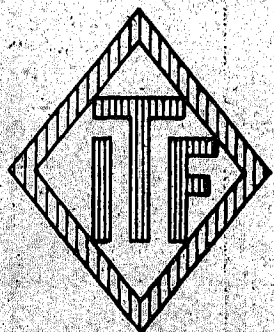


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 4

13. Dezember 1948

Internationale Seeleute-Konferenz der I.T.F.

(ITF) Vertreter von zwölf europäischen und überseeischen Ländern trafen am 23. und 24. November in Genf zu einer Konferenz der Seeleute-Sektion der I.T.F. zusammen. Dieser Tagung ging eine Sitzung des Ausschusses der Seeleute-Sektion der I.T.F. am 22. November voraus.

D.S. Tennant vom Verband Britischer Schiffsoffiziere wurde zum Präsidenten der Seeleute-Sektion der I.T.F. und T. Yates vom Britischen Seeleuteverband zu ihrem Vizepräsidenten gewählt.

Die Konferenz unterzog den Plan, die unter die Flagge von Panama, Honduras und ähnlichen Staaten überführten Schiffe zu boykottieren, einer genauen Prüfung. Eine Entschliessung wurde einstimmig angenommen, die den Beginn der Boykottaktion gegen solche unlauteren Überführungen auf den 1. Mai 1949 festsetzt. An die Schiffsoffiziere und Seeleute auf Schiffen, die aus Scheingründen in Panama und ähnlichen Staaten registriert worden sind, ergeht die Aufforderung, den Arbeitsvertrag zu beenden; die in Betracht kommenden Reeder werden aufgefordert, die Überführung vor dem erwähnten Zeitpunkt rückgängig zu machen.

Es wurde beschlossen, einen besonderen Boykott-Ausschuss aus Vertretern der der I.T.F. angeschlossenen Seeleute- und Dockerverbände einzusetzen und mit der Durchführung der Aktion zu betrauen. Der Geschäftsführende Ausschuss der I.T.F. wird gebeten, eine gemeinsame internationale Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter einzuberufen, um die Einzelheiten zur Durchführung des Boykotts zu beraten.

Die Entschliessung lautet wie folgt:

"Die Seeleute haben seit 25 Jahren die Übertragung von Schiffen auf die Register Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten verurteilt.

"Sie sind überzeugt, dass dieses Vorgehen das Umgehen der Steuer-, Währungs- und Sozialgesetze, der Sicherheitsvorschriften und Regelungen der Arbeitsbedingungen bezweckt und dass, sofern diesem Unwesen nicht Einhalt geboten wird, alle in jahrelanger gemeinsamer Anstrengung erkämpften Errungenschaften der Seeleute untergraben werden.

"In der Zwischenkriegszeit gefährdete die Praxis des unlauteren Flaggenwechsels die Arbeitsbedingungen der Seeleute aller Länder, und es kann nicht angenommen werden, dass sie den besten Interessen der in gutem Glauben handelnden Schifffahrtsindustrie dient.

"Die Seeleute widersetzen sich dieser Praxis und sind entschlossen diese Übertragungen von Schiffen zu bekämpfen, ohne Rücksicht darauf, welche Flagge als Deckmantel gebraucht wird.

"Die Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unterzog anlässlich des im Juli dieses Jahres in Oslo abgehaltenen Kongresses die Angelegenheit einer allseitigen Prüfung und beschloss, dass die Seeleute zur Aktion übergehen sollten, um dem Übel abzuhelfen.

"Die Konferenz der Seeleute-Sektionen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt in Genf am 23. und 24. November 1948 in Ausführung des Osloer Beschlusses und unter Vorbehalt der Verbindung mit der Hafentarbeiter-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,

"erwägt, ab 1. Mai 1949 gegen die unlautere Übertragung von Schiffen wirksam zu handeln. In der Zwischenzeit fordert sie die Schiffszuwerwerber und Seeleute auf, in ihrem eigenen Interesse ihren Dienst an solchen Schiffen zu beenden, und sie fordert die in Betracht kommenden Reeder auf, die zur Rückgängigmachung nötigen Schritte zu unternehmen.

"Die Konferenz beschliesst die Einsetzung eines ständigen Boykott-Ausschusses, dem die Durchführung der beabsichtigten Aktion obliegt.

"Sie ersucht den Geschäftsführenden Ausschuss der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, eine gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleute-Sektionen einzuberufen, um die Einzelheiten der Durchführung des Boykotts zu beraten. Das Sekretariat wird beauftragt, laufend eine Liste der Schiffe zu führen, gegen die Massnahmen zu ergreifen sind, sowie den Hafentarbeiterverbänden die Beschlüsse dieser Konferenz mitzuteilen."

Die Konferenz prüfte ebenfalls die Vorschläge, die von mehreren Regierungen zur Revision der im Juni 1946 in Seattle angenommenen Abkommen über Arbeit zur See gemacht worden sind und legte die Stellungnahme der Vertreter der Seeleute in dieser Sache an der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses des Internationalen Arbeitsamtes fest, die für dieselbe Woche in Genf angesetzt war und an der auch die Vertreter der Regierungen von einigen zwanzig und der Reeder von einem Dutzend Ländern teilzunehmen beabsichtigen.

Der Konferenz wurde im weiteren ein Bericht des Sonderbevollmächtigten der I.T.F. für den Fernen Osten unterbreitet. Dieser Bericht brachte klar zum Ausdruck, dass in der Überwindung der zahlreichen Schwierigkeiten der Seeleutebewegung in Asien wesentliche Fortschritte erzielt werden sind und dass der von der I.T.F. den asiatischen Seeleuteverbänden geleistete Beistand geschätzt wird. Insbesondere wurden wirksame Schritte zur Errichtung von nationalen Arbeitsämtern für die Schifffahrt unternommen, um den unerwünschten Praktiken, die bei der Anheuerung von Mannschaften in den Ländern des Fernen Ostens vorkommen, ein Ende zu setzen.

Schliesslich nahm die Konferenz Entschliessungen an, welche die Schaffung einer Sektion der Hochseefischer und einer Sektion für Personal der zivilen Luftfahrt, bestehend aus Untersektionen für Flug- und das Bodenpersonal in der I.T.F. befürworteten. Auch schuf sie einen Ausschuss für Sicherheitsfragen in der Schifffahrt, der laufend mit den internationalen zu regelnden Fragen betreffend die Sicherheit des Lebens auf See befassen wird.

Die Teilnahme der Gewerkschaften an der Durchführung
des Europäischen Wiederaufbauprogramms (E.R.P.)

Am 13. November 1948 wurde das Exekutivkomitee der I.T.F. in Paris vom Sonderbotschafter der Vereinigten Staaten W.A. Harriman in Gegenwart seiner engeren Mitarbeiter, der Herren William C. Foster, Boris Shiskin, Harry Martin, John N. Hutchinson, R.S. McClure, Victor J. Shaholm, David J. Saposch und John D. Walker empfangen. Die Europäische Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit war vertreten durch die Herren A.M. Morgan, Berater für Arbeitsfragen, M. Mange, Sekretär des Binnenverkehrsausschusses und I.E.L. Mackay, Sekretär des Seeverkehrsausschusses. Die I.T.F. vertraten die Kollegen O. Bécu, Präsident (Belgien), R. Bratschi (Schweiz), S. Christiansson (Schweden), Arthur Deakin und J.B. Figgins (Grossbritannien), T. Gómez (Spanien), G. Joustra (Niederlande), A.E. Lyon (Vereinigte Staaten), J.H. Oldenbroek (Generalsekretär) und P. Tofahrn (stellvertretender Generalsekretär). Kollege Harvey Brown, Präsident des Metallarbeiter-Verbandes der Vereinigten Staaten, nahm ebenfalls an der Zusammenkunft teil.

Sonderbotschafter W.A. Harriman beglückwünschte die I.T.F. dazu, dass sie als erste internationale Gewerkschaftsorganisation ihre Zustimmung zum europäischen Wiederaufbauprogramm erklärt hatte. Er gab seiner Genugtuung über diese Fühlungnahme mit der Gewerkschaftsbewegung Ausdruck, der er schon in seiner frühen Jugend beigetreten sei. Er sei erfreut, festzustellen, dass die I.T.F. an der Durchführung des E.R.P. aktiv teilnehmen wolle. Zu diesem Zwecke müsse die I.T.F. versuchen, eine Vertretung in der Europäischen Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit (O.E.E.C.) zu erhalten. In dieser Organisation habe die I.T.F. die Möglichkeit, ihre Aufgabe zu erfüllen; insbesondere könne sie sich dort für die Vereinheitlichung des europäischen Binnenverkehrswesens einsetzen. Die amerikanische Verwaltung wünsche nichts Besseres, als mit der I.T.F. und den europäischen und amerikanischen Gewerkschaften im allgemeinen enge Beziehungen zu unterhalten, um Schwierigkeiten, wie sie z.B. auf dem Gebiete des Seeverkehrs auftauchen können, überwinden zu helfen. Die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen in Europa sind das wesentliche Ziel des E.R.P., und die amerikanische Verwaltung heisst jede Mitarbeit der I.T.F., die auf dieses Ziel gerichtet ist, warm willkommen.

Die Diskussion wurde durch Kollege Oldenbroek eröffnet. Seitens der I.T.F. nahmen die Kollegen Deakin, Figgins und Bécu daran teil, seitens der amerikanischen Verwaltung die Herren Foster und Shiskin und seitens der O.E.E.C. die Herren Morgan, Mange und Mackay. An erster Stelle wurden die Vertreter der I.T.F. über die Art und Weise unterrichtet, in der die Entschlüsse zur Durchführung des E.R.P. vorbereitet und getroffen werden, sowie darüber, welche hauptsächlichsten Verkehrsfragen bereits gelöst worden sind oder noch studiert werden. Der Binnenverkehrsausschuss der O.E.E.C. veranlasste z.B. die Übertragung von bereits an die amerikanische Industrie erteilten Aufträgen zum Bau von Eisenbahnwagen an die europäische Industrie. Er bewirkte auch den Abschluss eines Abkommens über die Standardisierung der Güterwagen. Der nächste Schritt ist die Standardisierung des Fahrgestells der Güterwagen im Hinblick auf die spätere Einführung der automatischen Kupplung auf den Eisenbahnen des europäischen Kontinents. Weiter sieht er die Schaffung eines Kühlwagenparks zum gemeinsamen Gebrauch auf den europäischen Netzen vor. Auch beschäftigt er sich mit Plänen eines einfachen, bescheiden ausgestatteten

Schlafwagens, der Personen mit bescheidenen Geldmitteln internationales Reisen erleichtern soll. Ebenfalls geprüft wird die Schaffung einer internationalen Fahrkarte, deren Preis ganz in der Währung des Ausgabelandes zahlbar ist. Die Frage der Standardisierung des Oberbaumaterials bildet ebenfalls den Gegenstand von Untersuchungen. Schliesslich ist eine Frage von grosser wirtschaftlicher Bedeutung, die gegenwärtig besprochen wird: diejenige der Handelsabkommen, die nötig sind, um die europäische Kraftwagenindustrie lebensfähig zu erhalten. Die Schifffahrtskommission der O.E.E.C. bemüht sich, die Erhöhung der europäischen Schifffahrtstonnage herbeizuführen, um die Ländervollbeschäftigung der europäischen Länder zu schonen und diesen die Erhaltung ihres eigenen Einkommens zu ermöglichen.

Der Vergrösserung der spezialisierten europäischen Handelsflotte insbesondere der Anzahl der Tanker wird besondere Aufmerksamkeit widmet. Im ganzen gesehen besteht das Ziel darin, die europäische Handelsflotte bis zum Jahre 1952 lebensfähig zu machen. Der Ausschuss übt die Oberaufsicht über die Aufteilung der E.R.P.-Transporte amerikanischer Herkunft zu gleichen Teilen unter die Handelsflotte der Vereinigten Staaten einerseits und die der europäischen Länder andererseits aus. Dies ist manchmal eine schwierige Aufgabe, und es birgt die dauernde Anwendung dieses Grundsatzes für die Zukunft die Gefahr einer Beschäftigungslosigkeit der europäischen Schiffe und Seeleute in sich.

Der beratende Gewerkschaftsausschuss, der von den am E.R.P. beteiligten Ländern ins Leben gerufen wurde, steht mit der O.E.E.C. in ständiger Verbindung. Kollege Leon Jouhaux vertritt diesen Ausschuss der O.E.E.C. Ihm werden alle Dokumente zugestellt, welche die in der O.E.E.C. abgeschlossenen Abkommen enthalten. Es handelt sich um umfangreiche Schriftstücke in stark ausgeprägter Fachsprache und manchmal sehr verwickelten Bestimmungen. Es muss deshalb versucht werden, ihren Inhalt für die Arbeiter, deren Mitarbeit gewünscht wird, verständlich zu machen. In Zukunft wird sich die O.E.E.C. bestreben, Zusammenfassungen in einfacher Sprache abzufassen, um sie dem beratenden Gewerkschaftsausschuss zur Verteilung in der Gewerkschaftsbewegung zur Verfügung zu stellen. Doch wird es nicht möglich sein, dies durch Drucksachen zu verdeutlichen; die Notwendigkeit liegt der Hand, andere Mittel zu finden, um die Gewerkschaftsorganisationen gut zu unterrichten, damit sie ihrerseits die Arbeiter aufklären können.

Zum Schluss stellten die Teilnehmer an der Konferenz fest, dass die unmittelbaren Probleme der Lösung harren:

- 1.) Die Gewerkschaftsorganisationen müssen über die allgemeine Tätigkeit der O.E.E.C. und ihrer Fachabteilungen besser unterrichtet werden;
- 2.) Die Gewerkschaften wünschen mitsprechen zu können, bevor Entscheidungen getroffen werden, auf die Entscheidungen Einfluss zu nehmen und Fragen betreffend die Arbeits- und Lebensbedingungen ihrer Mitglieder zur Sprache bringen zu können;
- 3.) Die I.T.F. wünscht, an den Beratungen über den Grundsatz der gleichmässigen Aufteilung der E.R.P.-Transporte amerikanischer Herkunft unter die Handelsflotte der Vereinigten Staaten und diejenigen anderer Länder teilzunehmen.

Zu diesem letzten Punkt wies die I.T.F. darauf hin, dass sie dem Grundsatz der Arbeitsteilung zwischen den Seefahrern der Vereinigten Staaten und Europas zwar zustimmt, die Anwendung des Grundsatzes jedoch durch die Tatsache gefälscht wird, dass eine ganze Anzahl Schiffe, die Reedern in den Vereinigten Staaten gehören, unter der Flagge Panamas fahren und deshalb nicht als amerikanische Schiffe im Sinne des amerikanischen Gesetzes über das E.R.P. gelten.

Da die Konferenz von der I.T.F. ausschliesslich zum Zwecke der gegenseitigen Information veranstaltet war, fasste sie keinen formellen Beschluss. Die Besprechungen hinterliessen jedoch den Eindruck, dass das ganze Problem der Teilnahme der Gewerkschaften an der Durchführung des E.R.P. einer genauen Abklärung durch alle beteiligten Parteien bedarf.

Zusammenkunft des Exekutivkomitees der I.T.F.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. hielt in den Tagen vom 12. bis 14. November 1948 in Paris eine ordentliche Sitzung ab. Alle Mitglieder, nämlich die Kollegen O. Bécu, (Präsident) (Belgien), R. Bratschi, (Schweiz), S. Christiansson (Schweden), J. B. Figgins (Grossbritannien), T. Gomez (Spanien) G. Joustra (Niederlande), A. E. Lyon (Vereinigte Staaten) und J. H. Oldenbroek (Generalsekretär) waren anwesend. Die Kollegen Arthur Deakin (Delegierter des Geschäftsführenden Ausschusses) und P. Tofahrn (stellvertretender Generalsekretär) nahmen ebenfalls an der Sitzung teil.

Der Rechenschaftsbericht des Sekretariats behandelte unter anderem die in Paris vom 14. bis 16. September 1948 abgehaltenen Konferenzen zur Lösung der Frage der Beziehungen der Internationalen Berufssekretariate zum Weltgewerkschaftsbund. Beim entsprechenden Punkt der Tagesordnung wurde folgende Entschliessung angenommen:

" Das Exekutivkomitee der I.T.F., versammelt in Paris vom 12. bis 14. November 1948,

hat den Bericht des Sekretariats über die Zusammenkünfte der Vertreter der Internationalen Berufssekretariate unter sich und mit den Vertretern des W.G.B., die in den Tagen vom 14. bis 16. September in Paris stattfanden, geprüft.

Das Komitee ist der Ansicht, dass die Besprechungen an diesen Zusammenkünften die Unmöglichkeit bestätigen, mit dem W.G.B. in Bezug auf eine Vereinigung der I.B.S. mit dieser Organisation zu einer Verständigung zu gelangen, die den I.B.S. die nötige Selbständigkeit gewährleistet und ihnen die Freiheit gewährt, ungehindert ihre nützliche Tätigkeit für die Arbeiter, die sie vertreten, fortzusetzen.

Das Komitee ist überdies der Auffassung, dass die Entwicklung innerhalb des W.G.B. derart ist, dass die Einverleibung der I.B.S. in den W.G.B. nicht möglich ist, ohne Verzicht auf die freigewerkschaftlichen Grundsätze, die während mehr als einem halben Jahrhundert für die Tätigkeit der I.T.F. massgebend waren, und die wir aufrechtzuerhalten gewillt sind.

Das Exekutivkomitee billigt folglich den Bericht des Sekretariates und die von den Vertretern der I.T.F. im Laufe der Verhandlungen in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Osloer Kongresses eingenommene Stellung.

Das Sekretariat wird beauftragt, seine Bemühungen zur Stärkung der Beziehungen mit den anderen Internationalen Berufssekretariaten fortzusetzen und über die weitere Entwicklung an der nächsten Zusammenkunft des Exekutivkomitees Bericht zu erstatten."

Das Exekutivkomitee prüfte sodann den Bericht des Kollegen Trifó Gómez über seine Fühlungnahme mit den Transportarbeiter-Gewerkschaften Latein-Amerikas im April dieses Jahres. Das Ergebnis der Besprechungen wurde als sehr verheissend betrachtet. Jede Anstrengung soll unternommen werden, um die Beziehungen zu diesen Gewerkschaften enger zu gestalten und sie zu ermütigen, eine regionale Organisation aller Transportarbeiter-Gewerkschaften Latein-Amerika zu bilden. Ab 1. Januar 1949 wird das Sekretariat ein monatlich zweimal erscheinendes Nachrichtenblatt in spanischer Sprache herausgeben. Überdies wurde beschlossen, unverzüglich Vorbereitungen zur Abhaltung einer Konferenz der latein-amerikanischen Transportarbeiter-Gewerkschaften zu treffen, die, wenn möglich, unmittelbar vor oder nach dem Kongress der all-amerikanischen Gewerkschaft-Konföderation, der für den Herbst 1949 in Havanna angesetzt ist, stattfinden soll.

Die gewerkschaftliche Lage in Afrika bildete ebenfalls Gegenstand des Meinungsaustausches. Das Sekretariat wurde beauftragt, die Entsendung einer Delegation nach diesem Erdteil vorzubereiten. Diese Delegation soll Einblick in die gewerkschaftliche Lage der Transportarbeiter gewinnen, die bestehenden Organisationen fördern und ihnen beistehen, und die Gründung von Gewerkschaften dort, wo keine bestehen, in die Wege leiten.

Der Kongress der I.T.F. vom Juli dieses Jahres hat die Abhaltung einer Konferenz der Transportarbeiter im Nahen und Mittleren Osten beschlossen. Wegen der Wirren in Palästina und deren Auswirkung auf den ganzen Nahen und Mittleren Osten konnte dieser Beschluss bisher noch nicht ausgeführt werden. Sobald es die Umstände erlauben werden, wird diese Konferenz nach Kairo einberufen werden. In der Zwischenzeit wird das Sekretariat die Vorbereitungen zur Veröffentlichung einer Zeitschrift in arabischer Sprache treffen.

Schliesslich prüfte das Exekutivkomitee einen Bericht des Kollegen George Reed, Beauftragter der I.T.F. in Singapore. Er erachtet als nötig, in Südost- und Ostasien eine grossangelegte Kampagne unternehmen, um die Transportarbeiter über die Grundlagen des freien Gewerkschaftswesens und die eigentlichen praktischen Aufgaben der Gewerkschaften aufzuklären sowie über die Notwendigkeit für die Gewerkschaften, sich aus den parteipolitischen Kämpfen herauszuhalten. Bedeutende und fruchtbare Arbeit ist in diesem Jahre unter den Seeleuten dieses Gebietes dank der materiellen Hilfe der europäischen, amerikanischen und australischen Seeleuteorganisationen bereits geleistet worden; doch ist noch viel zu tun, um den Transportarbeitern in Asien in der Bildung von Organisationen beizustehen, die fähig sein werden, ihre materiellen und sozialen Interessen zu verteidigen. Das Exekutivkomitee beauftragte das Sekretariat, den angeschlossenen Verbänden von der Sachlage Kenntnis zu geben.

zu geben und zu ermitteln, in welcher Weise sie an der Ausführung des Programms mitzuhelfen gedenken.

Die gewerkschaftliche Lage in den Transportindustrien Frankreichs wurde in einer Konferenz mit den Vertretern der der I.T.F. angeschlossenen französischen Verbände besprochen. Das Exekutivkomitee zeigte sich sehr beeindruckt durch den Erfolg des Widerstandes, den die Transportarbeiter-Gewerkschaften der "Force Ouvrière" den kommunistischen Umsturzbestrebungen entgegenstellen. Das Exekutivkomitee stellte mit Befriedigung fest, dass die bisher durch die I.T.F. und viele angeschlossene Verbände geleistete Hilfe sich als wirksam erwiesen hat und beschloss, neue Massnahmen zu ergreifen, um den angeschlossenen französischen Verbänden zu Hilfe zu kommen.

Das Exekutivkomitee hat auch die Frage der Beteiligung der Gewerkschaften an der Durchführung des Europäischen Wiederaufbauprogramms (E.R.P.) geprüft und ist mit Vertretern der amerikanischen Verwaltung des E.R.P. und der Europäischen Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (O.E.E.C.) zusammengetroffen. Als Ergebnis des Meinungsaustauschs mit diesen offiziellen Vertretern wurde beschlossen, diese Fühlungnahme aufrechtzuerhalten und auszubauen und sich mit dem bei der O.E.E.C. bereits akkreditierten beratenden Gewerkschaftsausschuss in Verbindung zu setzen.

Auf der Tagesordnung standen auch einige interne Geschäfte, wie Revision des Budgets für 1948 und Festlegung des Budgets für 1949; eine Konferenz der Redakteure der von den angeschlossenen Verbänden herausgegebenen Zeitungen, die voraussichtlich im Mai nächsten Jahres stattfinden wird; eine Zusammenkunft des Sachverständigenausschusses der Strassentransportarbeiter gegen Mitte Januar; die Prüfung der Frage der Ausbildung der Gewerkschaftsfunktionäre der Länder mit wenig entwickelten Gewerkschaftsbewegungen.

Die Kollegen K. Maxamin, ehemaliges polnisches Mitglied des Generalrates der I.T.F. und Harvey Brown, Vorsitzender des Metallarbeiterverbandes der Vereinigten Staaten, statteten dem Exekutivkomitee einen Höflichkeitsbesuch ab. Kollege Maxamin berichtete dem Komitee über den Widerstand der Arbeiterschaft gegen die kommunistische Unterdrückung in den Ländern hinter dem "eisernen Vorhang". Kollege Brown, dessen Verband für den Teil seiner Mitglieder, die in den Eisenbahnwerkstätten der Vereinigten Staaten arbeiten, der I.T.F. angeschlossen ist, gab seiner Sympathie für die Arbeit der I.T.F. Ausdruck und versicherte sie der vorbehaltlosen Unterstützung seines Verbandes.

Die Funktionäre der C.G.T. - Force Ouvrière drückten ihre Dankbarkeit für die Unterstützung aus, die die I.T.F. nicht nur den Transportarbeiterverbänden, sondern der ganzen von der C.G.T. - Force Ouvrière vertretenen Bewegung angedeihen liess.

BEILAGE

zum

Pressebericht Nr. 4

Der Kraftfahrbeirat in Österreich.

Der Weg zur Demokratisierung der Verwaltung.

Von Dr.A.A. Buzzi-Quattrini

Alle Bemühungen zur schnellen Wiederaufrichtung der Volkswirtschaft jedes einzelnen Staates nach dem letzten Weltkrieg mussten beim Verkehr beginnen.

Der engen Verflechtung des Verkehrs mit allen Teilen der Wirtschaft muss die staatliche Autorität Rechnung tragen. Jede Massnahme auf dem Felde des Verkehrs hat wirtschaftspolitische Wirkungen weit über die Verkehrswirtschaft hinaus.

In Erkenntnis dieser Tatsache wurde auch in Österreich ein neuer Weg beschritten, um eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Teilen der interessierten Wirtschaft und der obersten Verwaltungsbehörde zu erzielen. Es wurde für das Gebiet des Kraftfahrwesens ein Kraftfahrbeirat bestellt. Die Aufgabe dieses Beirates ist es, Gutachten und Anträge in Angelegenheiten des Kraftfahrwesens an das hierfür zuständige Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau und an die anderen am Kraftfahrwesen interessierten Bundesministerien zu erstatten sowie zu den Entwürfen der das Kraftfahrwesen berührenden Gesetze, Verordnungen und grundsätzlichen Erlasse Stellung zu nehmen.

Dieser Kraftfahrbeirat setzt sich aus je einem Vertreter der Kraftfahrzeugindustrie, Kraftfahrzeughilfsindustrie, Kraftfahrzeug-Mechanikergewerbe, Kraftfahrzeug-Handel, Versicherungsanstalten, Sozialversicherung, Lastfuhrwerker, Personenuhrwerker, Berufskraftfahrer des Personenuhrwerksgewerbes, Berufskraftfahrer des Lastfuhrwerksgewerbes, Berufskraftfahrer im Privatdienstverhältnis, Landwirtschaft, der sportlich touristischen Gruppe des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs, der Nutzkraftwagenbesitzergruppe des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs, der Kraftfahrbetriebe der Eisenbahn und des Fremdenverkehrsbüros zusammen.

Zu den Beratungen dieses Beirates werden noch die Vertreter der einzelnen Ministerien, der Polizei, der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge und der Landesregierungen (Österreich ist ein Bundesstaat) zugezogen.

Die reine Aufzählung zeigt die breite Basis, auf welcher dieser Beirat aufgebaut ist, wovon die Verwaltung bei richtiger Verwendung zweifellos grosse Vorteile erzielen kann.

Bisher wurden 3 Sitzungen je im Abstand eines halben Jahres abgehalten, und diese haben die Hoffnungen, welche bei der Errichtung gehegt wurden, vollkommen erfüllt. Es wurden bei diesen Tagungen, die jeweils 1-2 Tage gedauert haben, vielerlei Probleme besprochen, die direkt und indirekt mit dem Autoverkehr in Verbindung stehen. Es hat sich dabei gezeigt, dass alle mitwirkenden Sachverständigen stets die Förderung des Automobilverkehrs und die allgemeine Verkehrssicherheit als ihre vornehmste Aufgabe betrachten.

Es wurden hierbei z.B. Fragen des Haftpflichtversicherungstarifes der bevorzugten Behandlung neuerdings in den Handel kommender Hilfsmotore für Fahrräder, der Abänderung der gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Hinaufsetzung der zulässigen Fahrzeuggewichte und Fahrzeugdimensionen, der Einführung eines besonderen Führerscheines für Traktoren und vieles andere mehr besprochen. Dabei hat es sich sehr nützlich erwiesen, dass die staatliche Behörde durch diesen Rat mit allen in Betracht kommenden Kreisen Fühlung nehmen und zu lässigen Rat einholen kann. Damit wird ein gewisses Mitsprache- und Beratungsrecht interessierter Kreise eingeführt. Es besteht die Möglichkeit, bei Gesetzentwürfen die allgemeine Meinung schon am Konkreten zu erfahren und dadurch wesentlich ausgereifere Entwürfe dem Parlament zuleiten zu können. Massgebende Erlässe des Bundesministeriums werden, wenn sie den Beirat passiert haben, viel seltener als früher auf Kritik bei der Öffentlichkeit oder auf Schwierigkeiten in ihrer Durchführung stossen.

Der Kraftfahrbeirat gestattet der Verwaltung ein wirklichkeitsnahe Arbeiten und gibt den einzelnen Kreisen der Interessenten - seien die Vertreter der Arbeitnehmer, seien es die Vertreter der Unternehmer wie der Industrie, des Fuhrwerks oder jener des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs, die die sportlichen Interessen vertreten, oder jener der Landwirtschaft oder des für Österreich wichtigen Fremdenverkehrs und viele andere mehr - die Möglichkeit einerseits auszusprechen und eine gemeinsame Plattform zu finden, andererseits in die Verwaltung so viel Einblick zu bekommen, um Verständnis für die Anordnungen zu gewinnen und ihren Einfluss dahin geltend machen zu können, dass bürokratische Überspitzungen unmöglich werden.

Das "Auto-Parlament" ist u.E. ein gelungener Versuch der Demokratisierung der Verwaltung und zeigt den Weg zur Verwirklichung der Idee eines freiheitsliebenden und demokratischen Volkes.-