört einem der größten Gewerkschaftszentren Indonesiens, dem Gewerkschaftsbund GASBINDO, an. Im Juli 1963 vertrat Kollege Amal Mukherjee vom IBFG die ITF auf dem Kongreß des GASBINDO, der u. a. beschloß, daß im Rahmen eines umfassenden Schulungsprogrammes 3600 Studenten aus allen Teilen Indonesiens ausgebildet werden sollten. Leider haben wir in letzter Zeit nur sehr selten von der SBPT gehört. Die Schuld dafür liegt jedoch nicht bei dem Verband, da es erfahrungsgemäß sehr schwierig ist, regelmäßige Kontakte mit unseren indonesischen Mitgliedsverbänden aufrechtzuerhalten.

## 47. Japan

Die japanischen Mitgliedsverbände der ITF sind:

All-Japan Seamen's Union (Seeleute, 120 000);
National Railway Workers' Union (Eisenbahner, 270 000);
National Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Transportarbeiter in städtischen Verkehrsdiensten, 30 000);
Japan Travel Bureau Trade Union (Reisebüropersonal, 3000);
National Railway Motive Power Union (Eisenbahner, 50 000) und
All-Japan Express Workers' Union (30 000).

Die japanische Gewerkschaftsbewegung ist noch immer in mehrere Gruppen gespalten. Die zwei größten Zentren sind Sohjo und Domei. Dem Domei-Zentrum gehören die früher selbständigen Zentren Zenro, Sodomei und Zenkanko an. Obwohl zwischen Sohjo und Domei über gewisse Fragen große Meinungsverschiedenheiten bestehen, haben diese zwei Zentralorganisationen bei der Durchführung einiger Projekte zusammengearbeitet. Einer der Hauptgründe für die bestehenden Meinungsverschiedenheiten ist die Bildung von Konkurrenz- oder Splittergewerkschaften. Der Sachverhalt ist für einen Außenstehenden sehr verwirrend und so kompliziert, daß er im vorliegenden Bericht nicht ausführlich beschrieben werden kann. Wir möchten lediglich sagen, daß es uns bis jetzt möglich gewesen ist, ernstliche Schwierigkeiten zwischen unseren Mitgliedsverbänden – die beiden der obengenannten Zentralen angeschlossen sind – zu vermeiden.

Auf Grund des Verfehlens der japanischen Regierung, das IAO-Abkommen Nr. 87 über den Schutz des Vereinigungsrechtes zu ratifizieren, trat die ITF während der Berichtszeit mehrmals an die japanische Regierung heran. Diese ganze Frage wird an anderer Stelle des vorliegenden Berichtes behandelt. **(3)**

Im Oktober 1963 gelang es uns, die große und einflußreiche All-Japan Express Workers' Union zum Beitritt zur ITF zu bewegen. Unsere Bemühungen, auch den Verband der Privateisenbahner (Shitetsu) für die ITF zu gewinnen, blieben jedoch bis heute erfolglos, da auf dem Jahreskongreß dieses Verbandes im August 1964 beschlossen wurde, die Frage des Beitritts zu internationalen Organisationen erst nächstes Jahr zu diskutieren. Unsere japanischen Mitgliedsverbände und das Tokio-Büro der ITF werden sich weiterhin für den Beitritt dieses Verbandes einsetzen.

## 48. Korea

Die ITF hat in der Republik Korea folgende Mitgliedsverbände: Korean Railway Workers' Union (Eisenbahner, 22 000); National Dockers' Union (Hafenarbeiter, 17 000); Transportation Trade Union (Transportarbeiter, 22 741) und National Maritime Workers' Union (Seeleute, 10 942). Außer dem Eisenbahnerverband traten alle obenerwähnten Verbände der ITF im März 1963 bei. Sie haben die in letzter Zeit bestehenden Möglichkeiten zur Entfaltung ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit voll ausgenützt. Anfang 1964 drohten die Eisenbahner, in Unterstützung ihrer Lohnforderungen in den Streik zu treten. Die ITF teilte den zuständigen koreanischen Behörden mit, daß sie den Streik der Eisenbahner zu unterstützen beabsichtige, worauf uns die koreanische Gesandtschaft in London versprach, daß die Eisenbahnverwaltung den Arbeitern ein annehmbares Angebot machen werde. Der Hafenarbeiterverband veranstaltete im Oktober 1963 einen sehr erfolgreichen Kongreß, auf dem eine Reihe wichtiger Entschließungen angenommen wurden. Ende 1964 erfuhren wir, daß die gesamte koreanische Gewerkschaftsbewe-

gung bei der Regierung gegen den geplanten Erlaß einer neuen Arbeitsgesetzgebung einen scharfen Protest eingelegt hatten.

**49. Malaysia**

Die ITF hat in Malaysia folgende Mitgliedsverbände: Transport Workers' Union of Malaya (Transportarbeiter, 2000); Port Swettenham Harbour Trade Union (2500); Railwaymen's Union of Malaya (Eisenbahner, 12 000) und Malayan Airways-Quantas Airways Local Employees Union (1570).

Der Malaiische Transportarbeiterverband versucht gegenwärtig unter großen Schwierigkeiten, das Personal einer großen Anzahl kleiner Autobus- und Straßentransportunternehmen zu organisieren. Eben weil diese Unternehmen so klein sind, ist es für die Arbeitgeber sehr leicht, die Arbeiter einzuschüchtern. Vor einiger Zeit gelang es dem Verband, mit den Arbeitgebern ein neues Abkommen über Löhne und Arbeitsbedingungen zu treffen. Ende 1964 wurde uns jedoch mitgeteilt, daß die Regierung gedroht hatte, die Registrierung dieses Verbandes zu annullieren.

Das wichtigste Ereignis in der Geschichte der Malaiischen Gewerkschaftsbewegung war ohne Zweifel der 24 Tage lange Streik der malaiischen Eisenbahner, der am 23. Dezember 1962 begann. Der Grund für den Streik bestand in einer Reihe von Beschwerden, über die sich die Eisenbahnverwaltung mit den Gewerkschaften zu verhandeln geweigert hatte. Die umstrittenen Fragen selbst waren sehr verwickelt, hingen jedoch mit der Änderung bzw. Verbesserung der bestehenden Beschäftigungsbedingungen zusammen.

Während des Streiks zeigten die Eisenbahner eine ausgezeichnete Solidarität und Disziplin. Aus diesem Grund war der Streik außerordentlich erfolgreich. **(6)** Er brachte den Eisenbahnern nicht nur beachtenswerte Lohnerhöhungen und Verbesserungen, sondern führte auch zur Abschaffung der Gelegenheitsarbeit. Der Forderung der Eisenbahner, daß sie als Staatsangestellte betrachtet werden und die gleichen Rechte wie diese genießen sollten, gab die Regierung, nachdem dieser Fall vor ein Gericht gebracht worden war, ebenfalls statt.

Während des Streiks leistete die ITF dem Verband materielle und moralische Unterstützung. Zahlreiche Mitgliedsverbände der ITF brachten ebenfalls ihre Solidarität mit den malaiischen Eisenbahnern zum Ausdruck. Um den Erfolg dieses Streiks richtig einzuschätzen, muß man sich vor Augen halten, daß der Malaiische Eisenbahnerverband erst im November 1961 durch den Zusammenschluß mehrerer kleiner Organisationen gebildet wurde.

Der anfangs erwähnte Zivilluftfahrtsverband ist der einzige Mitgliedsverband der ITF, der über eine Zweigstelle in Singapur verfügt. Die ITF ist diesem Verband durch die Bereitstellung von Informationen bei Verhandlungen behilflich gewesen. Durch die jüngsten politischen Entwicklungen in Singapur haben sich die Aussichten der ITF, dort neue Mitgliedsverbände zu gewinnen, verbessert. Der Gewerkschaftsbund von Singapur (NTUC) hat versprochen, die ihm angeschlossenen Transportarbeiterorganisationen zum Beitritt zur ITF zu ermutigen.

**50. Okinawa**

Während seines Okinawa-Besuches anläßlich der IBFG/ARO-Vorstandssitzung im Oktober 1963 besuchte Kollege Yamazaki, Amtierender Direktor des Tokio-Büros der ITF, die dortigen Transportarbeiterverbände und erklärte ihnen die Tätigkeit und Politik der ITF. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß es in Okinawa zu viele Gewerkschaften gibt. Gemäß der letzten Schätzung (Juni 1963) gab es 160 Gewerkschaften mit insgesamt 31 000 Mit-

gliedern. Im Mai 1963 spitzten sich die in der Gewerkschaftsbewegung des Landes bestehenden Meinungsverschiedenheiten zu, und über die Hälfte der Mitglieder des Zentralausschusses des Gewerkschaftsbundes legten ihre Ämter als Protest gegen die Störungsmanöver der kommunistisch gesinnten Volkspartei von Okinawa nieder. Im September 1964 gelang es den demokratischen Arbeiterorganisationen trotz großer Schwierigkeiten, einen neuen Gewerkschaftsbund – «Kenrokyo» genannt – zu bilden, dem rund 25 000 Mitglieder angehören; das sind ungefähr 75 Prozent aller gewerkschaftlich erfaßten Arbeitnehmer der Ryukyu-Inseln.

Der der ITF angeschlossene Alljapanische Seeleuteverband hat eine Zweigstelle in Okinawa. Neben den Gewerkschaften der Arbeitnehmer in den öffentlichen Diensten und der auf den verschiedenen Militärstützpunkten beschäftigten Personen ist der 2000 Mitglieder starke Transportarbeiterverband die größte Gewerkschaft des Landes. Sie ist der Japanischen Privateisenbahner-Föderation (Shitetsu) angeschlossen. Außerdem gibt es drei kleinere Gewerkschaften, deren Mitgliedschaft aus dem Personal der jeweiligen Unternehmen besteht. Diese vier Organisationen veranstalteten im Frühjahr 1963 einen gemeinsamen Streik und beabsichtigen, sich zusammenzuschließen. Kollege Yamazaki berichtet, daß sie der ITF freundlich gesinnt sind.

Die in Okinawa bestehenden Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen lassen viel zu wünschen übrig. Die Arbeitgeber ermutigen die Militärregierung, das bestehende Kollektivverhandlungsverfahren zu beeinträchtigen, und dies hat zu bitteren Meinungsverschiedenheiten und Konflikten zwischen den okinawischen Arbeitern und der amerikanischen Militärregierung geführt. Im März 1964 besuchte der Generalsekretär der ITF Okinawa im Anschluß an die Zweite Sitzung des Asiatischen Beratungsausschusses. Er besprach die gewerkschaftliche Lage mit dem dortigen Vertreter des IBFG, leitenden Funktionären der verschiedenen Transportarbeiterverbände, den amerikanischen Militärbehörden und Vertretern der Regierung der Ryukyu-Inseln.

## 51. Pakistan

Die pakistanischen Mitgliedsverbände der ITF sind: Pakistan Transport Workers' Federation (angemeldete Mitgliedschaft: 10 000), Maritime Union of Pakistan (380), National Seamen's Union (1246), Flight Engineers' and Navigators' Association (46) und Society of Aircraft Engineers (201).

Im März 1964 beschloß der IBFG-Vorstand, die mit der Mitgliedschaft des Allpakistanischen Gewerkschaftsbundes (APCOL) zum IBFG verbundenen Rechte und Privilegien zu suspendieren, solange der Vorstand des IBFG nicht davon überzeugt sei, daß der APCOL ein wirklich repräsentatives Organ der freien pakistanischen Gewerkschaftsbewegung darstelle. Da der größte pakistanische Mitgliedsverband der ITF unter der gleichen Führung stand wie APCOL, mußte auch die ITF ihre Beziehungen zu dieser Organisation überprüfen.

Der oben erwähnte Beschluß des IBFG-Vorstandes wurde nach Entgegennahme von Berichten des IBFG-Vertreters für Pakistan, Kollege James Murray, gefaßt. Kollege Murray hatte im Verlaufe unabhängiger Untersuchungen festgestellt, daß die Mehrzahl der leitenden Funktionäre des APCOL mehr auf die Förderung ihrer persönlichen Interessen bedacht waren als auf die Verteidigung gewerkschaftlicher Grundsätze. Gleichzeitig hatte er erklärt, daß es außerhalb des APCOL mehr ehrliche Gewerkschafter gebe als in ihm. Der APCOL betrachtete diese Bemerkung als widerlich und anstößig. Die Ansichten Murrays wurden jedoch bald darauf durch den Ausbruch hef-

tiger Meinungsverschiedenheiten innerhalb des APCOL und zwischen den ihm angeschlossenen Verbänden bestätigt. Splittergruppen erklärten einander «illegal», hielten separate Sitzungen und wetteiferten miteinander um die Kontrolle des APCOL. Der Fall wurde schließlich vor Gericht gebracht, und die streitenden Parteien brachten Beschuldigungen gegeneinander vor und bewarben sich um die offizielle Anerkennung durch den Gerichtshof. Sie beschuldigten einander der Anwendung von Gewaltmaßnahmen und wiesen diese Anklagen mit gleicher Heftigkeit zurück.
Inzwischen hatte Kollege Murray in Zusammenarbeit mit der Internationalen Petroleumarbeiterföderation begonnen, eine Gruppe in der Petroleumindustrie beschäftigter Büroarbeiter zu unterstützen, die sich später auf breiterer gewerkschaftlicher Ebene zu betätigen begann und eine neue Zentralorganisation – Pakistan National Federation of Trades Unions (PNFTU) genannt – bildete. Die leitenden Funktionäre der PNFTU sind junge und tatkräftige Gewerkschafter, die ihre gewerkschaftlichen Aufgaben in ihrer Freizeit verrichten und «Berufsgewerkschafter», wie die Funktionäre des APCOL es sind, verachten. Im September 1963 begab sich eine IBFG-Mission nach Pakistan, auf die das Zielbewußtsein der PNFTU-Leitung einen tiefen Eindruck machte. Im März 1964 beschloß der IBFG-Vorstand, ein Ansuchen der PNFTU um Beitritt zum IBFG anzunehmen.
Außer den bereits erwähnten Organisationen gibt es in Pakistan eine Anzahl unabhängiger Verbände, die zwar unter der Leitung ehemaliger Funktionäre des APCOL stehen, aber im Zusammenhang mit dem Beitritt zu einem nationalen Gewerkschaftsbund in erster Linie an den PNFTU denken. Zu diesen Verbänden zählt der Hafenarbeiterverband von Karachi, der sich um Beitritt zur ITF beworben hat.
Die anfangs erwähnte Society of Aircraft Engineers trat der ITF zu Beginn des Jahres 1964 bei.

**52. Philippinen**

Die ITF hat zwei Mitgliedsverbände in den Philippinen, und zwar: die Transport and General Workers' Organisation (28 000) und die Federation of Air Transport Unions (1000).
Im Jahre 1963 war der erstgenannte Verband in den bittersten Konflikt in der Geschichte der philippinischen Arbeiterbewegung verwickelt. Die diesbezüglichen Einzelheiten sind unter Punkt **11** des vorliegenden Berichtes angeführt.
Leider bestehen in den Philippinen noch immer zwei miteinander rivalisierende Gewerkschaftsbünde, und zwar der Philippine Trades Unions Council und der KMP, dem unsere Mitgliedsverbände angehören. Vor einiger Zeit bestand Aussicht auf eine politische Vereinigung dieser zwei Organe. Der diesbezügliche Versuch schlug jedoch fehl.

## Lateinamerika und Karibischer Raum

**53.** In diesem Tätigkeitsbereich war die ITF während der Berichtszeit besonders aktiv. Im Zusammenhang mit ernsten Arbeitskonflikten der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter, Hafenarbeiter und Seeleute von Argentinien, der Eisenbahner von Peru, der kolumbischen und brasilianischen Seeleute, der Eisenbahner von Ekuador, Guatemala und Kostarika und des panamanischen Zivilluftfahrtspersonals leistete die ITF den in Frage kommenden Mitgliedsverbänden Unterstützung und beauftragte in einigen Fällen ihre in Lateinamerika stationierten Regionalvertreter, diese Konflikte an Ort und Stelle zu untersuchen. Abgesehen davon besuchten unsere Vertreter zahl-

reiche Mitgliedsverbände, berieten diese bei Verhandlungen und anderen Schwierigkeiten, nahmen mit neugebildeten Organisationen Fühlung und widmeten sich im allgemeinen der Stärkung und Förderung der freien Gewerkschaftsbewegung in den verschiedenen latein- und zentralamerikanischen Ländern. Die große Zahl der vom ITF-Vorstand während der Berichtszeit angenommenen Ansuchen lateinamerikanischer und zentralamerikanischer Verbände um Beitritt zur ITF ist ein Beweis für den Erfolg der Arbeit unserer Regionaltätigkeit in diesem Raum. Zu den neuaufgenommenen Verbänden zählen: neun aus Argentinien, einer aus Bermuda, zwei aus Bolivien, einer in Brasilien, zwei aus Britisch-Guyana, einer aus Chile, drei aus Kolumbien, einer aus Kostarika, einer aus der Dominikanischen Republik, drei aus Ekuador, einer aus Guatemala, zwei aus Honduras, einer aus Jamaika, einer aus Panama, vier aus Peru, einer aus Trinidad, einer aus Uruguay und einer aus Venezuela.

Das ITF-Regionalbüro für Lateinamerika befindet sich in Lima, der Hauptstadt Perus. Zu Beginn der Berichtszeit verfügte unser Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum über einen Mitarbeiter im Lima-Büro, nämlich den Kollegen M. Medrano, der vor seiner Anstellung in der peruanischen Gewerkschaftsbewegung aktiv gewesen war. Ein weiterer Mitarbeiter, Kollege J. Otero, war in Brasilien stationiert und befaßte sich hauptsächlich mit der Planung und Durchführung einer Reihe von Organierungskampagnen in verschiedenen Teilen des Landes. Diese Tätigkeit, über die wir an anderer Stelle berichten, nahm den Kollegen Otero bis Mitte 1964 in Anspruch, obwohl er im August 1963 im Auftrage der ITF eine Mission nach Ekuador unternahm, um den dortigen der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverband zu unterstützen. Im Januar und Februar 1964 besuchte Kollege Otero im Zusammenhang mit seiner Teilnahme an der Ersten Interamerikanischen Konferenz der Arbeitsschulungsleiter, die in Mexico-City stattfand, Panama, Kostarika und Guatemala.

Im Frühjahr 1964 wurde die ITF durch die Ausweisung ihres Regionaldirektors für Lateinamerika und den Karibischen Raum, Kollege F. Azaña, aus Peru und dessen darauffolgenden Rücktritt in eine kritische Lage versetzt. Aus diesem Grunde beschloß der Generalsekretär, daß sich unter der Führung des Vizepräsidenten, Kollege H. Düby, eine ITF-Mission nach Lima begeben sollte, um an Ort und Stelle die Gründe für die Ausweisung Azañas zu untersuchen. Dieser Mission gehörten außerdem die Kollegen R. Faupl (internationaler Vertreter der amerikanischen International Association of Machinists und Mitglied des ITF-Generalrates) und H. Alonso (Mitglied des ITF-Vorstandes) an. Kollege K. Golding vom ITF-Sekretariat handelte als Sekretär der Mission. Da die peruanischen Behörden nicht bereit waren, mit der Mission zusammenzuarbeiten, war es leider nicht möglich, festzustellen, ob die Gründe, welche die peruanische Regierung für die Ausweisung Azañas angeführt hatte – Einmischung in die internen Angelegenheiten der peruanischen Gewerkschaftsbewegung und angebliche Begünstigung der Sache der Kommunisten – auf Tatsachen beruhten. Im Hinblick darauf, daß Azaña erklärt hatte, er könne unter diesen Umständen nicht im Dienst der ITF bleiben und sein Rücktrittsgesuch einreichte, beschloß der Geschäftsführende Ausschuß der ITF im März 1964 nach Entgegennahme des Berichtes der oben erwähnten ITF-Mission, den Kollegen J. Otero für die Zeit bis zur nächsten Vorstandssitzung zum Amtierenden Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum zu ernennen. Auf seiner Sitzung vom Juni 1964 in Wien bestätigte der Vorstand den Beschluß des Geschäftsführenden Ausschusses und beschloß, den Kollegen Otero offiziell zum Nach-

folger Azañas zu ernennen. Außerdem wurde beschlossen, daß sich das Regionalbüro weiterhin in Lima befinden sollte. Natürlich wäre es vorzuziehen gewesen, wenn eine Gelegenheit bestanden hätte, vorher mit unseren lateinamerikanischen Mitgliedsverbänden über diese Fragen Rücksprache zu halten, aber dies war auf Grund der außerordentlichen Dringlichkeit des Problems leider nicht möglich. Da jedoch unter einigen lateinamerikanischen Mitgliedsverbänden der ITF Mißverständnisse im Zusammenhang mit a) dem Sitz des Regionalbüros, b) dem Rücktritt Azañas und c) der Ernennung des Kollegen Otero zu bestehen schienen, wurde beschlossen, daß der Generalsekretär eine umfassende Tour des lateinamerikanischen Tätigkeitsbereiches der ITF unternehmen sollte, um den dort befindlichen Mitgliedsverbänden die Gründe für die vom ITF-Vorstand gefaßten Beschlüsse persönlich darzulegen. **(66)**

Im September 1964 siedelte Kollege Otero von Brasilien nach Lima um. Kollege Medrano wurde als sein Mitarbeiter im ITF-Büro weiterbeschäftigt, und im August 1964 wurde ein weiterer Mitarbeiter, Kollege Gomero, angestellt, der ein ehemaliger leitender Funktionär eines Taxichauffeurverbandes und ein Mitglied des peruanischen Parlamentes ist. Auf der Zweiten lateinamerikanischen Regionalkonferenz der ITF (Lima, März 1961) handelte er als Vizepräsident und war einer der Teilnehmer an dem vom Arbeitsinstitut der Universität von Puerto Rico in Zusammenarbeit mit der ITF veranstalteten Schulungskurs für lateinamerikanische Gewerkschafter. **(64)**

**54. Peru**

Auf Grund der durch den Staatsstreich vom Sommer 1962 herbeigeführten Situation war die Lage der peruanischen Gewerkschaften auch gegen Ende 1962 noch verhältnismäßig schwierig. Dennoch war es der ITF möglich, das im Dienste der Peruanischen Staatsbahnen stehende Personal in einem Streik gegen seine Arbeitgeber zu unterstützen. Später mischte sich die Militärjunta in Verhandlungen über Forderungen auf Zahlung einer Lebenshaltungskostenzulage ein, aber nach erneuten Diskussionen mit den zuständigen Arbeitgebern war es unserem Regionaldirektor möglich, eine annehmbare Regelung der diesbezüglichen Schwierigkeiten herbeizuführen.

Im August und September 1964 fand in Peru ein achtwöchiger Ausbildungskurs für peruanische Transportarbeiter-Gewerkschafter statt. Dieser Kurs wurde unter den Auspizien der ITF und der peruanischen Zweigstelle des Amerikanischen Instituts für freie Arbeitsentwicklung (AIFLD) durchgeführt. An ihm nahmen insgesamt 18 Gewerkschafter aus sieben Städten des Landes teil. Er diente vor allem der praktischen Ausbildung und umfaßte folgende Fächer: a) Kollektivverhandlungen, b) Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften, c) Public Relations, d) Organisierungsmethoden, e) Buchführung, f) Journalismus, g) Behandlung von Arbeitskonflikten. Zu den Instruktoren zählten Kollege Otero (ITF-Regionaldirektor für Lateinamerika) sowie die Kollegen Manuel Medrano und Medardo Gomero von unserem Regionalbüro in Lima.

Im September 1964 besuchte Madrano, zusammen mit Kollege R. Aiken, von der Amerikanischen Vereinigung der Eisenbahnbeamten, mehrere Städte in Nordperu. Medrano und Aiken hatten Unterredungen mit leitenden Funktionären und Mitgliedern verschiedener ITF-Mitgliedsverbände. Im Hafen von Chimbote nahmen sie mit dem dortigen Hochseefischerverband Fühlung, der am Beitritt zur ITF interessiert zu sein schien. Der Verband hat 4800 Mitglieder.

## 55. Argentinien

Im Dezember 1962 und Januar 1963 kam es in Argentinien zu einer Reihe von Arbeitskonflikten, die sich auf das gesamte Transportwesen des Landes auswirkten. Einer der Hauptgründe für diese Konflikte waren die wiederholten Verzögerungen in der Zahlung von Löhnen. Darüber hinaus hatte die Regierung begonnen, sich direkt in die Geschäfte der Gewerkschaften einzumischen. Im Falle des der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbandes «La Fraternidad» weigerte sich die Eisenbahnverwaltung, die vom Arbeitslohn abgezogenen Gewerkschaftsbeiträge an die Gewerkschaft weiterzuleiten. Während der Vorstandswahlen der der ITF angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaft (SUPA) erfand die Regierung wiederholt Vorwände, um die Abstimmungen als unrechtmäßig erklären zu können, so daß insgesamt drei Wahlgänge durchgeführt werden mußten. Der Seeleuteverband (SOMU) beschwerte sich über die Beschlagnahmung bzw. Schließung seines Heuerbüros durch die Regierung. Außerdem hatte die schlechte Verwaltung der Handelsmarine zu weitverbreiteter Arbeitslosigkeit geführt. Auch im Falle der Straßentransportarbeiter setzte das Arbeitsministerium alle Hebel in Bewegung, um die Verhandlungen zur Erneuerung von Kollektivverträgen so lange wie möglich hinauszuziehen.

Im Dezember 1962 begab sich der Regionaldirektor der ITF für Lateinamerika nach Argentinien, um den Mitgliedsverbänden der ITF Unterstützung zu leisten. Er berief eine gemeinsame Sitzung aller Mitgliedsverbände ein, auf der ein Liaison-Komitee zur Koordinierung gemeinsamer Kampfmaßnahmen ernannt wurde. Im Dezember 1962 und Januar 1963 fanden mehrere Streiks statt, u. a. zwei 24-Stunden-Streiks. Eine Anzahl von Telegrammen wurden an die Regierung und die zuständigen Behörden entsandt, in denen eine gerechte Regelung der bestehenden Meinungsverschiedenheiten gefordert und erklärt wurde, daß die ITF bereit sei, ihre Mitgliedsverbände mit allen Mitteln zu unterstützen. Daraufhin kam es ziemlich schnell zu einer befriedigenden Beilegung der Konflikte. Die Regierung erklärte sich bereit, alle ausstehenden Löhne nachzuzahlen. Die Seeleute erhielten ihr Heuerbüro zurück und darüber hinaus eine Lohnerhöhung. Die Verhandlungen über die Lohnforderung der Hafen- und Straßentransportarbeiter wurden unverzüglich wieder aufgenommen.

Dieser Argentinienbesuch des Regionaldirektors veranlaßte mehrere wichtige Transportarbeiterverbände, sich um Beitritt zur ITF zu bewerben. Im Juni 1963 begab sich der ITF-Regionaldirektor für Lateinamerika erneut nach Argentinien und nahm an Kongressen des Eisenbahnerverbandes «La Fraternidad», des Hafenarbeiterverbandes (SUPA) und des Straßentransportarbeiterverbandes teil. Durch diesen Besuch gewann die ITF einen neuen Mitgliedsverband, den Argentinischen Binnenschifferverband. Im Oktober 1964 besuchte Kollege Otero Argentinien, hatte Unterredungen mit leitenden Funktionären aller ITF-Mitgliedsverbände und traf Vorbereitungen für die bevorstehende Lateinamerikatour des Generalsekretärs.

## 56. Brasilien

Anfang 1964 fand in Brasilien eine Militärrevolte statt, die zum Sturz des Goulart-Regimes führte und eine radikale Änderung der Lage der freien Gewerkschaftsbewegung mit sich brachte. Unter dem Goulart-Regime war es der Kommunistischen Partei möglich gewesen, ihren Einfluß auf die Gewerkschaften stärker denn je zuvor geltend zu machen.
Nicht nur die einzelnen Ministerien und Regierungsinstanzen, sondern auch

die Schulen, Universitäten, die Presse, der Rundfunk und vor allem die Gewerkschaftsbewegung standen zur Zeit der Absetzung Goularts zumindest teilweise unter kommunistischem Einfluß. Auf gewerkschaftlicher Ebene hatten die Kommunisten im Jahre 1962 begonnen, eine intensive Propagandakampagne unter den Organisationen der Industriearbeiter, Seeleute und Hafenarbeiter durchzuführen, die verhältnismäßig erfolgreich war und zur Bildung des kommunistischen Gewerkschaftszentrums CGT führte. Das CGT spielte eine aktive Rolle auf politischer Ebene und war sogar in der Lage, illegale Gruppen unter den Mitgliedern der brasilianischen Streitkräfte zu bilden.

Nach dem Fall des Goulart-Regimes wurden zahlreiche Gewerkschaften der Aufsicht der Regierung unterstellt. Im Staate Sao Paulo waren dies sogar alle Gewerkschaften. Obwohl es sich im Falle der demokratischen Verbände hierbei angeblich nur um eine Formalität handelte, betrachteten die freien Transportarbeiterverbände diese Aufsicht durch die Regierung als eine Belästigung. Ein weiterer Grund zu Befürchtungen war die Tatsache, daß einige der Funktionäre, denen die Leitung der ehemals kommunistischen Gewerkschaften übertragen worden war, sehr unerfahren waren. Es bestand daher die Gefahr, daß die Arbeitgeber diesen Sachverhalt ausnützen würden.

Im April 1964 hatte Kollege Otero in Rio de Janeiro Unterredungen mit Vertretern mehrerer internationaler Gewerkschaftsorganisationen (ORIT, AIFLD, ALF-CIO, PTTI, IFCCTE) über die Möglichkeit der Ergreifung gemeinsamer Maßnahmen. Außerdem nahm er im Hauptbüro der Brasilianischen Handelsarbeiter-Föderation (CNTC) an einer Sitzung von Vertretern der Handels-, Industrie- und Transportarbeiter-Gewerkschaften teil, auf der beschlossen wurde, gemeinsam an die zuständigen Behörden heranzutreten. Die diesbezügliche, aus Funktionären der demokratischen brasilianischen Gewerkschaften und Vertretern der internationalen Gewerkschaftsbewegung bestehende Delegation wurde vom Arbeitsminister freundlich empfangen und legte ihm ihre Ansichten und Wünsche in bezug auf die Zukunft der brasilianischen Gewerkschaftsbewegung dar, zusammen mit Vorschlägen zur Revision der Arbeitsgesetzgebung und der Abschaffung der gegenwärtigen Gewerkschaftssteuer («imposto sindical» genannt). Gleichzeitig versuchte die Delegation, eine Frist für die Überwachung der Tätigkeit der Gewerkschaften zu vereinbaren und die Unterstützung des Arbeitsministers für die Durchführung einer intensiven Kampagne zur Verbreitung der Grundsätze der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung zu gewinnen. Der Minister stimmte den Vorschlägen der Delegation zu, aber bemerkte, es würde einige Zeit dauern, ehe die von der Regierung eingeführten Kontrollmaßnahmen vollständig zurückgezogen werden könnten. Dennoch waren die Mitglieder der Delegation der Ansicht, daß die freie Gewerkschaftsbewegung in Brasilien wertvolle Arbeit leisten könne.

Als die Regierung später unter Berufung auf ein Notstandsgesetz die Kollektivverträge der Seeleute und des Zivilluftfahrtspersonals als ungültig erklärte, fand in Rio de Janeiro am 25. August eine Sitzung von Vertretern der verschiedenen Berufssekretariate und der ORIT statt, auf der Maßnahmen zur Unterstützung der brasilianischen Arbeiter diskutiert wurden. Die Sitzung beschloß, ein gemeinsames Schreiben an die brasilianische Zentralorganisation zu richten und ihr mitzuteilen, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung die Bemühungen der brasilianischen Arbeiterorganisationen unterstütze. Später fanden Unterredungen mit Vertretern des brasilianischen Arbeitsministeriums statt, die dazu führten, daß die Regierung ihre ursprünglich erlassenen Verordnungen revidierte. **(18)**

**57.** Während der Jahre 1962 und 1963 führte die ITF in Zusammenarbeit mit dem Amerikanischen Institut für freie Arbeitsentwicklung (AIFLD) und dem ORIT/IBFG eine Reihe von gewerkschaftlichen Schulungsprogrammen in verschiedenen Teilen Brasiliens durch.

Im September 1963 eröffnete das AIFLD in Sao Paulo ein ständiges Schulungszentrum für Gewerkschafter. Da die in diesem Zentrum veranstalteten Kurse gewisse gewerkschaftliche Grundkenntnisse voraussetzten, vereinbarte das AIFLD mit den in Brasilien tätigen internationalen Gewerkschaftsorganen die Durchführung gemeinsamer Grundausbildungskurse in verschiedenen Teilen des Landes. Kollege Otero, der zu jener Zeit unser Vertreter in Brasilien war, wurde mit der Koordinierung dieser gemeinsamen Programme beauftragt. Das erste Programm gelangte im Juli 1963 in vier Städten im Norden, Zentrum und Süden des Landes zur Durchführung. Ein weiteres Programm wurde im folgenden November in fünf Städten im Norden und Nordosten des Landes durchgeführt. Insgesamt erhielten über 350 Gewerkschaftsfunktionäre eine Grundausbildung, und 40 von ihnen machten weitere Kurse in dem in Sao Paulo befindlichen AIFLD-Zentrum mit.

Im Sommer 1963 brachte die ITF im Staate Sao Paulo in Zusammenarbeit mit der ihr angeschlossenen Binnenverkehrsarbeiterföderation (CNTT) eine intensive Organisierungskampagne zur Durchführung. Die Kampagne dauerte insgesamt 64 Tage und galt der Rekrutierung demokratischer Funktionäre, um der in diesem Teil des Landes intensiven kommunistischen Tätigkeit zu begegnen.

Eine in der Zeit vom September bis Dezember 1963 von der ITF in Zusammenarbeit mit dem IBFG und der ORIT durchgeführten Organisierungskampagne für Nordbrasilien trug den Namen «Aktion Hinterland». Während der ersten Stufe dieser Aktion konzentrierte sich die Kampagne vor allem auf größere Städte, wie z. B. Manaus und Belem. Außerdem besuchten internationale Gewerkschaftsvertreter den an der Grenze zwischen Französisch-Guyana und Brasilien gelegenen Bezirk Macapa, wo sich eine große Anzahl von Hafenarbeitern befand, die seit einiger Zeit bei der gewerkschaftlichen Organisierungstätigkeit vernachlässigt worden waren. Sie freuten sich daher, eine Gelegenheit zu haben, mit anderen Gewerkschaftern wichtige Probleme zu besprechen. Im Dezember 1963 fand in Macapa ein dreitägiges ORIT/ITF-Seminar statt, auf dem Vorbereitungen für die Durchführung einer intensiven Organisierungskampagne getroffen wurden. 13 der 22 Seminarteilnehmer kamen von Transportarbeiterverbänden.

Im Jahre 1964 brachte die ITF die ersten zwei Studien ihrer brasilianischen Organisierungskampagne – «Operation Brotherhood» genannt – zur Durchführung. Das Ziel der Kampagne ist es, zuverlässige demokratische Gewerkschaftsfunktionäre im Transportarbeitersektor zu rekrutieren. Diese ersten zwei Stadien waren vor allem der Einholung von Informationen und der Fühlungnahme mit Transportarbeiterorganisationen in allen Teilen Brasiliens gewidmet. Im dritten Stadium der Kampagne, welches in der ersten Hälfte 1965 durchgeführt werden wird, sollen spezifische Sachgebiete, wie z. B. Organisationstätigkeit, Aufklärung, Vorbereitung von Gewerkschaftswahlen usw. behandelt werden. An der Durchführung des zweiten Stadiums dieses Programmes waren außer den Kollegen Otero und Gomero folgende Kollegen beteiligt: M. Martinez (Vizepräsident des Hafenarbeiterverbandes von Puerto Rico), R. Aiken (Funktionär der US-Brotherhood of Railway Clerks), de Moura (Föderation der Autobus- und Lastwagenfahrer von Sao Paulo) und Mario Lopez de Oliveira (Präsident der der ITF angeschlossenen Binnenverkehrsarbeiter-Föderation [CNTT] und Mitglied des ITF-Generalrates).

**58. Ekuador**

Im August 1963 begab sich Kollege Otero nach Ekuador, um die zufolge der Übernahme der Eisenbahnen durch ein neues Militärregime entstandene Lage zu prüfen und den der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverband, der sich in großen Schwierigkeiten befand, zu unterstützen. Kollege Otero berichtete, daß die Eisenbahnen des Landes einem Oberst unterstellt worden waren, der ihren Betrieb nach militärischen Grundsätzen leitete und entschlossen war, die Gewerkschaft der Eisenbahner aufzureiben. Dieser Oberst war berechtigt, Eisenbahner ohne jegliche Abfindung zu entlassen, sie willkürlich zu versetzen, ihre Löhne zu kürzen und sie zu zwingen, Überstunden zu arbeiten, ohne daß ihnen dafür eine Entschädigung gezahlt wurde. Der Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes war aus dem Dienste der Eisenbahnen entlassen worden und konnte somit nicht länger als Vertreter der Mitglieder seines Verbandes handeln. Die Versuche des Kollegen Otero, die Regierung und den obengenannten Oberst von der Torheit und Ungerechtigkeit der von ihnen getroffenen Maßnahmen zu überzeugen, waren erfolglos. Am 27. September 1963 verwies der Generalsekretär der ITF in einer Presseerklärung auf den Ernst der Lage in Ekuador und forderte den Präsidenten des Militärregimes auf, von weiteren Angriffen auf die freie Gewerkschaftsbewegung Ekuadors unverzüglich Abstand zu nehmen.
Im Juli 1964 besuchte der Mitarbeiter des Kollegen Otero, Kollege Medrano, Ekuador und nahm mit den noch bestehenden Resten des Eisenbahnerverbandes Fühlung. Er teilte uns mit, daß die Militärregierung ihre antigewerkschaftliche Politik unermüdlich weiter verfolgt und dadurch die Tätigkeit der Gewerkschaften praktisch zum Stillstand gebracht hätte. Nur eines der neun Vorstandsmitglieder des Eisenbahnerverbandes habe weiterhin Widerstand geleistet und sei nicht bereit gewesen, die willkürlichen Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung zu dulden. Die Regierung des Landes war gegen jegliche Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung in Ekuador, mit Ausnahme der gewerkschaftlichen Schulungsarbeit. Um den ekuadorianischen Transportarbeiter-Gewerkschaften in ihrer sehr schwierigen Lage behilflich zu sein, beteiligte sich die ITF an mehreren Schulungsprogrammen, welche unter den Auspizien mehrerer IBS und des ORIT/IBFG durchgeführt wurden. Im Oktober 1964 besuchte Kollege Medrano erneut Ekuador und nahm an dem Kongreß der Ekuadorianischen Kraftfahrerföderation teil.

**59. Kolumbien**

Im Mai 1963 begab sich der ITF-Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum nach Kolumbien, wo er an der Interamerikanischen Arbeitsministerkonferenz, die in Bogota stattfand, teilnahm. Während seines Aufenthaltes in Bogota nahm er außerdem mit einigen kolumbischen Mitgliedsverbänden, einschließlich dem Seeleuteverband und der Gewerkschaft der Zivilluftfahrtsmechaniker (ACMA) Fühlung. Die letztere Organisation hat seit ihrem langen Streik im Jahre 1962 gute Fortschritte gemacht. Der Seeleuteverband war in einen bitteren Arbeitskonflikt mit der staatlichen Reederei Flota Grancolombiana verwickelt **(10).** Im Juli 1964 begab sich Kollege Medrano nach Kolumbien, wo er die Gewerkschaft der Zivilluftfahrtsmechaniker und den Verband des Personals der AVIANCA-Luftfahrtsgesellschaft bei Kollektivverhandlungen unterstützte. Nach seiner Rückkehr nach Lima ergriff die ITF weitere Maßnahmen in Unterstützung der kolumbischen Seeleute. **(10)**
Während eines weiteren Kolumbien-Besuches im Oktober 1964 nahm Kollege Medrano an dem 16. Kongreß der Gewerkschaft des AVIANCA-Perso-

nals teil und unterstützte den Kolumbischen Eisenbahnerverband in einem Arbeitskonflikt über eine Lohnforderung. Nachdem unser Regionalbüro in Lima und das Londoner Sekretariat Telegramme an die Eisenbahnverwaltung gerichtet hatten, machten die Arbeitgeber ein befriedigendes Angebot.

**60. Mexiko, Panama, Kostarika und Guatemala**

Im Januar 1964 besuchte Kollege Otero Mexiko, wo er an der ersten Interamerikanischen Konferenz der gewerkschaftlichen Schulungsleiter teilnahm. Während seines Aufenthaltes in Mexiko hatte Kollege Otero Unterredungen mit den leitenden Funktionären mehrerer ITF-Mitgliedsverbände und Vertretern des Mexikanischen Gewerkschaftsbundes (CMT). Außerdem nahm er am Kongreß des Mexikanischen Eisenbahnerverbandes teil, der über 100 000 Mitglieder hat.

Auf dem Wege nach Mexiko besuchte Kollege Otero Panama, Kostarika und Guatemala. Aus **Panama** berichtete er, daß die gewerkschaftliche Lage auf Grund der großen Anzahl rivalisierender Gewerkschaften noch immer sehr verworren war. Die Lage des panamanischen Verbandes des Zivilluftfahrtspersonals war zur Zeit seines Besuches besonders ernst, weil eine große Anzahl von Mitgliedern zufolge der von den Arbeitgebern gegen sie ergriffenen Disziplinarmaßnahmen aus dem Verband ausgetreten waren. In **Kostarika** nahm er mit dem Eisenbahnerverband Fühlung, den er bei der Ausarbeitung von Plänen für ein Schulungsprogramm und einer Organisierungskampagne sowie bei Kollektivverhandlungen unterstützte. In **Guatemala** nahm Kollege Otero mit leitenden Funktionären des Eisenbahnerverbandes (SAMF) Fühlung. Dieser Verband hat rund 40 000 Mitglieder und ist die stärkste Gewerkschaft des Landes. Ihre Mitglieder stehen im Dienste der International Railroads of Central America (IRCA). Die IRCA ist ein großes Unternehmen, dem Eisenbahnen, Plantagen und zahlreiche andere Betriebe in Guatemala, Nikaragua, Honduras und Kostarika angehören. Dieses mächtige Kartell ist in der Lage, Druck auf die Regierung der verschiedenen Länder auszuüben und deren Arbeitsgesetzgebung zu ignorieren. Die Löhne der Eisenbahner sind außerordentlich schlecht, und die Gesellschaft hat im Oktober 1963 Hunderte von Eisenbahnern willkürlich entlassen. Die Regierung von Guatemala ist ebenfalls antigewerkschaftlich eingestellt und hat ein Streik- und Versammlungsverbot erlassen. Eine Anzahl von Eisenbahnern ist wegen ihrer angeblichen Zusammenarbeit mit Guerillas verhaftet worden. Der bereits erwähnte Eisenbahnerverband (SAMF) hat sich erst kürzlich von einem Jahrzehnt der gewerkschaftlichen Korruption und Demoralisierung erholt. Seitdem beschränkt er seine Tätigkeit auf rein gewerkschaftliche Fragen. In Weiterverfolgung von Unterredungen zwischen Kollege Zosel und Vertretern des SAMF war es Kollege Otero möglich, diese Organisation zum Beitritt zur ITF zu bewegen. **(19)**

**61. Dominikanische Republik**

Im September 1964 besuchte der Mitarbeiter Oteros, Kollege Gomero, die Dominikanische Republik und Puerto Rico. In der Dominikanischen Republik handelte Kollege Gomero als Ratgeber der neugebildeten Dominikanischen Transportarbeiterföderation (FENATRADO), deren Ansuchen um Beitritt zur ITF auf einer späteren Sitzung des ITF-Vorstandes akzeptiert wurde. Außerdem nahm Kollege Gomero während seines Aufenthaltes an einem Ausbildungskurs für Funktionäre der FENATRADO-Mitgliedsverbände teil und war der Föderation bei der Lösung einer Reihe praktischer und organisatorischer Probleme behilflich. Weiterhin sprach Kollege Gomero zu einer

Mitgliederversammlung des Unabhängigen Hafenarbeiterverbandes, der der FENATRADO beizutreten beabsichtigt, sobald er vom Arbeitsministerium als rechtmäßiger Vertreter seiner Mitglieder anerkannt worden ist. Schließlich nahm Gomero mit mehreren anderen Hafenarbeiterorganisationen Fühlung. Eine dieser Organisationen schien am Beitritt zur ITF interessiert zu sein.

**62. Bolivien**

Im November und Dezember 1964 unternahm Kollege Medrano zwei Reisen nach Bolivien. Der Zweck seines ersten Besuches war es, sich an Ort und Stelle mit der zufolge des Sturzes des Präsidenten Estenssoro und der Bildung einer Militärregierung entstandenen gewerkschaftlichen Lage und den Problemen der bolivianischen ITF-Mitgliedsverbände vertraut zu machen. Während seines zweiten Besuches unterstützte er die demokratischen Kandidaten bei der Vorbereitung für die bevorstehenden Wahlen innerhalb der Föderation der Eisenbahner und des Zivilluftfahrtspersonals. Im Januar 1965 wird Kollege Medrano Bolivien ein drittes Mal besuchen, um bei der Planung eines Schulungsseminars für Transportarbeiter-Gewerkschafter, welches von der ITF in Zusammenarbeit mit dem Amerikanischen Institut für freie Arbeitsentwicklung (AIFLD) geplant wurde, mitzuwirken.

**63. Chile**

Im Oktober 1964 besuchte Kollege Otero Chile in Vorbereitung für die kommende Lateinamerikatour des Generalsekretärs. Zur Zeit seines Besuches war die Lage der chilenischen Gewerkschaften noch immer sehr verworren, weil die neue Regierung gegenüber den bestehenden demokratischen, konfessionellen und kommunistischen Fraktionen noch keine klare Haltung eingenommen hatte. Die größte Partei der Koalitionsregierung, die Christlichdemokratische, hatte allen Gewerkschaften ein Rundschreiben zugestellt, in welchem es diesen verboten wurde, Beziehungen zum IBFG, zur ORIT und zu internationalen Berufssekretariaten zu unterhalten. Gestattet wurde den Gewerkschaften lediglich die Anbahnung internationaler Beziehungen zu einer lateinamerikanischen Regionalorganisation der konfessionellen Verbände. Der Präsident der Republik, Señor Frei, schien jedoch die Ansichten der Christlich-demokratischen Partei nicht zu teilen. Die Regierung selbst hatte zur Frage der internationalen gewerkschaftlichen Beziehungen noch keine Erklärung abgegeben. In Chile besuchte Kollege Otero eine Anzahl angeschlossener Verbände, einschließlich die Chilenische Seeleuteföderation (COMACH) und trat außerdem mit dem Eisenbahnerverband (Federación Industrial Ferrociaria) in Verbindung, der damals unter kommunistischer Kontrolle stand, obwohl sich mehrere demokratisch gesinnte Gewerkschafter unter seinen leitenden Funktionären befanden. Kollege Otero war der Auffassung, daß die ITF den chilenischen Transportarbeitern sehr behilflich sein könne, besonders was die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt anbelange, die noch nicht gewerkschaftlich erfaßt worden waren. Er schlug vor, daß die ITF für zwei oder drei Monate einen Vertreter nach Chile entsenden sollte, der mit der COMACH und dem AIFLD auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Schulung zusammenarbeiten würde. **(66)**

**64. Ausbildungsprogramm der Universität Puerto Rico für Arbeitsschulungsleiter**

Vom 16. September bis 22. November 1963 fand an der Universität von Puerto Rico ein zehnwöchiger Ausbildungskurs für Arbeitsschulungsleiter statt. Die Teilnehmer an dem Kurs kamen aus Argentinien, Kostarika, Peru, Puerto Rico und Uruguay. Ihre betreffenden Gewerkschaften organisierten Eisen-

bahner, Hafenarbeiter, Seeleute, Autobuspersonal und Taxichauffeure. Die im Rahmen dieses Kurses gehaltenen Referate befaßten sich mit folgenden Fragen:
a) Methoden der gewerkschaftlichen Organisierung; b) gewerkschaftliche Aspekte des Transportwesens; c) Arbeitsgesetzgebung; d) Lehrmethoden; e) Gewerkschaftsjournalismus; f) Planung industrieller Kampfmaßnahmen; g) Propaganda und Beziehungen zur Öffentlichkeit und h) Planung von Referaten.
Die Teilnehmer sollten nach der erfolgreichen Beendigung des Kurses in ihren eigenen Ländern für die Planung und Durchführung von Seminaren und Schulungskursen verantwortlich sein.
Um praktische Erfahrung zu gewinnen, führten die Schüler am Ende ihrer Ausbildung ein Übungsseminar durch und begaben sich anschließend nach Panama, wo sie einen Gewerkschaftskurs organisierten, an welchem insgesamt 42 Mitglieder von verschiedenen panamanischen Transportarbeiter-Gewerkschaften teilnahmen. Die Mehrzahl der diesbezüglichen Referate wurde von Teilnehmern an dem obengenannten Universitätskurs gehalten. Außerdem sprachen die Kollegen Giles Galvin (Leiter des Ausbildungsprogrammes für Arbeitsschulungsleiter an der Universität Puerto Rico), Lester Zosel (Internationaler Vertreter der American Brotherhood of Railway Clerks) und Otero (ITF-Vertreter für Brasilien). Die beiden letztgenannten Kollegen hielten auch an der Universität Puerto Rico Vorträge.

**65. Interamerikanische Konferenz der Schulungsleiter**

Die Erste Interamerikanische Konferenz der Schulungsleiter fand vom 13. bis 17. Januar 1964 in Mexico City statt. An ihr nahmen über 100 Delegierte kanadischer, amerikanischer und lateinamerikanischer Gewerkschaften sowie verschiedener zwischenstaatlicher Organisationen, des Amerikanischen Instituts für freie Arbeitsentwicklung (AIFLD), des IBFG und mehrerer Berufssekretariate und Schulungsorgane teil. Eine auf der Konferenz angenommene Entschließung befürwortete die Bildung eines Verbindungsausschusses, der beauftragt wurde, die verschiedenen Methoden zur Auswertung der auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Schulung zur Verfügung stehenden Lehrkräfte und finanziellen Mittel zu untersuchen. Die ORIT und mehrere Berufssekretariate werden ständige Mitglieder des Ausschusses sein. Die übrigen Organisationen werden seinen Sitzungen in beratender Eigenschaft beiwohnen. Auf der Konferenz sprach Kollege Otero über das gemeinsame ORIT/IBS/AIFLD-Schulungsprogramm für Brasilien. Außerdem diskutierte er mit IBS-Vertretern die in Latein- und Zentralamerika bestehenden Probleme und nahm an einer Sitzung des Vorstandes der ORIT teil.

**66. Lateinamerikatour des Generalsekretärs**

Im November und Dezember 1964 unternahm der Generalsekretär eine sechs Wochen lange Tour durch den lateinamerikanischen Raum, um mit den dortigen ITF-Mitgliedsverbänden Fühlung zu nehmen. Begleitet von Kollege Otero, der in Vorbereitung für diese Tour bereits in Brasilien, Argentinien und Chile gewesen war, besuchte der Generalsekretär Brasilien, Uruguay, Argentinien, Chile, Peru, Kolumbien, Venezuela, Curaçao und Mexiko.

Die Tour begann mit einem siebentägigen Aufenthalt in **Brasilien,** wo der Generalsekretär mit Mitgliedsverbänden und auch mit nichtangeschlossenen Transportarbeiterorganisationen (Eisenbahner, Straßentransportarbeiter, Hafenarbeiter, Seeleute, Binnenschiffer, Hochseefischer und Zivilluftfahrtsper-

sonal) Fühlung nahm. Außerdem hatte der Generalsekretär Unterredungen mit dem brasilianischen Arbeitsminister, dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten, dem stellvertretenden Gouverneur der Provinz Guanabara und dem Gouverneur der Provinz Sao Paulo. Im Verlaufe seiner Unterredung mit dem Arbeitsminister, Herrn Dr. Sussekind, hatte der Generalsekretär eine Gelegenheit, Probleme aufzugreifen, die er mit dem Herrn Minister bereits auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Juni 1964 in Genf besprochen hatte. Es handelte sich dabei im besonderen um die Frage der Einmischung der Regierung in die Tätigkeit der Gewerkschaften, und der Herr Minister versprach dem Generalsekretär, die Regierung werde mit allen Mitteln versuchen, die gegenwärtige Kontrolle der Gewerkschaften aufzuheben.
Auf einer Pressekonferenz erklärte der Generalsekretär, daß er unter den Arbeitern eine gewisse Unzufriedenheit über die von der gegenwärtigen Regierung erlassenen Maßnahmen zur Beschränkung der gewerkschaftlichen Tätigkeit festgestellt habe. Außerdem sei eine große Zahl von Arbeitern über den scharfen Anstieg der Lebenshaltungskosten äußerst besorgt und verärgert. Kollege De Vries sagte, daß die Kontrolle der Gewerkschaften sehr bald zurückgezogen werden müsse, da es andernfalls zu einer «sozialen Explosion» kommen könnte. Die Arbeiter seien nicht bereit, die einzige Gruppe zu sein, von der Opfer zugunsten des Wiederaufbaus der Wirtschaft verlangt würden. Weiterhin betonte er, daß die von der Regierung auferlegte Gewerkschaftssteuer – «imposto sindical» genannt – aufgehoben werden müsse und daß ein dringendes Bedürfnis nach der Bildung einer effektiven gewerkschaftlichen Dachorganisation bestehe.
Von Brasilien begab sich der Generalsekretär nach **Uruguay.** In Montevideo hatte er Unterredungen mit Vertretern der Uruguayischen Eisenbahnerföderation, die ihre Treue zur ITF beteuerte, sowie mit führenden Vertretern der Hafenarbeiter. Seine Anwesenheit in Montevideo trug zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den dortigen Hafenarbeiterorganisationen bei. Vertreter der argentinischen Gewerkschaften trafen sich mit dem Generalsekretär in Montevideo, um ihn auf seinem Wege nach Buenos Aires zu begleiten.

In **Argentinien** konnte sich der Generalsekretär von der Zuverlässigkeit unserer argentinischen Mitgliedsverbände und von ihrer engen Zusammenarbeit innerhalb der Argentinischen Transportarbeiterföderation (CATT) überzeugen. Der Generalsekretär versprach, daß die ITF die Bemühungen der CATT, eine die Arbeitnehmer aller Transportzweige umfassende Föderation zu bilden, mit allen Mitteln unterstützen werde. Er leistete dieses Versprechen um so lieber, nachdem ihm erklärt worden war, daß die der CATT angehörenden Organisationen trotz den in Argentinien bestehenden politischen Differenzen entschlossen waren, politisch unabhängig zu bleiben. Zufolge weiterer Kontakte mit der Argentinischen Vereinigung der Schiffskapitäne wird diese Organisation in aller Wahrscheinlichkeit um Beitritt zur ITF ansuchen. Außerdem hatte der Generalsekretär Audienzen mit dem Präsidenten Argentiniens, Herrn Dr. Arturo U. Illia, dem Vizepräsidenten, Herrn Dr. Carlos H. Perette, dem Minister für Arbeit und öffentliche Dienste und dem Verkehrsminister.

In **Chile** stellte der Generalsekretär fest, daß sich die Lage der Gewerkschaften in letzter Zeit beträchtlich verbessert hatte. Mit dem Direktor des Amerikanischen Instituts für freie Arbeitsentwicklung (AIFLD), Kollege



Bibliothek
der Friedrich-Ebert-Stiftung

Julio Etcheverry, diskutierte der Generalsekretär Pläne für die Durchführung einer Kampagne, deren Ziel in der Vereinigung der demokratischen Eisenbahnerverbände des Landes bestand. Es wurde beschlossen, daß sich Kollege Gomero zur Besprechung aller weiteren Einzelheiten im Januar 1965 nach Chile begeben sollte.
Mit Vertretern der Chilenischen Seeleuteföderation (COMACH) diskutierte der Generalsekretär die Frage einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Hafenarbeitern Argentiniens, Uruguays und Chiles im Sinne einer bereits zwischen den Hafenarbeitern der zwei erstgenannten Länder getroffenen unverbindlichen Vereinbarung. Die COMACH versprach, den diesbezüglichen Vorschlag des Generalsekretärs weiterzuverfolgen. Wir hoffen, daß es möglich sein wird, diese Art von Zusammenarbeit auch auf die Hafenarbeiter anderer lateinamerikanischer Länder auszudehnen.

In Lima, **Peru,** wo sich das lateinamerikanische Regionalbüro der ITF befindet, hatte der Generalsekretär ebenfalls Unterredungen mit Vertretern der der ITF angeschlossenen Verbände. Im Verlaufe einer Diskussion betreffend die zwischen zwei peruanischen Eisenbahnerverbänden bestehenden Meinungsverschiedenheiten wurde beschlossen, daß unser lateinamerikanischer Regionaldirektor, Kollege Jack Otero, als Vermittler zwischen diesen beiden Verbänden handeln sollte, um eine ständige Grundlage für Zusammenarbeit zu schaffen. Der Generalsekretär bedauerte es sehr, daß kein Vertreter der Regierung bereit war, ihm eine Audienz zu gewähren. Er war von den Fortschritten, welche die peruanischen Transportarbeiterorganisationen trotz außerordentlichen Schwierigkeiten erzielt hatten, sehr beeindruckt. Im Verlaufe eines Presseinterviews erklärte er, daß die peruanische Regierung der Verbesserung der Verkehrsdienste des Landes größere Aufmerksamkeit widmen müsse und daß eine starke und verantwortliche Gewerkschaftsbewegung die beste Garantie für die Aufrechterhaltung des Arbeitsfriedens darstelle und auch zur größeren politischen und sozialen Stabilität beitragen könne.

Bei ihrer Ankunft in **Kolumbien** wurden der Generalsekretär und Kollege Otero von führenden Funktionären der beiden kolumbischen Gewerkschaftsbünde UTC und CTC sowie von Vertretern aller kolumbischen Mitgliedsverbände der ITF empfangen. Der Generalsekretär besprach mit Funktionären des Kolumbischen Eisenbahnerverbandes die Einzelheiten eines kürzlichen Arbeitskonfliktes, der auf Grund des Einschreitens der ITF einer befriedigenden Regelung entgegengeführt werden konnte. Mit Vertretern der Seeleuteorganisation diskutierten der Generalsekretär und Kollege Otero Maßnahmen zur Unterstützung der Seeleute, die sich seit 1961 in einem Arbeitskonflikt mit der staatlichen Reederei Flota Grancolombiana befinden.

In **Venezuela** besprach der Generalsekretär mit Vertretern der dortigen Mitgliedsverbände die allgemeine gewerkschaftliche Lage und die Durchführung einer Organisierungskampagne zur Stärkung der Venezolanischen Transportarbeiter-Föderation. Er war von der ausgezeichneten Organisierung der venezolanischen Mitgliedsverbände und von deren Funktionären stark beeindruckt. Während seines Aufenthaltes in Venezuela sprachen der Generalsekretär und Kollege Otero zu zwei großen Transportarbeiterversammlungen. Schließlich hatte der Generalsekretär Unterredungen mit dem Präsidenten des Venezolanischen Gewerkschaftsbundes (CTV) und nahm an der Eröffnungssitzung des neugewählten CTV-Vorstandes teil.

In **Curaçao** widmete sich der Generalsekretär in erster Linie einer Reihe von Straßentransportarbeiterproblemen, die zum Teil mit der Spaltung der curaçaischen Gewerkschaftsbewegung zusammenhingen. Im besonderen handelte es sich dabei um den unfairen Wettbewerb jener Privatwagenbesitzer, die Passagiere gegen Zahlung eines Entgelts befördern. Diese letzte Frage wurde vom Generalsekretär während eines Interviews mit dem Arbeitsminister angeschnitten. Vertreter des Curaçaischen Hafenarbeiterverbandes sprachen zum Generalsekretär über die Schwierigkeiten, welche in der Hafenwirtschaft zufolge der Bildung mehrerer rivalisierender Splittergewerkschaften, die zum Teil unter dem Einfluß der katholischen Gewerkschaftsbewegung stehen, entstanden waren.

Als letztes Land besuchte der Generalsekretär **Mexiko,** wo er Unterredungen mit Vertretern des Mexikanischen Gewerkschaftsbundes (CMT) sowie mit Funktionären der der ITF angeschlossenen Hafenarbeiter-, Straßentransportarbeiter- und Zivilluftfahrtsverbände hatte. Im Verlaufe von Unterredungen mit Vertretern der großen Mexikanischen Eisenbahnerföderation erklärten diese, daß ihre Organisation am Beitritt zur ITF interessiert sei.

# VI. Tätigkeit der Sektionen

## Eisenbahnersektion

### 67. Sektionsausschuß

Auf der Sektionskonferenz, die im Rahmen des ITF-Kongresses am 28. und 30. Juli 1962 in Helsinki stattfand, trat Sektionspräsident Richard Freund, Österreich, altershalber als Präsident und Mitglied des Ausschusses zurück. Die Konferenz dankte ihm für seine langjährige Mitarbeit mit starkem Beifall. Zum neuen Präsidenten wurde Robert Degris, Französischer Eisenbahnerverband FO, gewählt. Außerdem bestimmte die Konferenz erstmals einen Vizepräsidenten in der Person des Generalsekretärs des Britischen Eisenbahnerverbandes NUR, Sidney Greene. Sie beschloß weiter, daß der Sektionsausschuß aus Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern zusammengesetzt sein soll. Dabei sei es den einzelnen Ländern oder Ländergruppen zu überlassen, die stellvertretenden Mitglieder auf der Konferenz zur Wahl vorzuschlagen oder von Fall zu Fall für einzelne Sitzungen zu bestimmen. Nach diesem Beschluß wählte die Konferenz den Sektionsausschuß in der nachstehenden Zusammensetzung:

**A. Europa**

| Land | Mitglied | Stellvertreter |
|---|---|---|
| Österreich | E. Ulbrich | — |
| Benelux | A. Tonneaux (Belgien) | G. J. H. Alink (Niederlande) |
| Skandinavien | M. Trana (Norwegen) | G. Kolare (Schweden) |
| Großbritannien | S. Greene (NUR), *Vizepräsident* | W. J. P. Webber (TSSA) |
| Schweiz | E. Haudenschild | — |
| Deutschland | F. Berger | F. Eichinger<br>W. Mathies (ÖTV) |
| Frankreich | R. Degris (FO), *Präsident* | F. Laurent (FO)<br>G. Thevenet (Cadres) |
| Italien | B. Costantini | E. Zanetti |

**B. Nordamerika**

| | | |
|---|---|---|
| USA und Kanada | D. S. Beattie (RLEA) | — |

**C. Lateinamerika**

| | | |
|---|---|---|
| Argentinien, Chile, Uruguay | H. Alonso (Argentinien) | R. Martinez (Uruguay) |
| Bolivien, Peru | J. S. Obando (Bolivien) | W. Chanca (Peru) |
| Kolumbien, Ekuador, Venezuela | A. Hernandez (Kolumbien) | A. Salinas (Venezuela) |
| Zentralamerika | — | E. Abarca (Costarica) |

**D. Asien**

| *Land* | *Mitglied* | *Stellvertreter* |
|---|---|---|
| Japan | K. Suzuki | — |
| Indien | P. R. Gupta | M. S. Hoda |
| Indonesien | R. A. Santoso | — |
| Korea | Sang Kyu Oh | — |

**E. Afrika**

| | | |
|---|---|---|
| Kenia | J. Akumu | — |
| Rhodesien, Betschuanaland | M. A. Ndabambi | — |
| Tanganjika | S. J. Katungutu | — |
| Tunesien | M. A. Hellal | — |

Diese Zusammensetzung hat sich bis Ende 1964 wie folgt geändert: Die Kollegen Trana (Norwegen), Webber (TSSA, Großbritannien), Hellal (Tunesien) und Ndabambi (Rhodesien) traten zurück, während Kollege S. J. Katungutu (Tanganjika) in der Folge von politischen Umwälzungen eingekerkert worden ist. An Stelle des Kollegen Trana rückte Kollege G. Kolare (Schweden), bisheriger Stellvertreter, zum Ausschußmitglied vor, während als Stellvertreter neu Kollege P. Madsen (Dänemark) ernannt wurde. Dieser trat infolge Versetzung in den Ruhestand gegen Ende 1964 wieder zurück. Für den Kollegen Webber trat dessen Nachfolger im Amt als Generalsekretär der TSSA, J. G. Bothwell, in den Ausschuß ein, während für die Kollegen Ndabambi und Hellal noch kein Ersatz ernannt worden ist.
Wir möchten die Gelegenheit benützen, den ausgeschiedenen Kollegen für ihre Mitarbeit herzlich zu danken.
Der Ausschuß hielt in der Berichtsperiode fünf Sitzungen ab: im Mai 1962 in London, im März 1963 in Brüssel, im November 1963 in London, im Mai 1964 in Stockholm und im November 1964 in London. Zu den zwei Sitzungen in London von 1963 und 1964 wurden auch Mitglieder aus Eisenbahnerverbänden des Vorstandes der ITF eingeladen, der vorangehend in London getagt hatte.

**Tagungen**

**68. Juli 1962 – Sektionskonferenz in Helsinki**

Diese im Zusammenhang mit dem ITF-Kongreß tagende Konferenz war von 128 Delegierten aus 30 Ländern besucht. Die Konferenz konnte den Kollegen Robert Bratschi (Schweiz), Präsident der ITF von 1950 bis 1953, als Gast begrüßen. Bei der Behandlung des Tätigkeitsberichts konzentrierte sich die Diskussion auf die Streikbewegungen in Spanien, die Lage der griechischen Eisenbahner, einen Vorschlag, die Auswirkungen von Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen zu untersuchen, die Frage der Unterstützung von internationalen Zusammenkünften junger Eisenbahner, eine vermehrte Orientierung der Verbände in EFTA-Ländern über die Arbeiten in der EWG in bezug auf die soziale Harmonisierung im Verkehr und auf die eingeleitete Untersuchung über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner. Im Mittelpunkt der Konferenz stand die Beratung und Verabschiedung der «Sozialcharta zur Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen». Der vom Sektionsausschuß vorgelegte Entwurf wurde einstimmig gutge-

heißen. Die Sozialcharta stellt eine einheitliche Meinungsäußerung mit Forderungen der angeschlossenen Eisenbahnerverbände zu den Aspekten der Rationalisierung und Modernisierung dar. Sie soll den angeschlossenen Verbänden solange als Richtlinie dienen, als es im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation nicht gelingt, mit der Arbeitgeberseite und den Regierungen ein fortschrittliches internationales Instrument über die Behandlung der sozialen und beruflichen Folgen der Anwendung neuer Techniken und Methoden bei den Eisenbahnen auszuarbeiten. Die Verbände verpflichten sich in dieser Charta, für ihre Durchsetzung zu kämpfen und sich dabei gegenseitig nach Kräften zu unterstützen. Die Sozialcharta wurde anschließend auch vom Gesamtkongreß gutgeheißen. Wir verweisen auf den Kongreßbericht.

**69. Oktober 1962 – Europäische Konferenz über die Einführung der automatischen Kupplung (AK) in Genf**

Diese Konferenz stand im Zusammenhang mit einer von der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), Binnenverkehrsausschuß, organisierten Informationstagung, die zwecks einer Aussprache zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen der Eisenbahnen zum Thema der AK durchgeführt wurde. An der Vorkonferenz der ITF-Verbände vom 29. Oktober 1962 nahmen 17 Delegierte aus 10 Verbänden in 9 Ländern teil. Ein Vertreter des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) orientierte die Konferenz über die technischen und wirtschaftlichen Aspekte der AK. Es handle sich darum, die technischen Probleme für eine Kupplung zu lösen, die nicht nur die Wagen selbständig kupple und entkupple, sondern gleichzeitig auch die elektrischen Leitungen und Luftschläuche verbinde und überdies noch mit dem russischen System kuppelbar sei. Die Einführung einer solchen Kupplung sei in drei Etappen vorgesehen: eine erste Übergangsperiode, während der die automatische, nur zum Ziehen gebaute Kupplung zwischen den Puffern eingebaut sei und mit Wagen gekuppelt werden muß, die noch mit der traditionellen Schraubenkupplung ausgerüstet seien. Während dieser Zeit sollen die moderneren Einheiten des bestehenden Wagenparks mit dieser Ziehkupplung ausgerüstet werden. Alle neu zu bauenden Wagen sollen ab 1964 bereits so gebaut werden, daß später die automatische Zieh- und Stoßkupplung eingebaut werden könne. In der zweiten Etappe werden die traditionellen Schraubenkupplungen verschwinden und ausschließlich automatische Ziehkupplungen verwendet werden. In der Endetappe soll die Ziehkupplung durch die Zieh- und Stoßkupplung ersetzt werden, und die Wagenpuffer kommen in Wegfall. Man rechne mit einem Zeitraum von 20 bis 30 Jahren bis zur Erreichung des gesteckten Ziels.
Der UIC-Vertreter gab einen Einblick in die großen technischen Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung einer Kupplung entgegenstellen, die so vielseitigen Anforderungen genügen soll, sowie in die sich stellenden betrieblichen und finanziellen Probleme. Er betonte die Absicht seiner Organisation, bei der Lösung der Probleme im engen Kontakt mit den gewerkschaftlichen Organisationen zu bleiben.
Nach ausgiebiger Aussprache einigte sich die Konferenz auf eine Erklärung, die anderntags durch den Sektionspräsidenten der Informationstagung vorgetragen wurde. Diese trat im Palais des Nations zusammen und wurde vom Direktor der Transportabteilung der ECE, Herr Le Vert, präsidiert. Die UIC war durch deren Generalsekretär, L. Armand, und einige Mitarbeiter, die OSJD (Organisation für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Eisen-

bahnen Rußlands und der Oststaaten Europas) durch deren Vizepräsident, ein Russe, vertreten. Die konfessionellen Gewerkschaften hatten einen Vertreter entsandt, während die ITF mit sieben Vertretern teilnahm.
Nachdem die Herren von der UIC und der OSJD ihre interessanten Darlegungen gemacht hatten, legte Kollege Degris die Auffassungen der ITF-Verbände dar, wie sie am Vortag in einer Erklärung zusammengefaßt worden waren. Er wünschte, daß sich aus diesem Gedankenaustausch national und international eine engere Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Gewerkschaftsorganisationen entwickle und stellte in Aussicht, daß sich die ITF in einer besonderen Stellungnahme noch schriftlich zu den Problemen der Einführung der AK äußern werde. Dieses Memorandum wurde vom Sektionsausschuß in seiner Sitzung vom März 1963 beraten und anschließend der ECE und der UIC zugestellt. Seine wesentlichsten Punkte sind in einer Entschließung der Sektionskonferenz von Stockholm vom Mai 1964 wiederholt worden. Wir verweisen auf deren Text weiter unten. Im Anschluß an die Informationstagung wurden Filme über Versuche mit automatischen Kupplungen vorgeführt. **(82)**

**70. November 1963 – Erweiterte Sitzung des Sektionsausschusses in London**

Diese Sitzung folgte unmittelbar auf eine Tagung des ITF-Vorstandes. Dadurch ergab sich für eine Anzahl führender Kollegen aus überseeischen Eisenbahnerverbänden die Gelegenheit, daran ebenfalls teilzunehmen. Im Mittelpunkt dieser Tagung stand eine gründliche Aussprache über einen Gegenstand von weltweiter Aktualität: die Lage der Eisenbahnen in vielen Ländern aller Erdteile im Zusammenhang mit Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen und damit verbunden der Einfluß der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der Regierungen auf die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Anstellung von Eisenbahnern. Die Aussprache ging auf einen Vorschlag des belgischen Verbandes zurück. Darin wurde der Sektionsausschuß anläßlich der Sitzung in Brüssel vom März 1963 eingeladen, die Möglichkeit der Durchführung einer internationalen Aktion in Erwägung zu ziehen, um die Öffentlichkeit auf die besonderen Probleme der Eisenbahner im Zusammenhang mit der oben erwähnten Entwicklung aufmerksam zu machen. Die Wortführer aller vertretenen Verbände beteiligten sich an der Aussprache. Man kam überein, daß eine Demonstration in geeigneter Form durchaus nützlich sein könnte, obwohl die Entwicklungen in einzelnen europäischen Ländern dank der Stärke der Gewerkschaften und einer fortschrittlichen Haltung der Regierungen zu keinerlei negativen sozialen Folgen für das Personal geführt haben. Das Sekretariat wurde beauftragt, über den Vorschlag und die Aussprache an die Sektionskonferenz zu berichten, um dieser eine Gelegenheit einzuräumen, sich zu äußern. **(73, 80, 85, 88)**
Weiter beschäftigte sich die Tagung mit Fragen der IAO, mit der Tagesordnung für die nächste Eisenbahnerkonferenz und mit der Frage betreffend die Maße und Gewichte von Lastkraftwagen. Abschließend orientierte Kollege Katungutu aus Tanganjika (jetzt Tansania) über die Lage der Gewerkschaften in seinem Land. Er wurde kurz nach seiner Rückkehr verhaftet. **(26, 84)**

**71. Mai 1964 – Sektionskonferenz der Eisenbahner in Stockholm**

Diese Konferenz, die im prächtigen neuen Volkshaus tagte und vom Schwedischen Eisenbahnerverband glänzend vorbereitet war, wies einen neuen

Rekordbesuch auf: 95 Delegierte aus 28 Verbänden in 20 Ländern nahmen teil. Dazu kam eine Reihe von Ehrengästen aus Schweden, wie der Minister für Transport und Kommunikationen, Herr G. Skoglund, der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen, Herr E. Upmark, der Präsident und der Vizepräsident des schwedischen Gewerkschaftsbundes, die Kollegen A. Geijer und H. Blomgren, sowie der Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes in Genf, Herr A. A. Evans.
Herr Minister Skoglund verband seine Begrüßungsworte mit einer interessanten Darlegung über die kurz vorher vom Parlament beschlossene neue Verkehrspolitik Schwedens. Herr Generaldirektor Upmark hielt im Laufe der Konferenz eine Ansprache über die Zukunftsaspekte der Eisenbahnen, während Kollege A. Geijer die Teilnehmer nicht nur im Namen der schwedischen Gewerkschaftsbewegung, sondern auch in seiner Eigenschaft als Präsident des IBFG begrüßte. Von besonderem Interesse für die Konferenz war die Rede des Präsidenten des Schwedischen Eisenbahnerverbandes, Kollege G. Kolare, über die Stellungnahme seines Verbandes zur neuen Verkehrspolitik seines Landes und über die vom Parlament in Aussicht genommenen Gesetzesänderungen zur Erweiterung der Verhandlungsrechte des schwedischen Staatspersonals, zu dem auch ein großer Teil der Eisenbahner gehört.

Die vom Sektionsausschuß vorbereitete Tagesordnung hatte folgenden Wortlaut:

1. Eröffnung und Begrüßung.
2. Wahl eines Vizepräsidenten der Konferenz.
   Genehmigung der Tagesordnung.
   Genehmigung des Berichtes über die Sektionskonferenz 1961 in Paris.
   Wahl eines Entschließungsausschusses.
3. *Bericht des Sektionssekretärs:*
   a) Kontakte mit offiziellen internationalen Organisationen.
   b) Unsere Tätigkeit im Rahmen der EWG.
   c) Internationale Demonstration der Eisenbahner.
   d) Weitere Hinweise.
4. *Gewerkschaftseigene und gewerkschaftlich beeinflußte Sozialeinrichtungen der Eisenbahner.*
5. Die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner.
6. *Methoden der Unfallverhütung bei den Eisenbahnen.*
7. Anträge der angeschlossenen Verbände.
8. Entschließungen.
9. Verschiedenes.

Die Kollegen G. Kolare und E. Swensson, Präsident und Vizepräsident des Schwedischen Eisenbahnerverbandes, wurden zu Vizepräsidenten der Konferenz und die Kollegen Eichinger (Deutschland), Ulbrich (Österreich), de Jong (Niederlande), Haudenschild (Schweiz), Leurs (Luxemburg) sowie der Sektionssekretär zu Mitgliedern des Entschließungsausschusses gewählt. Kollege Leurs war auch dessen Berichterstatter.
Über den Verlauf und die Ergebnisse der Konferenz wurde im Pressebericht und durch ein Rundschreiben an die Eisenbahnerverbände orientiert. Wir werden uns daher nachstehend nur zusammenfassend äußern und anschließend die Entschließungen in ihrem Wortlaut folgen lassen.

**72.** Der den internationalen Regierungsorganisationen gewidmete Teil des Berichts des Sektionssekretärs befaßte sich mit folgenden Fragen: unsere Anstrengungen beim Internationalen Arbeitsamt und dessen Verwaltungsrat hinsichtlich der Einberufung der nächsten Konferenz des Binnenverkehrsausschusses und deren Tagesordnung; unsere Stellungnahme in den Organen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT), vor allem zu Fragen der Finanzlage der Eisenbahnen, Verkehrskoordinierung, Investitionen im Verkehr, Straßenverkehrsprobleme sowie Aspekte des gewerkschaftlichen Vertretungsrechts bei dieser Organisation; unsere Arbeit in den Organen des Binnenverkehrsausschusses der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), vor allem auf dem Gebiete der Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen und auf verschiedenen Gebieten des Straßentransports. **(69, 195–201)**
Die weiteren Abschnitte des Berichts beschäftigten sich mit Verkehrsproblemen in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Arbeit des von den Verbänden der EWG-Länder eingesetzten «Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF)». **(193)**

**73.** Ein weiterer Abschnitt des Berichts des Sektionssekretärs befaßte sich mit der Durchführung einer internationalen Demonstration der Eisenbahner. Er faßte die in dieser Frage vorangegangenen Beratungen des Sektionsausschusses zusammen und machte für das weitere Vorgehen einige Anregungen. Nach Überwindung gewisser Mißverständnisse, die sich im Laufe der interessanten Aussprache geltend gemacht hatten, einigte man sich auf folgende Vorgehen: Der Vorstand der ITF wird über die sich im Gange befindlichen Erwägungen der Sektion orientiert. Der Sektionsausschuß wird beauftragt, auf seiner nächsten Sitzung zu Vorschlägen des Sekretariats über Möglichkeiten der praktischen Durchführung und die dazu notwendigen Vorbereitungen Stellung zu nehmen. Daraufhin sollen die Verbände um ihre Auffassungen gefragt und zur Mitarbeit an den Vorbereitungen eingeladen werden. Die Ergebnisse dieser Bemühungen des Sektionsausschusses sollen der nächsten Sektionskonferenz zur Stellungnahme und Beschlußfassung unterbreitet werden. **(70, 85, 88)**

**74.** Die weiteren Hinweise des Berichts des Sektionssekretärs beschäftigten sich unter anderem mit folgenden Fragen:

Ein vom Sekretariat erstellter Bericht über die Bemannung von Triebfahrzeugen und Zügen in den europäischen Ländern. Dieser Bericht wurde seither übersetzt und den Verbänden zugestellt.
Die von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften von Griechenland und der Türkei organisierten gewerkschaftlichen Seminare, an deren Durchführung die ITF beteiligt war. In diesem Zusammenhang begrüßte die Konferenz mit Applaus die erstmals zu einer ITF-Konferenz erschienene Delegation der Türkischen Eisenbahnerföderation. **(204)**
Der Bau eines Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal. Hierzu verweisen wir auf die gutgeheißene Entschließung.
Die Unruhen unter den spanischen Eisenbahnern. Auch hierzu wurde eine Entschließung angenommen.

Eine weitere Entschließung der Konferenz stützte sich auf eine Erklärung des Sektionsausschusses zur Lage der italienischen Bruderorganisationen. Sie stellt sich eindeutig hinter die Politik dieser demokratischen Verbände

in ihrem Kampf für die Hebung der Kaufkraft der Arbeitnehmer Italiens. Während der Diskussion des Berichts des Sektionssekretärs wies der Generalsekretär, Kollege P. de Vries, auf die kürzlichen Verhaftungen in Tanganjika hin und erwähnte auch die erfolgte Unterstellung der Gewerkschaften dieses Landes unter die Kontrolle der Regierung. Hierzu äußerte sich die Konferenz in einer Stellungnahme zuhanden des Vorstandes der ITF. Sie ist nachstehend ebenfalls wiedergegeben.

**75.** Der Bericht über *gewerkschaftseigene und gewerkschaftlich beeinflußte Sozialeinrichtungen der Eisenbahner* wurde durch den Kollegen F. Eichinger, Zweiter Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) eingeführt. Der Bericht enthielt Angaben über die Sozialeinrichtungen von elf Verbänden in neun europäischen Ländern. Die Angaben stützten sich auf einen Fragebogen, der vom Sektionsausschuß im Mai 1962 gutgeheißen worden war. Der Bericht wurde erstellt, um zahlreichen Anfragen, vor allem aus Entwicklungsländern, zu genügen, wo Verbände solche Einrichtungen neu schaffen wollen, um die ungenügenden Einrichtungen der Eisenbahnen oder des Staates zu ergänzen. Der Bericht wurde als eine erste Übersicht gutgeheißen. Die Konferenz ersuchte das Sekretariat, ihn durch weitere Hinweise zu ergänzen und einen zweiten Fragebogen an die Verbände zu richten. Darin sollen die Verbände ersucht werden, auch über Sozialeinrichtungen zu berichten, die von den Eisenbahnen unterhalten, jedoch von den Verbänden oder paritätisch von Verwaltungen und Verbänden verwaltet werden. Das Sekretariat soll den Zeitpunkt der Inangriffnahme dieser neuen Bemühungen selber wählen können.

**76.** Ein Zwischenbericht über den Stand der Arbeiten zum Bericht über die *Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner* wurde vom Sektionssekretär eingeleitet, während Kollege E. Ulbrich, Zentralsekretär der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs, einen Überblick über die aus 17 Verbänden eingegangenen Stellungnahmen abgab. Über die Gründe, die den Sektionsausschuß im Jahre 1961 veranlaßten, dem Sekretariat den Auftrag zu erteilen, einen solchen Bericht auszuarbeiten, haben wir im letzten Tätigkeitsbericht orientiert. Wir berichten darüber ausführlicher unter dem nachstehenden Abschnitt zum Arbeitsprogramm. **(87)** Die Konferenz hat mit großem Interesse vom Zwischenbericht Kenntnis genommen.

**77.** Der Bericht über die *Methoden zur Unfallverhütung bei den Eisenbahnen* wurde vom Kollegen G. J. I. Alink, Präsident des Holländischen Verbandes der Arbeitnehmer im Binnenverkehr (NBV) eingeleitet. Er stützte sich auf die Antworten von 16 angeschlossenen Verbänden in 12 europäischen Ländern und Kanadas auf einen Fragebogen, der vom Sektionsausschuß im Jahre 1962 gutgeheißen worden war. Die Erstellung dieser Übersicht ging auf einen Auftrag zurück, der dem Sekretariat von der Eisenbahnerkonferenz in Paris 1961 erteilt wurde. Wir berichteten darüber im letzten Tätigkeitsbericht. Auf Grund dieses Berichtes sollte die Sektion in die Lage versetzt werden, die in den einzelnen Ländern zur Anwendung gelangenden Methoden zur Verhütung von Arbeitsunfällen zu vergleichen. Man wollte mit dieser Gegenüberstellung den Verbänden die Möglichkeit geben, gegebenenfalls in ihren Ländern die bestehenden Methoden zu verbessern und Mittel und Wege zu finden, um die Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene in einen direkteren Kontakt mit allen Fragen der Unfallverhütung zu bringen. Nach der Behandlung dieses Berichtes, der durch eine kleine Ausstellung von Druckmaterial verschiedener Eisenbahnen und

der UIC zur Unfallverhütung ergänzt wurde, hieß die Konferenz eine Entschließung gut. Ihr Wortlaut wird nachstehend wiedergegeben.
Dem Abschluß der Konferenz von Stockholm ging eine Vorführung von zwei Filmen über Versuche mit automatischen Kupplungen voraus, die der Konferenz durch die Deutsche Bundesbahn und die Französischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt worden waren.

**Entschließungen**

**78. Eisenbahner in Franco-Spanien**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF vom 27. bis 30. Mai 1964 in Stockholm
*NIMMT KENNTNIS* von den Petitionen, die von spanischen Eisenbahnern an die Leitung der spanischen Staatsbahnen RENFE gerichtet worden sind und die eine sofortige Verbesserung der Existenzverhältnisse großer Teile der dortigen Eisenbahner zum Gegenstand hatten;
*UNTERSTÜTZT* alle Anstrengungen, die die internationale freie Gewerkschaftsbewegung und die ihr angeschlossenen spanischen Organisationen im Exil darauf richten, das Los der hartbedrängten spanischen Arbeitnehmer zu verbessern und
*FORDERT die IAO, DIE ZUSTÄNDIGEN INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN DER REGIERUNGEN UND DER EISENBAHNEN AUF,* der spanischen Regierung und der Leitung der RENFE deutlich klarzumachen, daß die Sozialpolitik der spanischen Staatsbahnen zu überprüfen ist und dem Personal endlich menschenwürdige Existenzbedingungen zu gewährleisten sind.

**79. Methoden der Unfallverhütung bei den Eisenbahnen**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF vom 27. bis 30. Mai 1964 in Stockholm

*STELLT FEST,* daß die fortschreitende Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen wohl eine erhebliche Verminderung der Personalbestände, jedoch nicht im gleichen Ausmaß eine Verminderung der Arbeitsunfälle zur Folge hat;
daß die Einführung neuer Methoden und Techniken im Gegenteil die Unfallgefahren erhöht, wenn im Rahmen der Umstellung den Problemen der Unfallverhütung zu wenig Beachtung geschenkt wird;
daß in einigen europäischen Ländern ausländische, oft der Landessprache nicht mächtige Arbeitskräfte beschäftigt werden, die vor ihrem Arbeitseinsatz nur unzureichend auf die Unfallgefahren aufmerksam gemacht worden sind und daher weit häufiger als das Stammpersonal dieser Eisenbahnen Unfälle erleidet;

*BEGRÜSST* die Anstrengungen, die seit einigen Jahren im Rahmen der UIC (Union Internationale des Chemins de fer), der Internationalen Vereinigung der eisenbahnärztlichen Dienste sowie der Internationalen Eisenbahn-Kongreßvereinigung unternommen werden, um die mit der Verhütung von Arbeitsunfällen zusammenhängenden Fragen zu prüfen, die Grundlagen der Unfallstatistik international zu vereinheitlichen und im internationalen Rahmen Unfallverhütungswochen durchzuführen;

*IST DER AUFFASSUNG,* daß die Verhütung von Arbeitsunfällen aus menschlichen und wirtschaftlichen Gründen zu den wichtigsten Verpflichtungen der Unternehmung gehört und daß alles getan werden muß und die neuesten Methoden und Möglichkeiten auch hier angewendet werden müssen, um die Aufmerksamkeit und die aktive Mitwirkung des Personals für die Verhütung von Arbeitsunfällen zu gewinnen;
daß die Gewerkschaften der Eisenbahner durch ihre engen Kontakte mit dem Personal einen stärkeren Beitrag zur Unfallverhütung leisten könnten, wenn sie von den Eisenbahnverwaltungen zur Beratung solcher Fragen beigezogen würden;

*BEDAUERT JEDOCH,* daß eine Übersicht über die Methoden der Unfallverhütung bei den Eisenbahnen erkennen läßt, daß in den meisten Ländern solche direkten Kontakte zwischen Verwaltung und Gewerkschaft in Fragen der Unfallverhütung fehlen und daß im besten Fall die Organe des betrieblichen Mitspracherechtes beigezogen werden;
daß in den erwähnten Anstrengungen der internationalen Organisationen der Eisenbahnunternehmungen nur eine beschränkte Zahl von Ländern mitmachen und daß bisher eine Fühlungnahme dieser Organisationen mit der internationalen Berufsorganisation der Eisenbahner, also der ITF, unterblieben ist.

*DIE KONFERENZ FORDERT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE AUF,* wo erforderlich, neue Anstrengungen auf nationaler Ebene zu unternehmen, um eine direkte Mitwirkung bei der Behandlung wichtiger Fragen der Unfallverhütung zu erwirken und gleichzeitig zu verlangen, daß die internationalen Organisationen der Eisenbahnen in diesen Fragen der Unfallverhütung direkte Kontakte mit der ITF aufnehmen.

**80. Probleme des Straßentransports**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF vom 27. bis 30. Mai 1964 in Stockholm

*BEGRÜSST* die von der Sektion Straßentransport der ITF im Oktober 1963 gefaßten Beschlüsse über: Maße und Gewichte von Lastkraftwagen im internationalen Verkehr; die Einschränkung des Straßengüterverkehrs über das Wochenende; die freiwillige Weiterbildung von Berufsfahrern; Arbeitsbedingungen und soziale Sicherheit im internationalen Straßentransport;

*UNTERSTÜTZT* alle Bestrebungen zur Verwirklichung dieser Auffassungen der Verkehrsgewerkschaften und

*FORDERT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE AUF,* im Sinne dieser Kundgebungen der ITF-Sektionen der Eisenbahn und des Straßentransportes, einen aktiven Kampf für die Verbesserung der sozialen Verhältnisse und für die Sicherheit im Straßentransport zu führen.

**81. Erstellung eines Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF vom 27. bis 30. Mai 1964 in Stockholm

*BEGRÜSST* die Erklärungen der britischen und der französischen Regierungen vom Frühjahr 1964, die die Erstellung einer festen Verkehrsverbindung zwischen den zwei Ländern grundsätzlich befürworten und dabei einem Eisenbahntunnel unter dem Ärmelkanal den Vorzug geben;

*BESTÄTIGT* die Entschließung der internationalen Eisenbahnerkonferenz der ITF 1961 in Paris, die unter anderem zum Ausdruck brachte, daß im Hinblick auf die große öffentliche und internationale Bedeutung eines solchen Werkes verhütet werden müsse, daß Privatinteressen darin eine dominierende Stellung einnehmen; weiter, daß ein solcher Eisenbahntunnel von den französischen und britischen Staatsbahnen auf Grund eines zwischen den zwei Ländern abgeschlossenen Pachtvertrages benützt werden sollte, wobei angrenzenden Ländern die Möglichkeit einzuräumen wäre, sich an der Finanzierung und am Betrieb zu beteiligen.

*DIE KONFERENZ DRÜCKT DIE HOFFNUNG AUS*, daß die Ausführung dieses großen Werkes mit Nachdruck beschleunigt werden und daß bei der Lösung aller damit zusammenhängenden Probleme, vor allem auch der Finanzierung, ein wirklich europäischer Geist der Zusammenarbeit zum Ausdruck kommen wird.

**82. Automatische Kupplung**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF vom 27. bis 30. Mai 1964 in Stockholm,

*NACH KENNTNISNAHME* eines Berichtes über das Fortschreiten der Vorarbeiten zur Einführung einer nach den letzten technischen Möglichkeiten gestalteten, automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen und nach Vorführung von Filmen, die von den Französischen Staatsbahnen und der Deutschen Bundesbahn über den Stand der praktischen Versuche zur Verfügung gestellt wurden,

*BESTÄTIGT* die Auffassungen, die in einer Entschließung der Eisenbahnerkonferenz der ITF 1961 in Paris ausgedrückt worden sind;

*BEKRÄFTIGT ERNEUT*, daß diese Modernisierungsmaßnahme eine erhebliche Herabsetzung der Arbeitsunfälle bringt und aus diesem Grunde sowie aus wirtschaftlichen Überlegungen die automatische Kupplung beschleunigt eingeführt werden muß;

*ERSUCHT* die internationalen Organisationen der Eisenbahnen West- und Osteuropas (UIC bzw. OSZhD), ihre Anstrengungen zur Ermöglichung einer gemeinsamen technischen Lösung zu verdoppeln und im Interesse einer raschen Verwirklichung auf weitere zeitraubende Berichte über die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen zu verzichten und sich statt dessen den echten Problemen zu widmen, die sich vor allem während einer ersten Übergangszeit stellen, wo ein gleichzeitiger Einsatz von Rollmaterial mit traditioneller und neuer Kupplung nicht zu vermeiden sein wird und damit erhebliche neue Unfallgefahren entstehen;

*STELLT FEST*, daß die bisherigen Untersuchungen klar beweisen, daß den Eisenbahnen aus der Einführung der automatischen Kupplung

schon nach relativ kurzer Zeit ein ansehnlicher wirtschaftlicher Gewinn erwachsen wird und somit verpflichtet sind, den nachstehenden Forderungen der ITF-Verbände in großzügiger Weise Rechnung zu tragen.

*DIE KONFERENZ FORDERT:*

a) Kein Bediensteter wird ausgeschieden oder vorzeitig mit gekürzter Pension in den Ruhestand versetzt.

b) Kein Bediensteter, der in eine andere Tätigkeit versetzt werden muß, erleidet irgendwelche Einbußen materieller oder anderer Art.

c) Das Kupplungspersonal wird auf die besonderen Anforderungen während der Übergangszeit mit gemischter Kupplung gebührend vorbereitet.

d) Der erhöhten Unfallgefahr während der Übergangszeit mit gemischter Kupplung wird durch eine entsprechende Anpassung des Unfallschutzes Rechnung getragen.

e) Vom Nutzen, der den Eisenbahnen aus der Einführung der automatischen Kupplung infolge erhöhter Leistungsfähigkeit und durch Einsparungen entsteht, erhält das Personal seinen gerechten Anteil durch Verbesserung der Arbeitsbedingungen und vor allem durch Verkürzung der Arbeitszeit.

f) Als Maßnahme gegen die durch die allgemeine Rationalisierung bedingte Schließung oder Einschränkung der Tätigkeit in den Eisenbahnwerkstätten wird ein größtmöglicher Teil der mit der Einführung der automatischen Kupplung verbundenen Arbeiten den Eisenbahnwerkstätten zur Ausführung überlassen.

*UND RUFT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE AUF,* diese Forderungen unverzüglich anzumelden und die ITF über alle zukünftigen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Einführung der automatischen Kupplung zu orientieren.

**83. Italienische Eisenbahnergewerkschaft**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF, versammelt in Stockholm vom 27. bis 30. Mai 1964,

*NACH KENNTNISNAHME* von Berichten über die Lage der Gewerkschaften in Italien,

*BEFÜRWORTET* die von den den Gewerkschaftsbünden CISL (SAUFI) und UIL (SIUF) angeschlossenen demokratischen Eisenbahnerorganisationen unternommenen Schritte zur Sicherung der Kaufkraft der Löhne der italienischen Arbeiter,

*ERKLÄRT* ihre uneingeschränkte Solidarität mit diesen Gewerkschaften und

*HOFFT,* daß die in diesem Zusammenhange von den italienischen Gewerkschaften getroffenen Lösungen in jeder Hinsicht den Zielen der SAUFI und der SIUF gerecht werden werden.

**84. Empfehlung zuhanden des Vorstandes der ITF betreffend die Lage der Gewerkschaften in Tanganjika**

Die internationale Eisenbahner-Konferenz der ITF vom 27. bis 30. Mai 1964 in Stockholm,

*NACH KENNTNISNAHME* von Berichten über die jüngsten Entwicklungen in der Republik Tanganjika, wo eine große Anzahl führender Gewerkschaftsfunktionäre, einschließlich der Kollege Katungutu, ehemaliger Präsident des der ITF angeschlossenen Verbandes afrikanischer Eisenbahner und Mitglied des Eisenbahner-Sektionsausschusses der ITF, nach einer kürzlichen Militärrevolte in Ostafrika verhaftet wurden und sich noch immer in Haft befinden, ohne daß formelle Beschuldigungen gegen sie vorgebracht worden sind;

*NIMMT* mit großer Besorgnis weiterhin *ZUR KENNTNIS*, daß die Regierung Tanganjikas beschlossen hat, die Gewerkschaftsbewegung des Landes zu zentralisieren, sie der Kontrolle der Regierung zu unterstellen und den Anschluß der neugebildeten zentralisierten Gewerkschaftsorganisation an internationale Gewerkschaftsföderationen oder -organe zu verbieten, und

*ERSUCHT DEN VORSTAND DER ITF*, in dieser Frage erneut an die Regierung der Republik Tanganjika heranzutreten, die von ihr getroffenen willkürlichen Maßnahmen zu verurteilen und auf die unverzügliche Freilassung der verhafteten Gewerkschaftsfunktionäre zu dringen.

**November 1964 – Erweiterte Sitzung des Sektionsausschusses in London**

Diese Sitzung des Sektionsausschusses folgte wiederum unmittelbar auf eine Sitzung des Vorstandes der ITF, womit sich für Mitglieder des Vorstandes aus überseeischen Ländern die Gelegenheit ergab, an der Ausschußsitzung teilzunehmen.

**85.** Im Vordergrund der Beratungen stand eine Aussprache über die *Durchführung einer international organisierten Kundgebung der Eisenbahnerverbände.* Nach einer sehr eingehenden Diskussion wurde die bereits früher gemachte Feststellung bestätigt, daß die Eisenbahnerverbände in den verschiedenen Ländern weitgehend den gleichen Problemen gegenüberstehen: die Verkehrspolitik der Regierungen hat noch keine wirkliche Koordinierung der Verkehrsträger herbeigeführt. Die Eisenbahnen sind einerseits Instrumente der Wirtschafts-, der Sozial- und der Verteidigungspolitik geblieben, wie sie es seit Jahrzehnten waren; sie sollten anderseits nach kaufmännischen Grundsätzen betrieben werden und im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern bestehen können, obwohl die Grundlagen dieses Wettbewerbs verzerrt sind. Da die Eisenbahnen für ihre Leistungen als Instrumente der Wirtschaftspolitik von den Regierungen nicht oder nur ungenügend entschädigt werden, ergibt sich eine schlechte Finanzlage. Das erschwert und verzögert eine laufende Modernisierung und Anpassung an die Möglichkeiten der modernen Technik. Damit wird ihre Wettbewerbsfähigkeit noch mehr beeinträchtigt, und das finanzielle Ungleichgewicht verschärft sich. Nun wird die Rationalisierung forciert, bisherige Dienste verschwinden, Strecken werden aufgehoben, Personal wird abgebaut. Die Anstrengungen der Eisenbahnerverbände auf dem Gebiet der Lohn- und Arbeitsbedingungen begegnen einem wach-

senden Widerstand seitens der Unternehmungsleitungen. Die Arbeitskonflikte nehmen zu.
Obwohl diese summarische Darstellung auf die Verhältnisse in den meisten Ländern zutrifft, sind die daraus entstehenden Folgen für die Eisenbahner und ihre Verbände nicht in allen Ländern dieselben. In einzelnen Ländern, vor allem in Skandinavien, sind die Verbände in der Lage, die negativen Folgen der Rationalisierung und Modernisierung für das Personal zu verhüten. Die Veränderung des Personalbestandes wird im Rahmen normaler Abgänge durch Pensionierung oder freiwillige Austritte sowie durch die Einschränkung der Rekrutierung erzielt. Kein Eisenbahner wird als Folge der Rationalisierung entlassen oder hat Einbußen auf sich zu nehmen. Auch in andern europäischen Ländern, wo starke Verbände die Interessen des Personals wahrnehmen, werden solche Erfolge ohne größere Konflikte erzielt.
Während somit die Entwicklung der Eisenbahnen in vielen Ländern übereinstimmend vor sich geht, sind die daraus entstehenden negativen Folgen von Fall zu Fall unterschiedlich. Diesem Umstand hatte der Ausschuß bei seinen Beratungen Rechnung zu tragen. Man einigte sich im Prinzip auf die Durchführung eines «Internationalen Eisenbahnertags». Eine kleine Arbeitsgruppe wurde beauftragt, Vorschläge für die Durchführung einer solchen Kundgebung auszuarbeiten. Dem Ausschuß gehören die Kollegen *Greene (NUR, Großbritannien), Degris (FO, Frankreich), Tonneaux (Belgien) und der Sektionssekretär* an. Auch Kollege F. Eichinger (Bundesrepublik) wurde zur Teilnahme eingeladen. Der Ausschuß stellte fest, daß es im Rahmen dieser in Aussicht genommenen Kundgebung jedem Verband anheimgestellt sein würde, die Art und Weise seiner Teilnahme zu bestimmen. (Siehe auch Punkte **70, 73, 88)**

**86.** Der Sektionsausschuß beschäftigte sich auf dieser Sitzung außerdem mit folgenden Fragen:
Einsetzung einer Expertenkommission für Fragen der Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsdiensten bei der Internationalen Arbeitsorganisation.
Anstrengungen beim Internationalen Arbeitsamt im Zusammenhang mit der nächsten Konferenz des Binnenverkehrsausschusses und dessen Tagesordnung.
Kontakte mit Organen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz und die Teilnahme an einem Symposium dieser Organisation, das unter dem Titel «Theorie und Praxis in der Verkehrswirtschaft» vom 5. bis 9. Oktober 1964 in Straßburg durchgeführt worden war.
Anstrengungen im Rahmen der Organe der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in bezug auf die Inkraftsetzung des «Europäischen Abkommens über die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen des Internationalen Straßentransports» sowie Anstrengungen im Zusammenhang mit der Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen.
Tätigkeit der ITF im Rahmen des «Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF)» in bezug auf Verkehrsprobleme in der EWG. **(69, 112, 193, 195–201)**
Abschließend beschäftigte sich der Sektionsausschuß mit den Möglichkeiten der Herstellung von Kontakten zum Internationalen Eisenbahnerverband (UIC). Der Ausschuß war der Auffassung, daß die oft sehr engen Kontakte zwischen Gewerkschaften und Eisenbahnverwaltungen auf nationaler Ebene in gewissen Fragen auch auf internationaler Ebene über ITF und UIC ihre Fortsetzung finden sollten. Die mit der Verhütung von Arbeitsunfällen zu-

sammenhängenden Fragen wären nach Auffassung des Ausschusses besonders geeignet, solche Kontakte anzubahnen. Diese Frage soll auf einer nächsten Sitzung weiter behandelt werden.

**Stand des Arbeitsprogramms der Eisenbahnersektion**

**87.** a) **Die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner**

Die Sektionsausschußsitzung vom Januar 1961 und die Sektionskonferenz vom September des gleichen Jahres hatten den Beschluß gefaßt, daß ein ausführlicher Bericht über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner erstellt werden soll. Ein entsprechender Fragebogen wurde Ende Mai 1962 an die Verbände in 20 Ländern versandt, nachdem er kurz vorher vom Sektionsausschuß gutgeheißen worden war. Die Verbände der folgenden 17 Länder haben den Fragebogen beantwortet: Großbritannien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Niederlande, Schweden, Schweiz, Österreich, USA, Kanada, Italien, Malaisia, Japan, Indien, Nigerien, Luxemburg und Argentinien. Die eingegangenen Antworten und Stellungnahmen wurden vom Sekretariat in deutscher Sprache zusammengefaßt. Das bildet die Arbeitsgrundlage eines vom Sektionsausschuß eingesetzten Redaktionsausschusses, dem die Kollegen F. Eichinger, E. Ulbrich und E. Haudenschild sowie der Sektionssekretär angehören. Das Sekretariat beschäftigt sich außerdem mit der Ausarbeitung der Texte zur allgemeinen Problematik. Der Bericht erfordert sehr viel Arbeit. Wir hoffen jedoch, bis etwa Ende 1965 einen ersten Berichtsentwurf bereit zu haben. Der Bericht wird für die angeschlossenen Verbände zweifellos von großem Interesse sein. Er zeigt, wie die Verbände der erfaßten Länder die Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder durchführen und welche Methoden und Einrichtungen sie dabei anwenden bzw. zu ihrer Verfügung haben. Er zeigt auch, wie oft sich die Eisenbahnerverbände mit Einschränkungen in den traditionellen Gewerkschaftsrechten abfinden müssen, weil die Behörden in Anbetracht der Bedeutung der Eisenbahnen für Wirtschaft und Gesellschaft sich berechtigt fühlen, solche Einschränkungen von Fall zu Fall zu verfügen oder allgemein festzulegen. Der Bericht wird aber auch deshalb von besonderer Bedeutung sein, weil bereits feststeht, daß sich die nächste Konferenz des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation mit den gleichen Fragen unter dem Titel beschäftigen wird: «Methoden kollektiver Verhandlungen und die Beilegung von Konflikten bei den Eisenbahnen.»
Der Redaktionsausschuß hat im Jahre 1964 zwei Sitzungen durchgeführt. Im Anschluß an die zweite Sitzung wurden einige der Verbände, die den Fragebogen beantwortet hatten, ersucht, zusätzliche Stellungnahmen und Auskünfte zu erteilen. Nach Eingang dieser Ergänzungen wird der Redaktionsausschuß seine Arbeit fortsetzen.

**88.** b) **Durchführung eines «Internationalen Eisenbahnertages» (70, 73, 85)**

Hierzu verweisen wir auf unsere vorstehenden Ausführungen im Zusammenhang mit den Sitzungen des Ausschusses vom November 1963 und vom November 1964 sowie über die Sektionskonferenz vom Mai 1964. Der zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die Durchführung dieser Kundgebung eingesetzte Arbeitsausschuß wird voraussichtlich anfangs 1965 tagen. Seine Vorschläge sollen der Sektionskonferenz, die während des ITF-Kongresses 1965 in Kopenhagen stattfinden wird, zur Stellungnahme und Beschlußfassung unterbreitet werden.

**89.** c) **ITF-Sozialcharta über die Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen**

Diese Sozialcharta wurde vom ITF-Kongreß 1962 in Helsinki einstimmig gutgeheißen. Sie wurde allen Verbänden zugestellt und ausgiebig publiziert. Ihr Zweck besteht darin, den Verbänden bei ihren Anstrengungen im Zusammenhang mit Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen gewissermaßen als Leitfaden mit einheitlichen Auffassungen und Forderungen zu dienen. Um herauszufinden, wie weit dieser Leitfaden den Verbänden tatsächlich gedient hat und wie weit es ihnen gelungen ist, seine Forderungen zu erfüllen, wurde im Dezember 1964 eine Umfrage an die Verbände gerichtet (Rundschreiben Nr. 105/RW 8). Das Resultat dieser Umfrage soll der Sektionskonferenz vom Juli 1965 unterbreitet werden.

**90.** d) **Struktur der Löhne und Besoldungen bei den Eisenbahnen**

Auf diesem Gebiet erhält das Sekretariat sehr viele Anfragen von den angeschlossenen Verbänden. Leider können sie nur unvollständig oder überhaupt nicht beantwortet werden, weil dafür die systematisch geordneten Unterlagen fehlen. Der ganze Fragenkomplex ist schon auf nationaler Ebene für Nichtexperten schwer zu erfassen. Im internationalen Vergleich kommen noch Unterschiede in den einzelnen Funktionen und sprachliche Schwierigkeiten hinzu. Der Sektionsausschuß hat sich mit diesen Schwierigkeiten anläßlich seiner Sitzung vom November 1964 befaßt. Das Sekretariat verwies dabei auf ein Schreiben an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes vom August 1964. Darin wurde u. a. vorgeschlagen, die Lohn- und Gehaltsstrukturen bei den Eisenbahnen auf die Tagesordnung einer künftigen Konferenz des Binnenverkehrsausschusses zu setzen. Der Sektionsausschuß gelangte zur Auffassung, daß trotz diesen Schwierigkeiten ein Versuch gemacht werden sollte, die Elemente für einen ersten internationalen Vergleich auf diesem Gebiet herzustellen. Nur wenige Tage später zeigte es sich, daß dieser Beschluß von aktueller Bedeutung war. In der zweiten Novemberhälfte 1964 beschloß nämlich der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, diese Frage auf die Tagesordnung der nächsten Binnenverkehrskonferenz zu setzen. Diese wird in der zweiten Hälfte des Jahres 1966 stattfinden. Die angeschlossenen Verbände wurden daher mit dem bereits erwähnten Rundschreiben (Nr. 105/RW 8) ersucht, sich zum Thema zu äußern und womöglich an der Ausarbeitung einer ersten Grundlage mitzuwirken.

**91.** e) **Die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen**

Auch das ist ein Gebiet, wo das Sekretariat bei Auskunftserteilung an die Verbände auf große Schwierigkeiten stößt. Die Arbeitszeit pro Diensttag oder über eine bestimmte Periode teilt sich bei einem durchgehend arbeitenden Unternehmen in zahlreiche Faktoren auf, die besonders beim fahrenden Personal schwer zu übersehen sind. Der Sektionsausschuß hat daher auf seiner Sitzung vom November 1964 in Aussicht genommen, in einem späteren Zeitpunkt Anstrengungen zu unternehmen, um über die zahlreichen Aspekte, die mit der Arbeitszeit zusammenhängen, einen internationalen Vergleich zu ermöglichen. Da gegenwärtig eine ähnliche Untersuchung im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Zusammenhang mit der sozialen Harmonisierung im Verkehr im Gange ist und das Arbeitsprogramm der Sektion in der nächsten Zukunft ohnehin ziemlich beladen ist, soll mit der Ausführung dieses Beschlusses noch zugewartet werden.

Das bereits erwähnte Rundschreiben Nr. 105/RW 8 vom 21. Dezember 1964 hat die angeschlossenen Verbände zum Arbeitsprogramm ausführlich orientiert.

## 92. Beziehungen zu nicht angeschlossenen Organisationen

### Nordische Föderation der Verbände von Eisenbahnbeamten

In Schweden, Dänemark und Finnland bestehen neben den der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbänden noch besondere Vereinigungen höherer Eisenbahnbeamter. In Norwegen hat diese Vereinigung bereits 1936 mit dem Eisenbahnerverband fusioniert, die Kontakte dieser Gruppe im norwegischen Verband zu den noch bestehenden Vereinigungen der drei andern Länder gehen jedoch weiter. Im Einvernehmen mit unseren Verbänden dieser Länder, die ihrerseits mit diesen Vereinigungen gute Beziehungen unterhalten, und im Einvernehmen mit dem Vorstand der ITF hat sich der Sektionssekretär bemüht, mit diesen, in einer nordischen Föderation zusammengeschlossenen Vereinigungen Kontakte herzustellen. Damit wollten wir abklären, ob Möglichkeiten eines Anschlusses an die ITF vorhanden sind.
Die ersten Kontakte fanden anläßlich des Kongresses des Norwegischen Eisenbahnerverbandes vom November 1962 in Oslo statt. Die Vertreter der Beamtenvereinigungen von Schweden, Dänemark und Finnland waren am Tage vor Eröffnung des Kongresses mit der Beamtengruppe des norwegischen Verbandes zu einer Sitzung zusammengetreten. Im Anschluß an das gemeinsame Nachtessen, an dem der Sektionssekretär teilnahm, wurde ein Meinungsaustausch über Möglichkeiten einer engeren Kontaktnahme mit dem Ziel eines späteren Anschlusses an die ITF durchgeführt. Es wurde vereinbart, in einem späteren Zeitpunkt den Meinungsaustausch weiterzuführen. Am 19. und 20. April 1964 fand in Paris eine Besprechung statt, an der seitens der ITF Sektionspräsident R. Degris, der Sektionssekretär sowie die führenden Funktionäre des französischen Verbandes der Eisenbahnbeamten (Fédération autonome des cadres) und der Sekretär der Beamtengruppe des französischen Eisenbahnerverbandes FO teilnahmen. Die Föderation der nordischen Vereinigungen der Eisenbahnbeamten war durch deren Präsident, R. Lindström, und Generalsekretär Th. Holm, beide aus Schweden, vertreten. Die Besprechung über gemeinsame Probleme und über die Tätigkeit der ITF verlief offensichtlich zur Befriedigung aller Beteiligten. Es wurde in Aussicht genommen, die Kontakte in einem geeigneten Zeitpunkt zu erneuern.

## Sektion Straßentransport

### 93. Sektionsausschuß

Die Sektionskonferenz, die am 28. Juli 1962 im Rahmen des ITF-Kongresses in Helsinki zusammentrat, wählte den Sektionsausschuß in der folgenden Zusammensetzung:

| *Land* | *Mitglied* | *Ersatzmitglied* |
|---|---|---|
| Österreich | L. Brosch | A. Peham |
| Belgien | G. Hendrickx | J. Geldof |

| *Land* | *Mitglied* | *Stellvertreter* |
|---|---|---|
| Dänemark | E. Borg | N. Jensen |
| Finnland | O. Aarnio | U. Rautiainen |
| Frankreich | P. Felce | R. Boucard |
| Deutschland | G. Kugoth | A. Christ |
| | | H. Vomberg |
| Großbritannien | F. Cousins | A. G. Beck |
| Israel | S. Perry | — |
| Italien | E. Leolini | R. C. Caimmi |
| Niederlande | H. Koppens (Vorsitzender) | J. de Later |
| Norwegen | H. Bakke | — |
| Schweden | H. Pettersson | H. Erikson |
| Schweiz | E. Hofer | — |

Diese Zusammensetzung hat in den Berichtsjahren bis Ende 1964 eine Anzahl Änderungen erfahren. Kollege Edy Hofer (Schweiz) ist Ende Februar 1964 plötzlich an einem Schlaganfall gestorben. Es war an seinem 48. Geburtstag. Kollege E. Borg (Dänemark) ist in den verdienten Ruhestand getreten und damit aus dem Ausschuß ausgeschieden. Kollege F. Cousins (Großbritannien) ist nach dem Sieg der Labour-Partei als Minister für die technische Entwicklung in die Regierung eingetreten. Wir danken diesen ausgeschiedenen Kollegen für ihre zum Teil jahrelange Mitarbeit im Sektionsausschuß. Den Hinterbliebenen des verstorbenen Kollegen Hofer drücken wir unser tiefempfundenes Beileid aus. Dem Kollegen Borg wünschen wir einen angenehmen Lebensabend, und dem Kollegen Cousins gratulieren wir zu seinem Aufstieg in die Politik und wünschen ihm auf seinem sehr verantwortungsvollen Posten einen vollen Erfolg.
Der Sektionsausschuß führte in der Berichtszeit drei Sitzungen durch, nämlich im Mai 1962 und im Juni 1963 in London sowie im Oktober 1963 in Kopenhagen. Eine vierte Sitzung war für die zweite Hälfte 1964 vorgesehen, mußte jedoch auf Anfang 1965 verschoben werden.

**Tagungen**

**94. Juli 1962 – Sektionskonferenz Straßentransport in Helsinki**

Diese während des ITF-Kongresses durchgeführte Tagung fand am 28. Juli statt und war von 58 Delegierten aus 21 Ländern besucht. Herr P. Seton von der Verkehrsabteilung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Kollege Th. Rasschaert vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) in Brüssel waren als Gäste anwesend.
Zum Tätigkeitsbericht ergab sich eine lebhafte Aussprache, die sich vor allem auf die folgenden Fragen konzentrierte:

**95.** a) **Europäisches Abkommen über die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Verkehr (AETR) (197)**

Die Konferenz nahm Kenntnis, daß dieses Abkommen nach Ablauf der Unterzeichnungsfrist am 30. Juni 1962 von acht Regierungen unterzeichnet war und daß das Abkommen jedoch noch von den einzelnen Regierungen ratifiziert werden müsse. Sie äußerte sich zu diesen Fragen in einer Entschließung, für deren Wortlaut wir auf den Kongreßbericht verweisen.

**96.** b) **Fragen der Bauart von Lastwagen, Autobussen, Traktoren und Taxi aus der Sicht des Berufsfahrers (198)**

Die Konferenz nahm zustimmend Kenntnis von einer Eingabe des Sekretariats an die Verkehrsabteilung der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf. Diese Eingabe vom 1. Juni 1962, die vom Sektionsausschuß in seiner Sitzung vom Mai 1962 genehmigt worden war, machte zahlreiche Vorschläge betreffend den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen. Sie ersuchte den Direktor der Verkehrsabteilung der ECE, diese Vorschläge der zuständigen Arbeitsgruppe zu unterbreiten. Weitere Ausführungen hierzu sind im Abschnitt über die ECE enthalten.

**97.** c) **Der Status des Berufsfahrers**

Diese Frage wurde bereits auf der Sektionskonferenz 1961 in Wien ausführlich behandelt. Auf Antrag des Sektionsausschusses beschloß die Konferenz von Helsinki, für die weitere Behandlung und die Ausarbeitung konkreter Vorschläge für die Ausbildung von Berufsfahrern eine Arbeitsgruppe einzusetzen. Gewählt wurden die Kollegen Koppens (Niederlande), Beck (Großbritannien), Brosch (Österreich), Pettersson (Schweden), Kugoth (Deutschland) und Sektionssekretär H. Imhof. Die Arbeitsgruppe erstattete ihren Bericht an die Sektionskonferenz vom Oktober 1963 in Kopenhagen, worüber wir nachstehend berichten. **(105)**

**98.** Außerdem beschäftigte sich die Konferenz mit den zukünftigen Aufgaben betreffend die Arbeitnehmer in städtischen Verkehrsdiensten, mit Fragen des Straßentransports in der EWG und mit einem Antrag auf Untersuchung der Arbeitsbedingungen im Straßenfernverkehr von Malaya. Abschließend nahm sie zur Kenntnis, daß der Dänische Transportarbeiterverband die Sektion eingeladen hatte, die nächste Sektionskonferenz in Kopenhagen durchzuführen.

**99. *Juni 1963 – Sitzung des Sektionsausschusses in London***

Diese Sitzung war vor allem der Vorbereitung der Sektionskonferenz gewidmet, die auf den 15. bis 18. Oktober 1963 festgelegt wurde. Der Ausschuß beschloß auch, am 14. Oktober zu einer weiteren Sitzung zusammenzutreten. Der Sektionssekretär wurde beauftragt, zur Frage der Einschränkung des Güterverkehrs auf der Straße über das Wochenende, wozu die Europäische Verkehrsministerkonferenz in einer Entschließung Stellung genommen hatte, einen Bericht auszuarbeiten und einen Vorschlag für die praktische Durchführung solcher Einschränkungen zu machen. Außerdem wurde in Aussicht genommen, zur Frage der Maße und Gewichte von Lastkraftwagen im internationalen Verkehr auf der Konferenz eine Stellungnahme zu beschließen. Schließlich genehmigte die Ausschußsitzung den Bericht der Arbeitsgruppe über die Ausbildung der Berufsfahrer und einen Bericht des Sekretariats über die Organisierung der Transportarbeiter in Handels- und Industriebetrieben zuhanden der Konferenz und bestimmte die Berichterstatter.

**100. *Oktober 1963 – Sektionskonferenz Straßentransport in Kopenhagen***

Die Tagung fand im schönen Volkshaus von Kopenhagen statt und war vom Dänischen Transport- und Spezialarbeiterverband sehr gut vorbereitet. 40 Delegierte aus 19 Verbänden in 12 Ländern nahmen teil. J. Moore, der Generalsekretär einer britischen Gewerkschaft des Straßentransports (United Road Transport Union, Manchester), deren Beitritt zur ITF bevorstand, folgte

der Tagung als Beobachter. Kollege Ernst Borg, Sekretär der Abteilung Straßentransport des einladenden Verbandes und langjähriges Mitglied des Sektionsausschusses, wurde zum Vizepräsidenten der Konferenz gewählt.
Die vom Sektionsausschuß vorgelegte Tagesordnung wurde in der folgenden Aufstellung genehmigt:

1. Begrüßung.
2. Festsetzung der Geschäftsordnung;
   Wahl der Konferenzleitung;
   Wahl eines Entschließungsausschusses;
   Genehmigung des Berichts über die Sektionskonferenz vom Oktober 1961 in Wien;
   allgemeine Mitteilungen.
3. Bericht des Sektionssekretärs:
   A) Kontakte mit offiziellen internationalen Organisationen.
   B) Probleme des städtischen Nahverkehrs und ihre Auswirkungen auf die Arbeitnehmer.
   C) Das IAO-Abkommen über die soziale Sicherheit der Arbeitnehmer im internationalen Transport in Europa vom 9. Juli 1956.
   D) Abmessungen und Gewichte der Lastwagen im internationalen Transport in Europa.
   E) Die Organisierung der Transportarbeiter von Handels- und Industriebetrieben.
   F) Weitere Hinweise.
4. Status und freiwillige Weiterbildung der Berufsfahrer.
   *Berichterstatter:* A. G. Beck, Großbritannien.
5. Einschränkungen im Gütertransport auf der Straße über das Wochenende.
   *Berichterstatter:* L. Brosch, Österreich.
6. Die Arbeit des «Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF)».
   *Berichterstatter:* Th. Rasschaert, Sekretär des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses (ITF), Brüssel.
7. Bericht und Anträge des Entschließungsausschusses.
8. Eingegangene Anträge von Verbänden.
9. Verschiedenes.

Über Verlauf und Ergebnisse der Konferenz wurde im Pressebericht der ITF und in einem Rundschreiben an die angeschlossenen Verbände ausführlich berichtet (Nr. 98/Rt6 vom 31. Oktober 1963). Wir beschränken uns nachstehend auf eine Zusammenfassung der Beratungsgegenstände und lassen die gefaßten Entschließungen folgen. Der Entschließungsausschuß setzte sich aus den Kollegen Hendrickx (Belgien), Brosch (Österreich), Kugoth (Deutschland), Hofer (Schweiz) und dem Sektionssekretär zusammen.

**101.** Der Bericht des Sektionssekretärs enthielt einleitend eine Liste der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes (IAA). Er betonte die Notwendigkeit, daß sich die Verbände jener Länder, die im Verwaltungsrat vertreten sind, stets bemühen, mit diesen Vertretern Kontakte zu unterhalten und sie für die Unterstützung von Anliegen der ITF zu gewinnen. Ohne eine solche Anstrengung der Verbände könne die ITF nicht damit rechnen, daß die Behandlung von Problemen, die für die ITF-Verbände von Bedeutung seien, durch die IAO in befriedigender Weise erfolge. Eine solche Einflußnahme sei besonders im Zusammenhang mit der Behandlung von Problemen des städtischen Nahver-

kehrs und der nächsten Konferenz des Binnenverkehrsausschusses notwendig. Weiter beschäftigte sich der Bericht unter diesem Abschnitt mit den Kontakten zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) und zur UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE). **(196–201)**

Abschnitt B. des Berichts des Sektionssekretärs beschäftigte sich mit den *Problemen des städtischen Nahverkehrs und ihren Auswirkungen auf die Arbeitnehmer.* In Anbetracht der seitherigen Entwicklungen in dieser Frage berichten wir darüber weiter unten zusammenhängend unter einem besonderen Titel. **(112)**

**102.** Im Auftrage des Sektionsausschusses war ein Abschnitt des Berichts des Sektionssekretärs dem *IAO-Abkommen vom Jahre 1956 über die soziale Sicherheit der Arbeitnehmer im internationalen Transport in Europa* gewidmet. Dieses wichtige Abkommen, an dessen Ausarbeitung auch eine ITF-Delegation mitgewirkt hatte und das später durch ein weiteres Abkommen über die Methoden der Anwendung ergänzt worden war, ist noch immer von geringem Wert, weil es nur von wenig Regierungen ratifiziert worden ist. Das ist bedauerlich, da der Zweck des Abkommens darin besteht, daß der Arbeitnehmer, der dienstlich sein Land vorübergehend verläßt, im Bedarfsfall die gleichen Leistungen der Sozialversicherung ohne Hindernis und zu gleichen Bedingungen beanspruchen kann, wie wenn er sich an seinem Wohnort befände. Die Aussprache der Konferenz zu diesem Abkommen wurde mit Hinweisen auf die ebenfalls unbefriedigende Entwicklung in der Ratifizierung des AETR verknüpft. **(197)** Die Konferenz drückte ihre Auffassungen in einer Entschließung aus, die sich mit beiden Abkommen beschäftigt. Sie ist nachstehend wiedergegeben.

**103.** Ein ausführlicher Abschnitt befaßte sich mit den *Abmessungen und Gewichten von Lastwagen im internationalen Transport.* Diese Frage beschäftigt die Regierungen der europäischen Länder und ihre internationalen Organisationen seit vielen Jahren. Eine erste Regelung erfolgte 1949 im Rahmen des Weltabkommens über den Straßenverkehr. Dieses legte die Abmessungen und Gewichte sowie die Bedingungen fest, die die Fahrzeuge eines Vertragsstaates erfüllen müssen, um zum Verkehr auf dem Gebiete eines andern Vertragsstaates zugelassen zu werden. Das Gewicht der Einzelachse, eines der umstrittensten Kriterien, ist dabei auf 8 Tonnen festgelegt. Artikel 23 dieses Abkommens sieht jedoch verschiedene Einschränkungen vor. Daher haben einige europäische Staaten sofort Anstrengungen unternommen, ein spezielles Zusatzabkommen zu schaffen. Dieses kam 1950 zustande und befaßt sich mit der Anwendung von Artikel 23 der Weltkonvention. Es erhöhte das Gewicht der Einzelachse auf 10 Tonnen. Belgien, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, die Niederlande und Jugoslawien sind ihm beigetreten. Für andere Länder waren jedoch schon die Normen der Weltkonvention zu hoch. So ergaben sich für die wichtigen Transitländer Schweiz und Österreich Schwierigkeiten mit der Breite, während die Bundesrepublik das Gewicht der Doppelachse, die Länge und das Gesamtgewicht ablehnte. Mit der Begründung, die Sicherheit und Kapazität der bestehenden Straßen zu verbessern und die immer mehr zunehmenden Kosten für den Bau und Unterhalt des Straßennetzes zu verringern, wurde in der Bundesrepublik auf den 1. Januar 1958 ein neues Gesetz geschaffen, das die bisherigen Normen noch herabsetzte. Damit entfachte sich eine neue Diskussion, und die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) erklärte sich bereit, einen Versuch zur Herbeiführung einer Kompromißlösung zu unternehmen. Die Regierung der Bundesrepublik erklärte sich ihrerseits bereit, die Anwendung des neuen Gesetzes hinauszuschieben.

In der CEMT wollte man ursprünglich die Ergebnisse von Untersuchungen abwarten, die in den USA im Gange waren und den Zweck hatten, das Verhalten und die Abnutzung von Straßen verschiedener Bauart durch das Befahren von Fahrzeugen mit verschiedenen Achsgewichten festzustellen. Als sich die Resultate länger als erwartet verzögerten und Untersuchungen kleineren Stils in Europa seitens der IRU (Internationale Union für den Straßentransport) und der Lastwagenindustrie als nicht stichhaltig abgelehnt wurden, unternahm die CEMT ihren Kompromißversuch ohne diese Unterlagen. Sie führten im Oktober 1960 zum Ziel, indem mit 13 gegen 3 Stimmen bei einer Enthaltung eine Empfehlung gutgeheißen wurde. Gegen die Empfehlung stimmten die Niederlande und Italien, weil die festgesetzten Normen nach ihrer Auffassung zu tief waren, und die Schweiz, weil sie zu hoch waren. Großbritannien enthielt sich der Stimme. Die Empfehlung, nach dem Konferenzort, wo sie zustande kam, als «Haager Übereinkommen» bekannt, sieht folgende Normen vor: Gewicht der Einzelachse 10 Tonnen, Doppelachse 16 Tonnen, Höchstgewicht 32 Tonnen, Länge der Sattelschlepper 15 Meter, Länge der Lastzüge 16,50 Meter. Das Übereinkommen sollte auf den 1. Januar 1966 in Kraft treten. Die IRU, also die Unternehmer im Straßentransport, unterstützt durch die Niederlande und Italien, gaben sich mit dem Kompromiß nicht zufrieden. Das wirkte sich vorerst in einem Abkommen unter den Benelux-Staaten aus, das weiter ging als die CEMT-Empfehlung und auf den 1. Januar 1963 in Kraft trat. (Dieses Abkommen hatte Auswirkungen in der EWG, wo sich die Kommission veranlaßt fühlte, ihrerseits neue Kompromisse vorzuschlagen. In der weiteren Beratung in den Organen der EWG wurden diese Kommissionsvorschläge noch weiter nach oben ausgedehnt.) Die Einzelachse war damit bereits bei 13 Tonnen, die Länge bei 18 Metern und das Gesamtgewicht bei 40 Tonnen angelangt. Im Laufe dieser Entwicklung wurden auch die Ergebnisse der amerikanischen Untersuchungen, die wir weiter oben erwähnt haben, bekannt. Sie wurden als «AASHO Road Tests» veröffentlicht und bestätigten eindrücklich den großen Einfluß der Achsgewichte auf die Lebensdauer der Straßen. Die großangelegten Untersuchungen wurden auf speziell zu diesem Zweck erstellten Straßen durchgeführt, dauerten nahezu drei Jahre und kosteten nicht weniger als 27 Millionen Dollar. Die umfangreichen Berichte zeigen zum Beispiel, daß eine Autobahn mit starkem Verkehr (1000 bis 2000 Schwerachsen pro Tag) bei einem Achsgewicht von 8 Tonnen während 27 Jahren befahren werden kann, bevor sie erneuerungsbedürftig wird. Bei einem Achsgewicht von 10 Tonnen verringert sich ihre Lebensdauer auf 11 Jahre und bei einem Achsgewicht von 13 Tonnen sinkt die Lebensdauer sogar auf 3 Jahre ab. Das bei einer Betondecke von 22 cm Dicke. Für gewöhnliche Hauptstraßen konventioneller Bauart liegen die Verhältnisse bedeutend nachteiliger.

Bei der Beurteilung dieser Frage ist zu berücksichtigen, daß mit der Festlegung von maximal zulässigen Gewichten noch keine Gewähr besteht, daß sie auch eingehalten werden. Tatsächlich sind Überladungen in vielen Ländern durchaus nicht selten, wie gelegentliche Straßenkontrollen in einzelnen Ländern beweisen. Die ITF hat sich mehrmals in die Auseinandersetzungen eingeschaltet. So machten wir geltend, daß eine Erhöhung der Normen von 1949 solange nicht erfolgen sollte, als ein Abkommen über die Arbeitsbedingungen im internationalen Straßentransport nicht bestehe und seine Einhaltung durch eine wirkungsvolle Kontrolle der Arbeitszeit und vor allem der Lenkzeit überwacht werde. Eine Entschließung des ITF-Kongresses vom Jahre 1960 forderte, daß in dieser Frage die sozialen Aspekte und die Verkehrssicherheit auf der Straße vor die kommerziellen Überlegungen der

Unternehmer zu stellen seien. Trotz dieser eindeutigen Stellungnahme machten sich unter unseren Verbänden im Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der EWG abweichende Tendenzen geltend, die den Bestrebungen der EWG-Kommission Rechnung zu tragen bereit waren. Der Sektionsausschuß beschloß daher auf seiner Sitzung vom Juni 1963, zur Frage eine grundlegende Diskussion auf der Konferenz durchzuführen und zu versuchen, wieder zu einer einheitlichen Stellungnahme zu gelangen. Dank einer allseitigen Kompromißbereitschaft konnte diese Einigung erzielt werden, was die nachstehende Entschließung zum Ausdruck bringt. Es ist zu hoffen, daß es nun auch den Regierungen gelingen wird, sich auf dieser Grundlage, die die 10-Tonnen-Achse beibehält, zu finden.

Wir sind in diesem Zusammenhang unseren amerikanischen Verbänden und besonders der Railway Labor Executives Association (RLEA) zu großem Dank verpflichtet. Sie haben uns laufend und ausführlich über die Ergebnisse der AASHO-Tests und die damit in den USA vor sich gehenden Auseinandersetzungen orientiert.

**104.** Die *gewerkschaftliche Erfassung von Transportarbeitern in Handels- und Industriebetrieben* war Gegenstand eines weiteren Abschnittes im Bericht des Sektionssekretärs. Die Darlegungen stützten sich auf das Ergebnis einer Umfrage bei den angeschlossenen europäischen Verbänden, die auf Grund einer Anregung des Kollegen L. Brosch (Österreich) durchgeführt worden war. Das Ergebnis der Umfrage ließ erkennen, daß damit ein heikles Thema der Abgrenzung der Mitgliedschaft in den einzelnen Verbänden berührt wurde. Aus der Perspektive der internationalen Tätigkeit auf dem Gebiet von Transport und Verkehr wäre es zweifellos wünschenswert, daß alle Arbeitnehmer, die mit der Abwicklung von Transportdiensten zu tun haben, im gleichen internationalen Berufssekretariat vereinigt wären und das ohne Rücksicht darauf, ob sie in einem Transportunternehmen oder in einem Industriebetrieb, im Baugewerbe oder in Handelsunternehmungen beschäftigt werden. Diese Auffassung stützt sich auf die gleichlaufenden Interessen auf der beruflichen Ebene. Auf nationaler Ebene liegen die Dinge jedoch anders, weil die Kollektivverträge in ihrem Inhalt weit über die rein beruflichen Aspekte hinausgehen. Der Sektionsausschuß beantragte daher der Konferenz, die Frage nicht weiter zu verfolgen. Die Konferenz stimmte zu.

**105.** Im Mittelpunkt der Beratungen der Konferenz stand der Bericht über den *Status des Berufsfahrers im Straßentransport*. Dieses Thema hat unsere Sektion seit vielen Jahren beschäftigt. Es handelt sich darum, das Ansehen des Berufsfahrers zu heben, indem an die Zulassung zu dieser Tätigkeit Voraussetzungen hinsichtlich praktischer und theoretischer Kenntnisse, gesundheitlicher Eignung und Charakter geknüpft werden. Obwohl diese Auffassung bei Behörden und in der Öffentlichkeit allmählich Eingang findet, bleiben die Fortschritte auf diesem Gebiet weit hinter der Entwicklung des Straßenverkehrs und den Anforderungen der Verkehrssicherheit zurück.

Dieser der Konferenz vorgelegte Bericht war nach einer ausgiebigen Aussprache zu einem Bericht über «die berufliche Anerkennung des Kraftfahrers» auf der Konferenz von Wien im Jahre 1961 von einem kleinen Arbeitsausschuß ausgearbeitet und anschließend vom Sektionsausschuß gründlich behandelt worden. Der Arbeitsausschuß war zur Auffassung gelangt, daß das Problem in drei Teilen behandelt werden sollte. In erster Linie handle es sich darum, den heute tätigen Berufsfahrer zu berücksichtigen. Da er bereits in dieser Eigenschaft tätig sei, könne man die weitere Ausübung seines Berufes nicht an neue Voraussetzungen knüpfen. Es gehe darum, ihm die Notwendigkeit der freiwilligen Weiterbildung klar zu machen und für diese

Weiterbildung die Voraussetzungen zu schaffen. Wenn dieses Vorgehen als erster Schritt gutgeheißen werde, dann sei in zweiter Linie ein Programm für die freiwillige Ausbildung aufzustellen, das den Verbänden auf nationaler Ebene als Richtlinie dienen könnte. Und schließlich handle es sich an dritter Stelle um Bemühungen, die in einem späteren Zeitpunkt dazu führen sollen, die Voraussetzungen festzulegen, die an Kandidaten für die Tätigkeit als Berufsfahrer gestellt werden sollen. Solche Bemühungen sollten im internationalen Rahmen gemeinsam mit den Regierungsvertretern unternommen werden und müßten in einen Zusammenhang mit den gesetzlichen Voraussetzungen für die Abgabe von Fahrbewilligungen an Berufsfahrer gestellt werden. Auf Grund dieser Auffassungen legte die Arbeitsgruppe Berichte zu den zwei ersten Punkten über die freiwillige Weiterbildung und die Gestaltung des Programms vor. Nach den einleitenden Darlegungen des Berichterstatters der Arbeitsgruppe, Kollege A. G. Beck vom Britischen Transportarbeiterverband, ergab sich wiederum eine sehr eingehende Diskussion, die mit der einstimmigen Annahme der weiter unten abgedruckten Entschließung ihren Abschluß fand.

**106.** Auch beim Bericht über *Einschränkungen im Gütertransport über das Wochenende* handelt es sich um ein Thema, das die Sektion schon mehrmals beschäftigt hat. Auf der Sektionskonferenz in Stockholm vom Jahre 1959 wurde ein Bericht über Nacht- und Sonntagsarbeit im Straßentransport» sehr lebhaft diskutiert. Das einzige konkrete Ergebnis war, daß generelle Nachtfahrverbote abgelehnt wurden, während gesetzlich festgelegte Fahrverbote dort befürwortet wurden, wo sie «im Interesse der Verkehrssicherheit angezeigt erscheinen und zu einer wirkungsvolleren Sicherung minimaler Ruhezeiten beitragen können». Im Jahre 1962 befaßte sich dann die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) im Zusammenhang mit den Bemühungen dieser Organisation auf dem Gebiete der Verkehrssicherheit mit der Frage. Der Ministerrat erteilte dem zuständigen Arbeitsausschuß den Auftrag, das Problem «unter besonderer Berücksichtigung der fortschreitenden Anwendung der Fünftagewoche, der Koordinierung der in einzelnen Ländern in bezug auf Einschränkungen getroffenen Maßnahmen sowie des Einflusses sozialer Faktoren und der Aspekte der Verkehrssicherheit» zu prüfen. Der Bericht der Arbeitsgruppe war jedoch enttäuschend mager. Das brachte der Sektionssekretär anläßlich einer Audienz der internationalen Organisationen beim Bureau der Ministerkonferenz deutlich zum Ausdruck. Es war jedoch zu spät. Die CEMT genehmigte am folgenden Tag eine von der Arbeitsgruppe vorgelegte Entschließung, deren Substanz kaum das Papier wert ist, auf der sie gedruckt war. Diese Entwicklung veranlaßte den Sektionsausschuß, das Problem erneut gründlich zu prüfen und nach konkreten Lösungsmöglichkeiten zu suchen, die elastisch genug wären, um den unnötigen, oft auf schlechten sozialen Voraussetzungen ruhenden Straßentransport über das Wochenende einzuschränken, ohne die wirklichen Interessen des Straßentransports oder der Güterverteilung zu benachteiligen. Eine solche Lösung glaubt die Konferenz darin zu sehen, daß die Verkehrsbewilligungen für schwere Lastwagen entsprechend gestaltet werden. Diese Bewilligungen sollten grundsätzlich für Montag bis Freitag gültig sein, während für Fahrten an Samstagen oder Sonntagen oder an beiden Tagen des Wochenendes Zusatzbewilligungen erforderlich wären, die nur unter gewissen Voraussetzungen erteilt würden, wobei den Gewerkschaften bei der Erteilung solcher Bewilligungen ein Mitspracherecht einzuräumen wäre. Die Konferenz betrachtet diesen Vorschlag als eine Diskussionsgrundlage. Auch

diese Entschließung ist weiter unten abgedruckt. Sie wurde einstimmig, bei zwei Enthaltungen, gutgeheißen.

**107.** Der Bericht über die Arbeit des gewerkschaftlichen Ausschusses in der EWG wurde vom Sektionssekretär kurz erläutert, da der vorgesehene Berichterstatter, Kollege Th. Rasschaert, Sekretär des Brüsseler Ausschusses, leider verhindert war, an der Konferenz teilzunehmen. Im Zusammenhang mit diesem Bericht wurden die europäischen Verbände ersucht, dem Sekretariat der ITF mitzuteilen, was nach ihrer Auffassung getan werden könnte, um eine engere Zusammenarbeit und bessere Orientierung über die Tätigkeit der Verbände einzelner Gruppierungen, wie EWG und Nordische Transportarbeiter-Föderation, zu fördern. Im übrigen verweisen wir auf den Abschnitt 193 über unsere Tätigkeit im «Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)».

**Entschließungen** der Sektionskonferenz von Kopenhagen:

**108. Einschränkungen im Straßengüterverkehr während des Wochenendes**

Die Sektionskonferenz Straßentransport der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt in Kopenhagen vom 15. bis 18. Oktober 1963,

*NIMMT KENNTNIS* von der Entschließung (Nr. 17) der Europäischen Verkehrsministerkonferenz vom November 1962, die den Mitgliedsstaaten empfiehlt, gewisse Einschränkungen des Straßengüterverkehrs an Sonn- und Feiertagen in Erwägung zu ziehen;

*STELLT FEST*, daß einzelne Länder diese Maßnahme bereits früher getroffen haben, wobei unter ganz bestimmten Verhältnissen Ausnahmebewilligungen erteilt werden;

*IST DER AUFFASSUNG*,

— daß es nicht genügt, solche Einschränkungen auf die Sonn- und Feiertage zu beschränken, wenn man im Interesse der Verkehrssicherheit ernsthaft versuchen will, eine Besserung der Verkehrsverhältnisse während der Spitzen des Ausflugs- und Reiseverkehrs herbeizuführen, da zufolge der zunehmenden Anwendung der fünftägigen Arbeitswoche auch der private Ausflugs- und Reiseverkehr an Samstagen wesentlich angestiegen ist;

— daß bei der Lösung dieses Problems folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:

a) bei starkem Verkehr von Privatwagen führt der gleichzeitige Verkehr von Lastwagen trotz bestem Willen der Berufsfahrer zu Verlangsamungen und Stockungen, die ihrerseits gefährliche Überholungsmanöver und damit eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zur Folge haben;

b) ein striktes Verbot aller Transporte des Nah- und Fernverkehrs während des Wochenendes ist aus wirtschaftlichen Gründen undenkbar und würde sich auch während der verkehrsschwachen Zeiten über das Wochenende nicht rechtfertigen;

c) für die Verkehrssicherheit ist es von größter Bedeutung, daß die Berufsfahrer im Straßenverkehr sich strikte an die in Gesetzen und Verträgen festgesetzten Arbeits- und Ruhezeiten halten, und daß sie wöchentlich in den Genuß einer zusammen-

hängenden Ruheperiode von mindestens 36 Stunden kommen. Die in den meisten Ländern noch völlig unzureichende behördliche Kontrolle über die Einhaltung der Bestimmungen über Arbeitszeit, Ruhezeit und Pausen im Straßentransport und die unbedeutenden Strafen, die bei Nichteinhalten gefällt werden, sind nicht geeignet, eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen;

d] behördliche Einschränkungen des Lastwagenverkehrs während des Wochenendes dienen daher der Verkehrssicherheit in doppelter Hinsicht: sie verbessern die Verkehrsverhältnisse und verhelfen einer großen Zahl von Berufsfahrern zu einer ausreichenden Ruheperiode. Letztere ist jedoch ungenügend, wenn sich die Einschränkungen nur auf den Sonn- oder Feiertag beschränken. Die Früchte der Arbeitszeitverkürzung und der Fünftagewoche müssen auch dem Berufsfahrer soweit wie möglich zukommen.

*DIE KONFERENZ GLAUBT*, daß den Interessen und Notwendigkeiten am besten damit gedient wäre, wenn

a] Verkehrsbewilligungen für schwere Motorfahrzeuge des Gütertransports grundsätzlich auf die fünf Werktage von Montag bis Freitag beschränkt werden;

b] für die Durchführung von unbedingt notwendigen Transporten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen entsprechend verlängerte Verkehrsbewilligungen erteilt werden;

c] Firmen mit Amsnahmebewilligungen verpflichtet werden, den Behörden regelmäßig über die bei Transporten während des Wochenendes angewandten Arbeitsbedingungen und die dem Fahrpersonal gewährten Kompensationen zu berichten;

d] den zuständigen Organisationen der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Verlader im Rahmen eines beratenden Ausschusses Gelegenheit eingeräumt wird, bei der Erteilung von Verkehrsbewilligungen für das Wochenende mitzureden.

*DIE KONFERENZ ERSUCHT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE UND DIE ITF*, auf nationaler und internationaler Ebene Anstrengungen zu unternehmen, um im Sinne vorstehender Anregung geeignete Lösungen zur Einschränkung des Gütertransports an Samstagen, Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu fördern.

**109. Freiwillige Weiterbildung von Berufsfahrern**

Die Sektionskonferenz Straßentransport der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt in Kopenhagen vom 15. bis 18. Oktober 1963;

*IM HINBLICK AUF* die anhaltende Zunahme des Straßenverkehrs und auf die erschreckende Zahl von Verkehrsunfällen,

*IST DER AUFFASSUNG,*

— daß die Ausbildung der Fahrzeuglenker im allgemeinen und der Berufsfahrer im besonderen erheblich dazu beitragen kann, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern;

— daß die bisherigen Methoden der Ausbildung von Berufsfahrern und die an die Zulassung zu diesem Beruf geknüpften Vorausset-

zungen in vielen Ländern als durch die Entwicklung überholt zu betrachten sind und einer Überprüfung bedürfen;

— daß der Status des Berufsfahrers im Straßentransport der mit dieser Tätigkeit verbundenen Verantwortung und Gefahr bei weitem nicht mehr Rechnung trägt und daher Schritte unternommen werden müssen, um den in diesem Beruf tätigen Menschen zum beruflichen Ansehen zu verhelfen, das ihnen unter den heutigen und zukünftigen Verhältnissen im Straßenverkehr gerechterweise zukommen muß;

— daß die freiwillige Weiterbildung der Berufsfahrer eine Aufgabe der für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Behörden, der zuständigen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände, der Versicherungen und anderer Zusammenschlüsse ist, die die Verkehrssicherheit fördern wollen;

— daß die freiwillige Weiterbildung der Berufsfahrer sorgfältig organisiert werden muß, um eine maximale Beteiligung zu erreichen und die Kosten für die Teilnehmer auf ein Minimum zu reduzieren; anderseits muß den Teilnehmern durch eine entsprechende Gestaltung der Lehrprogramme, durch Aushändigung von Bestätigungen für den erfolgreichen Abschluß eines Weiterbildungskurses und vor allem durch entsprechende Lohnzuschläge für die höheren Berufsqualifikationen nach Abschluß einer Weiterbildungsstufe ein Anreiz gegeben werden, sich der Weiterbildung zu unterziehen;

*FORDERT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE AUF,* alle notwendigen Kontakte auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene mit den zuständigen Behörden und Organisationen herzustellen und auf die Einsetzung von gemischten Ausschüssen für die Durchführung der beruflichen Weiterbildung von Fahrern zu dringen;
sich über die ITF laufend über die unternommenen Schritte und die Entwicklungen zu orientieren, um – besonders im Hinblick auf die Bedeutung des internationalen Verkehrs – eine gewisse Vereinheitlichung der Weiterbildung der Berufsfahrer zu fördern;

*UND ERSUCHT DIE ITF UND DEN SEKTIONSAUSSCHUSS,* Untersuchungen darüber anzustellen, welche Maßnahmen weiter notwendig sind, um die Ausbildung von Berufsfahrern auf einen hohen Stand zu bringen und darüber einer nächsten Konferenz zu berichten.

**110. Arbeitsbedingungen und soziale Sicherheit im internationalen Straßentransport**

Die Sektionskonferenz Straßentransport der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt in Kopenhagen vom 15. bis 18. Oktober 1963,

*STELLT FEST,* daß der grenzüberschreitende Transport von Personen und Gütern auf der Straße erhebliche Ausmaße angenommen hat und in der Zukunft infolge des im Zuge der wirtschaftlichen Integration zu erwartenden Abbaus von Beschränkungen noch weiter anwachsen wird;

*STELLT WEITER FEST,* daß seitens der Regierungen im Rahmen internationaler Organisationen mit Erfolg versucht worden ist und weiter versucht wird, diese Entwicklung durch internationale Abkommen zu fördern, die geeignet sind, die unterschiedlichen nationalen

Regelungen einander anzugleichen, um die Grenzformalitäten abzubauen, die Kontrolle zu vereinfachen und die Verkehrssicherheit zu verbessern;

*IST DER AUFFASSUNG,* daß im Rahmen dieser Anstrengungen der Regierungen die Interessen der berufstätigen Menschen im internationalen Straßentransport nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung wahrgenommen werden, obwohl gerade Fragen wie Arbeitszeit, Ruhezeit und Pausen des fahrenden Personals zu den wesentlichsten Aspekten der Verkehrssicherheit zählen und dieses Personal außerdem ein Anrecht darauf hat, auch nach Verlassen des eigenen Landes einer gültigen und einfach zu kontrollierenden Regelung seiner Arbeitsbedingungen unterstellt zu sein und bei Krankheit oder Unfall den Schutz zu genießen, der ihm im eigenen Lande zukommen würde;

*WEIST DARAUF HIN,* daß mit den Anstrengungen der ITF-Verbände auf nationaler Ebene und der ITF auf internationaler Ebene zwei wichtige Abkommen für das Personal im internationalen Straßentransport in Europa geschaffen worden sind, nämlich

a) das im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation im Juli 1956 von zwölf europäischen Regierungen unterzeichnete *Abkommen über die soziale Sicherheit der Arbeitnehmer im internationalen Transport in Europa*
und
b) das im Rahmen der UNO-Wirtschaftskommission für Europa ausgearbeitete und Ende Juni 1962 von acht Regierungen unterzeichnete *Europäische Übereinkommen für die Arbeit der im internationalen Straßentransport beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR).*

*DIE KONFERENZ ERSUCHT DIE REGIERUNGEN,* alle Anstrengungen zu unternehmen, um das Abkommen über die soziale Sicherheit, das bereits von fünf europäischen Ländern ratifiziert worden ist, in ganz Europa wirksam werden zu lassen und den Ratifizierungsvorgang für das AETR zu beschleunigen und im Zusammenhang mit diesem Abkommen rechtzeitig auch die geeigneten Maßnahmen zu treffen, um eine angemessene Kontrolle über seine Einhaltung sicherzustellen.

**111. Maße und Gewichte von Lastkraftwagen im internationalen Straßentransport**

Die Sektionskonferenz Straßentransport der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt in Kopenhagen vom 15. bis 18. Oktober 1963,

*STELLT FEST,*

— in Anbetracht der ständigen Zunahme des internationalen Straßentransports setzt sich auch die ITF seit Jahren dafür ein, daß eine für alle europäischen Länder annehmbare Regelung über die höchstzulässigen Maße und Gewichte von Lastkraftwagen zustande kommt;
— vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus betrachtet ist eine Regelung der Arbeits- und Ruhezeit und vor allem der am Steuer verbrachten Arbeitszeit der Berufsfahrer und eine wirkungsvolle

Kontrolle über die Einhaltung einer solchen Regelung ebenso wichtig, wie eine Einigung über Maße und Gewichte;

— die europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) hat im Oktober 1960 nach langen Verhandlungen mit großer Mehrheit eine Empfehlung gutgeheißen, die eine langfristige, den Interessen der Unternehmungen des Straßentransports weitgehend Rechnung tragende europäische Lösung der Frage der Maße und Gewichte von Lastkraftwagen bringt;

— es ist nun an der Zeit, daß der Kompromiß, der mit der Empfehlung der CEMT zustande gekommen ist, in Kraft gesetzt wird, wie das auch die Beratende Versammlung des Europarates am 8. Mai 1963 gefordert hat, und daß sich die Regierungen der Lösung anderer Probleme zuwenden, die im Interesse der Verkehrssicherheit, der Arbeitnehmer im Straßentransport, des Straßenbaus und der Straßenbenützer dringend behandelt werden müssen, wie

  — eine fortschrittliche Regelung der Arbeitsbedingungen für das fahrende Personal im Straßentransport, verbunden mit einer Kontrolle und mit Strafbestimmungen, die geeignet sind, die vorgeschriebenen Arbeitsbedingungen in der Praxis auch wirklich durchzusetzen;

  — eine Regelung der zivilrechtlichen Haftpflicht der Berufsfahrer im Sinne der Empfehlungen, die eine Expertenkommission im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation im November 1956 ausgearbeitet hat;

  — eine beschleunigte Planung für den Ausbau des Straßennetzes, die der Zunahme des Verkehrs, der Regionalplanung und dem steigenden Transportvolumen Rechnung trägt;

  — Regelungen über die technische Beschaffenheit und Ausrüstung der Straßenfahrzeuge und besonders auch über die Festigkeit und die komfortable Ausrüstung der Fahrerkabinen, um dem Fahrpersonal einen guten Unfallschutz und gesunde Arbeitsverhältnisse zu bieten;

*VERURTEILT* das unablässige Drängen der Transportunternehmer und ihrer Organisationen, die seit dem Zustandekommen der Empfehlung der CEMT vom Oktober 1960 versuchen, deren Anwendung zu verhindern, um noch höhere Maße und Gewichte durchzusetzen, obwohl neueste wissenschaftliche Untersuchungen eindeutig beweisen, daß Achsgewichte und Gesamtgewichte, die noch über die Grenzen der CEMT-Empfehlung hinausgehen, katastrophale Auswirkungen auf die Lebensdauer der Straßen haben würden und obwohl diese Kreise wissen, daß Fahrzeuge nicht selten überladen werden;

*BEDAUERT*, daß gewisse europäische Regierungen und Organe der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft offensichtlich geneigt sind, den Bestrebungen der Unternehmerkreise in weitestem Maße Rechnung zu tragen und damit den Kompromiß der CEMT zu gefährden, anstatt sich jetzt auf die Ausarbeitung der oben erwähnten Regelungen, die der Verkehrssicherheit, der Allgemeinheit und den Arbeitnehmern im Straßentransport dienen sollen, zu konzentrieren.

*DIE KONFERENZ FORDERT DIE ITF UND ALLE EUROPÄISCHEN VERBÄNDE AUF*, auf internationaler und nationaler Ebene für die Inkraftsetzung der Empfehlungen der CEMT vom Oktober 1960 einzu-

treten und jede weitere Erhöhung, vor allem der Gewichte von Lastwagen im internationalen Verkehr, abzulehnen.

**112. Probleme des städtischen Nahverkehrs und ihre Auswirkungen auf die Arbeitnehmer in den Verkehrsdiensten**

Die Auswirkungen der zunehmenden Motorisierung auf das Leben in den Städten und in ihrem Einzugsgebiet bilden eines der bedeutendsten und dringlichsten Probleme unserer Zeit. In allen Industriestaaten beschäftigen sich Behörden und Fachverbände mit der Frage, wie die Probleme gelöst werden könnten.

Unsere Sektion Straßentransport hat sich mit diesen Problemen seit dem Zweiten Weltkrieg laufend und intensiv beschäftigt. Die Arbeitnehmer in den öffentlichen Verkehrsbetrieben der Stadtgebiete, in Taxibetrieben und in der Güterverteilung werden vom Verkehrschaos besonders betroffen. Jede Sektionskonferenz beschäftigt sich mit dieser Problematik oder mit einzelnen Aspekten von besonderer Dringlichkeit, wie der Einführung des einmännigen Dienstes im Tram- und Autobusbetrieb oder mit der Beschäftigung von Frauen als Fahrzeugführerinnen. Außerdem wurden 1948 und 1961 von der ITF und der Internationale der öffentlichen Dienste (IÖD) gemeinsam organisierte Konferenzen durchgeführt. Und schließlich hat sich die IAO schon seit den dreißiger Jahren auf Verlangen der ITF mit diesen Fragen beschäftigt. Die internationale Konvention Nr. 67 vom Jahre 1939, die leider weder in Kraft gesetzt noch seither den Verhältnissen angepaßt worden ist, und die Empfehlungen Nrn. 64, 65 und 66 vom Jahre 1939 waren auf unsere Anstrengungen zurückzuführen. Seither bemühten wir uns weiter, um die Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsbetrieben auf die Tagesordnung des Binnenverkehrsausschusses der IAO zu setzen. Bis zum Jahre 1964 waren wir damit erfolglos, weil sich vor allem die Arbeitgebervertreter in den Organen die IAO der Behandlung dieser Fragen widersetzten. Im März 1964 kam endlich ein Erfolg. Unser Begehren wird zwar nicht im Rahmen der Tagesordnung des Binnenverkehrsausschusses erfüllt werden. Als Kompromiß hat aber der Verwaltungsrat beschlossen, im Jahre 1965 (10. bis 19. Mai) eine spezielle Expertenkommission mit den Untersuchungen der Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsdiensten zu beauftragen. Die nächste Konferenz dieses Ausschusses, die im Jahre 1966 zusammentreten wird, wird daher Gelegenheit haben, im Rahmen des Allgemeinen Berichts an die Konferenz sich zu den Ergebnissen der Expertensitzung zu äußern. Die ITF wurde vom Internationalen Arbeitsamt (IAA) eingeladen, Vorschläge für die personelle Zusammensetzung der Expertenkommission zu unterbreiten und sich an der Ausarbeitung der Arbeitsgrundlagen für die Tagung zu beteiligen. Wir haben unsere angeschlossenen Verbände der Sektionen Straßentransport und Eisenbahn mit Rundschreiben vom 7. April 1964 ausführlich orientiert und um ihre Mitarbeit ersucht. Die Reaktion war erstaunlich prompt. Wir waren in der Lage, innert der gesetzten Frist eine Liste von 13 Kollegen für die 15 Mitglieder zählende Kommission vorzuschlagen. Ein weiterer Vorschlag wurde aus einem unserer angeschlossenen Verbände über den Gewerkschaftsbund des betreffenden Landes eingereicht. Ende 1964 stand bereits fest, daß fünf Vorschläge aus unseren Verbänden vom Verwaltungsrat des IAA gutgeheißen worden waren. Wir betrachten das als einen beträchtlichen Erfolg.

Dank den umfassenden Berichten und Unterlagen, die uns einige Verbände zustellten, waren wir auch in der Lage, dem IAA im Oktober 1964 eine ein-

gehende Stellungnahme zu den Problemen zu unterbreiten, die von den Experten zu behandeln sind. Wir äußerten uns darin einleitend zu den Problemen der Verkehrsnot in den Städten, um dann anschließend die Wirkungen auf die Arbeitsbedingungen in den einzelnen Verkehrssektoren darzulegen. Wie das vom IAA gewünscht worden war, äußerten wir uns besonders zu den Auswirkungen bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben (Diensteinteilungen, Einmannbetrieb, Entlöhnung, Sozialversicherung), dann zu den Sorgen der Taxifahrer und der Arbeitnehmer in der Güterverteilung, zu den Problemen des Massenverkehrs der Eisenbahnen und der Untergrundbahnen sowie zu besonderen Aspekten, wie die Beschäftigung von Frauen als Fahrerinnen von Trams und Autobussen, die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und die Sicherheit der Anstellung.
Der Sektionsausschuß wird sich im Februar 1965 mit weiteren Vorkehrungen beschäftigen, die unserseits zu unternehmen sind, um die Tagung der Expertenkommission zu einem Erfolg werden zu lassen.

**113. Hinweise zum Arbeitsprogramm**

Nach den Beratungen unserer Sektion in der Berichtsperiode und aus unseren Kontakten mit der IAO und anderen offiziellen internationalen Organisationen ergibt sich für unsere zukünftige Arbeit folgende Liste:

- Bemühungen um die Inkraftsetzung des AETR und mögliche Ergänzungen nach der Inkraftsetzung (Tachographen, Bemannungsfragen usw.);
- freiwillige Weiterbildung der Berufsfahrer (Betrachtung der Entwicklung in den einzelnen Ländern seit der Entschließung der Konferenz von Kopenhagen;
- Ausbildung der Berufsfahrer im Zusammenhang mit der Abgabe von Fahrbewilligungen für die verschiedenen Fahrzeugkategorien;
- Ausbildung und Status der Berufsfahrer, die gefährliche Güter transportieren (auch im Zusammenhang mit dem europäischen Abkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, ADR);
- Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsdiensten;
- Kontakte zum Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP);
- Fragen der Konstruktion von Lastwagen, Führerkabinen, Traktoren und Taxis;
- zivilrechtliche Haftpflicht von Berufsfahrern und Möglichkeiten zur Verminderung ihrer Konsequenzen;
- der Entzug von Fahrbewilligungen von Berufsfahrern;
- beruflich bedingte Krankheiten und Störungen beim Berufsfahrer, ihre Anerkennung und Kompensation;
- Voraussetzungen für die Zulassung zur Tätigkeit als Berufsfahrer;
- Einschränkungen im Gütertransport auf der Straße über das Wochenende;
- Maße und Gewichte von Lastkraftwagen im internationalen Straßentransport;
- Anwendung des Abkommens über die soziale Sicherheit im internationalen Transport;
- Fragen der Verkehrssicherheit, soweit sie den Berufsfahrer betreffen;
- Fragen, die in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf dem Gebiete des Straßentransports behandelt werden;
- die Anwendung des ITF-Abkommens über den Rechtsbeistand an Berufsfahrer im Ausland.

Der Sektionsausschuß wird auf seiner Sitzung vom Februar 1965 über die Behandlung dieser Fragen Beschluß fassen. Wir ersuchen die angeschlossenen Verbände, uns Änderungen oder Ergänzungen zum Arbeitsprogramm zu unterbreiten.

## Sektion Binnenschiffahrt

**114. Sektionsausschuß**

Auf der Sektionskonferenz während des Helsinki-Kongresses (Juli 1962) wurden folgende Mitglieder des Sektionsausschusses gewählt:
H. Hildebrand (Deutschland, Vorsitzender), J. Arranz (Argentinien), A. Peham (Österreich, Ersatzmitglied R. Gryc), H. Diers (Deutschland) und Feiz Ahmed (Pakistan). Gleichzeitig wurde beschlossen, daß weitere Nominierungen schriftlich eingereicht werden sollten.

**115. Sektionskonferenzen**

Am 24. und 25. Mai 1962 fand in Hamburg eine Konferenz der Sektion Binnenschiffahrt statt. Den Vorsitz führte H. Hildebrand. Nach Entgegennahme eines Berichtes über die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer verschiedener Länder wurde das Sekretariat beauftragt, weitere Informationen einzuholen und diese an die interessierten Mitgliedsverbände weiterzuleiten. Ein Vorschlag zur Ausarbeitung eines Arbeitsprogrammes für die Sektion wurde an die auf dem Helsinki-Kongreß stattfindende nächste Sektionskonferenz verwiesen. Gleichzeitig nahm die Konferenz die Ansichten der ITF-Sektionen der Eisenbahner und Straßentransportarbeiter zur Frage der Rohrleitungen zur Kenntnis und brachte ihre eigene Stellungnahme zu diesem Problem zum Ausdruck. Im Verlaufe einer Diskussion über die Sozialbedingungen in der Rheinschiffahrt wurde auf die zwei bestehenden IAO-Abkommen betreffend die Arbeitsbedingungen und Sozialversicherung der Rheinschiffer, die geplante Revision der Bemannungsnormen für Rheinschiffe im durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehr sowie auf die zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern der vier Rheinländer (Belgien, Frankreich, Deutschland und die Niederlande) getroffenen Vereinbarungen über die Arbeitszeit, Fahrzeit, Ruhezeit am Wochenende usw. verwiesen.
Schließlich diskutierte die Konferenz die sozialen Probleme der Donauschiffer und betonte, daß ein dringendes Bedürfnis nach einer engeren Zusammenarbeit der österreichischen und deutschen Donauschifferverbände bestehe. Diese Frage wurde zur Weiterbehandlung an einen Unterausschuß verwiesen.

**116.** Auf der Sektionskonferenz in Helsinki wurden folgende Fragen diskutiert: a) Donauschiffahrt, b) IAO-Abkommen über die Arbeitsbedingungen und Sozialversicherung der Rheinschiffer, c) Vertretung der Arbeitnehmer auf dem für die Überwachung des IAO-Abkommens über die Sozialversicherung der Rheinschiffer zuständigen Verwaltungszentrum und d) Festlegung von Bemannungsnormen und eines geeigneten Kontrollverfahrens für deren Befolgung im Zusammenhang mit der Revision des IAO-Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer im durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehr. Ein Entschließungsentwurf zur Frage der Rohrleitungen wurde an die auf dem Helsinki-Kongreß stattfindende Gemeinsame Konferenz der Binnenverkehrssektionen verwiesen. Außerdem wurde eine

Entschließung über die Beförderung radioaktiver Substanzen angenommen. Sodann diskutierte die Sektion die Arbeitsbedingungen in der argentinischen und pakistanischen Binnenschiffahrt und beauftragte einen kleinen Ausschuß mit der Ausarbeitung eines Arbeitsprogrammes.

**117. IAO-Abkommen betreffend die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer**

Dieses Abkommen wurde im Jahre 1950 in Paris abgeschlossen und ist seitdem zweimal (im Januar 1954 und Mai 1963) revidiert worden. Das ursprüngliche Abkommen bezog sich nur auf die Tagfahrt und schrieb eine nächtliche Mindestruhezeit von zwölf Stunden während der Monate Oktober bis Februar und von zehn Stunden während der Monate März bis Oktober vor. Andere Paragraphen betrafen den wöchentlichen Ruhetag und den jährlichen bezahlten Urlaub. Vorgeschrieben wurde, daß pro sechs Arbeitstage ein freier Ruhetag gewährt werden müsse, und daß nicht weniger als 26 der im Laufe eines Jahres gewährten Ruhetage auf einen Sonntag fallen sollten. Der jährliche Urlaub sollte nicht weniger als zwölf Arbeitstage betragen, von denen sechs als zusammenhängende Urlaubstage gewährt werden müßten.
Durch die erste Revision vom Jahre 1954 wurde es möglich, die nächtliche Ruhezeit durch eine tägliche Ruhezeit gleicher Länge zu ersetzen, wobei zumindest sieben Stunden in die Zeit zwischen 20.00 und 06.00 Uhr fallen sollten.
Der Zweck der zweiten Revision war es, das Abkommen auch den Erfordernissen des durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehrs anzupassen.
Im Falle des teilweise durchgehenden Verkehrs (Schiffe, die regelmäßig 16 bis 20 Stunden pro Tag, d. h. in der Zeit von 03.00 bis 23.00 Uhr in Betrieb sind) wurde vorgesehen, daß jedes Besatzungsmitglied in jeder Zeitspanne von 24 Stunden eine Ruhezeit von insgesamt zwölf Stunden genießen müsse, wovon mindestens sechs zusammenhängende Stunden in die Zeit zwischen 21.00 Uhr und 05.00 Uhr fallen müssen. Außerdem sollten die Besatzungen entsprechend vergrößert werden, damit allen Besatzungsmitgliedern die von dem Abkommen vorgeschriebenen Ruhezeiten gewährt werden können. Im Falle der durchgehenden Fahrt (Schiffe, die in einem Zeitraum von 24 Stunden mehr als 20 Stunden in Betrieb stehen) wurde vorgesehen, daß die Besatzungsmitglieder entweder zwölf Stunden Ruhezeit pro 24 Stunden oder 24 Stunden Ruhezeit bei 48 Stunden erhalten müssen, wobei in jede 24stündige Zeitspanne mindestens sechs zusammenhängende Stunden fallen sollen.
In bezug auf den wöchentlichen Ruhetag wurde vorgeschrieben, daß die Besatzungsmitglieder der Schiffe, die im teilweise durchgehenden und durchgehenden Verkehr zum Einsatz gelangen, einen freien Tag für je zwei Arbeitstage erhalten sollen. Auf dieser zweiten Revisionskonferenz machten sowohl die Arbeitnehmer als auch die Arbeitgeber die Annahme der neuen Vorschriften von der Bedingung abhängig, daß unter den Auspizien der Zentral-Rheinkommission neue Vorschriften über die Stärke und Zusammensetzung der Besatzung von Fahrzeugen im durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehr festgelegt würden. Über die diesbezüglichen Diskussionen berichten wir unter Punkt **118.**

**118. Neue Bemannungsnormen für den durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehr in der Rheinschiffahrt**

Auf Grund der zweiten Revision des IAO-Abkommens betreffend die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer wurde es notwendig, neue Bemannungsnormen für die im durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehr

zum Einsatz gelangenden Rheinschiffe festzulegen. Zu diesem Zweck fand am 24. und 25. Oktober 1963 in Straßburg unter den Auspizien der Zentral-Rheinkommission eine dreigliedrige Konferenz statt. Die Stellungnahme der Arbeitnehmergruppe auf dieser Konferenz war bereits auf einer Vorbesprechung, die am 4. und 5. September unter den Auspizien der ITF in Stuttgart stattfand, beschlossen worden. Die Aufgabe der dreigliedrigen Konferenz selbst bestand in der Ausarbeitung neuer Bemannungsnormen für den durchgehenden und teilweise durchgehenden Schiffsverkehr sowie in der Festlegung eines geeigneten Kontrollverfahrens. Es wurde beschlossen, diese zwei Fragen separat zu behandeln. Die Konferenz beschloß, daß zunächst gemeinsame Sitzungen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmergruppen stattfinden sollten, auf denen zuhanden einer weiteren dreigliedrigen Konferenz geeignete Empfehlungen ausgearbeitet werden sollten. Daraufhin folgte eine Reihe solcher Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Sitzungen, deren Tagungsorte und Termine im einzelnen wie folgt waren: Ehrenbreitstein bei Koblenz, 27. November 1963; – Wiesbaden, 28. und 29. Januar 1964; – Mannheim, 24. März 1964; – Duisburg, 2. und 3. Juni 1964 und Duisburg, 13. November 1964. Auf diesen gemeinsamen Sitzungen gelang es, Empfehlungen über neue Bemannungsnormen für Schubschiffe, Motorfrachtschiffe, Motorschlepper und Schleppkähne, die im durchgehenden und teilweise durchgehenden Verkehr zum Einsatz kommen, auszuarbeiten. Diese Empfehlungen wurden als ein gemeinsamer Antrag der Arbeitgeber und Arbeitnehmer an eine zweite dreigliedrige Konferenz verwiesen, die am 8. und 9. Dezember 1964 in Straßburg stattfand. Diese Konferenz gab diesen Vorschlägen sowie einem für die Kontrolle der neuen Vorschriften vorgeschlagenen Verfahren ihre provisorische Zustimmung und beschloß, daß auf einer weiteren dreigliedrigen Konferenz die endgültige Annahme der neuen Bemannungsnormen und Kontrollvorschriften erfolgen sollte. Diese Konferenz wird am 7. April 1965 in Straßburg stattfinden. Ihr soll am 6. April 1965 eine Vorbesprechung der Arbeitgeber und Arbeitnehmer vorausgehen.

Bei allen obenerwähnten Diskussionen haben die ITF-Mitgliedsverbände der fünf Rheinländer eng zusammengearbeitet. Unter den Auspizien der ITF wurden Sitzungen zur Festlegung einer gemeinsamen Stellungnahme der Arbeitnehmerseite auf bevorstehenden Konferenzen einberufen.

**119. Dreigliedriger Ausschuß über das IAO-Abkommen betreffend die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer; – Verwaltungszentrum für soziale Sicherheit in der Rheinschiffahrt**

Außer dem IAO-Abkommen über Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer gibt es ein IAO-Abkommen betreffend die soziale Sicherheit in der Rheinschiffahrt, welches im Jahre 1950 angenommen wurde und im Jahre 1953 in Kraft trat. Die Überwachung der Durchführung des erstgenannten Abkommens obliegt einem ständigen dreigliedrigen Ausschuß, der jährlich zusammentritt, um Berichte über die Anwendung des Abkommens entgegenzunehmen. Die Verwaltung des Ausschusses selbst ist Sache der Zentral-Rheinkommission in Straßburg, und die IAO ist auf Sitzungen des Ausschusses durch einen Beobachter vertreten. Im Jahre 1962 wurde auch der ITF Beobachterstatus in diesem Ausschuß eingeräumt. Für die Verwaltung des Abkommens über die soziale Sicherheit ist das Verwaltungszentrum für soziale Sicherheit in der Rheinschiffahrt verantwortlich, welches ebenfalls der Zentral-Rheinkommission untersteht. Im Jahre 1962 bewarb sich die ITF um Gewährung des Beobachterstatus auf diesem Organ. Gleichzeitig schlug die ITF vor, daß das Verwaltungszentrum, welches ein zwischenstaatliches Organ ist, auf

dreigliedriger Ebene aufgebaut werden sollte, damit dessen Mitglieder als einzelne Personen wählen können, anstatt innerhalb der Delegationen ihrer Länder. Auf seiner Sitzung vom Dezember 1962 gewährte das Zentrum der ITF Beobachterstatus, und ein Vertreter der ITF nahm an dieser Sitzung teil. Unser Antrag auf Änderung des Wahlverfahrens wurde jedoch nicht weiterverfolgt mit der Begründung, daß die Verwaltung der sozialen Sicherheit in erster Linie eine Regierungsfunktion sei.

**120. Internationales Arbeitsprogramm der Sektion**

Auf der Hamburger Sektionskonferenz im Mai 1962 wurde ein kleiner Ausschuß mit dem Entwurf eines Arbeitsprogramms für die Sektion beauftragt. Der Ausschuß hatte außerdem die Aufgabe, eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer der einzelnen Länder vorzunehmen und zu entscheiden, ob dieses Arbeitsprogramm ein weltweites oder ein regionales Programm sein sollte. Auf der Sektionskonferenz während des Helsinki-Kongresses wurden folgende Kollegen zu Mitgliedern des diesbezüglichen Ausschusses bestimmt: L. Eggers (Belgien), H. Diers (Deutschland) und P. Mol (Niederlande). Nach einer Vorbesprechung im November 1962 trat dieser Ausschuß zweimal zusammen, und zwar im September 1963 und Mai 1964. Für das Frühjahr 1965 ist eine weitere Sitzung geplant.

**121. Donauschiffahrt**

Im Mai 1964 wurde auf einer Diskussion mit den zuständigen österreichischen und deutschen Mitgliedsverbänden beschlossen, vorzuschlagen, daß unter den Auspizien der IAO eine zwischenstaatliche Konferenz zur Frage der Donauschiffahrt einberufen werden sollte, um die Ausarbeitung ähnlicher internationaler Instrumente für die Donauschiffahrt vorzubereiten, wie sie im Falle der Rheinschiffahrt bereits bestehen. Im Hinblick darauf, daß eine solche Konferenz nur auf Antrag einer Regierung einberufen werden könnte, trat unser österreichischer Mitgliedsverband mit einem diesbezüglichen Ansuchen an die Regierung seines Landes heran. Zur Zeit der Zusammenstellung des vorliegenden Berichtes hatte die österreichische Regierung noch nicht Stellung genommen, und der zuständige deutsche Mitgliedsverband trug sich mit dem Plan, in dieser Frage an die Regierung seines Landes heranzutreten.

**122. Wirtschaftskonferenz der Zentral-Rheinkommission**

Die Zentral-Rheinkommission hält in regelmäßigen Zeitabständen Konferenzen ab, die sich mit wirtschaftlichen Fragen der Rheinschiffahrt befassen. Obwohl die zuständigen Gewerkschaften der fünf Rhein-Länder nicht zu diesen Konferenzen eingeladen werden, sind die Arbeitgeber auf ihnen indirekt durch ihre Handelskammern vertreten.
Im Sommer 1964 haben wir die in Frage kommenden Mitgliedsverbände der übrigen Rhein-Länder ersucht, an die Regierungen ihrer Länder heranzutreten und auf Vertretung in den Delegationen zu diesen Wirtschaftskonferenzen zu dringen. Die Regierung der Schweiz erklärte sich bereit, diesem Ansuchen stattzugeben, vorausgesetzt, daß die übrigen Regierungen ein gleiches täten. Die deutsche Bundesregierung lehnte dies jedoch ab. Die niederländische Regierung versprach, dieses Ansuchen auf der nächsten solchen Konferenz zum Gespräch zu bringen.

**123. Gewerkschaftliche Organisierung der auf französischen Rheinschiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder**

Die auf französischen Rheinschiffen beschäftigten nicht-französischen Besatzungsmitglieder sind während der letzten Jahre von den zuständigen Gewerkschaften ihrer Heimatländer organisiert worden, obwohl dies dem allgemeinen Grundsatz widerspricht, daß sich die gewerkschaftliche Zuständigkeit nach der Flagge des Schiffes richten sollte. Im Dezember 1964 wurde in Straßburg auf einer Sitzung der zuständigen Gewerkschaftsvertreter beschlossen, daß künftig – außer in Ausnahmefällen, in denen dies nicht im Interesse der betreffenden Besatzungsmitglieder wäre – alle auf französischen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder den zuständigen französischen Gewerkschaften angehören sollten. Diese Vereinbarung wurde den übrigen interessierten Mitgliedsverbänden zur Bestätigung zugestellt.

## Hafenarbeitersektion

**124. Sektionsausschuß**

Der Sektionsausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern:

| *Land* | *Mitglied* |
|---|---|
| Argentinien | E. Tolosa |
| Belgien | R. Dekeyzer |
| Dänemark | E. Borg |
| Deutschland | H. Hildebrand |
| Finnland | S. Tompuri |
| Großbritannien | R. O'Leary (Vorsitzender) |
| Griechenland | C. Dimitriou |
| Indien | M. Chatterjee |
| Indonesien | W. Dwidjojuwono |
| Malta | V. Esposito |
| Niederlande | W. Hulsker |
| Norwegen | K. Kjöniksen |
| Österreich | R. Gryc (Ersatzmitglied: A. Peham) |
| Pakistan | M. A. Khatib |
| Philippinen | R. S. Oca |
| Schweden | N. Petersson |
| Uruguay | G. Cabrera (Ersatzmitglied: F. Ferreira) |

Die Mehrzahl dieser Mitglieder wurden auf der Sektionskonferenz während des Helsinki-Kongresses (Juli 1962) gewählt. Der Rest wurde nach dem Kongreß schriftlich nominiert. Während der Berichtszeit haben keine Sitzungen des Ausschusses stattgefunden.

**125. Sektionskonferenzen**

Auf unserem letzten Kongreß in Helsinki (Juli 1962) fand eine Vollkonferenz der Hafenarbeitersektion statt. Eine weitere Sektionskonferenz hätte im Oktober 1964 in Bordeaux stattfinden sollen, mußte jedoch leider bis März 1965 verschoben werden.

Auf der während des Helsinki-Kongresses stattfindenden Sektionskonferenz standen folgende Punkte zur Diskussion: a) Mechanisierung der Hafenarbeit; b) Sicherheit und Gesundheit der Hafenarbeiter; c) Nordseehäfen; d) Arbeitsmethoden; e) internationale Gewerkschaftssolidarität; f) Austauschbe-

suche für Hafenarbeiter; g) Beförderung radioaktiver Substanzen; h) Rohrleitungen und i) Schattenflaggenschiffe. Außerdem fand während des Helsinki-Kongresses eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter statt, auf der ebenfalls die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe diskutiert wurde.

**126.** Auf der für März 1965 geplanten Sektionskonferenz werden folgende Fragen zur Diskussion stehen: a) Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter; b) Internationales Hafenarbeiterprogramm; c) Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten; d) Beförderung radioaktiver Substanzen; e) Altersrenten; f) Mechanisierung der Hafenarbeit und g) ein Bericht über die Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter der Nordseeländer. Als Tagungsort für diese Konferenz wurde Bordeaux gewählt, um die Solidarität der ITF mit dem ihr angeschlossenen Französischen Hafenarbeiterverband zum Ausdruck zu bringen.

**127. Löhne und Arbeitsbedingungen**

Im Jahre 1964 nahm das Sekretariat eine umfassende Untersuchung der Löhne und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter der einzelnen Länder vor, um festzustellen, welche Fortschritte in bezug auf die Erfüllung der auf dem Wiener Kongreß vom Jahre 1956 angenommenen Internationalen Zielsetzung der Hafenarbeitersektion erzielt worden waren. Die letzte solche Übersicht wurde im Jahre 1956 erstellt. Der Vergleich der im Rahmen dieser zwei Untersuchungen erhaltenen Informationen zeigte, daß sich die zwischen den Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter der fortschrittlichen Industrieländer und jenen der Entwicklungsländer bestehende Kluft vergrößert hat. In diesem Zusammenhang ist der Vorschlag, daß unter den Auspizien der IAO eine Reihe von Seminaren abgehalten werden sollten, um Mittel und Wege zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der afrikanischen Hafenarbeiter zu finden, von besonderem Interesse. Dieser Vorschlag wird gegenwärtig geprüft. Die Durchführung solcher Seminare würde uns eine Gelegenheit bieten, die Arbeitgeber und die zuständigen Behörden dieser Länder auf das dringende Bedürfnis nach einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter aufmerksam zu machen und ihnen gleichzeitig Informationen über die auf diesem Gebiet in anderen Ländern gewonnenen Erfahrungen bereitzustellen.

**128. Mechanisierung der Hafenarbeit**

Die Stellungnahme der Sektion zu dieser Frage wurde in einer von der Osloer Sektionskonferenz vom Jahre 1961 angenommenen Entschließung zum Ausdruck gebracht, in der es heißt:

1. Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit der Hafenarbeit erhöhen, sollen unterstützt werden.
2. Solche Maßnahmen sollen jedoch erst nach Beratung mit den zuständigen Gewerkschaften durchgeführt werden.
3. Die Hafenarbeiter müssen einen fairen Anteil an dem 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.
5. Die Arbeitsmöglichkeiten sollen nicht verringert werden.
6. Wenn 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 Hafenarbeiter dürfen unter keinen Umständen gefährdet werden.
9. Die der ITF angeschlossenen Hafenarbeiterverbände versprechen, einander bei der Förderung und Erreichung dieser Ziele nach bestem Vermögen zu unterstützen.

Außerdem beschloß die Osloer Sektionskonferenz, daß auf der bevorstehenden Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses (Mai 1961) eine Entschließung 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 wäre eine solche Entschließung in aller Wahrscheinlichkeit nicht von einer genügenden Anzahl von Regierungsdelegierten – von den Arbeitgebern ganz zu schweigen – unterstützt worden, um angenommen zu werden.
Bestenfalls kann gesagt werden, daß wir bei dieser Gelegenheit die Stellungnahme der Hafenarbeiter zu dieser Frage zum Ausdruck gebracht haben.
Auf der Sektionskonferenz während des Helsinki-Kongresses wurde beschlossen, die Frage der Mechanisierung der Hafenarbeit bei frühester Gelegenheit wieder innerhalb der IAO zum Gespräch zu bringen. Weiterhin wurde beschlossen, daß die verschiedenen Hafenarbeiterverbände versuchen sollten, etwaigen Entlassungen oder anderen nachteiligen Folgen der Mechanisierung durch die Aufnahme geeigneter Schutzklauseln in ihre Kollektivverträge sowie durch die Beantragung einer Reduzierung der Arbeitszeit, längeren Urlaubs und einer Herabsetzung des Rücktrittsalters zu begegnen. Die in Frage kommenden Mitgliedsverbände wurden außerdem aufgefordert, darauf zu dringen, daß mit ihnen über alle geplanten Änderungen der Arbeitsmethoden Rücksprache gehalten werden müsse.
Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung dieser Frage wurde sie auf die Tagesordnung der Sektionskonferenz vom März 1965 gesetzt. In Vorbereitung für diese Konferenz sandte die ITF im Juni 1964 einen Fragebogen an alle ihr angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen. Die diesbezüglichen Informationen wurden später in einem Bericht zusammengefaßt.

**129. Internationales Hafenarbeiterprogramm**

Das in Wien (1956) angenommene Internationale Hafenarbeiterprogramm wurde auf späteren Sektionskonferenzen in Bern (Juni 1960), Oslo (März 1961) und Helsinki (Juli 1962) überprüft. Im Juni 1964 sandte das Sekretariat einen Fragebogen aus, in dem die verschiedenen Mitgliedsverbände gebeten wurden, anzudeuten a) inwiefern dieses Programm in ihren Ländern erfüllt worden sei, b) welche Punkte des Programmes besonderer Aufmerksamkeit bedürften und c) ob irgendwelche Punkte des Programmes revidiert werden sollten. Die auf diesen Fragebogen eingegangenen Informationen werden der im März 1965 stattfindenden Sektionskonferenz vorgelegt werden.

**130. Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten**

Im März 1964 befaßte sich ein IAO-Sachverständigenausschuß mit dieser Frage. Die Mehrzahl der Mitglieder des Ausschusses empfahl, daß das Höchstgewicht der von einem erwachsenen Hafenarbeiter zu tragenden Lasten auf 40 kg festgelegt werden sollte. Einige Mitglieder sprachen sich jedoch für 50 kg aus.
Das Interesse der ITF an diesem Problem geht bis zum Jahr 1925 zurück, als

sie die IAO ersuchte, auf einer Internationalen Arbeitskonferenz ein Höchstgewicht von 75 kg festzulegen. Im Jahre 1948 wurde auf unserem Kongreß in Oslo eine Entschließung angenommen, in der die IAO erneut ersucht wurde, sich mit dieser Frage zu befassen und in einem internationalen Abkommen ein Höchstgewicht von 75 kg festzulegen. Abgesehen von einer Entschließung der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1938, in der der IAO-Verwaltungsrat ersucht wurde, diese Frage nach Möglichkeit auf die Tagesordnung einer baldigen Arbeitskonferenz zu setzen, ist dieses Problem innerhalb der IAO hauptsächlich im Binnenverkehrsausschuß behandelt worden. Dieser Ausschuß nahm im Jahre 1951 eine Entschließung an, in der der IAO-Verwaltungsrat ersucht wurde, zu empfehlen, daß die Regierungen der IAO-Mitgliedsländer bei Rücksprache mit den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer die Möglichkeit der Festlegung eines Höchstgewichtes der von einem Mann zu tragenden bzw. ohne mechanische Hilfsmittel zu hebenden Lasten untersuchen sollten. Im Jahre 1954 ersuchte der Binnenverkehrsausschuß den Verwaltungsrat, diese Frage auf die Tagesordnung einer geeigneten Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen, und im Jahre 1961 beantragte der Binnenverkehrsausschuß die Behandlung dieser Frage auf einer *baldigen* Internationalen Arbeitskonferenz. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die ITF-Hafenarbeitersektion im März 1961 auf ihrer Konferenz in Oslo beschlossen hatte, daß der Binnenverkehrsausschuß ersucht werden sollte, eine Entschließung anzunehmen, in der der Verwaltungsrat der IAO ersucht wird, eine Sachverständigensitzung zur Behandlung dieser Frage einzuberufen. Dieser Antrag wurde vom Binnenverkehrsausschuß nicht einmal geprüft.

Im Mai 1963 beschloß der IAO-Verwaltungsrat jedoch, eine solche Sachverständigensitzung einzuberufen. Sie fand vom 9. bis 17. März 1964 in Genf statt. An ihr nahmen drei Regierungssachverständige, drei Arbeitnehmer-Sachverständige und drei Arbeitgeber-Sachverständige teil sowie zwei vom Generaldirektor der IAO bestimmte ärztliche Sachverständige. Alle drei Arbeitnehmermitglieder kamen von ITF-Mitgliedsverbänden. Sie waren: D. Dusiquet (Frankreich), M. E. Jallow (Gambien) und T. O'Leary (Großbritannien, Vorsitzender der Hafenarbeitersektion). Die Sitzung befaßte sich mit allen wichtigen Aspekten dieser Frage. Die teilnehmenden Sachverständigen waren sich der Tatsache bewußt, daß die mit dem Heben einer Last verbundene Anstrengung zum Teil von den vorherrschenden klimatischen Verhältnissen sowie den rassischen und körperlichen Unterschieden der Arbeiter abhängig ist. Dennoch waren sie der Ansicht, daß es im Hinblick auf die internationale Beschaffenheit der Schiffahrt realistischer sei, ein internationales, für alle Länder geltendes Höchstgewicht festzulegen als ein solches für bestimmte Länder oder geographische Zonen. Da die Handhabung von Ladungen in den meisten Fällen auch das Heben dieser erfordert, wurde beschlossen, daß der Begriff «Tragen» in gewissen Fällen gleichbedeutend mit Heben sein sollte. Gleichzeitig berücksichtigten die Experten bei ihren Beratungen das Arbeitstempo und die Länge der Arbeitsschichten. Bei der Diskussion der physiologischen Aspekte der Handhabung von Ladungen wurde festgestellt, daß die erforderliche Anstrengung von dem Körpergewicht, der Größe, dem Muskelbau, dem Gesundheitszustand, dem Alter, dem Geschlecht der betreffenden Person sowie von der von ihm bzw. ihr genossenen Ausbildung abhängig ist. Weiterhin werde die Arbeitsleistung vom Klima, von der Form der Ladung, vom Arbeitstempo und von der Länge der Arbeitszeit beeinflußt. Es wurde festgestellt, daß bei Gewährung angemessener Ruhepausen verhältnismäßig schwere Arbeit ohne allzu große Ermüdung geleistet

werden kann. In bezug auf das Verhältnis zwischen dem Muskelbau des Arbeiters und dessen Arbeitsleistung wurde erklärt, daß dieses Verhältnis bei Frauen weniger günstig ist und bei allen Arbeitern vom dreißigsten Lebensjahre ab abnimmt.
Sodann befaßten sich die Sachverständigen mit den gesundheitlichen Risiken der Handhabung zu schwerer Ladungen mit besonderem Bezug auf das Alter und die Arbeitsleistung weiblicher und jugendlicher Arbeitskräfte. Erwähnt wurden u. a. Verletzungen des Rückgrats, der Muskeln und der Gelenke, Unterleibsschäden, Blutdruck und etwaige Gehirnblutungen sowie eine Anzahl chronischer Schäden, wie z. B. Rückgratverkrümmung. Bei der Prüfung der mit diesem Problem verbundenen klimatischen Aspekte wurden alle Faktoren hervorgehoben, die zu einem Wärmeverlust bzw. zur Kühlung beitragen können, wie z. B. Ventilation, Klimaanlagen, Arbeitskleidung usw. Die Sachverständigen verwiesen auf die Bedeutung der Bereitstellung von Klimaanlagen sowie auf die gesundheitsschädliche Verunreinigung der Luft. Die Beschaffenheit des Arbeitsbereiches (schlüpfriger oder unebener Boden, enge Gänge, Überqueren von Planken, Treppen usw.) wurde ebenfalls in Betracht gezogen.
Die Sachverständigen verwiesen auf das Bedürfnis nach einer angemessenen beruflichen Ausbildung und nach regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen der Hafenarbeiter (zumindest einmal im Jahr). Nach Prüfung aller dieser Faktoren empfahl die Mehrheit der Mitglieder des Ausschusses die Festlegung eines Höchstgewichtes von 40 kg für erwachsene männliche Arbeiter. Wie bereits erwähnt, sprachen sich jedoch einige Mitglieder für ein Höchstgewicht von 50 kg aus. Für Frauen empfahl der Ausschuß ein Höchstgewicht von 15 bis 20 kg mit der Bemerkung, daß Frauen und Jugendliche nicht regelmäßig zum Tragen von Lasten herangezogen werden sollten. Für jugendliche Arbeitskräfte wurden folgende Höchstgewichte festgelegt: 15 bis 20 kg für Jungen im Alter von 16 bis 18 Jahren und 12 bis 15 kg für Mädchen im Alter von 16 bis 18 Jahren.

**131. Altersrenten**

Die Frage der Altersrenten für Hafenarbeiter ist während der letzten Jahre auf mehreren Sektionskonferenzen diskutiert worden. Im März 1961 fand auf der Sektionskonferenz in Oslo ein umfassender Meinungsaustausch über dieses Problem statt, und das Sekretariat wurde beauftragt, diese Frage im Auge zu behalten. Aus diesem Grunde befaßte sich eine der Fragen des im Jahre 1964 ausgesandten Fragebogens betreffend die Löhne und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter mit diesem Problem.
Bei vorherigen Diskussionen war betont worden, daß die Bereitstellung von Altersrenten in erster Linie Sache des Staates sei, aber daß, falls die staatliche Rente ungenügend sei, eine angemessene zusätzliche berufliche Rente gezahlt werden sollte. Die in Beantwortung des obengenannten Fragebogens erhaltenen Informationen zeigten, daß auf diesem Gebiet in mehreren Ländern beträchtliche Fortschritte erzielt worden sind, aber auch hier trat der krasse Unterschied zwischen den fortschrittlichen Industrieländern und den jungen Entwicklungsländern eindeutig hervor. Das Internationale Hafenarbeiterprogramm der ITF fordert, daß ein Hafenarbeiter im Alter von 65 Jahren nach einer Beschäftigungszeit von 30 Jahren eine Gesamtrente (d. h. staatliche Altersrente und berufliche Rente) in Höhe von mindestens 75 Prozent seines Lohnes erhalten und außerdem das Recht haben sollte, vom 60. Lebensjahr an bei Zahlung einer entsprechend reduzierten Rente in den Ruhestand zu treten. Dieses Ziel ist selbst in zahlreichen fortschrittlichen

Industrieländern noch nicht erreicht worden. Als auf der Rotterdamer Sektionskonferenz vom Jahr 1959 diskutiert wurde, ob das Rücktrittsalter der Hafenarbeiter im Hinblick auf die zunehmende Mechanisierung der Hafenarbeit reduziert werden sollte, wurde beschlossen, es bis auf weiteres unverändert zu lassen.

**132. Nordseehäfen**

Während der Berichtszeit wurden auf dem Gebiete der Koordinierung der Löhne und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter der Nordseehäfen weitere Fortschritte erzielt. Das diesbezügliche Zielsetzungsprogramm wurde in Utrecht im November 1961 beschlossen. Die Ziele waren im einzelnen wie folgt:

1. Einführung der 5-Tage-/40-Stunden-Woche.
2. Anerkennung des Sonntags als offiziellen Ruhetag.
3. Beschränkung der Arbeit an Samstagen auf Schiffen, die am gleichen Tag abgefertigt werden können.
4. Beschränkung der Arbeit während des Wochenendes auf Dringlichkeitsfälle, die unter Vereinbarung mit den Gewerkschaften festgelegt werden sollen.
5. Berechnung der Arbeitszeit auf der Grundlage, daß öffentliche Feiertage als Sonntage und die Tage vor öffentlichen Feiertagen als Samstage betrachtet werden.
6. Verteilung der wöchentlichen Arbeitszeit über fünf Tage (Montag bis Freitag) im Einklang mit den auf nationaler bzw. lokaler Ebene bestehenden Erfordernissen und
7. Harmonisierung der Ablaufstermine der Kollektivverträge der Hafenarbeiter in den verschiedenen Ländern.

Ursprünglich wurde beschlossen, daß die ersten zwei Punkte vor Ende 1963 verwirklicht werden sollten. Auf einer späteren Sitzung des Nordseehäfen-Ausschusses wurde jedoch auf Grund gewisser praktischer Schwierigkeiten vereinbart, daß die Verwirklichungsfrist dieser beiden Punkte im Falle bestimmter Länder auf Ende 1965 festgelegt werden sollte.
Während der Berichtszeit haben vier Sitzungen des Nordseehäfen-Ausschusses stattgefunden, und zwar: Oktober 1962 in Antwerpen; – März 1963 in Rotterdam; – Oktober 1963 in Antwerpen und April 1964 in London. Eine weitere Sitzung soll im März 1965, am Vortage der nächsten Hafenarbeiter-Sektionsfonferenz, stattfinden. Seit 1963 haben an diesen Sitzungen Vertreter der britischen und französischen Hafenarbeiterorganisationen teilgenommen.

## Seeleutesektion

**133. Sektionsausschuß**

Auf der Sektionskonferenz während des Helsinki-Kongresses (Juli 1962) wurden folgende Mitglieder des Sektionsausschusses gewählt:

| *Land* | *Mitglied* |
|---|---|
| Dänemark | S. F. Andersen, E. Berthelsen (Stellvertreter: E. Pedersen) |
| Deutschland | H. Hildebrand, H. Wiemers |
| Estland | N. Metslov, G. Jerem |

| | |
|---|---|
| Finnland | N. Wälläri, Y. Fyhrqvist |
| Griechenland | D. Benetatos, M. Petroulis (Stellvertreter: P. Kalapothakis) |
| Großbritannien | D. S. Tennant (Vorsitzender) |
| Israel | Z. Barash |
| Italien | F. Giorgi |
| Japan | R. Kamisawa, M. Kaneko |
| Norwegen | Th. Sonsteby, L. Lerstad |
| Pakistan | A. H. Mirza, S. M. S. Zafer |
| Philippinen | R. S. Oca |
| Schweden | J. S. Thore, N. H. Akesson |
| Vereinigte Staaten | J. Curran (Vizevorsitzender) S. J. Wall |

Gleichzeitig wurde beschlossen, daß weitere Nominierungen schriftlich eingereicht werden sollten.

**134. Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter, Utrecht, Juni 1962**

An dieser Konferenz nahmen 50 Delegierte von 20 Seeleute- und Hafenarbeiter-Mitgliedsverbänden teil. Den Vorsitz führte T. O'Leary (Vorsitzender der Hafenarbeitersektion). Die Konferenz befaßte sich mit folgenden Fragen: a) Transport radioaktiver Substanzen; b) Haftpflicht der Reeder von Atomschiffen; c) Atomversuche auf dem Meer; d) Beziehungen zu gewissen Seeleuteverbänden und e) Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute.

Der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion, Kollege D. S. Tennant, sprach über den Inhalt eines internationalen Abkommens über die Haftpflicht der Reeder von Atomschiffen. Dieses Abkommen war im Mai 1962 auf einer diplomatischen Konferenz angenommen worden, an der Kollege Tennant als Mitglied der britischen Delegation teilgenommen hatte. Der wichtigste Grundsatz des Abkommens bestand darin, daß die absolute Haftpflicht für alle Schäden, die im Zusammenhang mit Unfällen von Atomschiffen entstehen, bei den Besitzern dieser Schiffe liegt. Außerdem enthält das Abkommen die Klausel, daß persönliche Schadenersatzforderungen gemäß den Bestimmungen der staatlichen Gesetzgebung über berufliche Unfälle und Sozialversicherungsleistungen behandelt werden sollen. Kollege Tennant erklärte, daß dies unter Umständen den Wert des Abkommens beeinträchtigen könne. Die angeschlossenen Seeleuteorganisationen wurden daher ersucht, sicherzustellen, daß die diesbezüglichen Vorschriften ihrer Gesetzgebung keine Bestimmungen enthalten, welche verhindern könnten, daß Seeleute bei Unfällen von Atomschiffen vollen Schadenersatz beantragen können. (Auf der Seeleutesektionskonferenz in Helsinki [Juli, 1962] wurde eine Entschließung zu dieser Frage angenommen.)

Die Gemeinsame Konferenz nahm einen Bericht über die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete des Transports radioaktiver Substanzen entgegen, und die verschiedenen Mitgliedsverbände wurden gebeten, zu den von anderen ITF-Fachsektionen zu dieser Frage angenommenen Entschließungen Stellung zu nehmen.

Bei der Diskussion des Problems der Durchführung von Atomversuchen auf dem Meere ging es hauptsächlich darum, festzulegen, bei wem die Haftpflicht für Verletzungen oder gesundheitliche Schäden liegt, die Seeleute erleiden, wenn ihr Schiff in eine als «gefahrenfrei» erklärte Zone einfährt,

in der Atomversuche vorgenommen worden sind. Die Reeder der betreffenden Schiffe hatten bisher die Ansicht vertreten, daß sie für solche Schäden nicht verantwortlich seien, weil sie ja nichts mit der eigentlichen Durchführung des Atomversuches zu tun gehabt hätten. Auch die britischen Behörden hatten angedeutet, daß es sehr schwierig sein würde, die Reeder der solche Gewässer durchfahrenden Schiffe für irgendwelche gesundheitlichen Schäden haftbar zu machen, es sei denn, daß sie nicht alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen hätten.
Über die Diskussion der Beziehungen zu gewissen amerikanischen Seeleuteorganisationen wurde in einem Rundschreiben vom 2. Juli 1962 berichtet, und diese gesamte Frage wird unter Punkt **2** des vorliegenden Berichtes behandelt.
Im Zusammenhang mit Berichten über geplante Maßnahmen und Einschüchterungsmethoden, deren sich gewisse Gewerkschaftsfunktionäre im Namen der Gewerkschaftsbewegung bedient hatten, nahm die Konferenz eine Entschließung an, in der solche Maßnahmen und Methoden verurteilt und als den Interessen und Idealen der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung schadend bezeichnet wurden.
Der Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute verwies auf die Fortschritte, die im Rahmen der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe erzielt worden waren. In diesem Zusammenhang bestand ein großer Unterschied zwischen den im Besitz europäischer Reeder und denen im Besitz amerikanischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffen, z. B. war eine große Anzahl ehemaliger Schattenflaggenschiffe im Jahre 1962 auf die griechische Flagge umregistriert worden, während in den USA in dieser Hinsicht langwierige Gerichtsprozesse stattfanden, die zu keiner endgültigen Entscheidung führten.

**135. Sektionskonferenz, Helsinki, 28. Juli 1962**

An dieser Konferenz nahmen 100 Delegierte von 37 Seeleuteverbänden aus 24 Ländern teil. Kollege D. S. Tennant (Großbritannien) wurde zum Vorsitzenden und Kollege J. Curran (USA) zum Vizevorsitzenden der Sektion gewählt. Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1960 und 1961 wurde angenommen. Die Konferenz befaßte sich im einzelnen mit folgenden Fragen: a) Beziehungen zu gewissen Seeleuteorganisationen **(2)**; b) Haftpflicht der Reeder von Atomschiffen; c) Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen; d) Beförderung radioaktiver Substanzen; e) Flaggendiskriminierung; f) Rohrleitungen; g) IMCO-Tagungen; h) Einbau von Klimaanlagen in Besatzungsquartieren; i) Entschließung des dreigliedrigen Unterausschusses der IAO-Joint Maritime Commission für Seeleute-Wohlfahrt betreffend internationale Zusammenarbeit bei der Durchführung von Seeleute-Wohlfahrtsprojekten und k) einer von der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt unterbreiteten Entschließung über das Wahlrecht der Seeleute.
Die Konferenz beschloß: I. dem Exekutivkomitee zu empfehlen, das Ansuchen der Canadian Maritime Union um Beitritt zur ITF anzunehmen; II. das Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen im Rahmen eines für diesen Zweck im Jahre 1960 ernannten Ausschusses weiterzubehandeln **(156)**; III. das Sekretariat zu beauftragen, zuhanden der nächsten Seeleute-Sektionskonferenz einen Bericht über die Frage der Flaggendiskriminierung zu erstellen; IV. die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände zu ersuchen, bei ihren Regierungen auf eine bessere Vertretung der Seeleute auf IMCO-Tagungen zu dringen und das Sekretariat

von dem Resultat ihrer Bemühungen in Kenntnis zu setzen. Insgesamt wurden fünf Entschließungen angenommen. Zwei weitere Entschließungen zur Frage der Schattenflaggenschiffe sowie die vom Kongreß zur Lage in Peru angenommene Entschließung wurden an die Gemeinsame Konferenz der Sektionen Seeleute und Hafenarbeiter verwiesen.

**136.** Die *Entschließung über die Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb* empfiehlt den angeschlossenen Verbänden, sich in ihren Ländern für eine Überprüfung der dort geltenden Sozialversicherungsbestimmungen einzusetzen, um sicherzustellen, daß diese keine Vorschriften enthalten, welche verhindern könnten, daß Seeleute voller Schadenersatz für alle körperlichen und gesundheitlichen Schäden zuteil wird, die ihnen zufolge eines nuklearen Unfalles im Laufe ihrer Beschäftigung entstehen. Weiterhin wurden die angeschlossenen Organisationen aufgefordert, die ITF von dem Resultat der obenerwähnten Überprüfung der Sozialversicherungsbestimmungen in Kenntnis zu setzen, damit – falls notwendig und vielleicht auf internationaler Ebene und am besten durch die IAO – koordinierte Maßnahmen in die Wege geleitet werden können, um sicherzustellen, daß der vollen Schadenersatzleistung im Sinne des Artikel VI des in Brüssel am 25. Mai 1962 angenommenen Internationalen Abkommens über die Haftpflicht der Reeder von Atomschiffen keine gesetzlichen Schwierigkeiten im Wege stehen.

**137.** Die *Entschließung zur Frage der Rohrleitungen* pflichtet den von den Sektionen der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und des Zivilluftfahrtspersonals zu dieser Frage festgelegten Grundsätzen bei und enthält die Feststellung, daß sich diese Entwicklung wahrscheinlich auch auf die Schiffahrt – besonders im Küstenverkehr – auswirken werde. Im Hinblick darauf wurde beschlossen, daß eine aus drei Vertretern bestehende Delegation auf der bevorstehenden Konferenz der ITF-Binnenverkehrssektionen den Standpunkt der Seeleute darlegen sollte. Diese Delegation wurde außerdem beauftragt, auf dieser Konferenz der Diskussion über die Frage des Transportes radioaktiver Substanzen zu folgen. (Im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse, die bei der Beförderung solcher Substanzen auf dem Seeweg vorherrschen, wurde beschlossen, keine separate Entschließung zu dieser Frage anzunehmen und die Weiterbehandlung des Problems dem diesbezüglichen IMCO-Sachverständigenausschuß, auf dessen Sitzungen die ITF durch einen Beobachter vertreten ist, zu überlassen.)

**138.** In der *Entschließung betreffend Klimanlagen für Besatzungsquartiere* wurde zum Ausdruck gebracht, daß die Unterkunftsräume der Besatzungsmitglieder aller neuen Schiffe mit Klimaanlagen versehen sein sollten und daß – falls die zuständigen Behörden dies nicht als undurchführbar betrachten – auch in bestehenden Schiffen und in Schiffen, auf denen größere Reparaturen oder strukturelle Änderungen vorgenommen werden, Klimaanlagen installiert werden sollten. Außerdem wurde der Verwaltungsrat der IAO ersucht, weitere Informationen über die Installierung von Klimaanlagen auf Schiffen einzuholen und diese Frage auf die Tagesordnung der nächsten JMC-Sitzung zu setzen.

**139.** In der *Entschließung über Seeleutewohlfahrt* wurde mit großer Befriedigung auf die vom JMC-Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt zur Frage der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt ein-

stimmig angenommene Entschließung verwiesen. Die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände wurden ersucht, in ihren Ländern auf die Ergreifung von Maßnahmen in Weiterverfolgung dieser Entschließung des JMC-Unterausschusses zu dringen und den zuständigen Behörden Vorschläge zur Durchführung solcher gemeinsamen internationalen Wohlfahrtsprojekte zu unterbreiten. **(157, 158)**

**140.** In der *Entschließung über das Wahlrecht der Seeleute* werden die Regierungen der Schiffahrtsländer aufgefordert, sicherzustellen, daß die Seeleute ihr demokratisches Wahlrecht als Bürger der freien Welt ausüben können, indem ihnen die Möglichkeit geboten wird, ihre Stimme entweder persönlich oder auf dem Postwege oder einem anderen geeigneten Wege abzugeben.

**141. Sektionskonferenz, Kopenhagen, November 1963**

An dieser Konferenz nahmen 54 Delegierte von 26 Verbänden sowie 11 Gäste und Beobachter, davon zwei von der IAO, teil. Den Vorsitz führte Kollege D. S. Tennant (Großbritannien). Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte: a) Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses zur Behandlung des Problems der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen; b) Verrichtung von Ladearbeiten durch Besatzungsmitglieder; c) Seeleutewohlfahrt; d) Vorschläge zur Verengung des Freibords von Tankern und großer Bulkschiffe; e) Haftpflicht bei Atomschäden; f) Unterkunft der Schiffsbesatzungen und g) Haftpflicht für gesundheitliche Schäden, die sich Seeleute zuziehen, wenn ihr Schiff gefährliche Gewässer durchfährt. Der der Konferenz vorliegende Bericht des Sekretariats befaßte sich u. a. mit: a) der Weiterverfolgung der Beschlüsse der 19. Sitzung der JMC; b) der Tätigkeit der IMCO; c) den sozialen Folgen der Automation des Schiffsbetriebes; d) den Untersuchungsmethoden bei Schiffsunfällen und e) Flaggendiskriminierung.

Außerdem diskutierte die Konferenz a) die Beziehungen der ITF zur Seafarers' International Union of North America; b) einen Vorschlag zur Verhängung eines Boykotts über Kuba **(206)** und c) einen Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute.

Die Konferenz nahm insgesamt 14 Entschließungen an, die an die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände ausgesandt wurden und im folgenden kurz zusammengefaßt sind:

**142.** *Entschließung über IMCO:* Die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände wurden aufgefordert, an ihre Regierungen heranzutreten, um eine angemessene Beteiligung der Seeleute an IMCO-Konferenzen zu erzielen.

**143.** *Entschließung über Ladearbeiten:* Den der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen wurde empfohlen, mit den Reedern vertraglich zu vereinbaren, daß Seeleute nicht zu Ladearbeiten herangezogen werden können, wenn sich ihr Schiff während eines Arbeitskonfliktes in einem ausländischen Hafen befindet.

**144.** *Entschließung über Ladelinien:* Die ITF-Seeleuteverbände wurden ersucht, das Sekretariat laufend von allen in ihren Ländern zu verzeichnenden Entwicklungen betreffend die Verengung des Freibords von Schiffen in Kenntnis zu setzen und geeignete Schritte zu unternehmen, um sicherzustellen, daß Vertreter der Seeleute als Mitglieder der Delegationen ihrer Länder an der im Jahre 1966 stattfindenden IMCO-Konferenz über diese Frage teilnehmen können.

**145.** *Entschließung über die Sicherheit im Sankt-Lorenz-Seeweg:* Das Sekretariat wurde beauftragt, an die Verwaltungsbehörden des Sankt-Lorenz-Seeweges, die zuständigen Organisationen der Reeder und die Regierungen Kanadas und der USA heranzutreten.

**146.** *Entschließung über Haftpflicht für radioaktive Schäden:* Die angeschlossenen Seeleuteverbände wurden aufgefordert, sich für den Grundsatz der absoluten Haftpflicht und für dessen Verankerung in der Gesetzgebung ihres Landes einzusetzen.

**147.** *Entschließung über die Gefahrenzonen:* Den angeschlossenen Seeleuteorganisationen wurde empfohlen, darauf zu bestehen, daß im Zusammenhang mit dem Durchfahren von Gewässern, in denen größere Gefahren bestehen als die mit der Schiffahrt normalerweise verbundenen, alle Seeleute auf Kosten der Reeder angemessen gegen Invalidität und tödliche Unfälle versichert werden und daß für Dienst in solchen Gefahrenzonen eine den zuzüglichen Risiken angemessene Zulage gezahlt wird.

**148.** Die *Entschließung über Seeleutewohlfahrt* forderte die aktive Weiterverfolgung der im September 1961 angenommenen IAO-Empfehlung und drang auf Einberufung einer baldigen weiteren Sitzung des JMC-Unterausschusses für Seeleutewohlfahrt.

**149.** In der Entschließung über die Joint Maritime Commission (JMC) wurde die IAO ersucht, eine weitere JMC-Sitzung einzuberufen, auf der u. a. die Einberufung einer weiteren Schiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz diskutiert werden soll.

**150.** Die *Entschließung über Automation* verweist auf die sozialen Aspekte dieser Frage und deren mögliche Auswirkungen auf die allgemeine Sicherheit der Schiffahrt und fordert die Ernennung eines ständigen Unterausschusses, der beauftragt werden soll, über alle weiteren Entwicklungen auf diesem Gebiet Bericht zu erstatten. **(159)**

**151.** In der *Entschließung über den Rechtsschutz von Seeleuten, die aus beruflichen Gründen strafgerichtlich verfolgt werden,* wird auf die Behandlung dieser Frage durch die IAO gedrungen.

**152.** In der *Entschließung über die Zweite Asiatische Schiffahrtskonferenz* wird die IAO ersucht, zu einem baldigen Zeitpunkt, aber nicht später als Frühjahr 1965, eine solche Konferenz einzuberufen.

**153.** Der Wortlaut der *Entschließung über die Heuern und Arbeitsbedingungen asiatischer Seeleute* enthält die vom Unterausschuß für asiatische Seeleute ausgearbeiteten Richtlinien. **(156)**

**154.** Die *Entschließung über die Besatzungsunterkunftsräume* dringt vor allem auf den Einbau von Klimaanlagen und auf die Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung des Lärms.

Der Wortlaut der *Entschließung über die Seafahrers' International Union of North America* ist unter **Punkt 2** des vorliegenden Berichtes angeführt.

## 155. Funkoffizierskonferenz, London, Juli 1964

An dieser Konferenz nahmen Delegierte aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Großbritannien, Japan, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den Vereinigten Staaten (USA) teil. Den Vorsitz führte H. O'Neill von der Radio Officers' Union of Great Britain and Ireland.

Die wichtigste Schlußfolgerung der Konferenz war, daß die Ausbildung der Funkoffiziere verbessert werden müsse, um die zuverlässige Bedienung und Instandhaltung der gegenwärtig bestehenden Funkeinrichtungen zu gewährleisten. Außerdem sollte die Ausbildung der Funkoffiziere im Lichte der zunehmenden technischen Anforderungen regelmäßig revidiert werden. In diesem Zusammenhang entwarf die Konferenz ein Musterausbildungsprogramm für Funkoffiziere und empfahl den der ITF angeschlossenen Funkoffiziersorganisationen, dieses bei ihren Bemühungen zur Herbeiführung einer besseren Ausbildung als Ausgangspunkt zu betrachten.

Die Konferenz stellte mit Genugtuung fest, daß in einigen Ländern dreigliedrige Ausschüsse der Reeder, Funkoffiziere und zuständigen Behörden ernannt und beauftragt worden sind, diese Frage zu untersuchen und geeignete Empfehlungen zu machen. In diesem Zusammenhange hoffte die Konferenz, daß alle Schiffahrtsländer diesem Beispiel folgen würden.

Die Konferenz begrüßte die Ernennung eines gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses zur Untersuchung der Frage der Ausbildung von Seeleuten im Gebrauch von Navigationshilfen, Lebensrettungs- und Feuerbekämpfungsgeräten und Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen zur See und betonte, daß die Vertreter der Funkoffiziere an der Arbeit dieses Ausschusses beteiligt sein müßten.

Weiterhin forderte die Konferenz, daß in allen Ländern vorgeschrieben werden sollte, daß ein Funkoffizier nur dann als einziger Funkoffizier an Bord eines Schiffes beschäftigt werden kann, wenn er vorher eine bestimmte Mindestdienstzeit als Funkoffiziersassistent unter der Aufsicht eines erfahrenen Funkoffiziers abgeleistet hat.

Die Konferenz verwies auf die Bedeutung des Radars und anderer elektronischer Geräte im Zusammenhang mit der Verringerung der Unfallgefahr, aber erklärte gleichzeitig, daß solche Instrumente nur nützlich seien, wenn sie von erfahrenen Funkoffizieren bedient und instand gehalten werden würden. Die IMCO und der Internationale Fernmeldeverband wurden ersucht, sicherzustellen, daß alle Funkoffiziere eine angemessene Ausbildung auf dem Gebiete der Instandhaltung von Radio-, Funk- und anderen elektronischen Geräten erhalten und daß in den bestehenden Ausbildungsprogrammen für Funkoffiziere eine zuzügliche Ausbildung auf diesem Gebiet vorgesehen werden sollte.

Die Konferenz verurteilte die Tatsache, daß die Regierungen einiger Schiffahrtsländer die Absicht der Funkvorschriften des Internationalen Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) durchkreuzt haben, indem sie von der Klausel, daß in außerordentlichen Fällen Frachtschiffe von über 1600 BRT anstatt eines Funkapparates ein Radiotelephoniegerät an Bord führen können, auch dann Gebrauch gemacht haben, wenn dies nicht gerechtfertigt war. Die Konferenz beschloß, die IMCO auf diesen Sachverhalt aufmerksam zu machen. Schließlich befürwortete die Konferenz eine von der amerikanischen Delegation abgegebene Erklärung über die grundlegende Bedeutung der Funktelegraphie für die Sicherheit der Schiffahrt. Die Vertreter der amerikanischen Funkoffiziere berichteten, daß ihre Organisation mit den zuständigen Reedern kollektivvertraglich verein-

bart habe, daß auf allen Schiffen – ganz gleich, welche Art von Verbindungsgeräten sich an Bord befinden – ein vollbefähigter Funkoffizier geführt werden muß. Den angeschlossenen Funkoffiziersverbänden wurde empfohlen, in ihren Ländern ähnliche kollektivvertragliche Vereinbarungen zu treffen. In diesem Zusammenhang schlug die Konferenz eine geeignete Musterklausel für Kollektivverträge vor.
Schließlich diskutierte die Konferenz, welche gemeinsamen Vereinbarungen getroffen werden können, um eine angemessene Vertretung der Funkoffiziere auf allen internationalen Konferenzen zu gewährleisten, die der Besprechung von Fragen dienen, welche für Funkoffiziere von besonderem Interesse sind, wie z. B. Internationale Fernmeldekonferenz, Stationierung von Peilgeräten an Bord und an Land, Ausarbeitung eines neuen Funkschlüssels durch die IMCO usw. Als letztes nahm die Konferenz eine Entschließung über das gegenwärtige Notrufverfahren an.

**156. Asiatische Seeleute**

Auf der Sektionskonferenz in Helsinki wurde beschlossen, daß die Behandlung des Problems der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen durch den für diesen Zweck auf dem Berner Kongreß im Jahre 1960 ernannten Sonderausschuß wiederaufgenommen werden sollte. Dieses Problem ist auf die Anheuerung asiatischer Seeleute bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern in indischen und pakistanischen Häfen sowie in Singapur, Hongkong und anderen Gebieten Südostasiens zurückzuführen. Eine große Anzahl dieser Seeleute wird bereits seit längerer Zeit auf europäischen Schiffen beschäftigt, aber in letzter Zeit sind sie auch auf Schiffen angeheuert worden, deren Besatzung normalerweise aus europäischen Seeleuten besteht. Der für die Behandlung dieses Problems zuständige Ausschuß setzt sich aus Vertretern der britischen, dänischen, deutschen, niederländischen, indischen, norwegischen und schwedischen Seeleuteorganisationen zusammen und tagte im Januar 1960 in Hamburg, um einen Bericht des Sekretariats entgegenzunehmen und Richtlinien für die Behandlung dieser Frage auszuarbeiten.
Der Ausschuß beschloß, daß bei der Festlegung solcher Richtlinien ein Unterschied zwischen den Fahrtgebieten und Schiffen, in denen es seit langem Sitte und Brauch ist, asiatische Seeleute zu beschäftigen, und jenen Schiffen und Fahrtgebieten gemacht werden sollte, in denen die Beschäftigung asiatischer Seeleute erst in letzter Zeit um sich gegriffen hat. Weiterhin wurde beschlossen, daß diese Frage von einem kleinen Unterausschuß, der sich aus Vertretern der britischen, deutschen, indischen und schwedischen Seeleuteorganisationen zusammensetzt, weiterbehandelt werden sollte.
Dieser Unterausschuß tagte am 10. und 11. Juli 1963 in London und legte folgende Richtlinien fest:

1. Auf Schiffahrtsstrecken, auf denen es traditionsgemäß Sitte und Brauch ist, asiatische Seeleute anzuheuern, können diese mit dem Einverständnis der Reeder und der zuständigen Seeleuteverbände weiterhin angeheuert werden.

2. Für die gewerkschaftliche Erfassung der unter Punkt 1 erwähnten asiatischen Seeleute sind die in den Heimatländern dieser Seeleute bestehenden Gewerkschaften zuständig. Die Löhne und Arbeitsbedingungen dieser Seeleute werden von den in ihren Heimatländern abgeschlossenen Kollektivverträgen bestimmt.

3. Die unter Punkt 2 erwähnten Kollektivverträge sollen auf jeden Fall die in der IAO-Empfehlung Nr. 109 (Heuern, Arbeitszeit und Besatzungsstärke) festgelegten Mindestnormen erfüllen, ohne daß dadurch bessere bereits bestehende oder vorgesehene Bedingungen in irgendeiner Weise beeinträchtigt werden.

4. Wenn es auf Grund einer Änderung der Schiffahrtsstrecken oder aus anderen Gründen notwendig ist, eine Änderung in der üblichen Zusammensetzung der Schiffsbesatzung vorzunehmen, kann dies nur mit dem Einverständnis der Reeder und der zuständigen Seeleuteverbände getan werden.

5. Werden auf Strecken, auf denen es nicht traditionsgemäß Sitte und Brauch ist, asiatische Seeleute anzuheuern, dennoch solche angeheuert, müssen sie Mitglieder des ITF-Mitgliedsverbandes des Landes werden, unter dessen Flagge das Schiff, auf dem sie beschäftigt sind, fährt.

6. Der Unterausschuß stellt außerdem fest, daß das im IAO-Übereinkommen Nr. 109 und in der IAO-Empfehlung Nr. 109 (1958) erwähnte zahlenmäßige Verhältnis zwischen asiatischen und nicht-asiatischen Seeleuten nicht länger allgemein zutrifft und fordert die IAO auf, diese bereits veralteten Instrumente in bezug auf diesen wichtigen *Aspekt sobald als möglich zu revidieren.*

Um diese Richtlinien anwenden zu können, war es notwendig, Kriterien für die Unterscheidung der zwischen den Begriffen «traditionelle» und «nicht-traditionelle» Fahrtgebiete festzulegen. Der Ausschuß beschloß daher, daß in diesem Zusammenhange eine Aussprache mit Vertretern des Internationalen Reedervereins erfolgen sollte.
Weiterhin befaßte sich der Ausschuß mit den Mitteln und Wegen zur Durchführung der obenerwähnten Richtlinien und beschloß, daß die wichtigsten Voraussetzungen dafür die Stärkung der asiatischen Seeleuteverbände und die Einführung eines geregelten Heuerverfahrens in asiatischen Häfen seien. Dies war auch aus dem Bericht des Kollegen Majumder, der im Auftrag der ITF zwei Wochen in Hongkong verbracht hatte, ersichtlich. Zur Zeit seines Besuches war in Hongkong so gut wie gar nichts in Richtung der Erfüllung der Beschlüsse der Asiatischen Schiffahrtskonferenz vom Jahre 1953 betreffend die Anheuerung asiatischer Seeleute getan worden. Außerdem bestand die Gefahr, daß die von den indischen Seeleuteverbänden erzielten gewerkschaftlichen Fortschritte durch die in Hongkong vorherrschenden Verhältnisse beeinträchtigt werden würden. Kollege Majumder sprach über den großen Unterschied zwischen den Zahlen der in Hongkong zur Verfügung stehenden Seeleute und Arbeitsplätze. Auf Grund der großen Zahl arbeitsloser Seeleute in Hongkong werden diese von «Arbeitsvermittlern» ausgebeutet. In letzter Zeit haben die Hongkonger Schiffahrtsbehörden begonnen, sich mit diesem Problem zu befassen und einen Ausschuß mit der Untersuchung der in Hongkong bestehenden Anheuerungsmethoden beauftragt. Es wurde beschlossen, daß die ITF die diesbezüglichen Bemühungen der Behörden unterstützen und daß Kollege Majumder für eine weitere längere Zeitspanne nach Hongkong zurückkehren sollte, um die Möglichkeit der Stationierung eines ständigen ITF-Vertreters in Hongkong zu untersuchen.
Die Beschlüsse des Ausschusses und ein weiterer Bericht des Kollegen Majuder über seine zweite Hongkong-Mission wurden im November 1963 der

in Kopenhagen stattfindenden Seeleute-Sektionskonferenz vorgelegt. Die Konferenz nahm eine Entschließung an, in der die vom Ausschuß festgelegten Richtlinien enthalten sind und befürwortete den Beschluß des Unterausschusses, daß eine Unterredung mit Vertretern des Internationalen Reedervereins stattfinden sollte, um Kriterien zur Unterscheidung zwischen den Begriffen «traditionell» und «nicht-traditionell» festzulegen. Der Vorschlag des Unterausschusses, einen Vertreter in Hongkong zu stationieren, wurde ebenfalls gutgeheißen. Eine weitere von der Konferenz angenommene Entschließung, in der der Verwaltungsrat der IAO ersucht wurde, sobald wie möglich – und nicht später als im Frühjahr 1965 – eine Zweite Asiatische Schiffahrtskonferenz einzuberufen, hängt ebenfalls indirekt mit dieser Frage zusammen, da auf einer solchen Konferenz geprüft werden sollte, inwiefern die von der Ersten Asiatischen Schiffahrtskonferenz der IAO gemachten Empfehlungen erfüllt worden sind.

Im Dezember 1963 fand ein unverbindlicher Meinungsaustausch mit Vertretern des Internationalen Reedervereins statt, in dessen Verlaufe die Vertreter der ITF die Stellungnahme der ITF-Seeleutesektion zu dem Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute und ihre Auslegung der Begriffe «traditionell» und «nicht-traditionell» erklärten. Am Ende der Diskussion wurde beschlossen, daß der Internationale Reederverein seine Mitglieder von den Einzelheiten dieser Aussprache in Kenntnis setzen und daß diese Frage auf einer weiteren gemeinsamen Sitzung weiterdiskutiert werden sollte. Diese zweite Aussprache mit den Reedern fand im Februar 1965 statt. Sie hätte früher stattfinden sollen, aber die britischen und skandinavischen Seeleuteorganisationen waren in Diskussionen über diese Frage verwickelt, und wir erachteten es als vorteilhafter, deren Resultate abzuwarten. Später wurde uns mitgeteilt, daß die britischen Reeder versprochen hatten, künftig keine asiatischen Besatzungen ohne vorherige Rücksprache mit den britischen Seeleuteorganisationen anzuheuern. Die Unterredungen zwischen den skandinavischen Seeleuteverbänden und den zuständigen Reedern liefen jedoch erfolglos aus, und die skandinavischen Kollegen erklärten daher, daß dieses Problem auf internationaler Ebene weiterverfolgt werden müsse. Am 9. Oktober 1964 fand in Gotenburg eine Sitzung der skandinavischen Seeleuteverbände statt, auf der die Durchführung der auf der Kopenhagener Sektionskonferenz beschlossenen Politik sowie die baldige Wiederaufnahme der Verhandlungen mit dem Internationalen Reederverein gefordert wurde. Falls auf diesen Verhandlungen keine Einigkeit erzielt werden könne, sollte die ITF die Ergreifung weiterer Maßnahmen in Erwägung ziehen.

Ende Januar 1964 begab sich Kollege E. MacDonald, ein Funktionär des Britischen Seeleuteverbandes (NUS), nach Hongkong, um sein Amt als ITF-Vertreter aufzunehmen. Er war für eine vorläufige Zeitspanne von zwölf Monaten ernannt worden. Als erstes nahm Kollege MacDonald mit den Seeleuteorganisationen, den Schiffahrtsbehörden und den Arbeitgebern Fühlung und sandte uns einen Bericht über die in Hongkong vorherrschenden Verhältnisse, der in drei Teile gegliedert war: 1. Anheuerungsverfahren, 2. Gewerkschaftliche Lage und 3. Heuern und Arbeitsbedingungen.

Der von der Hongkonger Schiffahrtsbehörde mit der Untersuchung der Anheuerungsmethoden beauftragte Ausschuß legte im März 1964 seinen Bericht vor, der die Empfehlung enthielt, daß unverzüglich ein zentralisiertes Heuerverfahren eingeführt werden sollte. Die Verwirklichung dieser Empfehlung würde im Vergleich zu den gegenwärtigen Verhältnissen einen großen Schritt vorwärts bedeuten. Dennoch stellte Kollege MacDonald fest, daß der Bericht des obenerwähnten Ausschusses in gewisser Hinsicht nicht befriedigend

war, da er u. a. empfahl, daß die Seeleute bei ihrer Anheuerung eine nominelle Gebühr zahlen sollten. Die Tatsache, daß auf dem das Heuerbüro überwachenden Verwaltungsorgan nur die Reeder, aber nicht die Seeleute vertreten sein würden, wurde ebenfalls von MacDonald beanstandet. Die Hongkonger Behörden erklärten, daß unsere Befürchtungen verfrüht seien und daß wir zunächst die Einführung des neuen Heuerverfahrens abwarten sollten. Unsere Befürchtungen in bezug auf direkte Anheuerung von Seeleuten wurden später durch die Mitteilung bestätigt, daß mehrere Reedereien Büros für die direkte Anheuerung von Seeleuten eröffnet hatten. Obwohl das neue Heuerverfahren noch nicht offiziell in Kraft getreten ist, und außerdem gewisse Schutzbestimmungen enthält, deren Ziel es ist, sicherzustellen, daß eine solche direkte Anheuerung nicht gegen die Grundsätze des neuen Heuerverfahrens verstößt, muß die Tatsache, daß so viele Reedereien bereits vor dem Inkrafttreten des Verfahrens Büros für die direkte Anheuerung eröffnet haben, als ein schlechtes Omen für die Anwendung des neuen Verfahrens nach seinem Inkrafttreten betrachtet werden.
Als Grund für die Ausschließung der Seeleute von dem für die Überwachung des Heuerbüros zuständigen Verwaltungsorgan führten die Hongkonger Schiffahrtsbehörden den Mangel an repräsentativen Gewerkschaften an. Daraufhin ersuchten wir den Direktor der Schiffahrtsbehörde, zumindest unseren Vertreter in Hongkong als einen Arbeitnehmervertreter anzuerkennen, solange es in Hongkong keine starke lokale Seeleute-Gewerkschaft gäbe. In ihrer Antwort erklärte die Behörde, daß sie bereit sei, unverbindliche Beziehungen zu unserem Vertreter aufrechtzuerhalten, aber ihn nicht offiziell anerkennen könne.
Die gewerkschaftliche Lage in Hongkong ist äußerst verworren, und unsere Tätigkeit wird vor allem durch das Bestehen eines großen kommunistischen Seeleuteverbandes erschwert, dessen 20 000 Mitglieder rund 60 bis 80 Prozent der auf europäischen Schiffen beschäftigten asiatischen Seeleute ausmachen. Das von der Hongkonger Schiffahrtsbehörde empfohlene neue Heuerverfahren wurde von diesem Verband abgelehnt, weil er offensichtlich an der Beibehaltung des Status quo interessiert ist.
Die drei übrigen Seeleuteorganisationen sind kleinere Verbände. Bereits zur Zeit der zweiten Hongkong-Mission des Kollegen Majumder wurde ein Koordinierungsausschuß gebildet, um sie zu einem Zusammenschluß zu bewegen. Kollege MacDonald setzte seine Bemühungen in dieser Richtung fort. Eine der drei Gewerkschaften zog sich von diesem Ausschuß zurück; die anderen zwei vereinigten sich zu einer Organisation unter dem Namen «Amalgamated Union of Hong Kong Seafarers».
Dieser Zusammenschluß fand gegen Ende der Berichtszeit statt, und wir können gegenwärtig noch nicht beurteilen, ob er zu einer Verbesserung der gewerkschaftlichen Lage führen wird.
Im Mai und Juni 1964 wurden die Mitglieder des Asiatischen Seeleuteausschusses von einem Vorschlag des Kollegen MacDonald zur Durchführung einer Propaganda- und Organisierungskampagne in Hongkong in Kenntnis gesetzt. Im Juli 1964 wurde MacDonald bevollmächtigt, die Kampagne zu beginnen, und im August wurden die der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen ersucht, in der Form von Sonderbeiträgen £2400 für die Durchführung dieser Kampagne beizusteuern. Leider traten bereits in den Anfangsstadien der Kampagne beträchtliche Schwierigkeiten auf. Diese Schwierigkeiten und alle weiteren in dieser Frage zu verzeichnenden Entwicklungen sollen im Februar 1965 auf einer Sitzung des Unterausschusses für asiatische Seeleute diskutiert werden.

**157. Seeleutewohlfahrt**

Im September 1961 nahm die Joint Maritime Commission der IAO eine Entschließung an, in der die Regierungen der Mitgliedsländer der IAO aufgefordert wurden, die Veranstaltung von Konferenzen in Erwägung zu ziehen, auf denen die Durchführung gemeinsamer Wohlfahrtsprojekte in Häfen und Gebieten, wo ein Mangel an Wohlfahrtseinrichtungen besteht, diskutiert werden sollte. Diese Entschließung stützte sich auf den Gedanken, daß kein Land allein imstande sei, für die Bereitstellung angemessener Wohlfahrtseinrichtungen für die Seeleute seiner Schiffe in ausländischen Häfen zu sorgen und daß somit Raum für eine internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet bestehe. Diese Entschließung wurde in Weiterverfolgung der Grundsätze der IAO-Empfehlung Nr. 48 (Verbesserung der Aufenthaltsverhältnisse der Seeleute in den Häfen) angenommen. In dieser Empfehlung, die auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1936 angenommen wurde, wird auf die Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit auf diesem Gebiet verwiesen. Während der Berichtszeit sandte das Sekretariat eine Reihe von Rundschreiben an die der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen, in denen diese gebeten wurden, Häfen bzw. Gebiete vorzuschlagen, die für die Durchführung solcher gemeinsamer Projekte in Betracht kommen.

Auf der Kopenhagener Sektionskonferenz (November 1963) wurde über mehrere solche Projekte berichtet. Eines dieser hing mit der Bildung der Europort-Hafenanlagen an der niederländischen Rheinmündung zusammen, wo sich ein großer Teil der Schiffahrt konzentriert, so daß die Errichtung geeigneter Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute erforderlich ist. Das Projekt untersteht natürlich den holländischen Wohlfahrtsbehörden, aber im Hinblick auf seine besondere Beschaffenheit waren gewisse Mitgliedsverbände der Ansicht, daß bei seiner Durchführung eine Zusammenarbeit der Wohlfahrtsbehörden der interessierten Schiffahrtsländer von großem Wert sein könnte. Aus diesem Grunde verwiesen wir die niederländischen Wohlfahrtsbehörden auf die obenerwähnte JMC-Entschließung und arrangierten eine unverbindliche Aussprache, auf der Vertreter der ITF ihre Ansichten zur Frage der internationalen Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Wohlfahrtseinrichtungen in Europort darlegten.

Im Oktober 1964 begaben sich der Generalsekretär und der Vorsitzende der Seeleutesektion, Kollege Tennant, nach Holland, wo sie Unterredungen mit führenden Beamten der niederländischen Wohlfahrtsbehörden hatten, in deren Verlaufe ihnen mitgeteilt wurde, daß die niederländischen Wohlfahrtsbehörden demnächst an die Wohlfahrtsbehörden der übrigen in Frage kommenden europäischen Schiffahrtsländer herantreten würden, um deren Stellungnahme zu einer eventuellen Zusammenarbeit bei der Durchführung des Europort-Wohlfahrtsprojektes einzuholen. Das Sekretariat verständigte die der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen von dieser Entwicklung und ersuchte sie, ihr eigenes Interesse an diesem Projekt zum Ausdruck zu bringen und den Wohlfahrtsbehörden ihrer eigenen Länder zu empfehlen, mit den niederländischen Wohlfahrtsbehörden zusammenzuarbeiten. Außerdem wurden auf der Kopenhagener Sektionskonferenz zwei weitere JMC-Entschließungen diskutiert, die mit der Frage der Seeleutewohlfahrt zusammenhängen. Die erste dieser Entschließungen bezieht sich auf die Erleichterung der Zollformalitäten bei der Verteilung von Wohlfahrtsmaterial an Schiffsbesatzungen. In der zweiten Entschließung wird auf die Sammlung und Verteilung umfassender Informationen über die bestehenden Seeleute-

Wohlfahrtseinrichtungen gedrungen. Die Erleichterung der Zollformalitäten für Seeleute-Wohlfahrtsmaterial wurde später von einem internationalen Abkommen vorgesehen, welches im Dezember 1964 vom Rat für Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens angenommen wurde. **(158)**
Die Kopenhagener Sektionskonferenz nahm zur Frage der Seeleutewohlfahrt eine Entschließung an, in der die Hoffnung zum Ausdruck gebracht wurde, daß zu einem möglichst baldigen Zeitpunkt eine weitere Sitzung des JMC-Unterausschusses für Seeleutewohlfahrt einberufen werden würde, um die bisher erzielten Fortschritte zu prüfen und die Entwicklung eines weltweiten Wohlfahrtseinrichtungsnetzes mittels einer internationalen Zusammenarbeit der Wohlfahrtsbehörden sowie der Reeder und Seeleuteorganisationen der verschiedenen Länder weiterhin zu fördern.

**158. Rat für Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens**

Nachdem die Schiffahrtsabteilung der IAO ihn auf eine vom JMC-Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt im September 1961 angenommene Entschließung verwiesen hatte, beschloß der Rat für Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens im Februar 1963, den ihm unterstellten Ständigen Technischen Ausschuß mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für ein Abkommen zur Erleichterung der Zollformalitäten für Seeleute-Wohlfahrtsmaterial zu beauftragen. Im März und September 1964 fanden Sitzungen des Ständigen Technischen Ausschusses statt, auf denen die ITF durch die Kollegen D. S. Tennant (Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion) und R. Santley (Sekretär der Seeleutesektion) vertreten war. Auf einer späteren Sitzung des Rates selbst wurde im Dezember 1964 das eigentliche Abkommen angenommen. Es wird drei Monate nach seiner Ratifizierung durch fünf Regierungen in Kraft treten und sieht vor, daß für Seeleute-Wohlfahrtsgegenstände (Bücher, Filme usw.) künftig alle Zollformalitäten wegfallen sollen, wenn a) solche Gegenstände nur vorübergehend eingeführt werden und für die Verwendung auf Schiffen im internationalen Verkehr bestimmt sind und b) wenn solche Gegenstände für eine beschränkte Zeitspanne von nicht mehr als sechs Monaten importiert und für Verwendung in den an Land befindlichen Wohlfahrtseinrichtungen bestimmt sind. Das Abkommen kann ohne weitere Formalitäten revidiert werden, wenn alle unterzeichnenden Staaten damit einverstanden sind, d. h., daß keine besondere Revisionskonferenz einberufen werden muß.

**159. Automation und Rationalisierung des Schiffsbetriebes**

Auf der Kopenhagener Sektionskonferenz vom November 1963 wurde beschlossen, einen Unterausschuß zu beauftragen, sich mit den sozialen Aspekten und Sicherheitsaspekten der Einführung technischer Neuerungen und automatischer Anlagen an Bord von Schiffen zu befassen. Später wurde beschlossen, daß sich dieser Unterausschuß aus folgenden Kollegen zusammensetzen sollte: W. Cassiers (Belgien), E. Haugen (Norwegen), E. Kaneko (Japan), W. Marshall (Großbritannien), Shannon Wall (USA) und H. Wiemers (Deutschland) sowie dem Vorsitzenden der Sektion und dem Generalsekretär. Im Dezember 1963 und März 1964 wurden die Mitgliedsverbände ersucht, dem Sekretariat Informationen über die jüngsten Entwicklungen zuzustellen, die in ihren Ländern auf diesem Gebiet zu verzeichnen sind. In diesem Zusammenhang empfingen wir einen umfassenden Bericht über Rationalisierungsversuche an Bord norwegischer Bulkschiffe und eine umfassende Studie über die Schiffsautomation in Japan. Der Unterausschuß für Schiffsautomation soll im Februar 1965 tagen.

**Zwischenstaatliche beratende Schiffahrtsorganisation (IMCO)**

Während der Berichtszeit haben zwei Verteter der ITF an verschiedenen Sitzungen und Tagungen der IMCO teilgenommen. Anschließend ein kurzer Bericht über die wichtigsten Aspekte der IMCO-Tätigkeit.

**160.** *Der Unterausschuß zur Revidierung des Internationalen Funkschlüssels* beendigte seine Hauptaufgabe auf seiner 7. Sitzung im November 1964. Der revidierte Funkschlüssel wurde an die im Jahre 1965 stattfindenden Sitzungen des Sicherheitsausschusses des IMCO-Rates und der IMCO-Vollversammlung verwiesen. Der medizinische Teil des Schlüssels wurde von der Weltgesundheitsorganisation der Vereinten Nationen in Zusammenarbeit mit der IAO ausgearbeitet. Die ITF war auf den Sitzungen dieses Ausschusses durch den Kollegen D. H. Lamb vom Britischen Funkoffiziersverband vertreten.

**161.** *Der Unterausschuß für Tonnagemessungen* setzte während der Berichtszeit seine Arbeit im Zusammenhang mit der Erleichterung und Vereinheitlichung der bestehenden Tonnagemessungsverfahren fort.
Eine besondere Arbeitsgruppe erstellte im Oktober 1962 Empfehlungen für Schutzdeckschiffe. Auf der 6. Sitzung des Sicherheitsausschusses der IMCO (Januar 1963) wurde eine Reihe umfassender Empfehlungen des obenerwähnten Unterausschusses geprüft. Diese Empfehlungen bezogen sich auf die ständige Abdeckung von Schutzdecks und anderen offenen Bereichen und wurden später von der IMCO-Versammlung befürwortet.
Seitdem hat sich die Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung eines internationalen Verfahrens für Tonnagemessungen befaßt, welches durch die Vereinheitlichung der bestehenden verschiedenartigen Verfahren erzielt werden soll. Die ITF war auf den Sitzungen über diese Frage durch den Kollegen S. P. de Boer (Niederlande) vertreten.

**162.** Außerdem verfolgte die ITF während der Berichtszeit die Tätigkeit a) der mit der Ausarbeitung einheitlicher internationaler *Richtlinien für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seewege* beauftragten Arbeitsgruppe, die in Weiterverfolgung der Empfehlung Nr. 56 der Konferenz über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) ernannt wurde und mit einer Sachverständigengruppe der Vereinten Nationen zusammenarbeitet, die sich mit der Frage der Beförderung gefährlicher Güter im allgemeinen befaßt; b) der *Sachverständigengruppe für die Koordinierung der Sicherheit zur See und in der Luft,* die in Weiterverfolgung der Empfehlung Nr. 40 der Internationalen Konferenz über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) ernannt wurde und c) des *Unterausschusses für Schotteneinteilung und Stabilität,* der in zwei Arbeitsgruppen gegliedert ist, deren eine sich mit der wasserdichten Stabilität befaßt und die andere mit der Intaktstabilität.

**163.** Im März 1965 wird unter den Auspizien der IMCO eine diplomatische Konferenz stattfinden, auf der ein *Internationales Abkommen über die Vereinfachung der Reise- und Transportformalitäten* angenommen werden soll. Das Ziel des Abkommens ist es, die bei der Ankunft und Abfahrt von Schiffen auf internationalen Fahrten zu erfüllenden Formalitäten auf ein Minimum zu reduzieren. Das Abkommen ist für die Seeleute insofern von Interesse, als sich die Vorschriften des Abkommens über private Artikel der Besatzungsmitglieder, Besatzungslisten, Identitätsnachweise der Seeleute und

Quarantänemaßnahmen direkt auf sie beziehen. Die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände wurden daher in einem Rundschreiben ersucht, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf die Aufnahme von Seeleutevertretern in die Delegationen zu dieser Konferenz zu dringen.

**164.** Im Frühjahr 1966 soll unter den Auspizien der IMCO eine diplomatische Konferenz zur *Revision des Internationalen Ladelinienabkommens vom Jahre 1930* stattfinden. Als Diskussionsgrundlage wird ein von den Vereinigten Staaten erstellter Entwurf vorliegen, zu dem die Regierungen der übrigen Mitgliedsländer der IMCO eingeladen wurden, Stellung zu nehmen und vor Ende 1964 eventuelle Alternativvorschläge zu machen. Die Mitgliedsverbände wurden vom Sekretariat ersucht, die ITF über alle Entwicklungen in dieser Frage auf dem laufenden zu halten.

**165.** *Gemeinsamer IAO-IMCO-Ausschuß über Ausbildung der Seeleute im Gebrauch von Navigationshilfen, Lebensrettungseinrichtungen und Feuerbekämpfungsgeräten. Dieser Ausschuß tagte vom 14. bis 18. Dezember 1964* in Genf. Seine Aufgabe war es, die Empfehlung Nr. 39 der Zweiten IMCO-Versammlung vom Jahre 1960 weiterzuverfolgen. Nachdem in einer Entschließung der IMCO-Sitzung vom September 1961 die Bildung eines solchen gemeinsamen Ausschusses beantragt worden war, ergriff die IAO die Initiative und sah in ihrem Budget die Einberufung einer solchen Sitzung vor Ende 1964 vor. Zuerst schien es, daß dieser Plan vereitelt werden würde, weil gewisse Regierungen der IMCO-Mitgliedsstaaten erklärten, daß eine Zusammenarbeit zwischen der IAO und IMCO bei der Behandlung dieser Frage nicht erforderlich oder zumindest nicht dringend notwendig sei. Daher wurde erst auf der Sitzung des IMCO-Sicherheitsausschusses vom September 1964 endgültig beschlossen, daß die IMCO an diesem Ausschuß beteiligt sein sollte. Der Ausschuß besteht aus neun IMCO-Mitgliedern und acht IAO-Mitgliedern, von denen vier Vertreter der Reeder und vier Vertreter der Seeleute sind. Die Seeleutevertreter waren: J. D. Randeri (Indien), D. S. Tennant (Großbritannien), E. Raberg (Schweden) und Shannon Wall (USA). Außerdem vereinbarte das ITF-Sekretariat mit der IAO, daß folgende Kollegen an der Sitzung des Ausschusses als Berater teilnehmen sollten: D. Benetatos und D. Meletis (Griechenland), G. Gerdes und H. Wiemers (Bundesrepublik Deutschland), E. Nevin und H. O'Neill (Großbritannien) und R. Santley (ITF-Sekretariat).

**166. Panamakanal-Gesellschaft**

Im April 1964 gab die Panama-Gesellschaft bekannt, daß sie beabsichtige, daß bei dem Durchschleusen der Schiffe das Festmachen dieser künftig von Besatzungsmitgliedern vorgenommen werden sollte, anstatt wie bisher von besonders für diesen Zweck bereitgestellten Arbeitstrupps, die im Dienst der Kanalgesellschaft stehen. Die der ITF angeschlossene amerikanische Seeleutegewerkschaft NMU legte bei der Kanalgesellschaft gegen diese geplante Einsparung Protest ein. Nachdem die ITF von diesem Fall in Kenntnis gesetzt worden war, sandte der Generalsekretär ebenfalls ein Protestschreiben, und die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände wurden ersucht, der Kanalgesellschaft ihre Ansichten zu dieser Frage darzulegen. Daraufhin wurden von den Gewerkschaften und auch von den Reedern eine große Anzahl Proteste an die Gesellschaft gerichtet, so daß sich diese am Ende bereit erklärte, das gegenwärtige Arbeitsverfahren beizubehalten.

## Sondersektion der Seeleute

### 167. Fair-Practices-Ausschuß

Auf der Gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter anläßlich des Helsinki-Kongresses wurden folgende Mitglieder des Fair-Practices-Ausschusses gewählt:

| *Seeleute:* | *Hafenarbeiter:* |
|---|---|
| W. Cassiers (Belgien) | G. de Crom (Belgien) |
| J. Curran (USA) | H. Hildebrand (Deutschland) |
| F. Giorgi (Italien) | W. Hulsker (Niederlande) |
| W. Hogarth (Großbritannien) | E. Larsson (Schweden) |
| D. Opmeer (Niederlande) | T. O'Leary (Großbritannien) |
| M. Petroulis (Griechenland) | und ein Kollege der ILA (USA) |
| W. J. Smith (Kanada) | |
| T. Sonsteby (Norwegen) | |
| D. S. Tennant (Großbritannien) | |
| H. Wiemers (Deutschland) | |

Während der Berichtszeit haben zwei Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses stattgefunden, und zwar am 29. und 30. Januar 1963 in Hamburg und am 27. und 28. April 1964 in Neapel.
Auf der Hamburger Sitzung wurde der Kollege D. S. Tennant durch den Kollegen D. Carmichael vertreten. Den Vorsitz führte Kollege T. O'Leary (Großbritannien).
An der Neapler Sitzung waren mit Ausnahme des Kollegen de Crom und des Vertreters der ILA alle gewählten Mitglieder des Ausschusses anwesend. Den Vorsitz führte Kollege D. S. Tennant. Vor der Hamburger Sitzung fand eine Sitzung der belgischen, deutschen und niederländischen Hafenarbeitervertreter statt, auf der die Möglichkeit der weiteren Durchführung von Boykotten gegen Schattenflaggenschiffe in den Häfen dieser Länder besprochen wurde. Im besonderen ging es um die Ergreifung einheitlicher Maßnahmen, wenn ein in einem Hafen dieser drei Länder boykottiertes Schiff nach einem anderen Hafen eines dieser drei Länder umgeleitet wird. Alle Delegierten waren sich über diesen Grundsatz einig.
Auf beiden Fair-Practices-Sitzungen wurde der zufolge der andauernden Registrierung von Schiffen in Schattenflaggenländern bestehende Sachverhalt diskutiert. Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß noch immer sehr viele Handelsschiffe unter Schattenflaggen – vor allem unter der Flagge Liberiens und Panamas – registriert sind. Im allgemeinen schien ein geringer Rückgang der Schattenflaggentonnage zu verzeichnen zu sein. Die Mitglieder des Ausschusses waren der Ansicht, daß dieser Rückgang in aller Wahrscheinlichkeit auf die Umregistrierung solcher Schiffe auf die griechische Flagge zurückzuführen war. In diesem Zusammenhang muß jedoch erwähnt werden, daß im Gegensatz zu diesem Rückgang im weiteren Verlaufe des Jahres 1964 ein scharfer Anstieg der Schattenflaggentonnage eintrat. Ende 1964 betrug der unter der Flagge Liberiens registrierte Schiffsraum über 3 Millionen BRT. Der Kampf gegen diese Schiffe wird also weiter gehen müssen.
Das Ziel der diesbezüglichen ITF-Politik kann kurz wie folgt zusammengefaßt werden: 1. wenn immer möglich die unter Schattenflaggen registrierten Schiffe zur Umregistrierung auf die Flagge eines anerkannten Schiffahrtslandes zu zwingen und b) falls dies nicht möglich sein sollte, mit den Ree-

dern dieser Schiffe geeignete Kollektivverträge abzuschließen, welche die Zahlung befriedigender Heuern an deren Besatzungen sowie die gewerkschaftliche Organisierung der auf ihnen beschäftigten Besatzungsmitglieder vorsehen.
Zur Zeit der Neapler Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses betrug die Gesamttonnage der unter der Flagge Griechenlands registrierten Schiffe über 6 800 000 BRT. Das sind fast 2 Millionen BRT mehr als zur Zeit des Helsinki-Kongresses.
Anfang April 1964 machte der Ausschuß der griechischen Reeder der ITF den Vorschlag, daß in Zukunft für alle griechischen Seeleute, die auf den im Besitz griechischer Reeder stehenden Schiffen dienen, Kollektivverträge mit der Panhellenischen Seeleuteföderation abgeschlossen werden und daß diese Seeleute dieser Organisation beitreten sollten. Die griechischen Reeder erklärten, daß damit die im Rahmen der ITF-Schattenflaggenpolitik gestellten Bedingungen erfüllt würden. Dieser Vorschlag der griechischen Reeder wurde der Neapler Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses vorgelegt und umfassend diskutiert.
Am Ende der Diskussion wurde Kollege White bevollmächtigt, mit den griechischen Reedern über ihr Angebot zu verhandeln und eine für alle Parteien befriedigende Vereinbarung zu treffen. Die Unterredungen zwischen Kollege White und den griechischen Reedern fanden Anfang August 1964 statt. Die Reeder verpflichteten sich, den Kollektivvertrag für griechische Seeleute einzuhalten und die übrigen Reeder, deren Schiffe noch nicht kollektivvertraglich erfaßt worden waren, ebenfalls zur Unterzeichnung annehmbarer Verträge zu bewegen. Gestützt auf dieses Einvernehmen wurde dem Vorschlag der griechischen Reeder zugestimmt.
Seitdem sind die Besatzungen von rund 350 im Besitz griechischer Reeder, aber unter der Flagge anderer Länder registrierten Schiffen unter die Bestimmungen des gegenwärtigen griechischen Kollektivvertrages gebracht worden und der Panhellenischen Seeleuteföderation beigetreten.

**168. Echter Zusammenhang**

Auf unserem Helsinki-Kongreß wurde eine Entschließung zur Frage der Schattenflaggenschiffe angenommen, in der die Vereinten Nationen aufgefordert wurden, eine Internationale Seerechtskonferenz einzuberufen, auf der die Möglichkeit der Definierung des Begriffes «echter Zusammenhang» im gesetzlichen und wirtschaftlichen Sinne untersucht werden sollte. In Weiterverfolgung dieser Entschließung trat die ITF an die zuständige Abteilung des IBFG heran, um dieses Thema auf einer baldigen Sitzung des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen zur Sprache zu bringen. Der IBFG versprach, uns in dieser Sache zu unterstützen, verwies jedoch auf die Tatsache, daß Sitzungen des Wirtschafts- und Sozialrates nur in längeren Zeitabständen stattfinden.
Inzwischen war unter den Auspizien der Vereinten Nationen eine Internationale Konferenz über Handel und Entwicklung einberufen worden. Da der IBFG dieser Konferenz ein wichtiges Dokument zu unterbreiten beabsichtigte, wurde beschlossen, daß bei dieser Gelegenheit auch versucht werden sollte, die Aufmerksamkeit der Vereinten Nationen auf das Problem des «echten Zusammenhanges» zu lenken. Der bereits erwähnten IBFG-Eingabe wurde somit eine ITF-Erklärung zum Thema «echter Zusammenhang» beigelegt.
Auf der UN-Konferenz wurde ein ständiges Verfahren für die Behandlung des Sachgebietes Handel und Entwicklung festgelegt, und wir erwarten, daß

in diesem Zusammenhang auch ein besonderer Schiffahrtsausschuß ernannt werden wird, in dessen Rahmen sich eine Gelegenheit bieten dürfte, die wirtschaftliche und gesetzliche Auslegung des Begriffes «echter Zusammenhang» näher zu untersuchen.

**169. Boykotte**

Während der Berichtszeit wurden insgesamt acht Boykotte gegen Schattenflaggenschiffe durchgeführt. In allen Fällen führten diese Boykotte zur Unterzeichnung annehmbarer Verträge. Wir danken den an diesen Boykotten beteiligten Hafenarbeitern.

**170. Neue Registrierungsländer**

Bis zum Jahre 1958 gehörten nur Panama, Liberien, Honduras und Kostarika zu den sogenannten Schattenflaggenländern. Nach dem von der ITF im Jahre 1958 durchgeführten Generalboykott gegen Schattenflaggenschiffe änderte Kostarika seine Schiffahrtsgesetzgebung und konnte nicht länger als ein Schattenflaggenland bezeichnet werden.
In letzter Zeit haben jedoch eine Reihe anderer Länder, nämlich Libanon, Malta und Haiti, begonnen, Schiffe unter den gleichen Bedingungen zu registrieren wie Panama, Liberien und Honduras. Die unter der Flagge Libanons registrierten Schiffe scheinen hauptsächlich griechischen Reedern zu gehören. Ihre Gesamttonnage beläuft sich auf etwa 200 000 BRT. In bezug auf Haiti und Malta liegen keine näheren Einzelheiten vor.

## Hochseefischer-Sektion

**171. Sektionsausschuß**

Auf der Sektionskonferenz im Rahmen des Helsinki-Kongresses (Juli 1962) wurden folgende Mitglieder des Sektionsausschusses gewählt:

| *Land:* | *Mitglied:* |
|---|---|
| Belgien | R. Dekeyzer (Vizevorsitzender) |
| Dänemark | E. Borg |
| Deutschland | H. Hildebrand (Stellvertreter: H. Wiemers) |
| Färöer | J. Jakobstovu |
| Finnland | B. Johansson |
| Großbritannien | P. Henderson |
| Italien | O. Sinesio |
| Japan | K. Takahaski |
| Niederlande | A. de Boon |
| Norwegen | E. Haugen (Vorsitzender) |
| Pakistan | J. H. Shirazi |

Während der Berichtszeit fanden keine Sitzungen des Sektionsausschusses statt.

**172. Sektionskonferenzen**

Während der Berichtszeit fanden zwei Vollkonferenzen der Sektion statt, und zwar vom 22.–24. März 1962 in Esbjerg und im Juli 1962 im Zusammenhang mit dem Helsinki-Kongreß. Auf der Esbjerger Sektionskonferenz standen vier Fragen zur Diskussion, die Ende 1962 von einem IAO-Expertenausschuß behandelt wurden. Außerdem wurden folgende Punkte diskutiert:

a) Internationales Programm der Hochseefischer; b) Fischereifragen in der IAO; c) Abschaffung der Gelegenheitsarbeit; d) Hoheitsgewässer und e) Fischereigrenzen.
Die Konferenz nahm zwei Entschließungen an. In der ersten dieser brachte die Sektion ihre Befriedigung über die Ernennung des IAO-Ausschusses zur Behandlung der Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei zum Ausdruck und ersuchte die in Frage kommenden Regierungen, die drei über Fischereifragen (*Mindestalter, ärztliche Untersuchung, Heuerverträge*) bestehenden IAO-Übereinkommen sobald wie möglich zu ratifizieren. Die zweite Entschließung bedauerte und verurteilte die verworrene und gefährliche Situation im Zusammenhang mit dem Problem der Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen und forderte, daß eine Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen noch einmal versuchen sollte, eine Lösung dieses Problems im Sinne des sogenannten 6 + 6-Konzeptes herbeizuführen. In Anbetracht der Tatsache, daß diese Frage für Länder mit einer großen Fischereiindustrie und für solche, deren wirtschaftliches Gedeihen hauptsächlich von der Hochseefischerei abhängt, von lebenswichtiger Bedeutung ist, stellte die Entschließung fest, daß eine dauernde Lösung dieser Frage nur im Rahmen der Vereinten Nationen gefunden werden könne und forderte, daß die Vertreter der Hochseefischer an den Regierungsdelegationen zu Konferenzen über diese Frage beteiligt sein sollten.
Die Sektion nahm einen Bericht über die Entwicklungen auf dem Gebiet der Harmonisierung und Anpassung der Sozialbedingungen innerhalb der EWG zur Kenntnis. Die Sektion beschloß, daß die in Frage kommenden Mitgliedsverbände das Sekretariat von allen weiteren Entwicklungen in Kenntnis setzen sollten und daß dies vor allem im Rahmen des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) (Brüsseler Ausschuß) getan werden könne.
Auf der Sektionskonferenz in Helsinki wurden u. a. folgende Fragen behandelt: a) Hoheitsgewässer, b) Fischereigrenzen, c) Fischereifragen in der IAO und d) *Modernisierung der Hochseefischerei.*

**173. Fischereifragen in der IAO**

Im Jahre 1960 forderte die Sektion die IAO auf, sobald wie möglich geeignete Maßnahmen in Weiterverfolgung einer von den Internationalen Arbeitskonferenzen der Jahre 1958 und 1959 angenommenen Entschließung zu ergreifen, in der die Ernennung eines Zweiten IAO-Ausschusses über Fischereifragen gefordert wird. Der Verwaltungsrat der IAO faßte zu dieser Frage im Jahre 1962 einen Beschluß, und im Dezember des gleichen Jahres trat der Zweite IAO-Ausschuß über Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei in Genf zusammen. Fünf der sechs Arbeitnehmermitglieder des Ausschusses kamen von ITF-Verbänden. Am Vortage der eigentlichen Ausschußsitzung fand eine Vorbesprechung der Arbeitnehmergruppe statt. Auf der Ausschußsitzung selbst, während der Kollege E. Hauge (Norwegen) als Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe handelte, wurden u. a. einstimmige dreigliedrige Beschlüsse zu folgenden wichtigen Fragen gefaßt: a) Unterkunftsräume der Schiffsbesatzungen, b) Sicherheit und Gesundheit der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen und c) berufliche Ausbildung und Befähigungsnachweise. (*In diesem Zusammenhang betonte der Ausschuß die Notwendigkeit der* Festlegung genau umschriebener Normen und ersuchte die IAO, die Ernennung einer geeigneten Studiengruppe in Erwägung zu ziehen, welche mit der Untersuchung dieses Problems und mit der Ausarbeitung internationaler Mindestnormen für die Ausstellung von Befähigungsnachweisen beauftragt

werden sollte.) Nach Prüfung einer Reihe von Grundsätzen betreffend die Unfallversicherung der Hochseefischer, beschloß der Ausschuß, diese Grundsätze bei einer geeigneten Gelegenheit einer Internationalen Arbeitskonferenz zu unterbreiten.

Abschließend empfahl der Ausschuß, daß folgende Fischereifragen ebenfalls durch die IAO behandelt werden sollten: 1. Beschäftigungssicherheit, 2. Arbeitszeit, 3. berufliche Altersrenten, 4. bezahlter Urlaub, 5. ärztliche Behandlung an Bord, 6. Krankenversicherung, 7. Bemannungsnormen und 8. Repatriierung. Der Verwaltungsrat der IAO wurde gebeten, die Einberufung einer weiteren Sitzung des Ausschusses in Erwägung zu ziehen.

Der Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses wurde später dem Verwaltungsrat der IAO vorgelegt, und die ITF ersuchte die Mitglieder der Arbeitnehmergruppe des Verwaltungsrates, die Empfehlungen des Ausschusses zu unterstützen. Ende 1963 teilte uns der Verwaltungsrat mit, daß die IAO beabsichtige, im Herbst 1965 eine Vorbereitende Technische Konferenz über Fischereifragen einzuberufen. Später wurden uns weitere Einzelheiten zugestellt. Die Konferenz soll 12 Tage dauern und wird den Auftrag haben, Entwürfe für internationale Instrumente über folgende Fragen zu erstellen: a) Unterkunft auf Fischereifahrzeugen, b) berufliche Ausbildung der Hochseefischer und c) Befähigungsnachweis der Hochseefischer. Diese Entwürfe sollen dann einer kommenden Internationalen Arbeitskonferenz vorgelegt werden.

Insgesamt 22 führende Schiffahrtsländer (Belgien, Chile, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Indien, Indonesien, Island, Japan, Kanada, Marokko, Norwegen, Peru, die Philippinen, Polen, Senegal, Spanien, die VAR, die Vereinigten Staaten von Amerika und die UdSSR) wurden eingeladen, dreigliedrige Delegationen – und zwar einen Regierungsvertreter, einen Arbeitgebervertreter und einen Hochseefischervertreter – zu dieser Konferenz zu entsenden.

Weiterhin wurde uns im Jahre 1964 mitgeteilt, daß die Schiffahrtsabteilung der IAO in Weiterverfolgung eines Beschlusses der Genfer Sitzung des Zweiten IAO-Ausschusses über Fischereifragen (Dezember 1962) einen Entwurf eines Sicherheitshandbuches für die Hochseefischerei erstellt habe. Dieser Entwurf wurde später der IMCO und der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen zur Stellungnahme zugestellt.

### 174. Fischereigrenzen

Die Esbjerger Sektionskonferenz vom März 1961 nahm eine Entschließung an, in der die Einberufung einer Dritten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen zur Behandlung des Problems der Fischereigrenzen gefordert wird. Diese Entschließung wurde den Vereinten Nationen zugestellt. In ihrer Antwort erklärten diese, daß das UN-Sekretariat nicht die Initiative in dieser Frage ergreifen könne und der Vorschlag für die Einberufung einer solchen Konferenz von der Regierung eines UN-Mitgliedstaates kommen müsse. Im Jahre 1963 unterbreitete der IBFG auf unser Ansuchen hin dem Wirtschafts- und Sozialrat eine Eingabe zur Frage der Ausreißerschiffe. Wir beschlossen daher, bei dieser Gelegenheit auch zu versuchen, die Frage der Fischereigrenzen und die erwünschte Einberufung einer weiteren Seerechtskonferenz aufzugreifen. Somit wurde vom IBFG in Zusammenarbeit mit der ITF ein Memorandum erstellt, in dem die Stellungnahme der ITF-Hochseefischersektion zur Frage der Fischereigrenzen dargelegt und die Einberufung einer

Dritten Seerechtskonferenz empfohlen wurde, auf der versucht werden sollte, eine Regelung dieses Problems im Sinne des sogenannten 6+6-Konzeptes auszuarbeiten. Dieses Memorandum wurde dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mit der Bitte, es an den Wirtschafts- und Sozialrat weiterzuleiten, zugestellt. Anfang 1964 wurde uns mitgeteilt, daß die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Wirtschafts- und Sozialrates bereits vor sieben Monaten festgelegt worden war und unser Memorandum daher erst im Frühjahr 1965 behandelt werden könne.

Nachdem die dänische Regierung im Jahre 1963 erklärt hatte, daß sie beabsichtige, die Fischereigrenzen der Färöer zu erweitern, wurden die der ITF angeschlossenen Hochseefischerverbände mit Verweis auf die in Esbjerg angenommene Entschließung ersucht, bei den Regierungen ihrer Länder ihren Einfluß geltend zu machen, um eine multilaterale Behandlung dieses Problems herbeizuführen. Die der ITF angeschlossene Färöer Hochseefischer-Gewerkschaft antwortete, daß sie in Esbjerg gegen die erwähnte Entschließung gestimmt habe und den Plan der dänischen Regierung unterstütze, weil die Hochseefischerei für die Wirtschaft der Färöer von lebenswichtiger Bedeutung sei. Gleichzeitig bat uns der Verband, die übrigen Hochseefischerverbände von seiner Stellungnahme in Kenntnis zu setzen. Dies wurde am 7. Mai 1963 per Rundschreiben getan.

**175. Hochseefischer und EWG**

Am 22. und 23. Januar 1963 hätte in Brüssel unter den Auspizien der Landwirtschafts- und Fischereiabteilung der EWG eine Konferenz stattfinden sollen, auf der die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte der EWG-Fischereipolitik diskutiert werden sollten. Wir hatten daher mit den an dieser Konferenz teilnehmenden Vertretern der ITF-Verbände vereinbart, daß am 21. Januar 1963 in Brüssel eine Vorbesprechung stattfinden sollte. Die Konferenz wurde jedoch kurz vor ihrem Termin bis auf weiteres vertagt.

Der obige Paragraph zeigt, daß ein dringendes Bedürfnis nach Vertretung der Interessen der Hochseefischer der EWG-Länder besteht. In diesem Zusammenhang ist vorgeschlagen worden, daß die Organisationen der Hochseefischer der EWG-Länder ein dem Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) ähnliches Organ bilden sollten. Anderseits wurde erklärt, daß diese Hochseefischerprobleme vielleicht innerhalb des Verkehrsausschusses der Gemeinschaft behandelt werden sollten. Beiden diesen Möglichkeiten stehen große Schwierigkeiten im Wege. Einerseits ist die Zahl der in Frage kommenden Arbeitnehmer zu klein, um die finanziellen Kosten des Unterhalts eines selbständigen Organs, welches sich ausschließlich mit Problemen der Hochseefischer der EWG befassen würde, zu tragen. Anderseits sind die Möglichkeiten der Behandlung von Fischereifragen innerhalb des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft ziemlich beschränkt. Einer der Gründe dafür ist, daß die Verwaltung der Hochseefischerei auf nationaler Ebene den Landwirtschaftsministerien der verschiedenen EWG-Länder unterstellt ist, so daß der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft normalerweise keine Kontakte mit den für die Behandlung von Hochseefischereifragen zuständigen EWG-Organen hat.

Im Jahre 1963 wurde die ITF von der EWG ersucht, mit ihr bei der Erstellung einer vergleichenden Übersicht über die Arbeits- und Sozialversicherungsbedingungen der Hochseefischer zusammenzuarbeiten. Die ITF stellte der EWG Einzelheiten über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer jener Länder zu, die nicht der EWG angehören.

## Sektion Zivilluftfahrt

**176.** Am Ende der im Rahmen des Helsinki-Kongresses stattfindenden Sektionskonferenz bedurften mehrere wichtige Fragen einer weiteren Behandlung. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, zu einem möglichst baldigen Zeitpunkt eine weitere Sektionskonferenz einzuberufen. Diese Sektionskonferenz fand vom 21. bis 23. November 1962 in Paris statt.
Außerdem fanden während der Berichtszeit folgende Sitzungen der verschiedenen Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals statt:

London, 26. Februar 1963 (Cockpitpersonal);
London, 15. bis 18. April 1964 (fliegendes Personal);
Utrecht, 12. und 13. Mai 1964 (Bodenpersonal).

Am 22. und 23. Oktober 1964 fand in Stuttgart eine weitere Vollkonferenz statt.

**177. Überschall-Flugzeuge**

Auf allen obenerwähnten Tagungen wurde die Frage der eventuellen Einführung von Überschall-Flugzeugen diskutiert. Gestützt auf die verhältnismäßig beschränkten technischen Informationen, welche zur Zeit der diesbezüglichen Diskussionen vorlagen, wurde versucht, die eventuellen Auswirkungen der Einführung von Überschall-Flugzeugen auf das in der Zivilluftfahrt beschäftigte Personal vorauszusehen. Alle Delegierten waren sich darüber einig, daß Überschall-Flugzeuge früher oder später in Dienst gestellt werden würden und daß die Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals schon jetzt versuchen sollten, geeignete Vorkehrungen zur Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder zu treffen, damit nicht eine ähnliche Situation eintrete, wie sie zur Zeit der Einführung von Düsenflugzeugen zu verzeichnen gewesen sei.
Bei der Diskussion wurde vor allem auf die gesundheitlichen Aspekte dieses Problems verwiesen. Es wurde vorgeschlagen, daß die diesbezüglichen Gefahren untersucht werden sollten und daß schon jetzt auf eine regelmäßige und häufige ärztliche Untersuchung des auf Überschall-Flugzeugen beschäftigten Personals gedrungen werden sollte.

**178. Lizenzierung der Wartungsmechaniker**

Auf der Sitzung des Bodenpersonals wurde u. a. die Frage der Lizenzierung der Wartungsmechaniker diskutiert. Das Bestehen verschiedenartiger Lizenzierungsverfahren wurde zur Kenntnis genommen, und mehrere Delegierte brachten in diesem Zusammenhang Befürchtungen zum Ausdruck.
Einige Delegierte waren der Ansicht, daß die Schwierigkeiten, welche im Zusammenhang mit der Rekrutierung von Bodenmechanikern zu verzeichnen sind, auf die Tatsache zurückzuführen seien, daß der Status der Wartungsmechaniker bisher nicht genau genug definiert worden sei. Aus diesem Grund wurde auf der Stuttgarter Sektionskonferenz beschlossen, daß ein kleiner Unterausschuß geeignete Empfehlungen zur Verbesserung des Status der Wartungsmechaniker ausarbeiten sollte.

**179. Internationale Arbeitsorganisation**

Während der Berichtszeit haben wir unsere Kontakte zu den für Zivilluftfahrtsfragen zuständigen IAO-Instanzen aufrechterhalten und mit diesen verschiedene, die Interessen des Zivilluftfahrtspersonals berührende Fragen diskutiert. In Weiterverfolgung dieser Diskussionen beschloß die IAO, daß sich mehrere Paragraphen des Berichtes des Generaldirektors der IAO an

die 8. Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses mit Zivilluftfahrtsfragen befassen sollten. Diese Sitzung wird Anfang 1966 stattfinden und in erster Linie der Behandlung von Eisenbahnerproblemen dienen. Dennoch hoffen wir, daß es auf ihr möglich sein wird, den IAO-Verwaltungsrat zu beauftragen, Vorkehrungen für die Weiterbehandlung gewisser Zivilluftfahrtsfragen durch die IAO zu treffen.

**180. Internationale Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO)**

Auf der Sitzung des fliegenden Personals (London, April 1964) wurden drei Entschließungen zur Frage der Flugsicherheit angenommen. Zwei dieser Entschließungen waren an die ICAO gerichtet. In der ersten dieser beiden Entschließungen werden die ICAO und alle Luftfahrtsgesellschaften aufgefordert, separate und ständige Sicherheitsabteilungen zu bilden, in denen das im Dienste dieser Gesellschaften stehende Personal vertreten ist, damit der Erhöhung der allgemeinen Flugsicherheit ständige Aufmerksamkeit gewidmet werden kann. In der zweiten Entschließung wurde auf die Tatsache verwiesen, daß die meisten Flugzeugunfälle beim Start oder bei der Landung eintreten, und daß daher auf allen im Dienst der verschiedenen Gesellschaften stehenden Flugzeugtypen regelmäßige Räumungsübungen durchgeführt werden sollten.
Diese beiden Entschließungen wurden an die ICAO weitergeleitet und später der im Oktober 1964 in Montreal stattfindenden Sitzung des Flugnavigationsausschusses der ICAO vorgelegt. Die dritte Entschließung (Treibstoff auf Düsenflugzeugen) wurde der ICAO ebenfalls zur Kenntnisnahme zugestellt. Kollege R. Smeal von der Canadian Air Line Flight Attendants' Association nahm als Vertreter der ITF an der obenerwähnten Sitzung des Flugnavigationsausschusses teil. Obwohl einige Delegierte versuchten, die Bedeutung der zwei an die ICAO gerichteten Entschließungen zu schmälern, war der Flugnavigationsausschuß der Ansicht, daß die in ihnen behandelten Fragen für die Flugsicherheit sehr wichtig seien.
Im Zusammenhang mit der Forderung auf Bildung separater Sicherheitsabteilungen versprach der Ausschuß, daß er diese Frage weiterverfolgen werde.
In der Entschließung über die Räumung von Flugzeugen bei Unfällen wurde außerdem auf das Bedürfnis nach Beschäftigung lizenzierten Kabinenpersonals verwiesen. Auf einer vorherigen Sitzung des Flugnavigationsausschusses war beschlossen worden, ein geeignetes Ausbildungsprogramm zu entwerfen. In diesem Zusammenhang wurde uns mitgeteilt, daß dieses Ausbildungsprogramm im Mai oder Juni 1965 vorliegen dürfte.
Abschließend nahm der Flugnavigationsausschuß folgende Erklärung an:

> «Der Flugnavigationsausschuß ersucht den Generalsekretär der IMCO, der ITF mitzuteilen, daß die von ihr unterbreiteten drei Entschließungen geprüft worden sind und in der Ansicht des Flugnavigationsausschusses sich mit Fragen befassen, denen die ICAO laufend ihre Aufmerksamkeit widmet und mit denen sie sich auch weiterhin ausführlich befassen wird.»

**181. Flugleiter**

Auf der Sektionskonferenz in Stuttgart (Oktober 1964) wurde die Möglichkeit der Lizenzierung der Flugleiter (Air Dispatchers) besprochen. Die Konferenz stellte fest, daß der einschlägige Artikel des Anhangs 6 des ICAO-Zivilluftfahrts-Übereinkommens in dieser Hinsicht viel zu wünschen übrig-

lasse und nahm daher eine Entschließung an, in der gefordert wurde, daß die in Frage kommenden Paragraphen des ICAO-Anhangs Nr. 6 die Lizensierung von Flugleitern vorschreiben und gleichzeitig die im Zusammenhang mit der Ausstellung von Lizenzen zu erfüllenden Bedingungen festlegen sollten.
Diese Entschließung wurde an die ICAO weitergeleitet, die uns später mitteilte, daß diese Frage auf der Vierten Flugnavigationskonferenz der ICAO (Montreal, 9. November bis 3. Dezember 1965) behandelt werden würde. Das ITF-Sekretariat trifft gegenwärtig Vorkehrungen für die Vertretung der ITF auf dieser Konferenz.

**182. Air Union**

Die möglichen Auswirkungen der Bildung der Air Union auf das in der Zivilluftfahrt beschäftigte Personal sind auf Tagungen der ITF-Sektion Zivilluftfahrt wiederholt diskutiert worden. In bezug auf die Beteiligung der Gewerkschaften an den diesbezüglichen Diskussionen scheinen von Land zu Land große Unterschiede zu bestehen. In einigen Ländern wird mit den Gewerkschaften über alle Entwicklungen auf dem Gebiet der Air Union Rücksprache gehalten, in anderen Ländern werden ihnen überhaupt keine Informationen gegeben. In bezug auf die Rücksprache zwischen Zivilluftfahrts-Gesellschaften und Verbänden des Zivilluftfahrtspersonals über die Folgen der eventuellen Bildung der Air Union sind somit gewisse Mängel zu verzeichnen. Aus diesem Grund wurde eine Entschließung angenommen, in der eine solche Rücksprache gefordert wird.
In diesem Zusammenhang wurde auch auf eine von der ad hoc-Zivilluftfahrtskonferenz der IAO im Jahre 1960 angenommene Entschließung zur Frage der Verschmelzung von Zivilluftfahrts-Gesellschaften verwiesen, in der ebenfalls auf Rücksprache mit den Gewerkschaften gedrungen wird.

**183. Austausch von Flugzeugen**

Die mit dem Austausch von Flugzeugen zwischen verschiedenen Luftfahrts-Gesellschaften verbundenen sozialen Konsequenzen wurden während der Berichtszeit eingehend behandelt. Die diesbezüglichen Vereinbarungen können unter Umständen dazu führen, daß das Kabinenpersonal einer Gesellschaft auf Flugzeugen einer anderen Gesellschaft beschäftigt wird. Weitere Schwierigkeiten treten auf, wenn eine Gesellschaft ein Flugzeug einer Gesellschaft eines anderen Landes chartert und in diesen beiden Ländern verschiedenartige Sicherheitsvorschriften bestehen. Wenn Flugzeuge mit ihrer Besatzung gechartert werden, tritt unter Umständen das Problem auf, daß in dem Land, dessen Zivilluftfahrts-Gesellschaft die Maschine gechartert hat, andere Vorschriften gelten als im Heimatland des Personals.
Allen diesen Probleme werden wir weiterhin unsere Aufmerksamkeit widmen.

**Entschließungen der Sitzung des fliegenden Personals, London, 15. und 16. April 1964**

**184.** Die Sitzung der Vertreter aller Kategorien des der ITF angeschlossenen fliegenden Zivilluftfahrtspersonals, versammelt in London am 15. und 16. April 1964,

*NACH KENNTNISNAHME* kürzlich veröffentlichter statistischer Angaben über Flugzeugunglücke,

*STELLT FEST*, daß sich die Zahl solcher Unglücke nicht verringert hat,

*BEDAUERT* die gleichgültige Haltung jener Kreise, welche mit Befriedigung feststellen, daß die Unglücksziffer nicht angestiegen ist,

*STELLT WEITERHIN FEST*, daß die Flugsicherheit durch die Beschäftigung von Spezialisten im Cockpit erhöht wird,

*VERURTEILT* die bei einigen Herstellern, Gesellschaften und Regierungen bestehende Tendenz zur Beschränkung der Cockpitbesatzung auf ausschließlich zwei Piloten, obwohl alle Mitglieder des fliegenden Personals der Ansicht sind, daß sich auf allen Düsenflugzeugen mindestens drei Mann (oder mehr, je nach den navigations- und einsatzmäßigen Bedürfnissen) im Cockpit befinden sollen, und

*FORDERT* die ICAO und alle Luftfahrtsgesellschaften *AUF*, separate und ständige Sicherheitsabteilungen zu bilden, in denen das im Dienste dieser Gesellschaften stehende Personal vertreten ist, damit die Erhöhung der allgemeinen Flugsicherheit – besonders was die Flugzeugbesatzungen und deren Ausbildung sowie die Frage der Zusammenarbeit der Cockpitbesatzung anbelangt – ständige Aufmerksamkeit gewidmet werden kann.

**185.** Die Sitzung der Vertreter aller Kategorien des der ITF angeschlossenen fliegenden Zivilluftfahrtspersonals, versammelt am 15. und 16. April 1964 in London,

*IM HINBLICK* darauf, daß bei Flugzeugunglücken die Feuergefahr einer der wichtigsten Gefahrenfaktoren ist,

*STELLT FEST*, daß für den Antrieb von Düsenflugzeugen zwei Treibstoffe zur Verfügung stehen, und zwar a) der Treibstoff JP-1 (Kerosin) und b) der Treibstoff JP-4 (ein Benzin/Kerosingemisch),

*FORDERT* die der ITF angeschlossenen Verbände des Zivilluftfahrtspersonals *AUF*, bei den zuständigen Luftfahrtsbehörden ihrer Länder auf eine Untersuchung des Sicherheitsfaktors dieser zwei Treibstoffe zu dringen, damit empfohlen werden kann, daß der sicherere der beiden Treibstoffe auf Düsenflugzeugen verwendet werden soll.

**186.** Die Sitzung der Vertreter aller Kategorien des der ITF angeschlossenen fliegenden Zivilluftfahrtspersonals, versammelt am 15. und 16. April 1964 in London,

*STELLT FEST*, daß die meisten Flugzeugunfälle beim Start oder bei der Landung geschehen;

*STELLT WEITERHIN FEST*, daß es bei solchen Unfällen oft notwendig ist, das betreffende Flugzeug so schnell wie möglich zu räumen;

*VERURTEILT* die Tendenz einiger Luftfahrts-Gesellschaften, weniger Stewards und Stewardessen an Bord zu führen und in einigen Fällen Kabinenpersonal zu beschäftigen, dessen Ausbildung ungenügend ist, und
*FORDERT* die ICAO und alle anderen maßgebenden Zivilluftfahrtsorgane *AUF*, vorzuschreiben:

- daß die Zahl der Fluggäste unter Berücksichtigung der Möglichkeit der sicheren und schnellen Räumung des Flugzeuges festgelegt werden sollte, wobei eine vorgeschriebene Zeitgrenze für die Dauer der Räumung zu beachten ist;
- daß ein vorgeschriebenes Verhältnis zwischen der Zahl der Fluggäste und der Zahl der an Bord beschäftigten Mitglieder des Kabinenpersonals bestehen sollte, und zwar: ein Steward oder eine Stewardesse pro 20 Fluggäste, wie in den diesbezüglichen Richtlinien der ITF empfohlen wird;
- daß auf allen im Dienste der betreffenden Gesellschaften stehenden Flugzeugtypen regelmäßige Räumungsübungen durchgeführt werden sollen, wobei eine vorgeschriebene Zeitgrenze für die Dauer der Räumung zu beachten ist, und

– daß alle Mitglieder des Kabinenpersonals in der Ergreifung aller erforderlichen Dringlichkeitsmaßnahmen ausgebildet und über einen von den zuständigen Zivilluftfahrtsbehörden ausgestellten Befähigungsnachsweis (Lizenz) verfügen sollten.

**Entschließungen der Sektionskonferenz des Zivilluftfahrtspersonals, Stuttgart, 21. bis 23. Oktober 1964**

**187.** Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, auf der alle Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals vertreten waren,

hat sich mit den Lizenzierungsvorschriften für die Wartungsmechaniker befaßt,

*BETONT*, daß diese Kategorie des Zivilluftfahrtspersonals einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit leistet,

*ERKLÄRT*, daß dieser Kategorie des Personals innerhalb der Zivilluftfahrt ein angemessener Status eingeräumt werden sollte, und

*BESCHLIESST*, der ITF zu empfehlen, eine Untersuchung der Mittel und Wege vorzunehmen, die zur Erreichung dieses Zieles offenstehen.

**188.** Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Stuttgart vom 21. bis 23. Oktober 1964,

*STELLT FEST*, daß die Tätigkeit der Flugleiter für die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugbetriebes von großer Bedeutung ist,

*STELLT WEITERHIN FEST*, daß die in den ICAO-Anhängen Nrn. 1 und 6 über die Beschäftigung und Lizenzierung von Flugleitern enthaltenen Vorschriften und Empfehlungen einander widersprechen;

*VERWEIST* auf die Notwendigkeit der Beseitigung irgendwelcher Mißverständnisse über die Beschäftigung dieser wichtigen Kategorie des Zivilluftfahrtspersonals und

*BESCHLIESST*, der ICAO zu empfehlen, die in den Anhängen Nrn. 1 und 6 enthaltenen Vorschriften und Empfehlungen über die Beschäftigung von Flugleitern entsprechend abzuändern und vorzuschreiben:

1. daß die Überwachung des Flugbetriebes ausschließlich von Flugleitern vorgenommen wird und
2. daß alle Flugleiter lizenziert sein müssen.

**189.** Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Stuttgart vom 21. bis 23. Oktober 1964,

*VERWEIST* auf die Umstände des Unglücks einer DC-6-Maschine der französischen Gesellschaft UTA am 2. Oktober 1964;

*STELLT FEST*, daß bei der Suche nach dem verschollenen Flugzeug mehrere Verzögerungen und Schwierigkeiten eingetreten sind;

*BEDAUERT*, daß die spanischen Zivilluftfahrtsbehörden in diesem Zusammenhang ungenaue und sich widersprechende Informationen verbreitet haben;

*NIMMT KENNTNIS* von den häufigen Beschwerden der Flugzeugbesatzungen über die im südspanischen Luftraum bestehenden Verbindungsmöglichkeiten und Navigationshilfen und

*FORDERT* das Sekretariat der ITF auf, die ICAO auf diese Beschwerden zu verweisen und eine Untersuchung der Zuverlässigkeit des FS-Kontrollverfahrens im südspanischen Luftraum vorzunehmen.

# VII. Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen

**190. ITF/IBFG-Beziehungen**

Während der Berichtszeit fanden in Brüssel mehrere IBFG/IBS-Sitzungen statt, die der Diskussion der gewerkschaftlichen Lage verschiedener Länder dienten. Auf der ersten dieser Sitzungen (September 1962) wurde vor allem die Lage der türkischen Gewerkschaften diskutiert. Die nächste Sitzung (Dezember 1962) befaßte sich mit der gewerkschaftlichen Lage in Südrhodesien, Kenia, Japan, Korea und Zypern. Weitere Sitzungen fanden im September 1963, März 1964 und Januar 1965 statt. Diskutiert wurde u. a.: a) Lateinamerika, b) Kongo (Léopoldville), c) gewerkschaftliche Schulungsarbeit, d) Pakistan, e) Tanganjika, f) Malaysia, g) Algerien, h) ein gemeinsames IBFG/IBS-Programm für Südrhodesien, i) Indien und k) Griechenland.

**191. Internationale Berufssekretariate**

Im April 1962 beschloß das ITF-Exekutivkomitee, daß die ITF ihre Zusammenarbeit mit dem IBS-Verbindungsbüro in Genf einstellen sollte, weil dieses nach der Ansicht des Exekutivkomitees keinen nützlichen Zweck mehr erfüllte und die Verbindung der einzelnen Berufssekretariate mit dem IBFG auf andere Weise billiger und effektiver aufrechterhalten werden könnte. Aus diesem Grunde nahm die ITF zwar weiterhin an IBS-Generalversammlungen teil, aber die Vertreter der ITF auf diesen Versammlungen machten keine Beiträge zu Diskussionspunkten, welche direkt mit der Arbeit des Verbindungsbüros zusammenhingen.

Am 30. und 31. Oktober 1962 fand in Genf eine IBS-Konferenz über regionale Tätigkeit statt.

Die Konferenz beauftragte den Verbindungsausschuß:

a) bei Rücksprache mit dem IBFG die Entsendung eines im Namen mehrerer Berufssekretariate handelnden «Kollektivvertreters» nach Ostafrika in die Wege zu leiten;
b) festzustellen, auf welche Art und Weise die Berufssekretariate am besten über die sozialen Auswirkungen der europäischen Integration aufgeklärt werden können;
c) in Zusammenarbeit mit dem IBFG einen Informationsdienst über die Tätigkeit der Berufssekretariate in den Entwicklungsländern zu errichten. Außerdem empfahl die Konferenz, daß alle Berufssekretariate dieser Informationsabteilung über das IBS-Verbindungsbüro in Genf Einzelheiten über die auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit geplanten Projekte zustellen sollten.

Ein Antrag der Internationale Öffentliche Dienste zur Auflösung des IBS-Verbindungsbüros und zur Einberufung einer informellen jährlichen IBS-Konferenz, auf der weder Schlußfolgerungen noch Beschlüsse angenommen werden sollten, wurde abgelehnt.
An der Konferenz nahmen insgesamt 13 Berufssekretariate teil. Der Vorsitzende war Kollege Poulsen von der Internationale Lebensmittel- und Getränkearbeiter.

Am 30. und 31. Juli 1963 fand in Genf eine Generalversammlung der Berufssekretariate statt, an der der Generalsekretär und Kollege Düby als Vertreter der ITF teilnahmen. Die Versammlung nahm einen Bericht über die Tätigkeit des IBS-Verbindungsbüros entgegen. Außerdem beschloß die Versammlung die Bildung einer Arbeitsgruppe mit der Aufgabe, Informationen über berufliche Ausbildungsprogramme zu sammeln und in bezug auf die Wahl der für solche Programme in Frage kommenden Kandidaten Empfehlungen an die Vereinten Nationen und andere internationale Agenturen zu richten. Sodann befaßte sich die Versammlung mit einem Vorschlag zur Bildung eines Internationalen Aktionsausschusses zur Koordinierung von Kampfmaßnahmen im Falle von Arbeitskonflikten mit internationalen Gesellschaften. Die Idee einer solchen Koordinierung wurde im allgemeinen gutgeheißen, der Vorschlag zur Bildung eines besonderen Ausschusses jedoch abgelehnt. Die Versammlung nahm zwei Entschließungen an. In der ersten dieser Entschließungen wurde verlangt, daß die Internationalen Berufssekretariate in größerem Maße an der Ausarbeitung und Durchführung beruflicher Ausbildungsprogramme beteiligt sein sollten. Die zweite Entschließung ersuchte den IBFG, so viel Geld wie möglich für die Bereitstellung gewerkschaftlicher Schulungskurse zur Verfügung zu stellen.
Außerdem nahm der Ausschuß die auf der Sitzung des ISF-Ausschusses im Juni dieses Jahres gefaßten Beschlüsse zur Kenntnis, im besonderen den Beschluß zur Ernennung eines kleinen Unterausschusses, der die allgemeinen Grundsätze und das Verfahren für die finanzielle Unterstützung der IBS durch den Internationalen Solidaritätsfonds überprüfen sollte. Dieser Unterausschuß sollte sich aus Kollege Rosenberg vom Deutschen Gewerkschaftsbund, Kollege Woodcock vom Britischen Gewerkschaftsbund und den IBS-Vertretern im ISF-Ausschuß zusammensetzen.
Gegen Ende der Berichtszeit zeigte es sich, daß die meisten Internationalen Berufssekretariate das Genfer IBS-Verbindungsbüro als überflüssig betrachteten und bereits begonnen hatten, geeignete Alternativen für die Anbahnung besserer Beziehungen zum IAO und anderen in Genf befindlichen zwischenstaatlichen Organisationen in Erwägung zu ziehen.

### 192. Internationaler Bund der Privatangestellten (IBP)

Zufolge eines Beschlusses der Vorstandssitzung vom Mai 1963 wurden die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände am 2. Juli 1963 von der beabsichtigten Einberufung einer IBP-Zivilluftfahrtskonferenz in Kenntnis gesetzt und ersucht, bei dem IBP gegen diese Einmischung in das Zuständigkeitsbereich der ITF Protest einzulegen. Eine Anzahl von Mitgliedsverbänden, darunter die deutsche Gewerkschaft ÖTV, der Schwedische Transportarbeiterverband, der Kanadische Eisenbahnerverband und die Niederländische Transportarbeiter-Gewerkschaft hatten uns über die von ihnen in diesem Zusammenhang ergriffenen Maßnahmen Bericht erstattet. Außerdem hatte der Generalsekretär der ITF in einem Schreiben an den Generalsekretär des IBP die Gründe für den oben erwähnten Beschluß des Vorstandes dargelegt.
Am 7. April fand im Sekretariat der ITF zwischen Mitgliedern des IBP-Vorstandes und dem Geschäftsführenden Ausschuß der ITF eine Diskussion über die Meinungsverschiedenheiten statt, die zufolge des Beschlusses des IBP, eine Zivilluftfahrtskonferenz einzuberufen, zwischen der ITF und dem IBP bestanden.
Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF vertrat die Ansicht, daß nur die

ITF befugt sei, sich mit Fragen des in der Zivilluftfahrt beschäftigten Personals zu befassen und daß das dem IBP angehörende Zivilluftfahrtspersonal der ITF beitreten sollte. Die IBP-Vertreter waren mit diesem Argument nicht einverstanden und erklärten, daß ein großer Teil der IBP-Mitgliedschaft sehr wohl in einem oder dem anderen Berufssekretariat untergebracht werden könnte. Der IBP würde somit durch eine Anerkennung des obigen Argumentes der ITF seine Existenzberechtigung verlieren. Nachdem die ITF einen Vorschlag des IBP zur Veranstaltung einer gemeinsamen Konferenz abgelehnt hatte, erklärten beide Parteien, daß offensichtlich keine weitere Basis für gemeinsame Diskussionen bestehe und beschlossen, ihren leitenden Gremien über den Ausgang der Unterredung Bericht zu erstatten.

**193. Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)**

Die Organe dieses Ausschusses sind das Präsidium, der Koordinierungsausschuß und die Generalversammlung. Seit Oktober 1961 setzt sich das Präsidium aus den Kollegen Ph. Seibert (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands), *Vorsitzender*, P. Felce (*Französischer Transportarbeiterverband*) und H. Koppens (Niederländischer Verband des Binnenverkehrs), Vizevorsitzende, dem Sekretär Th. Rasschaert und einem Vertreter der ITF zusammen. Der Koordinierungsausschuß bildet sich aus je zwei Vertretern der ITF-Verbände in den sechs Ländern, während die Generalversammlung durch alle Verbände beschickt wird. Kollege Rasschaert, der in seiner Funktion als Sekretär des Europäischen Gewerkschaftssekretariats halbzeitlich für den Verkehrsausschuß tätig war, trat auf Ende 1964 in der letzteren Eigenschaft zurück und wurde durch den Kollegen B. Jonckheere ersetzt, der ebenfalls auf dem Europäischen Gewerkschaftssekretariat tätig war und nun halbzeitlich für den Verkehrsausschuß arbeiten wird. Wir möchten hier die Gelegenheit benützen, dem Kollegen Th. Rasschaert für seine Arbeit während nahezu sieben Jahren herzlich zu danken.

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft hat in der Berichtszeit die schwerste Krise seit ihrer Gründung auf den 1. Januar 1958 durchgemacht und, das darf man Ende 1964 wohl mit Recht feststellen, auch überstanden. Diese Krise wurde mit dem durch den französischen Staatspräsidenten, de Gaulle, verursachten Abbruch der Besprechungen mit der britischen Regierung über den Beitritt Großbritanniens zur EWG hervorgerufen. Das war im Januar 1963. Damit kamen auch die parallelen Verhandlungen der EWG mit den Regierungen der übrigen EFTA-Länder über die Assoziierung oder den Beitritt dieser Länder zu einem abrupten Ende. Der europäische Gedanke hatte damit einen schweren Schlag erlitten, dessen Nachwirkungen noch heute fühlbar sind. Ein erster bedeutender Erfolg stellte sich Mitte Dezember 1964 wieder ein, als es dem Ministerrat der EWG nach sehr langen Verhandlungen gelang, über den Getreidepreis eine Einigung zu erzielen.

Auch die Arbeit unseres Ausschusses hat unter der anhaltenden Abkühlung der Atmosphäre in der EWG gelitten. Der Ausschuß hat diese Zeit dazu benützt, zahlreiche Aspekte der gemeinsamen Verkehrspolitik und der sozialen Harmonisierung im Verkehr abzuklären und den gewerkschaftlichen Standpunkt festzulegen. Die an diesen Arbeiten interessierten Sektionen der ITF wurden darüber laufend orientiert. Wir halten für die Berichtszeit folgende Ereignisse von Bedeutung fest:

| | |
|---|---|
| Mai 1962 | Aktionsprogramm der Kommission der EWG über die gemeinsame Verkehrspolitik. |

| | |
|---|---|
| November 1962 | Assoziierungsvertrag zwischen der EWG und Griechenland. Seither Einladung an die griechischen ITF-Verbände zur Teilnahme an den Arbeiten des Verkehrsausschusses. |
| Dezember 1962 | Konferenz über die soziale Sicherheit mit Beteiligung der Verkehrsgewerkschaften. |
| Januar 1963 | Abbruch der Verhandlungen des EWG-Ministerrates mit der Regierung Großbritanniens über den Beitritt dieses Landes zur EWG (siehe nachstehende Entschließung). |
| Mai 1963 | Fünf Vorschläge der EWG-Kommission betreffend die gemeinsame Verkehrspolitik, mit Einschluß von Maßnahmen für die soziale Harmonisierung. |
| Mai 1963 | Generalversammlung der Verkehrsgewerkschaften der EWG. Einladung von Gewerkschaftsvertretungen aus den übrigen europäischen Ländern. |
| Dezember 1963 | Konferenz «am runden Tisch» über die Sozialpolitik im Verkehr mit maßgebender Beteiligung der ITF-Verbände. |
| März 1964 | Türkei deponiert Ratifikationsurkunde über die Assoziierung der Türkei mit der EWG. |
| Juli 1964 | Schaffung einer Erweiterten Exekutive der freien Gewerkschaften in der EWG, in der neben den Vertretern der nationalen Dachorganisationen auch je ein Vertreter der Industrieausschüsse in der EWG (Verkehr, Landwirtschaft, Industrie, Bau und Holz, Lebensmittel, Tabak und Hotellerie, Metall, Angestellte und Techniker) vereinigt sind. Das Ziel ist eine bessere Koordinierung der Arbeit der verschiedenen Organe. |
| September 1964 | Koordinierungsausschuß protestiert beim Präsidenten der EWG-Kommission über die schleppende Behandlung der sozialen Probleme im Verkehr. |
| Dezember 1964 | Großer Erfolg im Ministerrat: nach langen Bemühungen Einigung über den Getreidepreis. |

Am 31. Januar 1963 hat der Vorstand (Präsidium) des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) zum Abbruch der Verhandlungen mit Großbritannien die nachstehende Erklärung veröffentlicht:

> Der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft bedauert angesichts des Abbruchs der Verhandlungen mit Großbritannien, daß sich die Verhandlungspartner nicht einigen konnten, obwohl die Interessen jedes einzelnen und Europas in seiner Gesamtheit auf dem Spiele stehen.
>
> Er ist entschlossen, zusammen mit der ganzen europäischen Gewerkschaftsbewegung alle Bemühungen im Hinblick auf die Schaffung einer Verständigungsgrundlage zu unterstützen, die zu einem politisch und wirtschaftlich geeinten Europa führt, das den Vereinigten Staaten in enger und gleichberechtigter Partnerschaft verbunden ist.
>
> Der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß wird auch künftig seinen vollen Beitrag zur Ausarbeitung der gemeinsamen Verkehrspolitik sowie zur sozialen Harmonisierung im Rahmen des Fortschritts leisten, beides Aufgaben der EWG, die die Arbeitnehmer des Verkehrs-

sektors unmittelbar berühren und in kürzester Frist verwirklicht werden müssen. Bei diesen Anstrengungen wird der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß seine engen Verbindungen mit den ITF-Verkehrsgewerkschaften der noch außerhalb der Gemeinschaft stehenden Länder Europas weiterhin vertiefen.

Ende 1964 waren Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen im Straßentransport, bei den Eisenbahnen und in der Binnenschiffahrt durch die Kommission eingeleitet. Der endgültige Bericht über den Straßentransport dürfte im Frühling 1965 vorliegen, während die Berichte über die zwei andern Verkehrsträger kaum vor dem Herbst 1965 zu erwarten sein werden.
Der Ausschuß und seine verschiedenen Arbeitsgruppen haben sich laufend mit den gewerkschaftlichen Aspekten der oben festgehaltenen Entwicklungen befaßt. Eine ausführliche Erklärung über die Stellungnahme der ITF-Gewerkschaften zu den Problemen der EWG wurde von der Generalversammlung vom Mai 1963 angenommen. Sie wurde den europäischen Verbänden zugestellt und im Pressebericht der ITF veröffentlicht.

# VIII. Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen

Jene Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen, welche in erster Linie das Arbeitsgebiet bestimmter ITF-Fachsektionen berühren, werden an anderer Stelle des vorliegenden Berichtes behandelt. So sind z. B. die Einzelheiten über unsere Bemühungen im Zusammenhang mit der Einberufung eines IAO-Expertenausschusses zur Behandlung der Frage der Arbeitsbedingungen in den städtischen Verkehrsdiensten im Bericht über die Tätigkeit der Sektion Straßentransport angeführt. **(112)**
Die Tätigkeit der IAO auf dem Gebiete der Schiffahrt und die Beziehungen der ITF zur Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschiffahrt (IMCO) werden im Bericht über die Tätigkeit der Seeleutesektion behandelt. Dieser Bericht enthält außerdem Einzelheiten über die Arbeit des Rates für Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens. **(158)**
Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion Binnenschiffahrt behandelt gewisse andere Aspekte unserer Beziehungen zur IAO- und zur Zentralrheinkommission. In den Berichten über die Tätigkeit der Sektionen der Hochseefischer und Hafenarbeiter wird ebenfalls über unsere Beziehungen zur IAO und zur Weltgesundheitsorganisation (WGO) der Vereinten Nationen berichtet.
Der Bericht über die Tätigkeit der Zivilluftfahrtssektion enthält Einzelheiten über unsere Beziehungen zur Zwischenstaatlichen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) und zur IAO. **(179, 180)**
Über unsere Beziehungen zum Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen wird unter «Sondersektion der Seeleute» **(168)** und «Hochseefischersektion» **(174)** berichtet.

## Internationale Arbeitsorganisation

### Vorschläge des Generaldirektors der IAO betreffend die Tätigkeit der IAO-Industrieausschüsse

**194.** Das Kapitel IX: «Methoden zur Behandlung industrieller und regionaler Probleme» des Berichtes des Generaldirektors der IAO an die 48. Internationale Arbeitskonferenz im Jahre 1964 enthielt eine Anzahl von Andeutungen über die künftige Tätigkeit der IAO-Industrieausschüsse. U. a. deutete der Bericht an, daß das innerhalb der IAO für die Behandlung industrieller Probleme bestehende Verfahren nicht länger den gegenwärtigen Bedürfnissen gerecht würde und daß daher erwogen werden sollte, ob es nicht besser wäre, gewisse allgemeine Fragen, welche die Interessen mehrerer Wirtschaftszweige berühren, auf gemeinsamen Sitzungen der Industrieausschüsse oder mittels geeigneter Untersuchungen zu behandeln. Weiter wurde erklärt, daß Fragen und Probleme, die hauptsächlich technischer Art seien, auf einer kleinen Sachverständigensitzung oft nützlicher diskutiert werden könnten, da die auf solchen Sitzungen angenommenen Schlußfolgerungen und Empfehlungen in aller Wahrscheinlichkeit treffender und auch von größerem praktischem Wert sein würden als die Beschlüsse, welche innerhalb eines sich aus mehreren Interessengruppen zusammensetzenden Industrieaus-

schusses gefaßt werden könnten. Das neue Verfahren würde somit zur Folge haben, daß in Zukunft mehr kleinere technische und regionale Sitzungen stattfinden sollten, bei denen es sich in den meisten Fällen nicht um dreigliedrige Sitzungen handeln würde. Die Zahl der Sitzungen der Industrieausschüsse würde entsprechend reduziert werden.

Der Generalsekretär der ITF nahm an dieser Konferenz als Beobachter teil und gab zur obigen Frage eine Erklärung ab. Er betonte, daß die dreigliedrige Struktur des Verfahrens für die Behandlung der in das Tätigkeitsbereich der IAO fallenden Probleme unbedingt beibehalten werden müsse und beanstandete gleichzeitig einige der im Bericht des Generalsdirektors enthaltenen Gedanken, weil deren Verwirklichung eine Beschränkung der Funktion der Industrieausschüsse zur Folge haben würde. Er begann seine Ausführungen mit der Bemerkung, daß der Bericht seines Erachtens ein grundlegendes Mißverständnis über die Rolle der Industrieausschüsse enthalte. Die Betonung sei nämlich auf die Gebiete der industriellen Entwicklung und der Entwicklungsplanung im allgemeinen gelegt worden. Die Industrieausschüsse seien jedoch in erster Linie ein Forum für die Diskussion und Behandlung der in den einzelnen Wirtschaftszweigen bestehenden sozialen Probleme. Das im Bericht des Generaldirektors empfohlene «neue Verfahren» scheine von der Voraussetzung auszugehen, daß zwischen Industriearbeitern und anderen Arbeitnehmern ein Unterschied zu machen sei.

Der Generalsekretär erklärte, daß dieses Argument durchaus nicht stichhaltig sei, da fast alle besonderen Probleme der einzelnen Industriezweige gleichzeitig gewisse allgemeine Aspekte aufwiesen.

Die Industrieausschüsse seien nicht für die Behandlung allgemeiner industrieller Probleme gedacht, sondern für die Diskussion besonderer Probleme gewisser Industrien. Zu dem Vorschlag, daß gewisse technische Fragen besser von Expertenausschüssen behandelt werden könnten, erklärte der Generalsekretär, daß in gewissem Sinne alle Fragen, die gegenwärtig innerhalb der Industrieausschüsse diskutiert würden, als «technisch» bezeichnet werden könnten.

Die Frage sei daher, ob Probleme, die für die verschiedenen Industrieausschüsse von unmittelbarem Interesse sind, künftig von ad-hoc-Sachverständigengruppen behandelt werden sollten, wobei die betreffenden Sachverständigen nach Ansicht des Berichtes keine organisatorischen Interessen vertreten, sondern im Gegenteil Gelegenheit haben würden, ihre persönlichen Ansichten ungehindert zum Ausdruck zu bringen.

Der Gedanke, daß eine kleine Sachverständigengruppe treffendere und praktischere Schlußfolgerungen und Empfehlungen machen könne als die im dreigliedrigen System wohlausgewogene Mitgliedschaft eines Industrieausschusses, habe etwas für sich. Man könnte dann im gleichen Sinne auch sagen, eine nicht gewählte, sondern ernannte Regierung von Sachverständigen sei besser in der Lage, die Staatsgeschäfte zu führen, als eine demokratisch gewählte Regierung. Dies stimme vielleicht, dennoch würde wohl niemand diesen Weg als eine ernsthafte Lösung der Probleme und Schwierigkeiten seines eigenen Landes vorschlagen wollen. Ebenso unverhohlen müsse gesagt werden, daß die sozialen Probleme der verschiedenen Industrien nicht auf eine so undemokratische Weise gelöst werden dürfen. Die Verantwortung für die Fassung von Beschlüssen und Empfehlungen über diese Probleme müsse auch weiterhin bei den Industrieausschüssen liegen, deren dreigliedrige Zusammensetzung und Struktur dem Sinne der IAO-Verfassung und der Erklärung von Philadelphia entspreche.

Dieses Vorrecht dürfe auf keinen Fall einer anonymen Gruppe von Tech-

nokraten übertragen werden, die lediglich persönliche Meinungen vertreten und weder eine Verantwortung noch Vollmachten haben. Die in der IAO tätigen Arbeitnehmervertreter seien keine unabhängigen Agenten, die lediglich darauf bedacht seien, ihre persönlichen Ansichten auszudrücken. Sie hätten vielmehr eine große Verantwortung gegenüber den Mitgliedern ihrer Organisationen – gegenüber den Millionen von Arbeitnehmern, deren Interessen die IAO wahrnehmen sollte. Sie handelten somit im Auftrag ihrer Organisationen, und ihre Ansichten über dringende internationale Probleme seien jene der Arbeitnehmer in den betreffenden Industrien.

Wenn der Generaldirektor feststelle, daß die Industrieausschüsse nicht so zweckentsprechend seien wie sie sein könnten, übersehe er einen sehr wichtigen Faktor, auf den die ITF während der letzten Jahre wiederholt verwiesen habe. Im Bericht des Generaldirektors heiße es wörtlich: «Es besteht tatsächlich das Gefühl, daß gewisse Tagesordnungspunkte, die von Industrieausschüssen in den letzten Jahren behandelt worden sind, nicht wichtig und dringend genug waren, um eine anregende Diskussion anzufachen und zu wichtigen Schlußfolgerungen zu führen.» Der Generalsekretär erwiderte dazu, daß die Arbeitnehmervertreter nichts lieber hätten als eine lebhafte und freie Diskussion. Für sie könne die Diskussion gar nicht lebhaft und frei genug sein. Der Generaldirektor habe ganz richtig bemerkt, daß gewisse Tagesordnungspunkte nicht aktuell genug gewesen seien, um eine lebhafte Diskussion anzuregen. Dies sei aber nicht die Schuld der Arbeitnehmer. Es gebe zahlreiche umstrittene Fragen, die wir gern auf die Tagungsordnung von IAO-Konferenzen setzen möchten. Leider müsse ganz offen gesagt werden, daß eben diese Fragen sorgfältig «ausrangiert» würden, wenn der Verwaltungsrat seinen Beschluß über die Zusammensetzung der Tagungsordnung fasse. Der Generalsekretär fügte hinzu, er wisse, daß dies hauptsächlich dem Druck der Arbeitgeber und auch gewisser Regierungen zuzuschreibei sei.

Die IAO könne nicht wirksam funktionieren, wenn ihre Tätigkeit systematisch auf verhältnismäßig harmlose Nebenaspekte abgeleitet werde und die Diskussionen und Beschlüsse über gewisse Fragen auf den bequemsten gemeinsamen Nenner reduziert würden. Nicht nur sei es erfahrungsgemäß äußerst schwierig, umstrittene Fragen in Industrieausschüssen zur Diskussion zu bringen, sondern es sei ebenso schwierig, sicherzustellen, daß die auf der Tagungsordnung stehenden Punkte offen und realistisch diskutiert werden. Nach der letzten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses z. B. habe die ITF guten Grund gehabt, sich über die Art und Weise zu beklagen, in der die von der Arbeitnehmergruppe vorgelegten Entschließungen entweder als unzulässig bezeichnet oder vom Ausschuß der Fünf so abgeschwächt worden waren, daß am Ende wenig mehr als leere Phrasen übrigblieben.

Das Verfahren für die Behandlung der Entschließungsanträge der Arbeitnehmerseite scheine somit manchmal einer Dreschmaschine zu gleichen, welche so eingerichtet ist, daß sie die Körner wegwirft und die Spreu zurückbehält.

Die ITF habe mehrmals darauf verwiesen, daß die in den Industrieausschüssen zur Anwendung gelangenden Verfahren modernisiert werden sollten, damit ein größerer Teil der zur Verfügung stehenden Diskussionszeit jenen Problemen gewidmet werden könne, zu deren Behandlung und Lösung die verschiedenen Industrieausschüsse gebildet wurden. Auf jeden Fall werde zu viel Zeit mit bloßen Prozedurfragen verschwendet. Das Resultat sei, daß auf den Vollsitzungen der Industrieausschüsse immer eine sehr gemächliche Atmosphäre vorherrsche, bis die eigentliche Arbeit in den ver-

schiedenen Unterausschüssen beginne. Dann fange plötzlich ein atemloses Rennen an, um die Arbeit in der noch zur Verfügung stehenden Zeit zu bewältigen.
Die Arbeitnehmer, vor allem jene in den ITF-Verbänden, seien der unerschütterlichen Überzeugung, daß das Industrieausschußsystem Resultate zeitigen könne, die sein Weiterbestehen mehr als rechtfertigten. Voraussetzung sei jedoch, daß die beteiligten Parteien sich seiner in einer zielbewußten und zweckentsprechenden Weise bedienen. Ehe wir daher an eine Änderung des Systems und an eine Beschränkung der Funktionen der Industrieausschüsse dächten, sollten wir versuchen, diese Ausschüsse wieder zu dem zu machen, was sie ursprünglich waren: ein freies dreigliedriges Forum, das den einzelnen Parteien die Gelegenheit bietet, mittels echter Verhandlungen wirkliche Lösungen zu wirklichen Problemen zu finden.

***Binnenverkehrsausschuß***

**195. Die Entwicklungen seit der VII. Konferenz vom Mai 1961**

Wir haben im letzten Tätigkeitsbericht ausführlich über die sehr enttäuschenden Ergebnisse der Siebten Konferenz in der Frage der sozialen Folgen von Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen und im Straßentransport berichtet. Entschließungen der Sektionen Eisenbahn und Straße wurden noch im gleichen Jahr dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes, David A. Morse, zugestellt. In einem ausführlichen Memorandum vom 15. Februar 1963 forderten wir im Sinne dieser Entschließungen die Einberufung der Achten Konferenz des Binnenverkehrsausschusses im Jahre 1965. Wir machten geltend, daß es notwendig sei, vor dieser nächsten Konferenz eine Sitzung mit beschränkter Teilnehmerzahl einzuberufen, um einen Kompromiß zu den auf der Siebten Konferenz verbliebenen Differenzen zu suchen. Das Ergebnis dieser Sitzung sei dann im Allgemeinen Bericht an die Achte Konferenz bekanntzugeben, um es der Konferenz zu ermöglichen, die bestehenden Differenzen in würdiger Weise aus der Welt zu schaffen und dann an neue Aufgaben heranzutreten. Dieser Vorschlag blieb ungehört. Auch gleichlaufende Anstrengungen beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC) zeitigten keinen Erfolg, weil es der Generalsekretär dieser Organisation, Herr L. Armand, ablehnte, mit der ITF über die in der IAO gegen die Auffassungen der Arbeitnehmergruppe angenommenen Schlußfolgerungen ein Gespräch zu führen. Damit sind unsere Kompromißbemühungen gescheitert. Die Schlußfolgerungen vom Mai 1961 der Binnenverkehrskonferenz der IAO haben für die ITF keine Bedeutung. Unsere Verbände halten sich an die Sozialcharta der ITF über die Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen. Die Achte Konferenz wird zeigen, ob es angezeigt ist, über tiefgehende Differenzen hinweg zur Tagesordnung übergehen zu wollen.
Auch mit dem Vorschlag, die Achte Konferenz des Binnenverkehrsausschusses im Jahre 1965 durchzuführen, hatten wir keinen Erfolg. Andere Industrieausschüsse erhielten für die Durchführung ihrer Konferenzen im Verwaltungsrat des IAA mehr Stimmen. Es hat sich damit gezeigt, wie notwendig es ist, daß unsere Verbände, deren Länder im Verwaltungsrat des IAA vertreten sind, ständige Kontakte mit diesen Vertretern unterhalten, um sie für die Unterstützung unserer Forderungen zu gewinnen. Zu diesem Zweck haben wir allen Verbänden ein Verzeichnis der Mitglieder und Stellvertreter im Verwaltungsrat überlassen, und wir werden sie laufend über unsere Bemühungen bei der IAO orientieren.

Für die Tagesordnung der Achten Konferenz haben wir im erwähnten Memorandum vom Februar 1963 die folgenden zwei Fragen vorgeschlagen:

a) Probleme der Kollektivverhandlungen in wichtigen Verkehrsdiensten mit besonderer Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Rechte sowie der Einigungs- und Schiedsgerichtsmöglichkeiten;
b) Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsdiensten.

Es zeigte sich, daß die Arbeitgebergruppe im Verwaltungsrat geneigt war, den ersten Vorschlag im Prinzip gutzuheißen, während sie sich, wie schon oft seit 1951, dem zweiten Punkt widersetzte. Dank den Bemühungen unserer Freunde im Verwaltungsrat kam dazu Ende 1963 ein Kompromiß zustande, indem beschlossen wurde, unseren zweiten Vorschlag zwar nicht im Binnenverkehrsausschuß, dafür jedoch in einer Expertenkommission zu behandeln. **(112)**
Nun galt es, einen neuen Vorschlag b) zur Tagesordnung zu machen. Aus den auf der Siebten Konferenz gutgeheißenen Anregungen entschieden wir uns für die Probleme der Binnenschiffahrt, mit besonderer Berücksichtigung der Lage in den Entwicklungsländern. Das IAA wurde entsprechend verständigt. In der Verwaltungsratssitzung vom Mai 1964 wurde dann in Aussicht genommen, die Achte Konferenz des Binnenverkehrsausschusses im Jahre 1966 durchzuführen. Der Beschluß war an den Vorbehalt geknüpft, daß über die Tagesordnung, die noch immer auf wenig Gegenliebe stieß, eine Einigung zwischen den Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zustande komme.
Nach einer eingehenden Unterredung unseres Generalsekretärs mit dem Generaldirektor des IAA vom Mai 1964 ließen wir diesem eine ausführliche Liste von Problemen zukommen, deren Behandlung wir als internationales Berufssekretariat in den verschiedenen Organen der IAO wünschen möchten, darunter Vorschläge zur Behandlung im Binnenverkehrsausschuß. Im November 1964 kam es dann dank den Anstrengungen unserer Freunde im Ausschuß für die Industrieausschüsse und im Verwaltungsrat zu einer Verständigung, in deren Rahmen den Wünschen der Arbeitgeber weitgehend Rechnung getragen wurde. Sie wollten die Tagesordnung auf die Behandlung von Problemen eines einzigen Verkehrsträgers beschränken, weil sie der Auffassung waren, die Wahl von Delegationen zur Konferenz würde sonst zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Wir sahen uns daher genötigt, den Vorschlag betreffend die Binnenschiffahrt wieder fallen zu lassen und auch den ersten Vorschlag auf die Eisenbahnen zu beschränken. Damit kam für die Achte Konferenz des Binnenverkehrsausschusses, die voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 1966 stattfinden wird, folgende Tagesordnung zustande:

1. Allgemeiner Bericht, der sich besonders mit folgenden Fragen beschäftigen wird:
   a) Schritte, die in den verschiedenen Ländern im Hinblick auf die Schlußfolgerungen früherer Konferenzen unternommen worden sind;
   b) Schritte, die das Internationale Arbeitsamt in bezug auf Studien und Untersuchungen unternommen hat, die vom Ausschuß vorgeschlagen worden sind;
   c) neuere Ereignisse und Entwicklungen im Binnenverkehr.
2. Methoden kollektiver Verhandlungen und die Beilegung von Konflikten bei den Eisenbahnen.
3. Gehalts- und Lohnstruktur der Eisenbahnen.

Im Rahmen des Allgemeinen Berichts wird sich unter anderem Gelegenheit ergeben, zu den umstrittenen Schlußfolgerungen vom Mai 1961 und zu den Ergebnissen der Expertenkommission über die Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsdiensten, die im Mai 1965 tagen wird, Stellung zu nehmen. In einem Schreiben an das IAA vom Dezember 1964 haben wir unser Bedauern über die Streichung der Probleme der Binnenschiffahrt von der Tagesordnung zum Ausdruck gebracht. Wir machten den Vorschlag, daß das IAO rechtzeitig vor der Konferenz 1966 eine Untersuchung über die Probleme der Beschäftigten in der Binnenschiffahrt, unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsländer, durchführen und der Konferenz über das Ergebnis berichten sollte. Damit ergäbe sich eine gute Grundlage für die Behandlung dieser Fragen auf der folgenden Konferenz. Bei Abschluß dieses Berichtes stand die Stellungnahme des IAA zu diesem Vorschlag noch aus.

## 196. UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)

Wir haben im letzten Tätigkeitsbericht eine ausführliche Darstellung über die Art unserer Mitarbeit in den Organen des Binnenverkehrsausschusses (Unterausschüsse Eisenbahn und Straße, Arbeitsgruppen usw.) gegeben. Wir beschränken uns daher nachstehend auf eine Erwähnung der Gebiete, auf denen wir in der Berichtszeit mitgearbeitet haben und auf die Ergebnisse dieser Mitarbeit.

### 197. AETR – Europäisches Abkommen über die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport

Die lange Vorgeschichte dieses bedeutenden Abkommens ist in früheren Tätigkeitsberichten geschildert worden. In die Berichtszeit fällt dessen Fertigstellung am 19. Januar 1962, worauf es bis zum 30. Juni 1962 zur Unterzeichnung durch die in der ECE vertretenden Regierungen aufgelegt worden ist. Innert dieser Frist erfolgte die Unterzeichnung durch acht Staaten, nämlich Belgien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg, Niederlande, Polen, Schweden und Großbritannien. Um in Kraft zu treten, muß das Abkommen jedoch durch die Regierungen ratifiziert werden, wobei es notwendig ist, daß mindestens drei ratifizierende Staaten eine geographische Einheit bilden, d. h. durch gemeinsame Grenzen verbunden sind. Sobald diese Voraussetzung erfüllt ist, kann die formelle Beschlußfassung über die Inkraftsetzung erfolgen, worauf nach einer weiteren Frist von 180 Tagen das Abkommen unter den Staaten, die ratifiziert haben, zur Durchführung kommt.
Es war vorgesehen, im Juli 1964 eine Konferenz zur formellen Inkraftsetzung des AETR durchzuführen. Sie kam nicht zustande, weil nicht genügend Ratifizierungen erfolgt waren. Im Anschluß an eine Sitzung des Unterausschusses Straße der ECE vom November 1964 fand eine diplomatische Konferenz in Genf statt, um die Inkraftsetzung des Abkommens formell zu beschließen. Auch diese verlief erfolglos, da lediglich Frankreich, die Niederlande und Jugoslawien ratifiziert hatten, während eine weitere Ratifizierung durch Spanien mit Vorbehalten verbunden war, deren Gültigkeit noch abgeklärt werden muß, da sie zu spät eingereicht worden waren.
Diese Entwicklung ist außerordentlich zu bedauern. Unsere Sektion Straßentransport und das Sekretariat haben jede Gelegenheit benützt, die Durchfüh-

rung dieses Abkommens zu fördern, obwohl seitens der Gewerkschaften durchaus nicht die Meinung besteht, es handle sich beim AETR um ein sehr fortschrittliches Instrument. Das AETR stellt jedoch gegenüber dem bisherigen Zustand, wo über die Arbeit, die Ruhezeit, die Lenkzeit und über die Kontrolle solcher Faktoren überhaupt keine internationale Regelung besteht, einen großen Fortschritt dar, der auch im Interesse der Verkehrssicherheit begrüßt werden muß. Es wurde offensichtlich, daß der Druck gegen die Ratifizierung von den Arbeitgeberorganisationen ausging, denen die Festsetzung der Ruhezeiten, der maximalen Lenkzeit und der Besatzungsnormen sowie die Führung individueller Kontrollbücher durchaus nicht zusagt. In der gleichen Richtung wirkten Tendenzen, die in Verwaltungsstellen der EWG spürbar wurden. Sie richteten sich gegen eine Ratifizierung durch die Mitgliedstaaten mit dem Argument, das AETR sei zu wenig fortschrittlich, und die EWG wolle daher etwas Besseres schaffen.
Wir hoffen, daß es im Laufe des Jahres 1965 gelingen wird, die für die formelle Inkraftsetzung notwendigen Ratifizierungen durchzusetzen. Ende 1964 schien es, als ob mindestens in der Bundesrepublik und in der Schweiz die Voraussetzungen für eine baldige Ratifizierung gegeben sind. Andere Staaten werden rasch folgen, sobald einmal die praktische Durchführung gesichert ist.
In Anbetracht seiner weitreichenden Bedeutung lassen wir nachstehend den Wortlaut der wichtigsten Bestimmungen des AETR folgen.

**Europäisches Übereinkommen für die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR)**
Geschehen in Genf am 19. Januar 1962

*DIE VERTRAGSPARTEIEN,*
*VON DEM WUNSCHE GELEITET,* die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs auf der Straße zu fördern,

*ÜBERZEUGT* von der Notwendigkeit, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen, die Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr nach den Grundsätzen der internationalen Arbeitsorganisationen zu regeln und gemeinsam gewisse Maßnahmen zu treffen, um die Beachtung dieser Regelung zu sichern,

*HABEN* folgendes *VEREINBART:*

*Artikel 1*

**Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Übereinkommens sind zu verstehen:

a) unter «Fahrzeugen» die Kraftfahrzeuge (Motorfahrzeuge) und ihre Anhänger, einschließlich der Sattelanhänger, nach Artikel 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949;
b unter «Straßenverkehr»
   1. jede auf der Straße durchgeführte Fahrt eines leeren oder beladenen Personenfahrzeuges mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz (Lenkersitz);
   2. jede auf der Straße durchgeführte Fahrt eines leeren oder beladenen Güterfahrzeugs;
   3. jede Fahrt, die sowohl eine der unter 1. oder 2. durchgeführte Fahrten, als auch unmittelbar vorher oder nachher die Beförderung des Fahrzeugs auf der See, der Bahn, am Luftwege oder am Wasserwege umfaßt;

c) unter «internationalem Straßenverkehr» jeder Straßenverkehr nach Buchstabe b, der mindestens eine Grenze überschreitet;
d) unter «Fahrzeugführer (Lenker)» jeder, der das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, führt und jeder, der sich auf dem Fahrzeug befindet, um es nötigenfalls führen zu können.

*Artikel 2*

**Geltungsbereich**

1. Dieses Übereinkommen gilt im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für jeden internationalen Straßenverkehr mit einem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei zum Verkehr zugelassen ist.
2. Jedoch
   a) wenn bei einem internationalen Straßenverkehr ein Fahrzeugführer nicht das Gebiet des Landes, in dem er normalerweise beschäftigt ist, verläßt, braucht die Vertragspartei, der das Hoheitsgebiet gehört, die Bestimmungen dieses Übereinkommens gegenüber diesem Fahrzeugführer nicht anzuwenden; in diesem Fall kann außerdem die Vertragspartei die Bestimmungen des Artikels 16 dann nicht anwenden, wenn das Fahrzeug weder bei der Einreise noch bei der Ausreise während des in Rede stehenden internationalen Verkehrs ihre Grenze auf der Straße überschreitet;
   b) gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für die Güterbeförderung im internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht überschreitet;
   c) braucht eine Vertragspartei dieses Übereinkommen nicht auf den internationalen Straßenverkehr anzuwenden, welcher ausnahmsweise mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die für solchen Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet sonst nicht verwendet werden;
   d) können zwei Vertragsparteien mit aneinander grenzenden Hoheitsgebieten vereinbaren, daß für den auf die beiden Hoheitsgebiete beschränkten internationalen Straßenverkehr ausschließlich die innerstaatliche Gesetzgebung, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge (Kollektivverträge) des Staates gelten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, sofern dieser Verkehr:
   in einem der beiden Hoheitsgebiete ein von beiden Vertragsparteien einvernehmlich als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet nicht verläßt oder
   eines der beiden Hoheitsgebiete nur im Transit berührt;
   e) können Vertragsparteien vereinbaren, daß in dem auf ihre Hoheitsgebiete beschränkten internationalen Straßenverkehr für bestimmte Fahrten, deren Strecke vom Abfahrts- bis zum Bestimmungsort weniger als 100 km beträgt, ausschließlich die innerstaatliche Gesetzgebung, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge (Kollektivverträge) des Staates gelten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

*Artikel 3*

**Verkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten**

1. Jede Vertragspartei wendet in ihrem Hoheitsgebiet unter Beachtung der Artikel 14 und 15 auf den internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen,

die in Nichtvertragsstaaten zugelassen sind, mindestens ebenso strenge Bestimmungen an, wie sie in Artikel 13, Absätze 1, 2, 5 und 6, sowie in den Artikeln 6, 7, 8 und 16 vorgesehen sind.

2. Jedoch kann jede Vertragspartei von der Anwendung des Absatzes 1 absehen:

   a) bei der Güterbeförderung im internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht überschreitet;
   b) bei internationalem Straßenverkehr, der ausnahmsweise mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die zu solchem Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet sonst nicht verwendet werden;
   c) bei internationalem Straßenverkehr, der auf ihr Hoheitsgebiet und das eines daran grenzenden Nichtvertragsstaates beschränkt ist, sofern der Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet ein als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet nicht verläßt oder ihr Hoheitsgebiet nur im Transit berührt.

*Artikel 4*

**Allgemeine Grundsätze**

1. Bei jedem internationalen Verkehr, auf den dieses Übereinkommen anzuwenden ist, haben das Unternehmen und der Fahrzeugführer (Lenker) hinsichtlich der Arbeits-, Ruhe- und Lenkzeiten die innerstaatliche Gesetzgebung, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge (Kollektivverträge) des Gebietes zu beachten, in dem der Arbeitnehmer gewöhnlich beschäftigt wird; die Zeiten sind nach dieser Gesetzgebung, diesen Schiedssprüchen oder diesen Gesamtarbeitsverträgen (Kollektivverträgen) zu berechnen; soweit jedoch die hiernach anzuwendenden Vorschriften nicht mindestens ebenso streng sind wie die der Artikel 6, 7, 8 und 9 sind letztere maßgebend.
2. Vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien oder in dem Ausmaße als in Anwendung des Absatzes 2 des Artikels 2 gewisse Bestimmungen des Übereinkommens nicht angewendet werden, wird keine Vertragspartei von Unternehmungen einer anderen Vertragspartei oder vom Personal eines von einer anderen Vertragspartei zugelassenen Fahrzeugs auf den in diesem Übereinkommen behandelten Sachgebieten die Beachtung ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung verlangen, wenn sie strenger ist als die Vorschriften dieses Übereinkommens.

*Artikel 5*

**Vom Fahrzeugführer (Lenker) zu erfüllende Bedingungen**

1. Jeder Fahrzeugführer (Lenker) muß mindestens 21 Jahre alt sein.
2. Die Fahrzeugführer (Lenker) müssen zuverlässig und vertrauenswürdig sein. Sie müssen ausreichende Erfahrung und die für ihren Dienst erforderlichen Fähigkeiten besitzen.

*Artikel 6*

**Tägliche Ruhezeit**

1. Jeder Fahrzeugführer (Lenker) muß im Verlaufe der letzten 24 Stunden vor dem Zeitpunkt, in dem er das Fahrzeug lenkt, eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10 Stunden gehabt haben. Jedoch

   a) darf in einem Zeitraum von 7 Tagen die ununterbrochene Ruhezeit von 10 Stunden einmal auf 8 Stunden verkürzt werden;

b) genügt, falls zwei Fahrzeugführer (Lenker) auf dem Fahrzeug sind,
   aa) für jeden Fahrzeugführer (Lenker) eine ununterbrochene Ruhezeit von 8 Stunden im Verlaufe der letzten 30 Stunden vor dem Zeitpunkt, in dem er das Fahrzeug lenkt, wenn dieses eine Schlafstelle hat, auf der sich der nicht eingesetzte Fahrzeugführer (Lenker) bequem ausstrecken kann;
   bb) andernfalls für jeden Fahrzeugführer (Lenker) eine ununterbrochene Ruhezeit von 10 Stunden im Verlaufe der letzten 28 Stunden vor dem Zeitpunkt, in dem er das Fahrzeug lenkt.

2. Die Ruhezeiten nach Absatz 1 müssen außerhalb des Fahrzeugs verbracht werden; hat jedoch das Fahrzeug eine Schlafstelle, die ein bequemes Ausstrecken ermöglicht, so können sie auf dieser zugebracht werden, wenn das Fahrzeug steht; während der Ruhezeiten muß der Fahrzeugführer (Lenker) von jedem Dienst befreit und darf nicht verpflichtet sein, auf oder bei dem Fahrzeug zu bleiben, vorausgesetzt, daß er vorher alle geeigneten Vorkehrungen zur Sicherung des Fahrzeugs und seiner Ladung getroffen hat.

*Artikel 7*

**Höchstdauer des Lenkens**

1. Kein Fahrzeugführer (Lenker) darf ein Fahrzeug länger als fünf Stunden ununterbrochen lenken. Die Lenkzeit gilt als ununterbrochen, wenn sie nicht durch eine zusammenhängende Pause von mindestens 30 Minuten unterbrochen wird.
2. Die gesamte Lenkzeit darf je Fahrzeugführer (Lenker) im Verlaufe von 24 Stunden neun Stunden nicht überschreiten.

*Artikel 8*

**Ausnahmefälle**

Die Fahrpläne sind so aufzustellen, daß sie keine Abweichungen von den Artikeln 6 und 7 erforderlich machen. Jedoch dürfen, wenn es mit der Verkehrssicherheit vereinbar ist, bei höherer Gewalt, bei unvorhergesehenen Verspätungen unterwegs oder bei unvermuteten Vorfällen die in Artikel 6 vorgeschriebenen Ruhezeiten verkürzt und die in Artikel 7 angegebenen Lenkzeiten verlängert werden, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit des Fahrzeugs, der Fahrgäste oder der Ladung zu gewährleisten und es dem Fahrer zu ermöglichen, einen geeigneten Haltepunkt oder, wenn die Umstände es gestatten, das Ziel seiner Fahrt zu erreichen.

*Artikel 9*

**Wöchentliche Ruhezeit**

Jeder Fahrzeugführer (Lenker) muß 52 Ruhetage im Kalenderjahr haben, möglichst einen in jeder Woche. Diese wöchentliche Ruhezeit ist dem Fahrzeugführer (Lenker) in der Regel an seinem Wohnort zu gewähren. Sie muß 24 aufeinanderfolgende Stunden betragen und sich in der Regel unmittelbar an die tägliche Ruhezeit anschließen. Die wöchentliche Ruhezeit ist möglichst an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag zu gewähren.

*Artikel 10*

**Löhne und Aufwandsentschädigungen**

1. Die Löhne und Zuwendungen einschließlich der Aufwandsentschädigungen (Spesen) jeder Art dürfen nicht weniger günstig sein als diejenigen, die nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetzgebung, der Schiedssprüche oder der Gesamtarbeitsverträge (Kollektivverträge) für Arbeit gleicher Art in dem Gebiet festgesetzt sind, wo der Arbeitnehmer gewöhnlich beschäftigt ist.
2. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit, bei deren Überschreitung die Überstundenregelung gilt, darf nicht mehr als 48 Stunden betragen und wird nach der Zeit berechnet, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung, die Schiedssprüche oder die Gesamtarbeitsverträge (Kollektivverträge) für die Überstundenregelung in dem Gebiet festgesetzt ist, wo der Arbeitnehmer gewöhnlich beschäftigt ist.
3. Sehen diese innerstaatliche Gesetzgebung, diese Schiedssprüche oder diese Gesamtarbeitsverträge (Kollektivverträge) die Zahlung einer Aufwandsentschädigung (von Spesen) bei Auslandsfahrten nicht vor, so muß der Fahrzeugführer (Lenker) für solche Fahrten eine Entschädigung erhalten, welche die Kosten von drei Mahlzeiten je Tag sowie der Unterkunft deckt.

*Artikel 11*

**Krankheiten und Arbeitsunfälle**

Hält sich ein Fahrzeugführer (Lenker) dienstlich außerhalb des Staates auf, in dem er wohnt, und erleidet er dort einen Arbeitsunfall oder weist er durch eine ärztliche Bescheinigung nach, daß er erkrankt ist, so hat er, soweit dort nicht auf Grund innerstaatlicher Gesetzgebung oder einer internationalen Übereinkunft gleichwertige Leistungen gewährt werden, auf Kosten seines Arbeitgebers Anspruch auf

a) jede ärztliche Betreuung, deren er tatsächlich bedarf;
b) alle sonstigen Leistungen, die ihm nach der innerstaatlichen Gesetzgebung zustehen würden, wenn der Arbeitsunfall oder die Krankheit in dem Staat eingetreten wäre, in dem er wohnt;
c) Unterkunft und Verpflegung, bis sein Gesundheitszustand ihm die Rückkehr zum Wohnort gestattet; der Arbeitgeber haftet jedoch für diese Leistungen nur bis zu einer Höchstdauer von sechs Monaten, falls festgestellt wird, daß die Erkrankung des Fahrzeugführers (Lenkers) auf einem schon früher vorhandenen Leiden beruht und auch eingetreten wäre, wenn der Fahrzeugführer (Lenker) den Staat, in dem er wohnt, nicht verlassen hätte;
d) die Rückreise dorthin, wo er wohnt.

*Artikel 12*

**Rückkehr zum Wohnort**

Muß der Fahrzeugführer (Lenker) die Fahrt unabhängig von seinem Willen unterbrechen und kann er nicht in dem von ihm geführten Fahrzeug dorthin zurückkehren, wo er wohnt, so hat er Anspruch darauf, auf Kosten seines Arbeitgebers zurückbefördert zu werden. Die Rückreise ist nach den Weisungen des Arbeitgebers durchzuführen.

*Artikel 13*

**Individuelles Kontrollbuch des Fahrpersonals**

1. Jeder Fahrzeugführer (Lenker) hat seine Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten laufend in ein individuelles Kontrollbuch einzutragen. Er muß dieses Buch bei sich tragen und auf Verlangen vorweisen.
2. Die Anlage (der Anhang) zu diesem Übereinkommen legt die Merkmale dieses Buches und die Vorschriften über seine Führung fest.
3. Jedes Unternehmen führt über die von ihm verwendeten individuellen Kontrollbücher ein «Ausgabeverzeichnis»; dieses muß mindestens den Namen und die Empfangsbestätigung des Fahrzeugführers (Lenkers) enthalten, dem das Buch zugeteilt ist, sowie die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten ausgefüllten Tageskontrollblattes.
4. Die Unternehmen haben die verwendeten individuellen Kontrollbücher mindestens 12 Monate lang aufzubewahren und sie sowie die Ausgabeverzeichnisse den Kontrollpersonen auf Verlangen auszuhändigen.
5. Auch wenn die innerstaatliche Gesetzgebung des Staates, wo der Fahrzeugführer gewöhnlich beschäftigt ist, das individuelle Kontrollbuch nur für den internationalen Verkehr vorschreibt, muß der Fahrzeugführer (Lenker) ein Buch mitführen, in dem alle Vermerke für seine Tätigkeit während der Dauer von 7 Tagen, bevor der internationale Verkehr begonnen hat, eingetragen sind.
6. Jede Vertragspartei kann sich bei Fahrzeugen, die im Hoheitsgebiet eines Nichtvertragsstaates zugelassen sind, damit begnügen, statt des individuellen Kontrollbuches Nachweise zu fordern, die dem Muster der Tageskontrollblätter des individuellen Kontrollbuches entsprechen.

*Artikel 14*

**Nicht im Lohnverhältnis stehende Fahrzeugführer (Lenker)**

Dieses Übereinkommen gilt mit Ausnahme der Artikel 9, 10, 11 und 12 auch für die nicht im Lohnverhältnis stehenden Fahrzeugführer (Lenker) einschließlich der Fahrzeughalter, die ihre eigenen Fahrzeuge führen.

*Artikel 15*

**Andere Mitglieder des Personals**

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens, die sich auf Fahrzeugführer (Lenker) beziehen, finden mit Ausnahme der Artikel 5 und 7 auch auf die Beifahrer Anwendung. Unter Beifahrer versteht man jede Person, die sich im Fahrzeug befindet, um dem Fahrzeugführer (Lenker) bei gewissen Handlungen behilflich zu sein, sowie jedes Mitglied des Personals des Güterfahrzeugs, das im Lohnverhältnis steht, falls die genannte Person oder das genannte Mitglied des Personals gewöhnlich an der Beförderungstätigkeit tatsächlich teilnimmt, ohne ein Fahrzeugführer (Lenker) im Sinne der Begriffsbestimmung im Artikel 1 dieses Übereinkommens zu sein.

*Artikel 16*

**Mindestbesatzung**

Mit zwei Fahrzeugführern (Lenkern) oder mit einem Fahrzeugführer (Lenker) und einem Beifahrer müssen besetzt sein:

a) jedes Zugfahrzeug mit mehr als einem Anhänger oder Sattelanhänger;

b) jedes zur Personenbeförderung verwendete Zugfahrzeug mit einem anderen als einem Sattelanhänger, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers 2,5 t überschreitet;
c) jedes Zugfahrzeug mit einem anderen als einem Sattelanhänger, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers 5 t und das des Zuges 15 t überschreitet.

*Artikel 17*

**Durchführungsmaßnahmen**

1. Jede Vertragspartei trifft alle geeigneten Maßnahmen, um die Beachtung dieses Übereinkommens sicherzustellen. Die zuständigen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien halten einander über die zu diesem Zweck getroffenen allgemeinen Maßnahmen auf dem laufenden.
2. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, Unternehmen oder Fahrzeugführer (Lenker), die sich einer Zuwiderhandlung schuldig gemacht haben, in ihrem Hoheitsgebiet zum internationalen Verkehr nicht mehr zuzulassen.
3. Die Vertragsparteien helfen einander, um dieses Übereinkommen ordnungsgemäß anwenden und seine Durchführung wirksam überwachen zu können; jede Vertragspartei verpflichtet sich, insbesondere durch Stichproben, die individuellen Kontrollbücher daraufhin zu überprüfen, ob das Übereinkommen im internationalen Straßenverkehr auf den in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen beachtet wird.
4. Stellt eine Vertragspartei die Zuwiderhandlung einer im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei wohnenden Person fest, so setzt ihre Verwaltungsbehörde die Verwaltungsbehörde der anderen Vertragspartei von der Zuwiderhandlung und der eventuellen Ahndung in Kenntnis.

*Artikel 18*

**Schlußbestimmungen**

1. Dieses Übereinkommen liegt bis zum 30. Juni 1962 zur Unterzeichnung auf und nach diesem Tage zum Beitritt der Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und der Länder, die nach Absatz 8 der Statuten dieser Kommission in beratender Eigenschaft zugelassen sind, auf.
2. Das Übereinkommen muß ratifiziert werden.
3. Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen auf Grund der Bestimmungen des Absatzes 5 dieses Artikels hinterlegt.
4. Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach dem 30. Juni 1962 oder zu einem früheren Termin wird der Generalsekretär der Vereinten Nationen, falls wenigstens drei der in Absatz 1 genannten Staaten dies wünscht, die Regierungen der genannten Staaten einladen, Delegierte zu einer Konferenz zu entsenden, um die Möglichkeit und die Zweckmäßigkeit der Inkraftsetzung zu prüfen, unter Berücksichtigung der Tatsache, daß Länder, die ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden zu hinterlegen beabsichtigen, einander ergänzen oder nicht. Wenn im Verlaufe dieser Konferenz wenigstens drei Staaten ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegen, tritt das Abkommen zwischen ihnen am 180. Tage nach der Hinterlegung in Kraft. Im gegenteiligen Falle wird keine Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt, eine neue Konferenz wird auf Wunsch von drei der in Absatz 1 genannten Länder vom Generalsekretär einberufen werden, und

das Übereinkommen wird am 180. Tage nach der Hinterlegung von wenigstens drei Ratifikations- oder Beitrittsurkunden im Verlaufe dieser Konferenz in Kraft treten.

5. Jeder Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert oder ihm beitritt, nachdem wenigstens drei Staaten ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde im Verlaufe der im Absatz 4 dieses Artikels vorgesehenen Konferenz hinterlegt haben werden, wird Vertragspartei dieses Übereinkommens am 180. Tage nach seiner Ratifizierung oder seinem Beitritt.

In einem Anhang zum Abkommen sind die Erklärungen zur Führung des einheitlichen Kontrolldokuments enthalten. Dieses wurde durch eine Expertensitzung im Rahmen der IAO entworfen, an der auch die ITF beteiligt war. Dazu kommt das Unterzeichnungsprotokoll, das u. a. vorsieht, daß nach Inkrafttreten des Abkommens darüber beraten werden soll, ob das individuelle Kontrolldokument durch den Einbau von Fahrtenschreibern (Tachographen) abgelöst oder ergänzt werden soll. Außerdem sind einige Vorbehalte durch einzelne Regierungen eingetragen worden, die meistens zeitlich befristet sind.

Wir möchten hier die Gelegenheit benützen, allen jenen zu danken, die unseren Bemühungen um dieses Abkommen immer wieder großes Verständnis entgegengebracht haben. Dazu gehören zahlreiche Regierungsvertreter im Binnenverkehrsausschuß und im Unterausschuß Straßentransport der ECE sowie Herr Direktor Le Vert und seine Mitarbeiter von der Transportabteilung der ECE. Dank gebührt auch der schwedischen Regierung, die als einzige zu diesen schwierigen Verhandlungen auch einen Vertreter des Transportarbeiterverbandes, Kollege S. Lundgren, in die Regierungsdelegation aufgenommen hat. Das hat den Bemühungen der ITF-Vertretung in schwierigen Fragen oft wesentlich geholfen.

**198. Die Konstruktion von Fahrzeugkabinen, Traktoren und Taxi**

Eine besondere Arbeitsgruppe von Experten befaßt sich im Rahmen der Tätigkeit des Unterausschusses Straßentransport mit Fragen der Bauart von Straßenfahrzeugen. Zahlreiche Empfehlungen betreffend Beleuchtung, Bremsen, Richtungsanzeiger, Sicherheitsgurten usw. sind durch diese Expertengruppe ausgearbeitet worden. Im Dezember 1960 ersuchten wir den Unterausschuß, auch Fragen der Bauart von Fahrzeugen in das Arbeitsprogramm der Expertengruppe aufzunehmen, die vor allem vom Gesichtspunkt der Sicherheit des Berufsfahrers von Bedeutung sind. Wir wurden ersucht, unsere Auffassungen im einzelnen schriftlich vorzulegen. Nach einer Umfrage bei den Verbänden und Beratungen im Sektionsausschuß haben wir der Transportabteilung der ECE am 1. Juni 1962 ein ausführliches Memorandum zukommen lassen. Es enthielt Anregungen für die Führerkabinen von Lastwagen (Stabilität, Ein- und Ausstiege, Türen, Geräuschentwicklung, Sitz und Raum für Beifahrer, Liegestätten, Heizung und Lüftung, Sichtverhältnisse sowie Bedienteile und allgemeine Ausführung), für Autobusse (Abschirmung gegen das Wageninnere, Mikrophone und ihre Benützung während der Fahrt), für Taxi (Trennscheiben zum Schutz gegen Überfälle) und für Traktoren (Sturzrahmen zum Schutz beim Umkippen und Ausführung und Anordnung der Führersitze). Die Eingabe stützte sich im wesentlichen auf Untersuchungen und Maßnahmen, die in Schweden und in der Bundesrepublik durchgeführt worden waren.

Die Arbeitsgruppe beschränkte sich vorerst auf die Frage der Stabilität von

Führerkabinen im Falle des Umkippens, des Fallens schwerer Gewichte auf das Kabinendach und bei Verschiebung der Ladung. Die Vertretung der Fabrikanten von Lastwagen, die ihre eigene, internationale Organisation haben und in der Expertengruppe mitarbeiten, wurden ersucht, hierzu einen Bericht auszuarbeiten. Sie waren davon gar nicht begeistert und erklärten auf der folgenden Sitzung einfach, sie seien dazu nicht in der Lage. Der Hinweis auf solche Untersuchungen und entsprechende Vorschriften in Schweden wurde damit abgetan, daß man erklärte, man verzichte darauf, nach Schweden Lastfahrzeuge zu exportieren, die solchen Vorschriften genügen müßten! Wir ersuchten darauf den Unterausschuß als vorgesetztes Organ der Expertengruppe, dieser den Auftrag zu erteilen, die Arbeit auch ohne Bericht der Fabrikanten fortzusetzen. Diesen Ersuchen wurde stattgegeben. In seiner Sitzung vom September 1964 erklärten sich die Fabrikanten bereit, bei der Prüfung der Frage der Stabilität von Kabinen bei der Verschiebung von Ladungen mitzuarbeiten. Das Problem und «weitere Fragen» wurden einer Gruppe von Berichterstattern zum Studium unterbreitet, zu deren Arbeit auch ein Vertreter der ITF eingeladen werden soll. Damit ist der Weg zu einer Behandlung unserer Anliegen nach einem etwas mühseligen Anlauf endlich frei. Die Gruppe der Berichterstatter hat bis Ende der Berichtszeit noch keine Sitzung durchgeführt.

**199. ADR – Europäisches Abkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße**

Dieses Abkommen wurde im September 1957 in Genf unterzeichnet. Es wird von einer besonderen Gruppe von Experten seither laufend überprüft und durch umfangreiche Anlagen ergänzt. Eine Anlage A enthält die Vorschriften über die gefährlichen Stoffe und Gegenstände, während sich die Anlage B mit den Bestimmungen über die Beförderungsmittel befaßt. Das Sekretariat hat die Aufmerksamkeit der Verbände auf diesen Anhang B gelenkt, der sich nicht nur, wie der Titel vermuten läßt, mit den Beförderungsmitteln beschäftigt, sondern auch zahlreiche Aspekte der Sicherheit, des Verhaltens und der Verantwortung des Fahrers behandelt. Nach Fühlungnahme verschiedener Mitglieder des Sektionsausschusses mit den zuständigen Regierungsstellen kam man überein, auf Schritte seitens der ITF bei der ECE vorläufig zu verzichten, da der Anhang B noch immer in Beratung stehe. Der Sektionsausschuß wird sich im Februar 1965 mit der Frage erneut befassen.

**200. Die Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen (69, 82)**

Die Behandlung dieser Frage hat im Unterausschuß Eisenbahn der ECE in der Berichtszeit einen breiten Raum eingenommen. Wir haben im Bericht über die Eisenbahnersektion über die Informationstagung vom November 1962 berichtet, deren Durchführung vom Unterausschuß gefördert worden ist. Gegenwärtig sind wir damit beschäftigt, den Forderungen in der Entschließung der Eisenbahnerkonferenz von Stockholm, die dem Unterausschuß zugeleitet worden ist, zum Erfolg zu verhelfen. **(82)**

## 201. Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

Nichts könnte besser die zunehmende Bedeutung internationaler Anstrengungen auf dem Gebiete des Verkehrs illustrieren als eine Betrachtung des

ständig wachsenden Arbeitsprogramms der CEMT seit ihrer Gründung im Jahre 1953. Was hier auf der hohen Ebene der Minister untersucht und diskutiert und schließlich in der Form von Empfehlungen den nationalen Regierungen unterbreitet wird, hat seine Rückwirkungen in den einzelnen Ländern. Die CEMT ist ein Organ der europäischen Mitgliedstaaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und Jugoslawiens. Diese Regierungen sind offenbar zur Überzeugung gelangt, daß alle den Verkehr betreffenden Maßnahmen von Bedeutung in internationaler Übereinstimmung geplant werden müssen.
Leider hat sich die CEMT trotz der Bedeutung ihrer Tätigkeit noch nicht dazu entschließen können, den an ihrer Arbeit interessierten Organisationen ein wirkungsvolles Mitspracherecht einzuräumen, wie man es in unserer Zeit von demokratisch gesinnten Organen sollte erwarten können. Die meisten Sitzungen der Minister, ihrer Stellvertreter und der Arbeitsgruppen finden hinter für uns geschlossenen Türen statt. Wir werden lediglich zu gewissen Sitzungen des Ausschusses für die Koordinierung der Investitionen eingeladen und haben einmal im Jahr Gelegenheit, vor dem Bureau, bestehend aus dem Präsidenten, zwei Vizepräsidenten und dem Generalsekretär der CEMT, unsere Auffassungen zu den im Tätigkeitsbericht des vergangenen Jahres erwähnten Problemen darzulegen oder Anregungen zu unterbreiten. Diese Gelegenheit benützen wir denn auch regelmäßig, um Vorstöße für bessere Formen der Zusammenarbeit zu machen. Ein Erfolg blieb uns bisher jedoch versagt.
Unter dem Titel «Die CEMT und die großen Verkehrsprobleme» wird das Arbeitsprogramm dieser Organisation im 10. Tätigkeitsbericht wie folgt dargestellt:

I. Die allgemeine Verkehrspolitik.
II. Die Politik der Investitionen.
III. Die Finanzierung der Investitionen.
IV. Die langfristigen Voraussagen über die Verkehrsentwicklung.
V. Besondere Probleme der allgemeinen Verkehrspolitik:

a) Eisenbahnen – finanzielle Lage und Maßnahmen, die im Sinne der Entschließungen Nrn. 10 und 12 des Ministerrates getroffen worden sind (Normalisierung); Standardisierung des Rollmaterials; automatische Kupplung;
b) Straßen und Straßentransport – Verhütung von Verkehrsunfällen; Uniformierung der Verkehrsregeln; Uniformierung der Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen; Uniformierung der Steuern und Abgaben im Verkehr;
c) Wasserstraßen – Entwicklung der Stoßtechnik; Klassifizierung der Wasserstraßen und Standardisierung der Transportmittel; Organisation der Rheinschiffahrt; Gesamtuntersuchung über die Rolle der Wasserstraßen und ihre zukünftige Bedeutung;
d) Transport durch Rohrleitungen;
e) städtischer Nahverkehr;
f) Kampf gegen den Lärm, der von den Landverkehrsmitteln verursacht wird;
g) Zusammenarbeit zwischen Land- und Lufttransport.

Zu zwei dieser Probleme, nämlich zur allgemeinen Verkehrspolitik und zur Verhütung von Verkehrsunfällen auf der Straße wurden vom Ministerrat Ende 1963 detaillierte Schemata über ihre Behandlung aufgestellt. Aus

diesen geht hervor, daß der Ministerrat nicht daran interessiert ist, so rasch wie möglich fertige Lösungen zu produzieren. Man ist sich vielmehr einig, daß lange Untersuchungen und Aussprachen zu den einzelnen Aspekten notwendig sind, bevor Kompromißvorschläge über Lösungsmöglichkeiten formuliert werden könen. So sieht das Schema über die Behandlung der Probleme der allgemeinen Verkehrspolitik nicht weniger als 22 verschiedene Punkte vor, die einzeln abgeklärt werden sollen, darunter auch Aspekte der Sozialpolitik. Das Schema zu den Problemen der Verhütung von Straßenverkehrsunfällen ist noch umfangreicher. Es zählt 41 Aspekte auf, darunter die Regelung über die Abgabe von Fahrbewilligungen, die Inkraftsetzung des AETR, Verstärkung der Aufsicht über den Straßenverkehr, Verkehr von Lastkraftwagen über das Wochenende, Einfluß schwerer Lastwagen auf die Unfallziffern, Unfälle mit Zisternenwagen, Entzug von Fahrbewilligungen. Diese Aufzählung zeigt, daß zahlreiche Aspekte behandelt werden, die für die Gewerkschaften von Bedeutung sind.

Im Rahmen unserer bescheidenen Einflußmöglichkeiten haben wir uns in der Berichtszeit mündlich und schriftlich zu einzelnen Fragen des Arbeitsprogramms geäußert und dem Ministerrat auch Entschließungen unserer Sektionskonferenzen zugeleitet. Wir äußerten uns dabei besonders zur finanziellen Lage der Eisenbahnen, zur Ausbildung der Berufsfahrer im Straßentransport, zu den Einschränkungen im Straßengütertransport über das Wochenende, zur Einführung der automatischen Kupplung und zur Frage der Maße und Gewichte von Lastkraftwagen. Wir verweisen auf die Berichte über die Tätigkeit der Sektionen.

Anläßlich des Empfangs internationaler Organisationen beim Bureau der CEMT vom 4. Dezember 1964 machten wir nach einer gedrängten Darstellung unseres Standpunktes zu einzelnen Problemen erneut einen Vorstoß für bessere Formen der Mitwirkung an den Arbeiten der CEMT. Wir schlugen vor, daß ein ähnliches Verfahren eingeschlagen werden sollte, wie es in der UNO-Wirtschaftskommission für Europa angewendet werde. Das würde es der CEMT ermöglichen, die Organisationen zu bestimmen, denen *sie den Status von Mitberatern zubilligen will und gleichzeitig jene Organe* (Ausschuß der Stellvertreter, einzelne Arbeitsgruppen) zu bestimmen, zu deren Sitzungen die so bezeichneten Organisationen einzuladen sind. Die mit diesem Status versehenen internationalen Organisationen könnten dann auf Grund der Tagesordnung dieser Sitzungen entscheiden, ob sie teilnehmen oder sich auf eine schriftliche Stellungnahme beschränken wollen.

Der jetzige Zustand kann jedenfalls auf die Dauer nicht befriedigen. Das gilt für die ITF ganz besonders, weil wir in der Berichtszeit mehr als einmal feststellen mußten, daß man uns als bedeutendste internationale Organisation der Verkehrsgewerkschaften der CEMT-Staaten bei der Einräumung von Mitsprachemöglichkeiten gelegentlich benachteiligt.

Vom 5. bis 9. Oktober 1964 fand in Straßburg ein Symposium über «Theorie und Praxis in der Verkehrswirtschaft» statt, das von der CEMT mit Beteiligung der OECD und des Europarates organisiert wurde. Die ITF war eingeladen, mit höchstens drei Vertretern daran teilzunehmen. Das Symposium hörte Vorträge bekannter Professoren und Praktiker aus verschiedenen Ländern, wobei nicht nur die Theorie das Übergewicht hatte, sondern in der Theorie auch die betonten Anhänger «marktwirtschaftlicher» Prinzipien dominierten. Die Diskussion zu den meisten Vorträgen mußte auf wenige Minuten beschränkt werden, was den Wert des Symposiums leider etwas beeinträchtigte. Den Abschluß bildeten Ansprachen des Generalsekretärs der OECD, Kristensen, des Generalsekretärs des Europarates, Smithers,

sowie eine großangelegte Zusammenfassung der Arbeit des Symposiums durch den Generalsekretär der UIC, L. Armand. Dieser regte die Schaffung eines europäischen Verkehrsinstituts mit Sitz in Straßburg an. Die ITF war durch den Präsidenten der Sektion Straßentransport, H. Koppens, den Kollegen Mikkelsen von der Wirtschaftsabteilung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und den Sektionssekretär H. Imhof vertreten. Verglichen mit der Zahl der Vertreter aus Arbeitgeberkreisen bildeten sie ein sehr kleines Grüppchen.

## 202. Europarat

Der ITF fehlen die Möglichkeiten, die weitgehenden Anstrengungen jener Organe der Beratenden Versammlung des Europarats aufmerksam zu verfolgen, die sich mit Fragen des Verkehrs beschäftigen. Das ist vor allem deshalb zu bedauern, weil hier diese Probleme im echt europäischen Geist von namhaften politischen Persönlichkeiten behandelt werden, die ihrerseits alle Anstrengungen unternehmen, um die Beschlüsse von der europäischen Ebene aus in den einzelnen Staaten zur Auswirkung kommen zu lassen.
Eine Gelegenheit der Mitwirkung ergab sich im April 1962, als der Ausschuß für Fragen der Straßenverkehrssicherheit der Beratenden Versammlung eine Konferenz durchführte und die ITF nebst zahlreichen andern internationalen Organisationen zur Teilnahme einladete. Wir wurden ersucht, ein Arbeitsdokument über die Ausbildung von Berufsfahrern zu erstellen und auf der Konferenz unsere Auffassungen dazu darzulegen. Wir kamen dieser Aufforderung gerne nach und ließen uns durch die Kollegen H. Koppens und H. Imhof vertreten. Das von uns der Konferenz vorgelegte Memorandum wurde auf der folgenden Sitzung des Sektionsausschusses vom Mai 1962 gutgeheißen.

## 203. Internationale Atomenergie-Agentur

In der auf unserem Kongreß in Helsinki zur Frage des Transports von radioaktivem Material angenommenen Entschließung wird erklärt, daß mit den Transportarbeiterverbänden bei der Festlegung der den sicheren Transport radioaktiver Substanzen betreffenden Vorschriften Rücksprache gehalten werden sollte. Außerdem enthält die Entschließung eine Reihe von Grundsätzen, welche bei der Ausarbeitung solcher Vorschriften berücksichtigt werden sollten. Schließlich wurde das Sekretariat aufgefordert, diese Entschließung an die Internationale Atomenergie-Agentur (IAEA) weiterzuleiten. Der Wortlaut der Entschließung selbst wurde auf einer gemeinsamen Konferenz der an diesem Problem interessierten ITF-Fachsektionen ausgearbeitet. Bei der Ausarbeitung der einschlägigen Bestimmungen sollte folgenden Aspekten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden: a) der Spezialausbildung in der Handhabung radioaktiver Substanzen während des Transports; b) der Leistung formeller Garantien in bezug auf die Verpackung und die zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen; c) der regelmäßigen ärztlichen Untersuchung des betreffenden Personals; d) der Bereitstellung und Instandhaltung besonderer Schutzausrüstungen für die Handhabung solchen Materials und e) der Transportsicherheit solcher Sendungen sowie der Möglichkeit der Zahlung spezieller Entschädigungen und der Gewährung sozialer Garantien, solange die völlige Transportsicherheit nicht gewährt werden kann.

Die Entschließung wurde daraufhin über den IBFG an die IAEA weitergeleitet. In ihrer Antwort erklärte die IAEA, daß die Bestimmungen über den sicheren Transport radioaktiver Substanzen von dem Prinzip ausgingen, daß alle Arten der Beförderung über Land, zur See und auf dem Luftwege in technischer Hinsicht so gestaltet werden sollten, daß die betreffenden Arbeiter keinen besonderen Schutz benötigen. Außerdem sehe der Wortlaut der Bestimmungen vor, daß Transportarbeiter nur in einigen wenigen Ausnahmefällen, die besonders umschrieben sind, als Personen betrachtet werden können, die radioaktive Substanzen handhaben. Die Sachverständigen der IAEA waren daher der Meinung, daß die in der ITF-Entschließung gestellten Forderungen – mit Ausnahme der Forderung über die Verpackung und Sicherheitsmaßnahmen – überflüssig waren.
Die Delegierten werden sich zweifellos daran erinnern, daß die IAEA im Jahre 1961 eine Reihe von Vorschriften erlassen und diese in der Form von Empfehlungen an die verschiedenen Regierungen und internationalen Transportorganisationen weitergeleitet hat. Im Jahre 1962 begann die IAEA mit einer Revision dieser Empfehlungen, und der revidierte Wortlaut wurde 1964 vom Vorstand der IAEA befürwortet. Der endgültige Text soll im Jahre 1965 veröffentlicht werden. Im Mai 1963 verwies die ITF die ihr angeschlossenen Mitgliedsverbände auf die geplante Revision dieser IAEA-Empfehlungen und setzt sie gleichzeitig von der Stellungnahme der IAEA zu der obenerwähnten ITF-Entschließung in Kenntnis. Die Mitgliedsverbände wurden außerdem ersucht, der ITF mitzuteilen, ob diese IAEA-Vorschriften ihrer Ansicht nach vom Standpunkt der Transportarbeiter aus gesehen befriedigend seien. Die Antworten der Mitgliedsverbände auf unser diesbezügliches Rundschreiben zeigten, daß die zuständigen Regierungsbehörden der einzelnen Länder mit den interessierten Parteien bei der Ausarbeitung von Bestimmungen, die sich auf die obenerwähnte IAEA-Empfehlungen stützen, Rücksprache hielten. Die Verbände waren nicht bereit, technische Erklärungen abzugeben, da sie noch nicht genügend Erfahrung auf diesem Gebiet gewonnen hatten.

## 204. Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

**Transportarbeiterseminare in Griechenland und der Türkei**
Während der Jahre 1963 und 1964 haben die Stellvertretenden Generalsekretäre der ITF, Kollege H. Imhof und Kollege L. White, Referate auf einer Reihe von Seminaren gehalten, welche von der OECD im Einvernehmen mit den türkischen und griechischen Gewerkschaftszentralen für Funktionäre der Transportarbeiter-Gewerkschaften dieser Länder organisiert worden waren. Das erste dieser Seminare, an dem Kollege H. Imhof und Kollege K. A. Golding (Sekretär der ITF-Presseabteilung) teilnahmen, fand vom 16. bis 21. September 1963 in der türkischen Stadt Izmir statt. An ihm nahmen 30 Funktionäre der Türkischen Eisenbahnerföderation teil. Die Vertreter der ITF sprachen über die Geschichte, Entwicklung und gegenwärtige Struktur der ITF, die Tätigkeit der ITF, die Verkehrspolitik, die Aufgaben der Eisenbahner und die Verhandlungsrechte der Eisenbahner. Ähnliche Seminare fanden statt:

vom 2. bis 6. Dezember 1963 für griechische Eisenbahner in Chalkis (Referenten waren: Kollege H. Imhof und Kollege W. Meier vom Griechischen Eisenbahnerverband);

vom 9. bis 14. Dezember 1963 für türkische Seeleute in Istambul (Referenten waren: Kollege L. White und Kollege J. Nash von der Presseabteilung des Britischen Seeleuteverbandes NUS);
vom 28. bis 31. Januar 1964 für griechische Hafenarbeiter in Chalkis (Referenten waren: Kollege L. White und Kollege F. Koch von der deutschen Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr);
vom 18. bis 21. Februar 1964 für türkische Seeleute in Istambul (Referenten waren: Kollege L. White und Kollege F. Laurent, Mitglied des ITF-Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses);
vom 25. bis 28. Februar 1964 für Arbeitnehmer des türkischen Departements für Straßenbau und -instandhaltung in Kayseri (Referenten waren: Kollege H. Imhof und Kollege F. Laurent);
vom 3. bis 6. März 1964 für türkische Eisenbahner in Malatja (Referenten waren: Kollege H. Imhof und Kollege F. Laurent) und
vom 14. bis 17. April 1964 für griechische Eisenbahner in Saloniki (Referent war: Kollege H. Imhof).

# IX. Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen

## 205. Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung

Diese Organisation mit Hauptsitz in Brüssel verfolgt den Zweck, den Fortschritt des Eisenbahnwesens durch Abhaltung periodischer Kongresse und durch Veröffentlichungen zu fördern. Ihre abgekürzte Bezeichnung AICF ergibt sich aus dem französischen Titel (Association internationale du Congrès des chemins de fer). Der AICF gehören Eisenbahnen, Verbände von Eisenbahnen und Regierungen von 65 Ländern (1962) an. Sie führt seit 1885 regelmäßig Kongresse zur Behandlung fachlicher Probleme durch. Der letzte Kongreß fand 1962 in München statt. Die ITF war eingeladen, ihm als Gast beizuwohnen. Der Sektionssekretär nahm während einiger Tage am Kongreß, verschiedenen Ausschußsitzungen und Besichtigungen teil. Mit Rundschreiben vom April 1962 forderten wir die angeschlossenen Verbände auf, in Anbetracht einiger Punkte auf der Tagesordnung des Kongresses zu versuchen, die Eisenbahnverwaltungen ihrer Länder dazu zu bringen, Gewerkschaftsvertreter in die Kongreßdelegationen aufzunehmen. In einigen Ländern waren diese Bemühungen erfolgreich.

Im Vordergrund unseres Interesses standen Fragen der Betriebssicherheit im Zusammenhang mit der Automatisierung von Triebfahrzeugen, Rationalisierungsmaßnahmen durch Verwendung elektronischer Einrichtungen, Koordinierung von Hauptbahnen mit städtischen Verkehrsbetrieben, Koordinierung von Schiene und Straße auf Nebenstrecken sowie Fragen der Ausbildung des Personals. Zu diesen und zahlreichen anderen Fragen wurden ausführliche Schlußfolgerungen gutgeheißen. Sie wurden in der Monatsschrift der Vereinigung vom August 1962 (Band XXXIX, Nr. 8) veröffentlicht. Diese Thesen könnten sich für die Verbände in ihren Verhandlungen als sehr nützlich erweisen.

Die Organisation des Kongresses war in jeder Hinsicht beispielgebend. Das gleiche gilt für die technischen Besichtigungen und die zahlreichen Anlässe des Rahmenprogramms. Von besonderem Wert aber war für uns auch die Gelegenheit, mit zahlreichen führenden Persönlichkeiten des Eisenbahnwesens vieler Länder persönliche Kontakte herzustellen.

# X. Verschiedenes

**206. Vorschlag zur Verhängung eines Boykotts über Kuba**

Anfang September 1962 erhielten wir von Kollege J. Curran, Präsident der National Maritime Union of America, ein Telegramm, in dem er die Einberufung einer Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeitersektionen der ITF vorschlug, auf der die Verhängung eines Boykotts über Kuba in Erwägung gezogen werden sollte. Nach Rücksprache mit dem Präsidenten und mit Vertretern der der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände erwiderte der Generalsekretär, daß mit einem solchen Schritt außerordentlich große Schwierigkeiten verbunden seien. Er wies ferner darauf hin, daß Seeleute, die unter Verträgen stehen, durch eine Dienstverweigerung gegen das Gesetz verstoßen würden, selbst wenn ihre Schiffe Kriegsmaterial an Bord hätten. Ein weiteres Problem sei, daß die Hafenarbeiter schwerlich den Bestimmungshafen eines Schiffes mit Kriegsmaterial an Bord ausfindig machen könnten. Abgesehen von diesen praktischen Schwierigkeiten sei dies eine rein politische Frage und falle somit in das Zuständigkeitsbereich des IBFG.

Auf der nächsten Sitzung des ITF-Vorstandes (November 1962) wurde die Handlungsweise des Generalsekretärs befürwortet und gleichzeitig eine Entschließung zur Lage in Kuba angenommen, in der die Hoffnung zum Ausdruck gebracht wird, daß nach der bestätigten Ausschaltung Gefahren, welche auf Grund der in Kuba befindlichen militärischen Stützpunkte bestehen, von allen weiteren Einschränkungen der Freiheit der internationalen Schiffahrt abgesehen werden könne, da diese Freiheit den in der Schiffahrt beschäftigten Arbeitern die einzige Garantie dafür ist, daß sie sich ihren Lebensunterhalt ungehindert und ungestört erwerben können.

Im August 1963 teilte Kollege Curran mit, daß in Amerika eine Sitzung drei amerikanischer Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände (NMU, ILA und American Radio Association) stattgefunden habe, auf der die Frage «der zunehmenden Beförderung von Gütern aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang nach Kuba durch Schiffe nichtkommunistischer Länder» besprochen worden sei. In diesem Zusammenhang ersuchte uns Kollege Curran, diese Frage auf die Tagesordnung der nächsten Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeitersektionen zu setzen. Der Generalsekretär versprach, die zuständigen Sektionsvorsitzenden von dem Vorschlag des Kollegen Curran in Kenntnis zu setzen. Die Frage wurde daraufhin auf der nächsten Konferenz der Seeleutesektion (Kopenhagen, November 1963) diskutiert. Die Vorschläge der National Maritime Union of America wurden zur Kenntnis genommen, aber nicht weiterverfolgt.

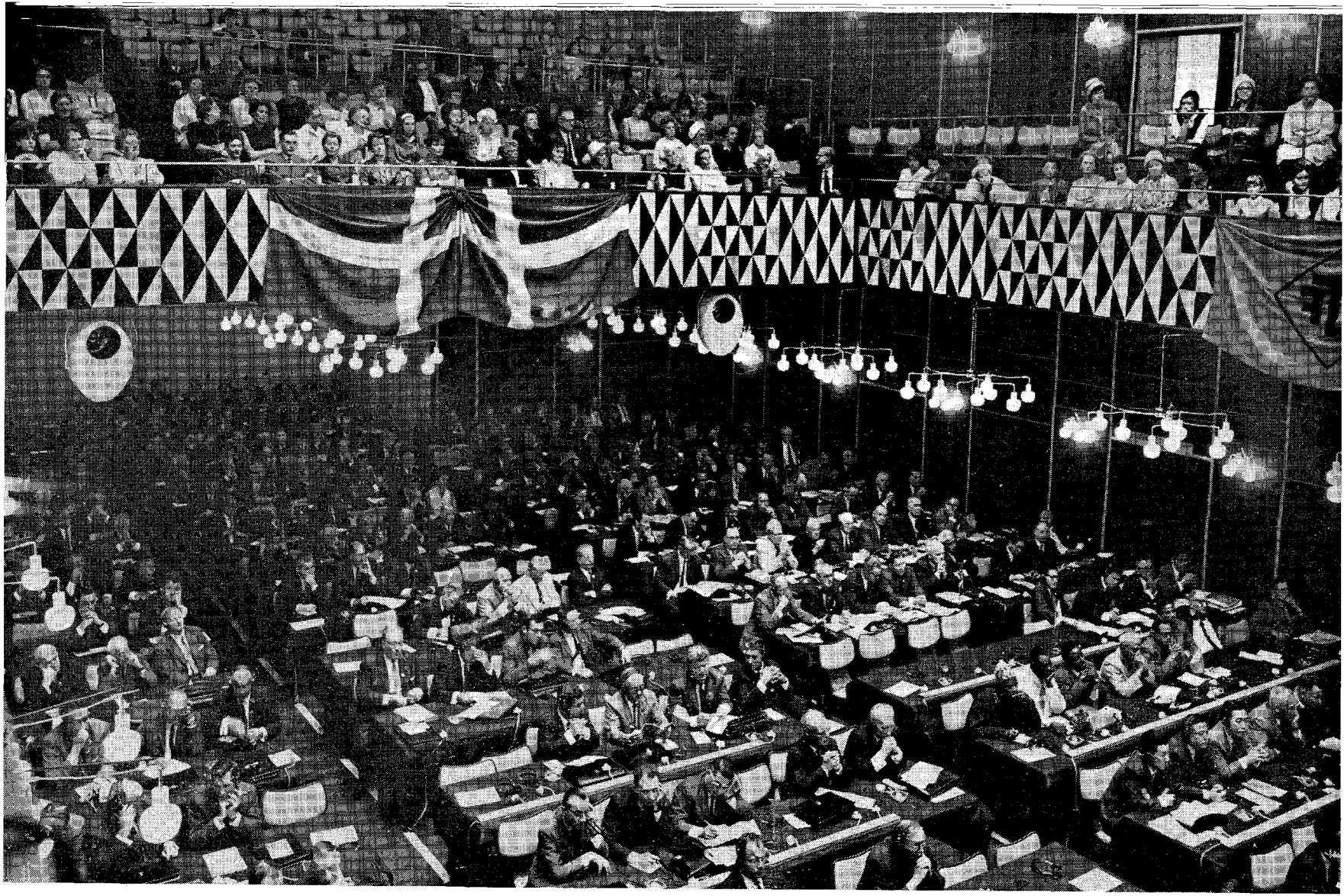
Auf der Vorstandssitzung vom November 1964 in London verwies Kollege H. Hernandez auf einen von der Venezolanischen Hafenarbeiter-Föderation an den Venezolanischen Gewerkschaftsbund (CTV) gerichteten Vorschlag zur Durchführung von Boykotten gegen die mit Kuba Handel treibenden Schiffe. Kollege Hernandez erklärte, daß Venezuela ständig den Angriffen reaktionärer Elemente ausgesetzt sei, die von der Regierung Kubas unterstützt würden. Das venezolanische Volk habe vor nicht allzu langer Zeit die Ketten eines diktatorischen Regimes abgeworfen und sei entschlossen, die gegenwärtige demokratische Regierungsform beizubehalten. Trotz gewisser

Maßnahmen der Organisation amerikanischer Staaten trieben eine Anzahl Länder noch immer Handel mit Kuba. Der vorgeschlagene Boykott sei gegen die Schiffe dieser Länder gerichtet.
Der Generalsekretär berichtete, daß er im Sekretariat kürzlich eine Delegation empfangen habe, unter deren Mitgliedern sich auch der Präsident der Venezolanischen Hafenarbeiter-Föderation und der Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes CTV befunden hätten. Er habe dieser Delegation die Schwierigkeiten dargelegt, welche für die ITF im Zusammenhang mit der Organisierung von und der Teilnahme an derartigen Boykotten bestehen. Weiterhin berichtete der Generalsekretär, daß sich diese Delegation auch mit Vertretern des IBFG und der ORIT über dieses Problem ausgesprochen hätten. Beide dieser Organisationen hätten versprochen, den von der Delegation gestellten Antrag ihren Vorständen vorzulegen. Der Vorstand nahm sodann folgende Entschließung zu dieser Frage an:

> «Der Vorstand der ITF, versammelt in London vom 2. bis 4. November 1964,
> nach Kenntnisnahme von Berichten des venezolanischen Vorstandsmitgliedes über die wiederholten Angriffe der unter dem Einfluß der Kommunisten stehenden Castro-Regierung auf die Souveränität Venezuelas sowie über Vorbereitungen des Castro-Regimes für die Landung von Waffen und Truppen an der venezolanischen Küste, um durch reaktionäre Wühlarbeit und Sabotageakte den Sturz der demokratisch gewählten Regierung Venezuelas herbeizuführen,
> verurteilt aufs schärfste diese aggressiven und ungerechtfertigten Handlungen und erklärt seine aufrichtige Sympathie mit der venezolanischen Bevölkerung und ihrem mutigen Kampf gegen eine diskreditierte Minderheit, die zu Gewaltmaßnahmen Zuflucht genommen hat, um ihre vom venezolanischen Volk verurteilten Ziele zu erreichen, und bringt seine aufrichtige Bewunderung für die entschlossene und solidarische Haltung des venezolanischen Volkes gegenüber den fortgesetzten Herausforderungen seitens der totalitären Regierung Kubas zum Ausdruck.
> Schließlich bezeugt der Vorstand sein Verständnis für die von der venezolanischen Gewerkschaftsbewegung und in Verteidigung der demokratischen Rechte des venezolanischen Volkes geplanten Boykottmaßnahmen gegen die mit Kuba Handel treibenden Schiffe.»

**207. Untersuchung der Verletzung der Menschenrechte durch Spanien**

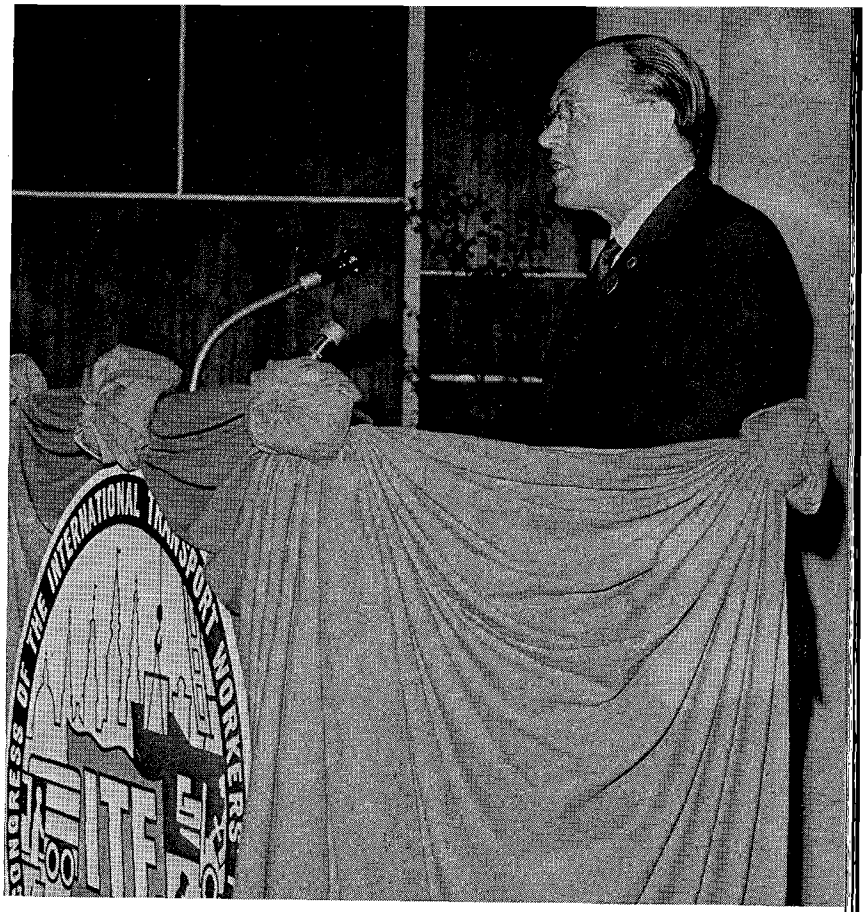
Im Juli forderte der Generalsekretär die Internationale Juristenkommission auf, eine Untersuchung der Behauptungen vorzunehmen, daß sich die spanische Regierung der Verletzung der Menschenrechte schuldig gemacht habe. In diesem Zusammenhange verwies der Generalsekretär besonders auf die angebliche Mißhandlung und Folterung von Bergleuten und anderen Arbeitern, die im Sommer 1963 im Bezirk Asturias an Proteststreiks teilgenommen hatten.

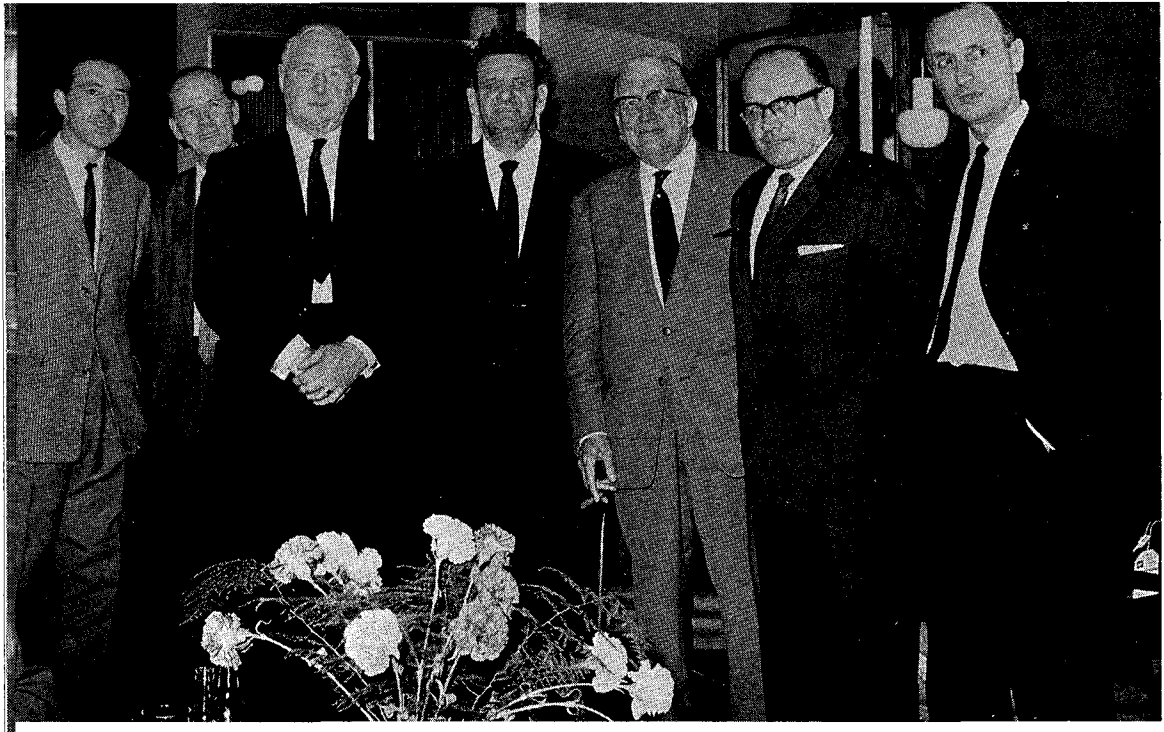


*Vorherige Seite:*
*Der Kongreß tagt im Folkets Hus.*

*Bild rechts:*
*Einar Berthelsen, Vorsitzender des Empfangskomitees, spricht zu dem Kongreß.*

*Bild unten:*
*Einige dänische Delegierte.*





*Präsident der ITF, Hans Düby (Mitte), an seiner linken Seite Pieter de Vries, ehemaliger Generalsekretär; Hans Imhof, Generalsekretär; Ken Golding, Sekretär der Forschungs- und Presseabteilung, und an seiner rechten Seite Lawrence White, Stellvertretender Generalsekretär; Robert Santley, Sektionssekretär der Seefahrer, und Harold Lewis, Sekretär des Generalsekretärs.*

*Das Festessen des Kongresses im Folkets Hus.*

*Frank Cousins M. P., Großbritannien.*

*Philipp Seibert MdB, Bundesrepublik Deutschland.*

*Delegierte während der Gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter.*

*Nächste Seite:*
*Delegierte von Lateinamerika und den Karibischen Inseln zusammen mit (von links nach rechts) Jack Otero, Regionaldirektor, Pieter de Vries, Hans Imhof, Generalsekretär, und H. Lewis, Sekretariat der ITF.*

*Die dänische Eisenbahnerkapelle, die den ganztägigen Ausflug am Sonntag, den 1. August, begleitete.*

ITF
COPENHAGEN 1965

# Finanzbericht 1962, 1963 und 1964

**Einleitung**

**Allgemeiner Fonds**

Wie üblich betrachten wir zunächst die Einnahmen und Ausgaben während der letzten vier Jahre zum Zweck einer vergleichenden Gegenüberstellung:

| | Gesamt-einkommen | Eigentliche Ausgaben | Ausgaben einschließlich Abschreibungen und bereitgestellte Gelder | Überschuß (+) Defizit (—) | Saldo am 31. 12. |
|---|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ | £ |
| 1961 | 76.539 | 74.398 | 75.498 | +1.041 | 3.730 |
| 1962 | 84.714 | 85.060 | 86.310 | —1.596 | 2.134 |
| 1963 | 82.999 | 73.938 | 81.914 | +1.085 | 3.219 |
| 1964 | 76.007 | 75.621 | 79.179 | —3.172 | 47 |

Diese Aufstellung zeigt, daß die Gesamteinnahmen im Jahre 1962 beträchtlich anstiegen. Das gleiche gilt jedoch für die Ausgaben. Der Anstieg der Einnahmen ist folgenden Faktoren zuzuschreiben:

1. einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge;
2. der Überweisung von 20 Prozent der eingenommenen Mitgliedsbeiträge an den Edo-Fimmen-Fonds, verglichen mit einer Überweisung von 25 Prozent der Mitgliedsbeiträge im Vorjahre.

Während der Jahre 1963 und 1964 wurden weiterhin nur 20 Prozent an den Edo-Fimmen-Fonds überwiesen.
Der Anstieg der Ausgaben ist in erster Linie den Kosten des Helsinki-Kongresses (£11.878) zuzuschreiben. Um derartige große Posten ebenmäßiger über die Zwischenkongreßzeit zu verteilen, wurden in den Jahren 1963 und 1964 je £3.000 für den nächsten Kongreß zurückgelegt. Obwohl dadurch außerordentlich hohe Kosten im Kongreßjahr reduziert werden, genügen die zurückgelegten Gelder nicht für die Deckung der gesamten Kosten des Kongresses. Der Rückgang der Einnahmen für das Jahr 1964 ist der Tatsache zuzuschreiben, daß die Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen geringer waren und daß überdies ein geringerer Betrag vom Internationalen Seeleute-Wohlfahrtsfonds an den Allgemeinen Fonds überwiesen wurde.
Wenn wir in den eigentlichen Ausgaben für 1961 die £4.084, welche im Zusammenhang mit dem Internationalen Wohlfahrtsfonds aus dem Allgemeinen Fonds ausgegeben wurden, nicht berücksichtigen und für das Jahr 1962 die Kongreßkosten nicht in Betracht ziehen, sind die Ausgaben wie folgt:

| | |
|---|---|
| 1961 . . . . . | 70.314 |
| 1962 . . . . . | 73.182 |
| 1963 . . . . . | 73.938 |
| 1964 . . . . . | 75.621 |

Die Ausgaben sind somit, selbst wenn die obenerwähnten Posten nicht berücksichtigt werden, weiterhin angestiegen.
Schließlich verweisen wir auf den Rückgang des Saldos von £3.730 am 31. Dezember 1961 auf £47 am 31. Dezember 1964.

**Sonderfonds**

Die Tabellen 2 bis 5 enthalten Einzelheiten über den Stand der Sonderfonds der ITF während der drei Jahre 1962 bis 1964.
Der Freie Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen erhielt während der Berichtszeit weiterhin Zuwendungen vom IBFG. Außerdem haben einige Mitgliedsverbände großzügige Sonderbeiträge für die Finanzierung unserer Regionaltätigkeit gezahlt, sodaß es uns möglich war, über diese Zeitspanne einen Saldo von über £9.000 aufrechtzuerhalten.
Weiterhin sind im Edo-Fimmen-Fonds die während der Zeit 1962 bis 1964 erwähnten Darlehen unter «Ausgaben» angeführt, obwohl diese keine eigentlichen Ausgaben sind. Der eigentliche Saldo des Fonds ist somit etwas höher.
Die übrigen Tabellen (3 bis 5) bedürfen keiner weiteren Erläuterung.
Abschließend danken wir allen Mitgliedsverbänden für die uns während der Berichtszeit erwiesene Solidarität und das uns entgegengebrachte Verständnis und Vertrauen.

**P. de Vries,**
Mai, 1965 Generalsekretär

## Bilanz zum 31. Dezember 1962

| **Aktiva** | £ | £ |
|---|---|---|
| Bank- und andere Guthaben | 172.950 | |
| Kassenbestand London (einschließlich ausländische Währung) | 908 | |
| Investition: £7.044 3% British Transport Stock 1978/88, zum Kostenpreis | 4.774 | 178.632 |
| *Verschiedene Debitoren* | | |
| Fällige Mitgliedsbeiträge | 12.036 | |
| Fällig auf laufenden Konten | 8.807 | |
| Fällige Fondsbeiträge | 15.670 | |
| Sparguthaben des Personals | 1.199 | |
| Vorschüsse | 15.775 | |
| Fällige Zinsen | 1.320 | |
| Vorauszahlungen | 2.364 | 57.171 |
| *Papiervorrat* | | 150 |
| | | 235.953 |
| *Mobiliar, Bürogegenstände* | | |
| Anschaffungspreis, abzüglich Verkaufserlös | 9.708 | |
| Neuanschaffungen | 51 | |
| | 9.759 | |
| Abzüglich bisherige Abschreibungen | 6.731 | 3.028 |
| *Auto*, Anschaffungspreis | 1.741 | |
| Abzüglich Abschreibung | 1.100 | 641 |
| *Bücherei* (Nominalwert) | | 1 |
| Übertrag | | 239.623 |

| | £ | £ |
|---|---|---|
| Übertrag | | 239.623 |
| *Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen* | | |
| (Debit-Saldo) . . . . . | | 3.253 |
| *Gewerkschaftsgründungsfonds* | | |
| Investition: £11.032, 3 % British Transport Stock, 1978/ 1988, zum Kostenpreis . . . . . | | 7.503 |
| | | 250.379 |

**Passiva**

| | | |
|---|---|---|
| *Verschiedene Kreditoren* | | |
| Allgemeine Konten . . . . . | 7.147 | |
| Vorschüsse . . . . . | 14.160 | |
| Beträge, ausstehend auf laufenden Konten . . . . | 910 | |
| Vorausbezahlte Mitgliedsbeiträge . . . . . | 1.167 | |
| Vorausbezahlte Beiträge . . . . . | 1.326 | 24.710 |
| *Fonds* | | |
| Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute . | 208.779 | |
| Unterstützungsfonds . . . . . | 5.442 | |
| Gewerkschaftsgründungsfonds . . . . . | 7.503 | |
| Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung . . . | 1.811 | |
| | 223.535 | |
| Allgemeiner Fonds . . . . . | 2.134 | 225.669 |
| | | 250.379 |

## Bericht der Rechnungsprüfer

Wir haben alle Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt. Wir haben obige Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die Konten der Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein. Wir haben darüber dem Geschäftsführenden Ausschuß und dem Exekutivkomitee mit gleichem Datum einen besonderen Bericht zugestellt. Nach unserer Meinung und nach unserem Wissen und den uns erteilten Auskünften (1) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1962; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1962; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1962.

*Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,*
Rechnungsrevisoren

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

13. September 1963

## Bilanz zum 31. Dezember 1963

| **Aktiva** | £ | £ |
|---|---|---|
| Bank- und andere Guthaben | 119.932 | |
| Kassenbestand London (einschließlich ausländische Währung) | 780 | |
| Investition: £7.044 3% British Transport Stock 1978/88, zum Kostenpreis | 4.774 | 125.486 |
| *Verschiedene Debitoren* | | |
| Fällige Mitgliedsbeiträge | 10.768 | |
| Fällig auf laufenden Konten | 11.739 | |
| Fällige Fondsbeiträge | 5.000 | |
| Vorschüsse | 7.556 | |
| Fällige Zinsen | 1.330 | |
| Vorauszahlungen | 416 | 36.809 |
| *Papiervorrat* | | 75 |
| | | 162.370 |
| *Mobiliar, Bürogegenstände* | | |
| Anschaffungspreis, abzüglich Verkaufserlös | 10.066 | |
| Abzüglich bisherige Abschreibungen | 7.231 | 2.835 |
| *Auto*, Anschaffungspreis | 1.152 | |
| Abzüglich Abschreibung | 500 | 652 |
| *Bücherei* (Nominalwert) | | 1 |
| *Investitionen für Fonds* | | |
| Gewerkschaftsgründungsfonds £11.032 3% British Transport Stock 1978/88, zum Kostenpreis | 7.503 | |
| Internationaler Seeleute-Wohlfahrtsfonds £53.154 Schatzanleihe 2008/2012 £50.000 | | |
| 49 Aktien Trade Union Aktien Trust £51.230 | 101.230 | 108.733 |
| | | 274.591 |
| **Passiva** | | |
| *Verschiedene Kreditoren* | | |
| Allgemeine Konten | 9.688 | |
| Vorschüsse | 10.196 | |
| Beträge, ausstehend auf laufenden Konten | 469 | |
| Vorausbezahlte Mitgliedsbeiträge | 202 | |
| Sparkonten des Personals | 4.779 | 25.334 |
| Zurückgelegte Beträge | | 10.760 |
| *Fonds* | | |
| Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen | 7.190 | |
| Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute | 212.964 | |
| Unterstützungsfonds | 5.834 | |
| Gewerkschaftsgründungsfonds | 7.503 | |
| Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung | 1.787 | |
| | 235.278 | |
| Allgemeiner Fonds | 3.219 | 238.497 |
| | | 274.591 |

## Bericht der Rechnungsprüfer

Wir haben alle Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt. Wir haben obige Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die Konten der Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein. Wir haben darüber dem Geschäftsführenden Ausschuß und dem Exekutivkomitee mit gleichem Datum einen besonderen Bericht zugestellt. Nach unserer Meinung und nach unserem Wissen und den uns erteilten Auskünften (1) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1963; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1963; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1963.

*Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,*
Rechnungsrevisoren

Norwich House,
13, Southampton Place,
London, W. C. 1
17. September 1964

## Bilanz zum 31. Dezember 1964

| **Aktiva** | £ | £ |
|---|---|---|
| Bank- und andere Guthaben | 89.514 | |
| Kassenbestand London (einschließlich ausländische Währung) | 612 | |
| Investition: £7.044 3% British Transport Stock 1978/88, zum Kostenpreis | 4.774 | 94.900 |
| *Verschiedene Debitoren* | | |
| Fällige Mitgliedsbeiträge | 2.621 | |
| Fällig auf laufenden Konten | 3.413 | |
| Fällige Fondsbeiträge | 12.097 | |
| Vorschüsse | 5.408 | |
| Fällige Zinsen | 1.615 | |
| Vorauszahlungen | 687 | 25.841 |
| *Papiervorrat* | | 75 |
| | | 120.816 |
| *Mobiliar, Bürogegenstände* | | |
| Anschaffungspreis, abzüglich Verkaufserlös | 11.181 | |
| Abzüglich bisherige Abschreibungen | 7.531 | 3.650 |
| *Auto*, Anschaffungspreis | 1.152 | |
| Abzüglich Abschreibung | 752 | 400 |
| *Bücherei* (Nominalwert) | | 1 |
| Übertrag | | 124.867 |

| | £ | £ |
|---|---|---|
| Übertrag | | 124.867 |
| *Investitionen für Fonds* | | |
| Gewerkschaftsgründungsfonds £11.032 3 % British Transport Stock 1978/88, zum Kostenpreis | 7.503 | |
| Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute £53.154 | | |
| Schatzanleihe 2008/2012 £50.000 | | |
| 49 Aktien Trade Union Aktien Trust £51.230 | | |
| £20.089, 4 % Exchequer Stock 1968, £19.043 | 120.273 | 127.776 |
| | | 252.643 |

**Passiva**

| | | |
|---|---|---|
| *Verschiedene Kreditoren* | | |
| Allgemeine Konten | 12.810 | |
| Vorschüsse | 5.334 | |
| Beträge, ausstehend auf laufenden Konten | 1.861 | |
| Vorausbezahlte Mitgliedsbeiträge | 309 | 20.314 |
| *Zurückgelegte Beträge* | | 6.000 |
| *Fonds* | | |
| Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen | 9.391 | |
| Internationaler Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute | 201.909 | |
| Unterstützungsfonds | 6.068 | |
| Gewerkschaftsgründungsfonds | 7.503 | |
| Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung | 1.411 | |
| | 226.282 | |
| Allgemeiner Fonds | 47 | 226.329 |
| | | 252.643 |

## Bericht der Rechnungsprüfer

Wir haben alle Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt. Wir haben obige Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die Konten der Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein. Wir haben darüber dem Geschäftsführenden Ausschuß und dem Exekutivkomitee mit gleichem Datum einen besonderen Bericht zugestellt. Nach unserer Meinung und nach unserem Wissen und den uns erteilten Auskünften (1) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1964; (2) die Einnahmen- und Ausgabenrechnung gibt ein wahrheitsgetreues Bild des Ausgabenüberschusses für das Jahr 1964; (3) die Konten der Fonds geben ein wahrheitsgetreues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1964.

*Hesketh, Hardy, Hirshfield & Co.,*
Rechnungsrevisoren

Norwich House,
13, Southampton Place,
London, W. C. 1
10. Mai 1964

Tabelle 1

## Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1962, 1963 und 1964

| **Einnahmen** | *1962* £ | *1963* £ | *1964* £ |
|---|---|---|---|
| 1. Mitgliedsbeiträge | 93.387 | 94.446 | 89.869 |
| Abzüglich 20 % Beitrag zum Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen | 18.677 | 18.889 | 17.974 |
| | 74.710 | 75.557 | 71.895 |
| 2. Andere Einnahmen | 613 | 97 | 207 |
| 3. Zuweisung vom Internationalen Seeleute-Wohlfahrtsfonds | 9.391 | 7.345 | 3.905 |
| | 84.714 | 82.999 | 76.007 |

| **Ausgaben** | *1962* £ | *1963* £ | *1964* £ |
|---|---|---|---|
| *I. Gehälter und Zulagen* | | | |
| 1. Gehälter und Sozialversicherung und Vertretung | 39.449 | 41.129 | 43.420 |
| 2. Berichte und Übersetzungen | 309 | 200 | 411 |
| *II. Miete, Steuern und Bürokosten* | | | |
| 3. Londoner Büro | 3.946 | 4.042 | 4.490 |
| 4. New-Yorker Büro | 1.001 | 723 | — |
| 5. Versicherung | 31 | 30 | 46 |
| *III. Reise- und Repräsentationskosten* | | | |
| 6. Sitzungen und Konferenzen | 20.981 | 10.016 | 10.402 |
| 7. Reisekosten | 3.601 | 4.156 | 3.149 |
| 8. Repräsentationskosten | 413 | 610 | 555 |
| 9. Auto | 521 | 718 | 436 |
| *IV. Veröffentlichungen, Bücherei und Papier* | | | |
| 10. Zeitungen und Berichte | 9.057 | 7.234 | 6.921 |
| 11. ITF-Geschichte | 231 | 113 | 5 |
| 12. Abonnements | 328 | 334 | 421 |
| 13. Bücherei | 90 | 98 | 106 |
| 14. Papier- und anderer Bürobedarf | 857 | 840 | 749 |
| *V. Porti, Telephon und Telegramme* | | | |
| 15. Porti | 720 | 690 | 758 |
| 16. Telephon und Telegramme | 1.545 | 1.807 | 1.878 |
| *VI. Buchführung, Anwalts- und allgemeine Kosten* | | | |
| 17. Buchführung | 678 | 678 | 678 |
| 18. Bankspesen | 180 | 151 | 123 |
| 19. Allgemeine Kosten, Zuwendungen, Verschiedenes | 356 | 327 | 1.112 |
| 20. Zahlbarer Mitgliedsbeitrag | 625 | — | — |
| 21. Devisenaustauschverlust | 141 | 42 | 39 |
| Übertrag | 85 060 | 73.938 | 75.621 |

| | £ | £ | £ |
|---|---|---|---|
| Übertrag | 85.060 | 73.938 | 75.621 |
| Abschreibungen auf Mobiliar, Anlagen und Büromaschinen | 500 | 500 | 300 |
| Abschreibungen auf Auto | 750 | 716 | 252 |
| Zurückgelegt für Kongreß 1965 | — | 3.000 | 3.000 |
| Konto der Indonesischen Eisenbahner – Unterbrechung der Beziehungen | — | 3.760 | 6 |
| | 86.310 | 81.914 | 79.179 |

## Freier Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen

| | £ | £ |
|---|---|---|
| Saldo am 1. Januar 1962 | | 9.835 |
| **Beiträge** | | |
| Erhalten von Mitgliedsverbänden im Jahre 1962 | 1.870 | |
| Erhalten von Mitgliedsverbänden im Jahre 1963 | 171 | |
| Erhalten von Mitgliedsverbänden im Jahre 1964 | 28 | 2.069 |
| Erhalten vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG für 1962 | 23.064 | |
| Erhalten vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG für 1963 | 15.000 | |
| Erhalten vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG für 1964 | 15.000 | 53.064 |
| Sonderbeitrag der Mitgliedsverbände, 2d. pro Mitglied, für 1963 | 18.869 | |
| Sonderbeitrag der Mitgliedsverbände, 2d. pro Mitglied, für 1964 | 18.916 | 37.785 |
| Zuweisung von 20% der Mitgliedsbeiträge 1962 | 18.677 | |
| Zuweisung von 20% der Mitgliedsbeiträge 1963 | 18.889 | |
| Zuweisung von 20% der Mitgliedsbeiträge 1964 | 17.974 | 55.540 |
| Spende der schwedischen Verbände, Sammlung der Solidaritätsfonds, für 1962 | 4.507 | |
| Spende der schwedischen Verbände, Sammlung der Solidaritätsfonds, für 1963 | 6.719 | |
| Spende der schwedischen Verbände, Sammlung der Solidaritätsfonds, für 1964 | 6.719 | 17.945 |
| Sonderbeitrag der RLEA im Jahre 1962 | | 10.250 |
| Sonderbeitrag verschiedener Mitgliedsverbände der RLEA im Jahre 1964 | | 2.143 |
| Sonderbeitrag des Schwedischen Handelstjänstemannaförbundet für Regionaltätigkeit im Jahre 1963 | | 2.583 |
| Sonderbeitrag des Schwedischen Seeleuteverbandes für Tätigkeit zugunsten der asiatischen Seeleute im Jahre 1963 | | 766 |
| Beitrag der japanischen Mitgliedsverbände zu den Kosten des Asiatischen Beratungsausschusses für das Jahr 1963 | | 586 |
| für das Jahr 1964 | | 103 |
| Appell für asiatische Seeleute – Beiträge für 1964 | | 1.110 |
| Hongkong-Kampagne, Beiträge für 1964 | | 1.657 |
| | | 195.436 |

**Ausgaben in den Jahren 1962, 1963 und 1964**

**Regionaltätigkeit**

| **Regionalbüros** | £ | £ |
|---|---|---|
| Afrika-Büro, Lagos | 16.060 | |
| Asien-Büros, Singapur | 4.379 | |
| Hongkong | 4.092 | |
| Kuala Lumpur | 3.056 | |
| Japan-Büro, Tokio | 10.637 | |
| Lateinamerika-Büro, Lima und Rio de Janeiro | 62.214 | |
| | 100.438 | |
| Defizite in den Büchern des Lima-Büros und Kosten der diesbezüglichen Untersuchung | 7.684 | 108.122 |
| *Zuwendungen und Ausgaben* | | |
| *Afrika* | | |
| Zuwendungen (wie in Tabelle angeführt) | 2.952 | |
| Individuelle Zuwendungen | 777 | |
| Unterstützung von Kongreßdelegierten | 1.468 | |
| Reisekosten | 5.362 | |
| Vertretung: Kollege W. Townsend | 14.561 | 25.120 |
| *Asien* | | |
| Zuwendungen (wie in Tabelle angeführt) | 636 | |
| Individuelle Zuwendungen | 101 | |
| Unterstützung von Kongreßdelegierten | 1.407 | |
| Reisekosten | 5.997 | |
| Vertretung – IBFG | 69 | |
| Sitzungen des Asiatischen Beratungsausschusses | 5.076 | |
| Sitzungen des Ausschusses für asiatische Seeleute | 1.112 | |
| Hongkong – Organisierungskampagne | 551 | 14.949 |
| *Europa* | | |
| Zuwendungen (wie in Tabelle angeführt) | 1.442 | |
| Beitrag zu den Kosten des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) | 1.428 | |
| Reisekosten | 522 | 3.392 |
| *Lateinamerika und Karibischer Raum* | | |
| Zuwendungen (wie in Tabelle angeführt) | 1.311 | |
| Individuelle Zuwendungen | 335 | |
| Unterstützung von Kongreßdelegierten | 1.375 | |
| Reisekosten | 19.211 | 22.232 |
| *Ausgaben des Hauptbüros* | | |
| Gehalt des Regionaldirektors | 3.635 | |
| Personal und Bürodienste | 3.092 | |
| Miete, Büromaterial, Telegramme usw. | 973 | |
| Reise- und Repräsentationskosten | 2.639 | 10.339 |
| Übertrag | | 184.154 |

| | | £ |
|---|---|---|
| | Übertrag | 184.154 |
| Darlehen (abzüglich Rückzahlungen) per Tabelle . . . . . | | 1.890 |
| | | 186.044 |
| Saldo am 31. Dezember 1964 . . . . . | | 9.392 |
| | | 195.436 |

**Liste der einzelnen Zuwendungen**

| | | £ | £ |
|---|---|---|---|
| **Afrika** | | | |
| *Kenia* | Transportarbeiter . . . . . | 464 | |
| | Afrikanische Eisenbahner . . . . . | 23 | |
| *Liberien* | Seeleuteverband . . . . . | 273 | |
| *Malawi* | Afrikanische Eisenbahner . . . . . | 465 | |
| *Mauritius* | Hafenarbeiter . . . . . | 100 | |
| Nigerien | Straßentransportarbeiter . . . . . | 241 | |
| | Zivilluftfahrtspersonal . . . . . | 100 | |
| | Hafenarbeiter . . . . . | 280 | |
| | Hafenpersonal . . . . . | 50 | |
| *Rhodesien* | Beitrag zu einem IBFG-Projekt . . . . | 750 | |
| *Südafrika* | FOFATUSA . . . . . | 175 | |
| *Tansanien* | Afrikanische Eisenbahner . . . . . | 210 | |
| | | 3.131 | |
| | Abzüglich eine im Jahre 1962 für die Transportarbeiter von Malawi zurückgelegte, aber nicht gewährte Zuwendung . . . . . | 179 | 2.952 |
| **Asien** | | | |
| *Malaya* | Eisenbahnerverband . . . . . | 378 | |
| | Schulschiff . . . . . | 58 | |
| *Philippinen* | Transportarbeiter . . . . . | 200 | 636 |
| **Europa** | | | |
| *Finnland* | Eisenbahner . . . . . | 214 | |
| *Spanien* | Exilverbände der Eisenbahner und Transportarbeiter . . . . . | 212 | |
| *Türkei* | Eisenbahner . . . . . | 1.016 | 1.442 |
| **Lateinamerika und Karibischer Raum** | | | |
| *Bermuda* | Eisenbahner . . . . . | 36 | |
| *Bolivien* | Eisenbahner . . . . . | 122 | |
| *Curaçao* | Autobuspersonal . . . . . | 50 | |
| | Stauarbeiter . . . . . | 36 | |
| *Panama* | Transportarbeiter . . . . . | 18 | |
| *Peru* | Eisenbahner . . . . . | 108 | |
| | CTP . . . . . | 107 | |
| | UNIMAR . . . . . | 230 | |
| *Sao Paulo* | Solidaritätsbeitrag für Sonderprogramme . | 153 | |
| | Übertrag | | 5.030 |

| | | £ | £ |
|---|---|---|---|
| | Übertrag | | 5.030 |
| Trinidad | Transportarbeiter | 70 | |
| | Seeleute und Hafenarbeiter | 230 | |
| Schulungstätigkeit – ITF/AIFLD-Programm | | 138 | |
| Sonderzuwendungen: | | | |
| Central Sindical de Empleados Particulares del Peru | | 6 | |
| SUTA | | 7 | 1.311 |
| | | | 6.341 |

**Liste der gewährten Darlehen**

| | | £ | £ | £ |
|---|---|---|---|---|
| **Afrika** | | | | |
| *Kenia* | Afrikanische Eisenbahner | | 400 | |
| | Transportarbeiter | | 350 | |
| *Nigerien* | Straßentransportarbeiter | 100 | | |
| | Abzüglich Rückzahlung | 40 | 60 | |
| | Autobuspersonal von Lagos | 200 | | |
| | Abzüglich Rückzahlung | 78 | 122 | |
| | Hafen- und Transportarbeiter | | 75 | |
| | Zivilluftfahrtspersonal | | 50 | |
| | Hafenarbeiter | | 35 | |
| | Wegeinstandhaltungspersonal | 120 | | |
| | Abzüglich Rückzahlung | 120 | | 1.092 |
| **Asien** | | | | |
| *Indien* | Seeleuteverband | 1.500 | | |
| | Abzüglich Rückzahlung | 450 | 1.050 | |
| *Malaya* | Eisenbahner – Rückzahlung | | 312 | 738 |
| **Lateinamerika und Karibischer Raum** | | | | |
| *Trinidad* | Transportarbeiter | 70 | | |
| | Abzüglich Rückzahlung | 10 | | 60 |
| | | | | 1.890 |

Tabelle 3

## Internationaler Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute

| | £ | £ |
|---|---|---|
| Saldo per 1. Januar 1962 | | 180.130 |
| *Beiträge erhalten für 1962* | 88.811 | |
| *Beiträge erhalten für 1963* | 68.242 | |
| *Beiträge erhalten für 1964* | 39.054 | 196.107 |
| *Mitgliedsbeiträge erhalten für 1962* | 693 | |
| *Mitgliedsbeiträge erhalten für 1963* | 941 | |
| *Mitgliedsbeiträge erhalten für 1964* | 712 | 2.346 |
| Zinsen der Bankguthaben für 1962 | 4.404 | |
| Zinsen der Bankguthaben für 1963 | 4.262 | |
| Zinsen der Bankguthaben für 1964 | 5.897 | 14.563 |
| | | 393.146 |

**Ausgaben**

| | £ | £ |
|---|---|---|
| Sitzungen, Reisekosten und Vertretung (nicht anrechenbar im Allgemeinen Fonds): | | |
| 1962 | 2.963 | |
| 1963 | 5.113 | |
| 1964 | 4.701 | 12.777 |
| Zuweisung für geleistete Dienste und Ausgaben im Zusammenhang mit dem Fonds, wie im Allgemeinen Fonds unter «Ausgaben» angeführt | | |
| im Jahre 1962 | 9.391 | |
| im Jahre 1963 | 7.345 | |
| im Jahre 1964 | 3.905 | 20.641 |

**Zuwendungen**

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Belgien* | Seeleuteklub, Antwerpen | 7.200 | |
| *Finnland* | Seeleute-Wohlfahrtsheim, Helsinki | 6.500 | |
| *Deutschland* | Seeleuteschule, Hamburg | 5.000 | |
| | Gestrandete Seeleute, Bremen | 4 | |
| *Großbritannien* | Seeleute-Rehabilitierungszentrum | 13.000 | |
| | Seeleute-Krankenheim | 2.500 | |
| *Griechenland* | Schiffahrts-Zeitschrift | 180 | |
| | Hafenarbeiterverband | 1.000 | |
| *Indien* | Schiffahrtsbücherei, Bombay | 1.485 | |
| *Italien* | Internationaler medizinischer Seeleute-Funkdienst | 1.000 | |
| *Lateinamerika* | Mehrere Zuwendungen an hilfsbedürftige Seeleute | 386 | |
| *Niederlande* | Renovierung und Ausstattung des Amsterdamer Seeleute-Wohlfahrtsheims | 4.360 | |
| | *Wohlfahrtsdienste* | 3.000 | |
| *USA* | Repatriierung argentinischer Seeleute (Seamen's Church Institute, New York) | 357 | |
| | United Seamen's Services, New York | 13 000 | |
| | Scheinwerferanlage für Fußballplätze, New York | 5.715 | |
| | Finanzielle Unterstützung der Besatzung eines panamaischen Schiffes | 210 | 64.897 |
| *Zuweisungen an Seeleuteverbände* | | | |
| im Jahre 1962 | | 37.489 | |
| im Jahre 1963 | | 35.816 | |
| im Jahre 1964 | | 19.617 | 92.922 |
| | | | 191.237 |
| Saldo per 31. Dezember 1964 | | | 201.909 |
| | | | 393.146 |

Tabelle 4

## Unterstützungsfonds

| | £ |
|---|---|
| Saldo per 1. Januar 1962 | 5.198 |
| Zinsen | 1.416 |
| | 6.614 |
| Zuwendungen und verschiedene Ausgaben | 547 |
| Saldo per 31. Dezember 1964 | 6.067 |

Tabelle 5

## Beistandsfonds für Opfer der Unterdrückung

| | £ |
|---|---|
| Saldo per 1. Januar 1962 | 2.311 |
| Zuwendungen | 900 |
| Saldo per 31. Dezember 1964 | 1.411 |

## Wahl des Entschließungsausschusses, des Mandatsprüfungsausschusses und der Stimmenprüfer

(Kongreßdokument XXVIII C-1c)

1. Auf seiner Sitzung vom 26. und 27. Juli 1965 beschloß der Vorstand, folgende Zusammensetzung des **Entschließungsausschusses** und des **Mandatsprüfungsausschusses** zu empfehlen:

**Entschließungsausschuß (elf Mitglieder)**

| | |
|---|---|
| Afrika | 1 |
| Asien | 1 |
| Lateinamerika und Karibischer Raum | 1 |
| Nordamerika | 2 |
| Europa | 6 |

**Mandatsprüfungsausschuß (neun Mitglieder)**

| | |
|---|---|
| Afrika | 1 |
| Asien | 1 |
| Lateinamerika und Karibischer Raum | 1 |
| Nordamerika | 2 |
| Europa | 4 |

2. Außerdem beschloß der Vorstand, dem Kongreß zu empfehlen, fünf Stimmenprüfer für die Überwachung der Abstimmungen zu ernennen. Mindestens zwei dieser Stimmenprüfer sollen bei Abstimmungen nach Mitgliederzahlen beim Zählen der Stimmen anwesend sein.

## Empfehlung des Vorstandes betreffend Mitgliedsbeiträge

(Kongreßdokument XXVIII C-3 [EB])

1. Auf seiner Sitzung vom November 1964 beschloß der Vorstand, dem Kongreß zu empfehlen, die Mitgliedsbeiträge der ITF mit Wirkung vom 1. Januar 1965 auf 8d pro Mitglied pro Jahr zu erhöhen.

2. Der gegenwärtige Beitragssatz (6d) wurde auf dem Berner Kongreß der ITF im Jahre 1960 festgelegt und trat am 1. Januar 1961 in Kraft. Seitdem haben wir versucht, unsere Ausgaben so niedrig wie möglich zu halten. Die der ITF entstandenen Kosten sind jedoch aufgrund der Erweiterung der ITF-Tätigkeit und des allgemeinen Anstiegs der Lebenshaltungskosten, in Großbritannien wie auch in anderen europäischen Ländern, beträchtlich angestiegen.

3. Demgegenüber hat das Einkommen an Mitgliedsbeiträgen nicht zugenommen. Die in einigen großen Industrieländern zu verzeichnenden Schrumpfungen der Eisenbahnen und der damit verbundene Rückgang der Mitgliedschaft der Eisenbahnerverbände haben sich natürlich auch auf die Mitgliedschaft der ITF ausgewirkt. Der dadurch entstehende Verlust konnte durch die Gewinnung neuer Mitgliedsverbände nicht wettgemacht werden, weil es sich bei diesen neuen Verbänden zum größten Teil um kleine Gewerkschaften in den Entwicklungsländern handelte. Nur einige wenige große Transportarbeiterorganisationen der freien Welt gehören der ITF noch nicht an, sodaß die Einnahmen in der Form von Beiträgen neuer Mitgliedsverbände wahrscheinlich auch in der Zukunft niedriger sein werden.

4. Im November 1962 ersuchte der Vorstand die angeschlossenen Verbände, für die Finanzierung der ITF-Regionaltätigkeit einen freiwilligen Sonderbeitrag in Höhe von 2d pro Mitglied zu zahlen. Der Appell um Zahlung dieses Sonderbeitrages wurde auch während der Jahre 1963 bis 1965 wiederholt. Er stellt jedoch eine Interimsmaßnahme dar, die es der ITF ermöglichen sollte, ihre Ausgaben bis zur Zeit des nächsten Kongresses, auf dem die Revision des normalen Beitrages vorgeschlagen werden würde, zu decken.

5. Für jene Verbände, die seit 1962 die zuzüglichen 2d pro Mitglied gezahlt haben, bedeutet die Annahme der Empfehlung des Vorstandes lediglich eine Bestätigung des bestehenden Sachverhaltes. Für die anderen Verbände, die bisher nicht in der Lage gewesen sind, den freiwilligen Sonderbeitrag zu zahlen, wird der erhöhte Mitgliedsbeitrag eine zusätzliche finanzielle Belastung darstellen, die sie – so hoffen wir – auf sich nehmen werden, da die Tätigkeit der ITF nicht beeinträchtigt und wenn möglich ausgebaut werden sollte.

## Wahl des Generalrates

(Kongreßdokument XXVIII C-7 [a])

1. Im Einklang mit Paragraph 6 des Artikels 7 der ITF-Satzungen empfiehlt der Vorstand dem Kongreß, daß die nationalen und regionalen Wahlgruppen (Land oder Ländergruppen) und die Zahl der von ihnen zu machenden Nominierungen wie unten angeführt sein sollten.
2. Der Vorstand verweist den Kongreß auf die Bestimmungen der Paragraphen 5, 7 und 8 des Artikels 7 betreffend a) das Wahlverfahren, b) das Recht, Kandidaten für die Wahl in den Generalrat vorzuschlagen, und c) die Zahl der Mitglieder, durch die angeschlossene Organisationen im Generalrat vertreten sein können.
3. Gleichzeitig erinnern wir den Kongreß an die Bestimmungen, daß nur Mitglieder des Generalrates für die Wahl in den Vorstand nominiert werden können (siehe Dokument XXVIII C-7 [b]).

**Empfehlende Zusammensetzung des Generalrates**

| *Land oder Ländergruppe* | *Mitglied* | *Ersatzmitglied* |
|---|---|---|
| 1. Österreich | 1 | 1 |
| 2. Belgien, Luxemburg und die Niederlande | 3 | 3 |
| 3. Dänemark, Färöer, Island, Finnland | 3 | 3 |
| 4. Frankreich | 1 | 1 |
| 5. Deutschland | 4 | 4 |
| 6. Großbritannien und Irland | 4 | 4 |
| 7. Griechenland | 1 | 1 |
| 8. Italien, Malta und Zypern | 1 | 1 |
| 9. Norwegen | 1 | 1 |
| 10. Schweden | 1 | 1 |
| 11. Schweiz | 1 | 1 |
| 12. Israel, Libanon, Türkei | 1 | 1 |
| 13. Libyen, Tunesien und VAR | 1 | 1 |
| 14. Gambia, Kenia, Liberien, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Nigerien, Rhodesien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Uganda und Zambia | 4 | 4 |
| 15. Japan | 2 | 2 |
| 16. Aden, Birma, China (Taiwan), Hongkong und Indien | 1 | 1 |
| 17. Indonesien, Korea, Malaysien, Pakistan und die Philippinen | 2 | 2 |
| 18. Australien und Neuseeland | 1 | 1 |
| 19. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Dominikanische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Nikaragua, Mexiko, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela, El Salvador, Curaçao | 4 | 4 |
| 20. Barbados, Britisch-Guayana, Britisch-Honduras, Grenada, Jamaika, St. Luzia und Trinidad | 1 | 1 |
| 21. Kanada | 2 | 2 |
| 22. USA und Bermuda | 4 | 4 |
| 23. Estland, Polen und Spanien | 1 | 1 |

## Wahl des Vorstandes

(Kongreßdokument XXVIII C-7 [b])

1. Im Einklang mit Artikel 8 (Vorstand) Para. 5 der ITF-Satzungen empfiehlt der Vorstand dem Kongreß, daß die verschiedenen regionalen Wahlgruppen berechtigt sein sollten, folgende Nominierungen zu machen:

| | | |
|---|---|---|
| a) Europa und Mittlerer Osten | 12 | (siehe unten angeführte Länderliste) |
| b) Nordamerika | 4 | |
| c) Afrika | 2 | |
| d) Asien und Australasien | 2 | |
| e) Lateinamerika und Karibischer Raum | 2 | |

2. Weiterhin empfiehlt der Vorstand, daß mit Ausnahme der nordamerikanischen Wahlgruppe (der nur drei Mitglieder angehören), kein Land mit einer zahlenden Mitgliedschaft von weniger als 500 000 Mitgliedern mehr als einen Kandidaten vorschlagen soll; kein Land mit weniger als 1 Million zahlenden Mitgliedern mehr als zwei Kandidaten und kein Land mit über 1 Million zahlenden Mitgliedern mehr als drei Kandidaten.

3. Der Vorstand verweist den Kongreß auf die Bestimmungen der Paragraphen 6 und 7 des Artikels 8 der Satzungen, welche vorschreiben, daß die nominierten Kandidaten Mitglieder des Generalrates sein müssen; daß nicht mehr als die Hälfte der Mitglieder des Vorstandes ausschließlich dem gleichen Zweig der Transportindustrie angehören dürfen und daß kein Verband mit mehr als einem Mitglied im Vorstand vertreten sein soll.

4. In bezug auf die Beschränkung der Vertreter der verschiedenen Transportzweige empfiehlt der Vorstand, daß diese Beschränkung bereits innerhalb der verschiedenen Wahlgruppen bei der Nominierung der Kandidaten angewandt werden sollte, d. h. nicht mehr als die Hälfte der von einer Wahlgruppe vorgeschlagenen Kandidaten darf ausschließlich dem gleichen Zweig der Transportindustrie angehören.

**Afrika**

Gambien
Kenia
Liberien
Libyen
Madagaskar
Malawi
Mauritius
Nigerien
Rhodesien
Senegal
Sierra Leone
Südafrika
Tunesien
Uganda
Vereinigte Arabische Republik
Zambia

**Asien und Australasien**

Aden
Australien
Birma
China (Taiwan)
Hongkong
Indien
Indonesien
Japan
Korea
Malaysien
Neuseeland
Pakistan
Philippinen

**Lateinamerika und Karibischer Raum**

Argentinien
Barbados
Bolivien
Brasilien
Britisch-Guayana
Britisch-Honduras
Chile
Kolumbien
Costa Rica
Curaçao
Dominikanische Republik
Ekuador
Grenada
Guatemala
Honduras
Jamaika
Mexiko
Nikaragua
Panama
Paraguay
Peru
El Salvador
St. Luzia
Trinidad
Uruguay
Venezuela

**Nordamerika**

Kanada
USA
Bermuda

**Europa und Mittlerer Osten**

Belgien
Dänemark
Deutschland
Estland
Färöer Inseln
Finnland
Frankreich
Großbritannien
Griechenland
Irische Republik
Island
Israel
Italien
Libanon
Luxemburg
Malta
Niederlande
Norwegen
Österreich
Polen
Spanien
Schweden
Schweiz
Türkei
Zypern

## Wahl des Generalsekretärs

(Kongreßdokument XXVIII C-7 [c])

1. In unserem Rundschreiben Nr. 65/A 10 vom 14. Juli 1964 wurde den angeschlossenen Verbänden versprochen, daß das Sekretariat sie von den in Zusammenhang mit der Wahl des Generalsekretärs gemachten Nominierungen in Kenntnis setzen würde.

2. Die Liste der gemachten Nominierungen ist unten angeführt.

3. Außer dem Kollegen Imhof war auch der Kollege Lester Zosel vorgeschlagen worden. Seitdem hat Kollege Zosel jedoch beschlossen, sich aus persönlichen Gründen nicht zur Wahl zu stellen.

| **Kandidat** | **Verband** |
|---|---|
| H. Imhof | United Road Transport Union (Straßentransportarbeiterverband, Großbritannien); |
| | Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (Österreich); |
| | Gewerkschaft der Eisenbahner (Österreich); |
| | Sindicato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (italienische Eisenbahner); |
| | Centrale Générale des Services Publics – Secteur Cheminots (belgische Eisenbahner); |
| | Centrale Générale des Services Publics – Secteur Aviation (belgisches Zivilluftfahrtspersonal); |
| | Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands; |
| | Schweizerischer Eisenbahnerverband; |
| | Svenska Järnvägsmannaförbundet (schwedische Eisenbahner); |
| | Norsk Jernbansforbund (norwegische Eisenbahner); |
| | Norsk Lokomotivmandsforbund (norwegische Lokführer); |
| | Finska Järnvägsmannaförbundet (finnische Eisenbahner, SAK); |
| | Finska Lokmannaförbundet (finnische Lokführer); |
| | Dansk Jernbane Forbund (dänische Eisenbahner); |
| | Dansk Lokomotivmands Forbund (Lokomotivpersonal der dänischen Privatbahnen); |
| | Privatbanefuntionaerernes Forbund (dänische Privateisenbahner); |
| | Dansk Lokomotivmands Forening (dänische Eisenbahner); |
| | Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (Deutschland); |
| | Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund (dänische Transportarbeiter); |
| | Sømaendenes Forbund i Danmark (dänische Seeleute); |
| | Søfmaendenes Forbund i Danmark (dänische Schiffsheizer); |

| Kandidat | Verband |
|---|---|
| H. Imhof | Dansk Sø-Restaurations Forening (dänisches Schiffsverpflegungspersonal); |
| | Sailors' and Fishermen's Union (Isländischer Hochseefischerverband) |
| | Norsk Sjømannsforbund (norwegische Seeleute); |
| | Norsk Transportarbeidersforbund (norwegische Transportarbeiter); |
| | Det Norske Maskinistforbund (norwegische Maschinisten); |
| | Svenska Sjöfolksförbundet (schwedische Seeleute); |
| | Svenska Maskinbefälsförbundet (schwedische Maschinisten); |
| | Svenska Transportarbetareförbundet (schwedische Transportarbeiter); |
| | Svenska Stewardsförening (schwedisches Schiffsverpflegungspersonal) |