



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 15
Kongress-Sonderausgabe

11. August 1952

DER STOCKHOLMER KONGRESSDER I.T.F.

(16.- 23. Juli 1952)

VERHANDLUNGSBERICHT

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) wurde am 16. Juli 1952 mit einer Feier im Stockholmer Konzerthaus eröffnet. Anwesend waren mehr als 200 Delegierte aus 22 Ländern. Die rund 80 vertretenen Organisationen hatten ausserdem etwa 55 Beobachter entsandt. Der Internationale Bund freier Gewerkschaften (I.B.F.G.), die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation und die beiden schwedischen Gewerkschaftsbünde waren durch Gastdelegierte vertreten.

Beobachter folgender offizieller Stellen und Körperschaften beehrten den Kongress mit ihrer Anwesenheit: Die schwedische Regierung, der Stockholmer Stadtrat, die Internationale Arbeitsorganisation (I.A.O.), die Stockholmer Gesandtschaften Grossbritanniens und der U.S.A., die Abteilung der Londoner Gesandtschaft der U.S.A. für Arbeitsfragen und die Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung.

Unter den Ehrengästen des Kongresses befanden sich mehrere ehemalige Funktionäre der schwedischen Transportarbeitergewerkschaften, darunter der fr. Präsident der I.T.F., Charles Lindley, der nicht nur den Stockholmer Kongressen der Jahre 1902 und 1928 beiwohnte, sondern auch die I.T.F. im Jahre 1896 gründen half.

ERÖFFNUNG

(Mittwoch, 16. Juli)

Die Eröffnungsfeier begann um 10.00 Uhr im kleinen Saal des Konzerthauses mit einem musikalischen Programm.

R. Helgesson, Präsident des schwedischen Transportarbeiterverbandes, hiess die Kongressdelegierten im Namen der schwedischen Gewerkschaften willkommen. Es sei für diese eine grosse Ehre, Gastgeber des 22. Kongresses der I.T.F. sein zu dürfen. Die Delegierten würden in Schweden keine Kriegsvorwürstungen finden. Die Ausländer neigten oft zu der Auffassung, dass die 140 Jahre Frieden, die Schweden habe geniessen dürfen, rein dem Zufall zuzuschreiben sind. Die Schweden seien jedoch überzeugt, dass ihre Verfassung etwas damit zu tun habe. Sie hätten nie die Sklaverei gekannt und seien immer Herr im eigenen Haus gewesen.

Der Friede habe es der schwedischen Arbeiterbewegung ermöglicht, stark zu werden. In den letzten dreissig oder vierzig Jahren seien grosse Fortschritte erzielt worden, aber nicht ohne harten Kampf gegen Widersacher, die ihre Interessen zu verteidigen wüssten.

Auf die derzeitige parlamentarische Lage Bezug nehmend, sagte Helgesson, die sozialdemokratische Partei und die Bauernpartei arbeiteten seit 1951 in einer Koalitionsregierung zusammen. Ihr Programm sei der soziale Fortschritt im Landesinnern und die Neutralität dem Ausland gegenüber. Die Frage der Landesverteidigung sei lange Gegenstand von Auseinandersetzungen zwischen den Sozialisten und den bürgerlichen Parteien gewesen, aber nicht mehr nach 1940, denn, wie Minister Möller gesagt habe, habe die Arbeiterbewegung Schweden verteidigungswert gemacht.

Die schwedische Arbeiterschaft sei zu fast 100 % gewerkschaftlich organisiert. Mit der gewerkschaftlichen Stärke sei Verantwortung verbunden. Es müsse zwischen den Lohnforderungen und den Ansprüchen der nationalen Wirtschaft ein Gleichgewicht geschaffen werden. An gewerkschaftlichen Aufgaben fehle es nicht. Die Jugend neige dazu, die heutigen Verhältnisse als selbstverständlich hinzunehmen, und es bedürfe deshalb intensiver gewerkschaftlicher Bildungsarbeit.

Der Kampf der schwedischen Gewerkschaftsbewegung um den sozialen Fortschritt gehe weiter, und der Kongress der I.T.F. werde, so hoffe er, zum Erfolg dieses Kampfes beitragen.

Ansprache des Präsidenten

R. Bratschi, Präsident der I.T.F., dankte zunächst seinem Vordner für den Willkommensgruss. Im Jahre 1950 hätten sich die angeschlossenen Organisationen in Oesterreich wie auch in Finnland um die Durchführung dieses Kongresses beworben, das Exekutivkomitee habe jedoch wegen der schwierigen politischen Lage Wiens und der Abhaltung der olympischen Spiele in Helsinki weder die eine noch die andere der beiden Einladungen annehmen können. Das Angebot der schwedischen Freunde, den Kongress in ihrer Hauptstadt durchzuführen, sei deshalb mit Freude angenommen worden.

Der erste Stockholmer Kongress der I.T.F. habe vor genau 50 Jahren stattgefunden. Es sei ein bescheidener Kongress gewesen, an dem nur zwanzig Delegierte teilgenommen hätten. Unter ihnen habe sich Charles Lindley befunden, der der I.T.F. hervorragende Dienste geleistet habe. Der zweite Stockholmer Kongress, der des Jahres 1928, sei von einer I.T.F. einberufen worden, die sich in der Zwischenzeit zu einer grossen und mächtigen Organisation entwickelt hatte. 107 Delegierte hätten daran teilgenommen, verglichen mit den 200 Delegierten dieses Kongresses. Die I.T.F. besitze in Schweden fünf angeschlossene Organisationen. Sie hätten für ihre Mitglieder vorbildliche Arbeits- und Lebensbedingungen erkämpft und immer nach den Grundsätzen der internationalen Solidarität gehandelt. Die I.T.F. habe sich nie vergeblich an die schwedischen Kameraden gewandt.

Was er von den angeschlossenen Gewerkschaften gesagt habe, gelte auch für die schwedische Arbeiterbewegung in ihrer Gesamtheit. Die Gewerkschaften, die Genossenschaften und die sozialdemokratische Partei seien vorbildliche Organisationen, denen ein immer grösser Teil des schwedischen Volkes sein Vertrauen schenke.

Unter der Führung dieser Organisationen seien auf den Gebieten der Produktion, der sozialen Gerechtigkeit, der sozialen Sicherung und des Gesundheitswesens wahrhaft eindruckliche Ergebnisse erzielt worden. Trotzdem hätten die schwedischen Gewerkschaften

nicht die Absicht, auf ihren Lorbeeren auszuruhen.

Es sei nur natürlich, dass eine solche Bewegung Männer von internationalem Format hervorgebracht habe, wie Charles Lindley, Hjalmar Branting und Per Albin Hansson.

Das grosse Aufbauwerk des schwedischen Volkes sei restlos auf dem Boden der Demokratie und der Freiheit entstanden. Die Arbeiterbewegung habe nie mit der Diktatur gespielt, und dieser ehrliche, saubere und gerade Weg habe sie auch vor Spaltungen kommunistischer oder anderer Art bewahrt.

Er begrüßte alsdann den Vertreter der schwedischen Regierung, Herrn John Lingman, Zivilminister; Herrn Erik Upmark, Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen; Herrn Radhe, Stadtsekretär, Stockholm; Herrn Axel Strand, Präsident und Generalsekretär des schwedischen Gewerkschaftsbundes; Herrn Otto Nordenskjöld, stellv. Generalsekretär des schwedischen Angestellten-Gewerkschaftsbundes; Herrn P. Williamson, Labour Attaché der britischen Gesandtschaft in Stockholm; Herrn C.R. Atkinson, Labour Attaché der amerikanischen Gesandtschaft in London; Herren Heath und Saposs von der "Mutual Security Agency"; Herrn Thorsson von der Internationalen Arbeitsorganisation; Herrn Dubus von der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung; Koll. Arthur Deakin als Vertreter des Internationalen Bundes freier Gewerkschaften; Herrn D. Follows von der "International Federation of Air Line Pilots' Associations"; und Koll. John Christensson von der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation.

Als Ehrengäste begrüßte er die I.T.F.-Veteranen Charles Lindley, A. Borgstedt, S. Christiansson, A. Forslund, F.W. Franzén (alle aus Schweden); F. Landskroon (Holland), A. Löfgren und S. Lundgren (Schweden), und K. Maxamin (Polen), der in Belgien im Exil lebt. Koll. Brautigam (Holland), der ebenfalls eingeladen war, hatte ein Entschuldigungsschreiben gesandt, in welchem er bedauerte, nicht anwesend sein zu können.

In Stuttgart habe die I.T.F. die Kameraden geehrt, die sich im Kampf gegen den Faschismus ausgezeichnet hatten. Das faschistische und nazistische Gift sei jedoch noch nicht völlig ausgetilgt. In Argentinien und Spanien seien immer noch faschistische Regierungen an der Macht und setzten ihr schändliches Handwerk der Unterdrückung fort. In Argentinien seien auch die Seeleute und Eisenbahner nach einem ungleichen Kampf um Freiheit und Menschenrechte dem Regime Perons zum Opfer gefallen. Die I.T.F. gewähre ihren tapferen argentinischen Kameraden jede Unterstützung, und er sei überzeugt, dass eines Tages das Banner der Freiheit in Argentinien und Spanien wieder wehen werde. Er möchte ganz besonders die Kollegen Trifón Gómez, den Führer der spanischen Eisenbahner, und Juan Carlos Mason ehren, der die argentinischen Seeleute in ihrem heroischen Kampf angeführt habe.

Auch in Deutschland und Italien gebe es noch einflussreiche Bewunderer Hitlers und Mussolinis, die man aufmerksam beobachten müsse. Die Gefahr eines Rückfalls in die Diktatur werde dadurch verschärfert, dass die Anhänger des Faschismus wiederum mit den Kommunisten gemeinsame Sache machten.

In den vom Bolschewismus beherrschten Ländern sei jede freiheitliche Regung unterdrückt. Die Nachrichten aus diesen Ländern sprächen von unmenschlichen Verhältnissen und Methoden. Die I.T.F. und alle, die für Freiheit und Menschenwürde eintreten, dürften nie aufhören, ihre Stimme gegen diese Lage zu erheben.

Diktatur, Imperialismus und Krieg seien zu allen Zeiten nahe beisammen gewesen. Verlogene Friedensparolen könnten an den Tatsachen nichts ändern. Der koreanische Krieg, die Störungen in Südostasien, die Zwischenfälle in der Ostsee und entlang der deutschen Zonengrenze beleuchteten schlaglichtartig die wachsende Spannung.

In dieser Lage sei die Stärkung der westlichen Demokratien der wichtigste Faktor im Kampf um den Frieden; die freien Gewerkschaften müssten deshalb den Aufbau der militärischen Macht des Westens unterstützen. Allerdings dürften die wirtschaftlichen und sozialen Aufgaben dabei nicht vernachlässigt werden. Die Armut sei überall ein guter Nährboden für Kommunismus und Diktatur.

Die sieben Fachsektionen der I.T.F. könnten auf eine Zeit reger Tätigkeit zurückblicken. Grosse Aufmerksamkeit sei den Problemen der Panamaschifffahrt und der Koordinierung des europäischen Verkehrs geschenkt worden. Der Versuch der Verkehrsabteilung des kommunistischen W.G.B., das Wirtschaftsleben der freien Länder zu stören, sei von den Aktionsausschüssen der I.T.F. durchkreuzt worden. Das Exekutivkomitee habe neue Satzungen ausgearbeitet, die vom Kongress zu besprechen seien. Mit den angeschlossenen Organisationen in Uebersee sei enger Kontakt aufrechterhalten worden, zu welchem Zweck die I.T.F. in Neuyork, Bombay und Havanna Büros besitze.

Wie früher habe man mit den anderen internationalen Berufssekretariaten und dem I.B.F.G. zusammengearbeitet. Die Beziehungen mit letzterem seien im Geiste vollkommener Freiheit und Gleichheit entwickelt worden.

Der Geist der Freiheit, der sozialen Gerechtigkeit und des Friedens, der die Tätigkeit der I.T.F. und des I.B.F.G. beseele, sei der Geist, der, wie er hoffe, auch diesen Kongress kennzeichnen werde.

Alsdann erhob sich der Kongress, während der Präsident die in den Jahren 1950 und 1951 verstorbenen Kollegen ehrte: Ernest Bevin (Grossbritannien), Johannes Döring (Deutschland), Harry Frazer (U.S.A.), Maurice Gellibert (Frankreich), Stanley Hirst (Grossbritannien), Thorleif Narvestad (Norwegen), George Reed (Sonderbeauftragter der I.T.F. in Sincapur), Ch. Vejre (Dänemark), A. Vercrucy (Belgien), Lord Walkden (Grossbritannien), M. Yonekubo (Japan). Der Präsident erinnerte auch daran, dass der Todestag Edo Fimmens sich noch in diesem Jahr zum zehnten Male jähren wird.

Herr John Lingman, schwedischer Zivilminister, dankte dem Kongress für die Einladung an die schwedische Regierung. Als ehemaliger Funktionär des schwedischen Eisenbahnverbandes sei es für ihn eine besondere Freude, anwesend zu sein.

Die Probleme, die die schwedische Regierung lösen müsse, seien eng mit internationalen Faktoren verknüpft. Die Wiederaufrüstung habe zu Freiserhöhungen geführt. Auch die Hochkonjunktur in der schwedischen Exportindustrie habe zu dieser Entwicklung beigetragen. Trotzdem aber habe Schweden Fortschritte gemacht. Seine Abhängigkeit vom Aussenhandel bereite der Regierung jedoch immer und immer wieder Sorgen, besonders was die Erhaltung der Vollbeschäfti-

gung betreffe, die dank enger Zusammenarbeit zwischen der sozialdemokratischen Partei und den Gewerkschaften bisher habe erhalten werden können.

Auf dem Verkehrsgebiet sei eines der wichtigsten Probleme dasjenige des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Wettbewerb sollte nur dann gestattet sein, wenn er für die Allgemeinheit nützlich ist. Internationale Diskussionen trügen zur Abklärung solcher Fragen bei. Dem Kongress wünsche er vollen Erfolg.

Herr Stig Radhe, Vertreter der Stadt Stockholm, hiess die Delegierten in der schwedischen Hauptstadt willkommen. Wer, wie er, sich noch nie mit Verkehrsproblemen befasst habe, sei sich der Bedeutung des Verkehrs für alle Zweige des öffentlichen Lebens oft nicht bewusst. Der Transport sei die treibende Kraft, ja sogar das Rückgrat der modernen Industrie. Er hoffe, die Delegierten würden die Möglichkeit haben, zu sehen, wie Stockholm seine Verkehrsprobleme löse.

Mit dem Dank des Vorsitzenden an den Kollegen Helgesson und die Herren Lingman und Radhe für ihre Worte der Begrüssung ging die Eröffnungsfeier im Konzerthaus zu Ende.

NACHMITTAGSSITZUNG

Um 14.30 Uhr wurde die erste im Parlamentsgebäude durchgeführte Sitzung dieses Kongresses durch den Präsidenten eröffnet, wonach Charles Lindley einige Worte an die Anwesenden richtete.

Ch. Lindley wünschte den Delegierten einen angenehmen Aufenthalt in Stockholm. Leider könne der Kongress diesmal nicht wie in Jahre 1928 mit einer Reise nach dem Polarkreis abgeschlossen werden; dazu sei er zu gross geworden. Er hoffe, der Kongress werde für die I.T.F. ein Gewinn sein.

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, verliess alsdann mehrere Begrüssungstelegramme.

Herr Thorsson (I.A.O.), erinnerte an die engen Beziehungen, die schon immer zwischen der I.A.O. und der I.T.F., dieser internationalsten aller Internationalen, bestanden hätten. Die I.T.F. sei vielleicht manchmal enttäuscht über die Langsamkeit des I.A.O.-Verfahrens, mit Recht. Trotzdem sei die I.A.O. eines der wichtigsten Instrumente des sozialen Fortschritts. Der Redner befasste sich alsdann mit den Leistungen der I.A.O. auf den Gebieten der Seeschifffahrt und der Tätigkeit des Binnenverkehrsausschusses. Der Paritätische Seefahrtsausschuss habe auf seiner letzten Tagung wichtige Beschlüsse gefasst, besonders hinsichtlich der Einberufung einer regionalen Seefahrtskonferenz für Asien und einer Konferenz zur Behandlung der Frage der Arbeitsverhältnisse im Seeverkehr Nordwesteuropas.

Zusammenarbeit zwischen der I.A.O. und der I.T.F. sei heute notwendiger denn je. Die I.A.O. sei immer für die Unterstützung der I.T.F. dankbar gewesen und habe deren Tätigkeit mit grossem Interesse verfolgt. Er wünsche dem Kongress vollen Erfolg.

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, sprach alsdann zu Punkt 3 der Tagesordnung betreffend die Wahl eines Mandatprüfungsausschusses und eines Entschliessungsausschusses.

Das E.K. schlage vor, den Mandatprüfungsausschuss aus fünf Mitgliedern zusammenzusetzen, und zwar aus je einem Vertreter für die Beneluxländer, die deutschsprachigen Länder, Skandinavien,

Grossbritannien und Frankreich. Folgende Länder und Ländergruppen sollten nach dem Vorschlag des E.K. je einen Vertreter in den Entschliessungsausschuss abordnen: Skandinavien, Grossbritannien, Oesterreich, Deutschland, Frankreich, Italien, U.S.A., Benelux, Spanien, Japan und die Schweiz.

Der Kongress stimmte beiden Vorschlägen zu.

Satzungsrevision

A. Deakin, Berichterstatter, erinnerte daran, dass der Stuttgarter Kongress eine Totalrevision der Satzungen beschlossen hatte, um sie den heutigen Verhältnissen und Erfordernissen anzupassen. Die alten Satzungen seien oft undurchführbar. Die I.T.F. brauche jedoch eine geschriebene Verfassung; deren beste Form müsse durch Versuch und Irrtum gefunden werden. Die Erfahrung lehre, dass die I.T.F. nur dann als freie, unabhängige und demokratische Organisation wirken kann, wenn gewisse Grundsätze in verfassungsmässiger Form niedergelegt sind. Diese Aufgabe habe der Satzungsausschuss zu lösen versucht.

Seit der Verteilung der neuen Satzungen habe das E.K. gewisse Aenderungen vornehmen müssen. Das E.K. schlage vor, dass die Zahl der gewählten Mitglieder des E.K. mindestens ein Viertel der Zahl der Mitglieder des Generalrates ausmachen muss, sowie dass für eine ausgeglichene Vertretung der verschiedenen Sektionen gesorgt wird.

Der französische Eisenbahnerverband F.O. habe seinen Antrag, den Kongress alle drei anstatt alle zwei Jahre durchzuführen, zurückgezogen. Im übrigen beantrage das E.K. die Ablehnung der Anträge des französischen Eisenbahnerverbandes.

R. Freund, österreichische Eisenbahner, sagte, über die Wahl des Generalsekretärs und des stellv. Generalsekretärs sei nichts erwähnt worden. Deakin möchte dies in seinem Schlusswort nachholen.

H. Blongren, schwedische Eisenbahner, erklärte, der Satzungsausschuss habe eine ganz andere Zusammensetzung gehabt als der in Stuttgart eingesetzte Ausschuss. Nur dessen Vorsitzender habe ihm angehört. Es sei schade, dass man aus der Erfahrung der Mitglieder des Stuttgarter Ausschusses keinen Nutzen gezogen habe. Er sehe keinen Grund dafür, weshalb die Gehälter der Sekretäre vom Exekutivkomitee festgesetzt werden sollen anstatt von Generalrat. Auch sei er nicht damit einverstanden, dass der stellv. Generalsekretär nicht mehr dem Generalrat angehören soll. Der Kongress solle den Entwurf der neuen Satzungen an einen Ausschuss verweisen.

H. Jahn, deutsche Eisenbahner, sagte, die grosse Verantwortung der Leiter der I.T.F. müsse, wie in seiner Organisation, gemeinsam getragen werden. Der stellv. Generalsekretär müsse deshalb von Kongress gewählt werden, der auch seine Aufgaben festlegen müsse.

A. Deakin, Berichterstatter, war über die Worte des Koll. Jahn auf äusserste erstaunt. Sie zeugten von einem Mangel an Loyalität den Kollegen des Exekutivkomitees gegenüber, in dessen Besprechungen er diesen Standpunkt nie vertreten habe. Auf die Aenderungen bezüglich der Wahl der Sekretäre sei er nicht eingetreten, weil die Begründung im Dokument aufgeführt sei. Der tiefere Grund sei selbstverständlich der, dass die I.T.F. richtig

funktionieren können müsse. Der Generalsekretär sei der erste Funktionär der I.T.F. und habe als solcher Anspruch auf das volle Vertrauen des Kongresses. Als Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses habe er (Deakin) die grössten Schwierigkeiten gehabt, bei Abwesenheiten des Generalsekretärs für die notwendige Harmonie zu sorgen. Um diese Schwierigkeit aus dem Wege zu räumen, müsse erklärt werden, dass der Generalsekretär der einzige Funktionär ist, der vom Kongress mit der Verantwortung für die verwaltungsmässige Leitung der I.T.F. beauftragt wird. Wenn der stellv. Generalsekretär sagen könne, dass er nur dem Kongress gegenüber verantwortlich sei, nicht aber dem Generalsekretär, dann könne dieser kaum seine Aufgabe erfüllen.

Er wolle ganz offen sein. Der Satzungsausschuss habe diesen Schritt unternommen, weil im Sekretariat infolge ungenügender Befugnisse des Generalsekretärs Spannungen aufgetreten seien. Zwischen dem Generalsekretär und seinem Stellvertreter habe es Meinungsverschiedenheiten gegeben und das Personal habe für die eine und andere Seite Partei ergriffen.

Die Festlegung der Gehälter der Sekretäre müsse durch einen Ausschuss geschehen, dem alle Umstände bekannt sind. Dies treffe zum Unterschied vom Exekutivkomitee auf den Generalrat nicht zu.

Der Vorsitzende teilte mit, dass Koll. Blomgren einen Geschäftsordnungsantrag gestellt habe, nämlich: Rückverweisung der Vorschläge des Satzungsausschusses an den Stuttgarter Ausschuss.

G. Devaux, belgische Eisenbahner, erklärte, er wünsche die Ausführungen des Koll. Blomgren zu unterstützen. Er habe das Gefühl, es stecke etwas hinter dieser Sache. Es wäre am besten, die Diskussion gegen Ende des Kongresses fortzusetzen, damit die Gemüter sich etwas beruhigen können.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass der in Stuttgart gewählte Ausschuss nicht mehr existiere. Es sei deshalb unmöglich, die Angelegenheit an diesen Ausschuss zu verweisen. Die einzige Möglichkeit sei die Einsetzung eines neuen Ausschusses.

H. Blomgren, schwedische Eisenbahner, sagte, nach dem Wortlaut des Stuttgarter Protokolls sei damals der Beschluss erfolgt, den Stuttgarter Satzungsausschuss weiterbestehen und gemeinsam mit dem Exekutivkomitee neue Satzungen ausarbeiten zu lassen. Jeder bedauere die von Deakin beschriebene Situation im Sekretariat der I.T.F. Das ändere jedoch nichts an der Tatsache, dass die geltenden Satzungen den stellv. Generalsekretär dem Generalsekretär unterstellen.

Der stellv. Generalsekretär habe schon seit langer Zeit in der I.T.F. Eisenbahnerfragen bearbeitet und werde von der Eisenbahnersektion als ihr besonderer Vertreter betrachtet. Die drei Millionen Mitglieder dieser Sektion seien der Meinung, dass er nicht aus dem Generalrat ausgeschlossen werden darf.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass nur vier Mitglieder des in Stuttgart eingesetzten Satzungsausschusses anwesend waren. Es sei deshalb unmöglich, den Ausschuss während des Kongresses zusammentreten zu lassen.

H. Svensson, schwedische Transportarbeiter, sagte, er möchte sich zu der Arbeit der Sektionen äussern, die in den letzten Jahren zu einem wichtigen Faktor im Leben der I.T.F. geworden seien. Daraus müsse man die Konsequenzen ziehen. Die Delegierten auf Sektionsversammlungen sollten von besonderen Sektionsausschüssen ernannt werden. Sektionskonferenzen sollten nicht vom Generalsekretär einberufen werden.

R. Helgesson, schwedische Transportarbeiter, sagte, es stehe ohne jeden Zweifel fest, dass der Stuttgarter Satzungsausschuss auch nach dem Kongress hätte weiterbestehen sollen. Der Generalsekretär habe ihm persönlich gesagt, er solle sich für eine Sitzung des Ausschusses in London zur Verfügung halten.

J.K.F. Jensen, dänische Eisenbahner, sagte ebenfalls, es gebe keinen Zweifel über den Beschluss des Stuttgarter Kongresses. Der Vorsitzende habe lediglich festgestellt, dass einige der Ausschussmitglieder auf diesem Kongress nicht anwesend sind. Der Ausschuss könne ganz einfach ergänzt werden.

A. Deakin, Berichterstatter, sagte, Jensens Erklärung sei nicht ein Antrag zur Geschäftsordnung, sondern eine Herausforderung an das Dokument, besonders was die Stellung des stellv. Generalsekretärs betrifft. Wenn Helgesson erkläre, man habe ihm gesagt, dass er eine Einladung erhalten werde, nach London zu kommen, dann hätte er sich, als das nicht der Fall war, beim Sekretariat darüber schweren sollen, dass das richtige Verfahren nicht angewandt wird.

Die verschiedenen Interventionen hätten jedoch wenig Sinn und beruhten auf einem Missverständnis. Der stellv. Generalsekretär werde auch in Zukunft an allen Tagungen des Generalrates teilnehmen können; die Stellung der Eisenbahnersektion in diesem Organ werde daher nicht geschwächt.

Was Blomgrens Bemerkung betreffe, dass drei Millionen Eisenbahner gegen den Vorschlag seien, so habe ihm Koll. Lyon, amerikanische Eisenbahner, soeben mitgeteilt, dass dies auf die von seiner Organisation vertretene Million nicht zutreffe.

Der Kongress dürfe sich nicht irreführen lassen. Der Satzungsausschuss habe nur versucht, unsere Organisation zu vervollkommen, damit sie ihre Arbeit in wirksamerer Weise leisten kann als bisher.

Der Vorsitzende schritt zur Abstimmung über den Ordnungsantrag des Koll. Blomgren.

Der Ordnungsantrag wurde mit 93 gegen 61 Stimmen abgelehnt.

(Die Beratung der Satzungsänderungen wurde am Montag, den 21. Juli in geschlossener Sitzung fortgesetzt und zu Ende geführt)

VORMITTAGSSITZUNG

(Donnerstag, 17. Juli)

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr und begrüßte den Koll. Novák, fr. Präsident des tschechischen Eisenbahnverbandes.

Die Geschäftsordnung wurde diskussionslos genehmigt.

Tätigkeitsbericht 1950/51

J.C. Mason, argentinische Seeleute, dankte der I.T.F. im Namen der C.G.G.M.A. für die Einladung zur Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (J.M.C.) und zum Kongress.

Die argentinische Gewerkschaft habe lange gewusst, dass der Kampf unvermeidlich sein würde. Als der Konflikt schliesslich ausbrach, habe sie die I.T.F. um Hilfe ersucht.

Die argentinischen Gewerkschafter hätten ihre Pflicht getan. Sie seien vor der Wahl gestanden, entweder die Auflösung ihrer Gewerkschaften hinzunehmen oder sich zu verteidigen. Die C.G.G.M.A. sei unterlegen, aber nicht zerstört. In den Herzen der argentinischen Seeleute lebe sie weiter.

Das Ergebnis des Kampfes wäre vielleicht ein anderes gewesen, wenn der Boykott in Grossbritannien und den Vereinigten Staaten angewandt worden wäre. Allerdings wisse er, dass die Lage in diesen Ländern sehr schwierig war. Er wolle keine Vorwürfe machen, sei aber gewiss, dass der Prozess der Zerstörung der Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien aufgehalten worden wäre, wenn der Boykott rasch und überall durchgeführt worden wäre.

In Argentinien seien unter dem Regime Perons alle demokratischen Lebensformen zerstört und Presse und Rundfunk der Regierung unterstellt worden. Wirtschaftlich gehe Argentinien dem Bankrott entgegen. Das Land leide unter der schärfsten Inflation seiner Geschichte. Die von Peron durchgeführten sozialen Reformen würden durch die Erhöhung der Lebenshaltungskosten mehr als aufgewogen. Der Wahlerfolg Perons im Jahre 1946 dürfe nicht unterschätzt werden. Was in Argentinien geschehen sei, könne sich auch in anderen Ländern ereignen. Die gefährlichsten Augenblicke in der Geschichte seien diejenigen, in denen die Völker ihren Glauben an die Ideale und ihre Führer verlieren. Ihr moralischer Zusammenbruch in solchen Augenblicken mache sie zu leichten Opfern rückschrittlicher Theorien.

Die freie Gewerkschaftsbewegung sei die einzige Kraft, die das Leben völlig lebenswert machen könne. Die I.T.F. könne und müsse mit ihrer Tradition der internationalen Solidarität eine führende Rolle in dieser Bewegung spielen.

H.J. Kanne, holländische Eisenbahner, sprach zur Frage des europäischen Verkehrs. Wir seien alle stolz auf die Tatsache, dass die I.T.F. während des Krieges die Notwendigkeit der Integrierung des europäischen Verkehrs erkannt habe. Die I.T.F. habe durch den Vorschlag auf Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde Pionierarbeit geleistet. Das Bedürfnis für eine solche Behörde werde in internationalen Kreisen immer mehr anerkannt.

Bei der Besprechung dieses Problems schienen jedoch sofort einige unüberwindliche Schwierigkeiten aufzutauchen. Dazu gehöre die Vielzahl der Organisationen und Stellen, die sich damit befassen. Es sei eine Zusammenfassung ihrer Tätigkeit erforderlich, bei der die I.T.F. eine wichtige Rolle spielen könne, was ihr Ansehen vergrössern würde.

Die I.T.F. solle zur Behandlung solcher Probleme ein regionales Organ für Westeuropa einsetzen. Dabei müsse man jedoch genau wissen, was man tun will und wie man es tun will. Letztlich müsse der Beschluss über den europäischen Verkehr auf politischem Gebiet erfolgen. Der Europarat sei das wichtigste Organ dazu.

Die Utrechter Eisenbahnerkonferenz vom August 1951 habe das Exekutivkomitee ersucht, einen besonderen Sachverständigenausschuss mit der Ausarbeitung der Politik der I.T.F. hinsichtlich des europäischen Verkehrsproblems zu beauftragen. Es sei zu bedauern, dass diesem Wunsch nicht Rechnung getragen wurde. Der Kongress solle der Einberufung einer Konferenz zur Formulierung der Politik der I.T.F. auf dem europäischen Verkehrsgebiet seine Zustimmung geben.

F. Laurent, französische Eisenbahner, sagte, er möchte eine Erklärung abgeben bezüglich der Haltung seiner Gewerkschaft den Aktionsausschüssen gegenüber. Seine Organisation sei schon immer antikommunistisch gewesen und sei es auch heute noch. Zum Unterschied von andern habe sie auf dem Osloer Kongress den Abbruch der Beziehungen mit dem W.G.B. befürwortet. Sie hege jedoch ernste Zweifel bezüglich der Aktionsausschüsse.

Seine Gewerkschaft habe zwar aus besonderen Gründen die Stuttgarter Entschliessung über den Transport von Waffen nicht unterstützt, nach der Annahme der Entschliessung sei sie jedoch völlig bereit gewesen, sie durchzuführen. Er sei deshalb überrascht gewesen, als seine Gewerkschaft nicht zur Beteiligung an der Arbeit des Mittelmeerausschusses eingeladen wurde. Ausserdem habe es sich nach der ersten Tagung des Ausschusses in Marseille herausgestellt, dass es sich nicht um einen Aktionsausschuss, sondern um einen politischen Ausschuss handelt. Spätere Entschliessungen des Ausschusses, die in Marseille und Saloniki angenommen wurden, hätten diesen Eindruck verstärkt. Eine davon habe Tschiang Kai-schek unterstützt, der die Hauptverantwortung für das Aufkommen des Kommunismus in China trage, während eine andere Franco aufzufordern scheine, bei der Verteidigung des Westens mitzuwirken. Er müsse deshalb den Kongress im Namen seiner Organisation ersuchen, zum rechten zu sehen.

A. Deakin, Gastdelegierter des I.B.F.G., erinnerte die Delegierten daran, dass die I.T.F. eine der ersten Organisationen war, die die Errichtung einer freien und demokratischen internationalen Gewerkschaftsorganisation anstrebten. Er könne einen gewissen Anspruch darauf erheben, massgebend an der Gründung des I.B.F.G. beteiligt gewesen zu sein. Jetzt, erst drei Jahre später, könne man mit Befriedigung auf das Erreichte zurückschauen. Die fünfzig I.B.F.G. zusammengeschlossenen Millionen Gewerkschafter gehörten diesem nicht aus Zwang, sondern aus Ueberzeugung an. Der I.B.F.G. kämpfe für Menschenwürde und die Freiheit aller ohne Unterschied der Hautfarbe oder des Glaubens. Freiheit sei der Leitgedanke des I.B.F.G., der auch für den Frieden eintrete und versuche, durch seine Arbeit einen Beitrag an die Erhaltung des Friedens in der Welt zu leisten. Ein weiteres Ziel sei die Abschaffung der Armut allüberall in der Welt.

Er möchte hier den Kollegen Oldenbroek erwähnen, der ausgezeichnete Arbeit geleistet habe. Dank seiner Tatkraft und seinem Weitblick nehme der I.B.F.G. heute eine hervorragende Stellung unter den internationalen Organisationen ein. In den V.N. sei dem I.B.F.G. ein wichtiger Platz eingeräumt worden.

Auch in Bezug auf regionale Organisierung habe der I.B.F.G. Grosses geleistet. Besondere Aufmerksamkeit werde dem Fernen Osten geschenkt, der von entscheidender Wichtigkeit sei, aber auch Europa und insbesondere Frankreich und Italien, wo es starke kommunistische Organisationen gibt. Der I.B.F.G. habe Schritte unternommen, um die Entwicklung der freien Gewerkschaften zu fördern.

Der I.B.F.G. strebe eine ausgeglichene Struktur der Weltwirtschaft an, die es uns ermöglichen würde, die von den Völkern sehnlichst herbeigewünschte soziale Gerechtigkeit zu verwirklichen. Wir müssten unsere Anstrengungen verdoppeln, um zu verhindern, dass der Kommunismus die Welt überschwemmt und all das, was wir in langen Jahren aufgebaut haben, mit sich in den Abgrund reisst.

Er sei stolz darauf, dem Kongress der I.T.F. die Grüße des I.B.F.G. überbringen zu dürfen.

J. Christensson, Gastdelegierter, Skandinavische Transportarbeiter-Föderation, überbrachte die Grüße seiner Organisation. Die S.T.F. bestehe aus den Gewerkschaften der I.T.F. in den nördlichen Ländern und sei auf demselben Gebiet tätig wie die I.T.F. Die langjährige Zusammenarbeit zwischen der S.T.F. und der I.T.F. habe sich zum Vorteil der skandinavischen Gewerkschaften ausgewirkt. Seine Organisation führe regelmässige Konferenzen durch, damit die skandinavischen Transportarbeitergewerkschaften ihre gemeinsamen Probleme besprechen könnten. Diese gemeinsamen Besprechungen und Beratungen seien in so hohem Masse entwickelt worden, dass Gewinne der Transportarbeitergewerkschaften in einem Land gewöhnlich in den andern bald auch eingeführt werden. Die grössten Erfolge seien für die Seeleute zu verzeichnen gewesen, und es sei der S.T.F. gelungen, die Regierungen zur Vereinheitlichung der Verhältnisse zu bewegen. Die S.T.F. werde in der Zukunft bestrebt sein, für die übrigen Transportarbeiter ebensolche Gewinne zu erzielen.

R. Dekeyzer, belgische Transportarbeiter, beglückwünschte den Generalsekretär zu seinen Leistungen in den vergangenen zwei Jahren. In Stuttgart habe Koll. Becu den Wert der Sektionsarbeit betont. Er freue sich, dass die I.T.F. dieser Auffassung nachgelebt habe. Die Sektion der Hochseefischer sei leider seit dem Stuttgarter Kongress nicht mehr zusammengetreten. Er sei der I.T.F. jedoch dankbar für ihre Bestrebungen, eine bessere Behandlung der Fragen der Hochseefischer durch die I.A.O. zu erreichen. Der Bericht, den die I.A.O. über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer veröffentlicht habe, sei ein praktischer Beweis für den Erfolg der Bemühungen der I.T.F.

Dankbar sei er der I.T.F. auch für ihre Tätigkeit in Bezug auf die Hafentarbeiter und Seeleute. Der Sektion der Strassentransportarbeiter sollte angesichts der Entwicklungen auf diesem Gebiet grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

S. Dimitracopoulos, griechische Eisenbahner, sagte, die griechischen Eisenbahner seien den Organisationen der I.T.F. zu Dank verpflichtet für ihre Unterstützung im Kampf um geregelte Arbeitsbedingungen. Dank den Bestrebungen der I.T.F. und des Internationalen Arbeitsamtes stehe eine befriedigende Regelung der Verhältnisse auf den griechischen Bahnen hinsichtlich der Anwendung des Achtstundentages bevor. Der Eisenbahnerverband habe mit der griechischen Regierung eine Vereinbarung abgeschlossen über die stufenweise Durchführung obigen Grundsatzes.

Am Nachmittag des 17. Juli und am 18. Juli fanden Sektionsversammlungen statt.

VORMITTAGSSITZUNG
(Samstag, 19. Juli)

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr.

P. Felce, französische Transportarbeiter, sagte, er fühle sich verpflichtet, auf die Anschuldigungen des Koll. Laurent dem Mittelmeerausschuss gegenüber zu antworten. Der Haupteinwand gegen den Angestellten des Mittelmeerausschusses Froideval scheine darin zu bestehen, dass dieser von einem kommunistischen Gericht wegen angeblicher Zusammenarbeit mit den Deutschen während der Besetzungszeit verurteilt wurde. Auf jeden Fall habe Laurent Gelegenheit gehabt, seine Anschuldigungen gegen Froideval vor einer internationalen Jury der I.T.F. zu vertreten. Laurent sei jedoch vor dieser Jury nicht erschienen. Was die Anspielung auf den zweifelhaften Ursprung der Finanzen des Mittelmeerausschusses betreffe, so sei zu sagen, dass der Ausschuss von der internationalen Gewerkschaftsbewegung unterstützt werde. Das sei vollkommen in Ordnung. Auch die Organisation des Koll. Laurent werde vom Ausland unterstützt.

Seine Organisation sei mit den Leistungen des Mittelmeerausschusses vollkommen zufrieden. Dank seiner Arbeit hätten die Kommunisten in mehreren französischen Häfen ihre Vormachtstellung eingebüsst.

A. Maffei, italienische Hafendarbeiter, sprach ebenfalls zu den Anschuldigungen des Koll. Laurent. Seine Worte könnten nur durch Unwissenheit erklärt werden. Seine (Maffeis) Organisation sei mit der Tätigkeit des Mittelmeerausschusses eng vertraut und wisse sie zu schätzen. Der Mittelmeerausschuss habe sich bei der Bekämpfung der Kommunisten in den italienischen Häfen sehr nützlich erwiesen.

P. Giornelli, italienische Hafendarbeiter, sagte, Laurent sei sich offenbar der ausgezeichneten Arbeit des Mittelmeerausschusses nicht bewusst. In Italien hätten die Kommunisten, die früher in manchen Häfen stark gewesen seien, ihre Macht weitgehend verloren.

T. Nishimaki, japanische Seeleute, beschrieb die Verhältnisse in Japan. In seinem Land gehörten der I.T.F. jetzt sechs Transportarbeitergewerkschaften mit einer Gesamtmitgliederzahl von rund 600.000 an, während die japanische Gewerkschaft des Expresspersonals beabsichtige, den Beitritt bei erster Gelegenheit zu vollziehen. Seine Organisation, der japanische Seeleuteverband, versuche, die Hafendarbeitergewerkschaft zu stärken und ihren Beitritt herbeizuführen.

Der japanische Seeleuteverband sei der I.T.F. dankbar für die bei mancher Gelegenheit erhaltene Hilfe und besonders für die im vergangenen Oktober gefasste Entschliessung über die Schifffahrt und Hochseefischerei Japans.

Wenn die I.A.O. in nächster Zeit eine asiatische Seeleutekonferenz einberufen werde, sei dies in erster Linie ein Erfolg der I.T.F. Er sei gewiss, dass die I.T.F. auch den Erfolg der Konferenz herbeiführen werde.

P. de Vries, holländische Schiffsoffiziere, sagte, der Tätigkeitsbericht zeige, dass die I.T.F. ihren Aufgaben gewachsen sei. Wenn dies auch in der Zukunft der Fall sein solle, dann müsse die I.T.F. mit den notwendigen Mitteln versehen werden. Zu diesen Zukunftsaufgaben gehöre die Frage einer europäischen Verkehrsbehörde, die von Sachverständigen und Technikern studiert werden müsse. Es sei notwendig, solche Sachverständigen und Techniker dem Sekretariat der I.T.F. beizugeben. Seine Organisation hoffe, dass der Kongress

eine Erhöhung der Beiträge beschliessen möge, damit die I.T.F. ihre Aufgabe lösen kann.

A. Fiorini, italienische Eisenbahner, sagte, im Namen seines Verbandes möchte er die Notwendigkeit betonen, dass die Aktionsausschüsse ihre Tätigkeit fortsetzen und den Transport der Waffen zur Verteidigung der freien Welt sicherstellen.

M. Petroulis, griechische Seeleute, sagte, die gesamte griechische Delegation billige die Arbeit des Mittelmeerausschusses in der Verteidigung der freien und demokratischen Institutionen. Tausende griechischer Gewerkschafter seien während des kommunistischen Aufstandes ermordet worden. Der Kampf werde von den Kommunisten total geführt, weshalb auch die Verteidigung total sein müsse.

P. Ferri-Pisani, französische Seeleute, wies darauf hin, dass der Mittelmeerausschuss keine unabhängige Organisation ist, sondern nach den Anleitungen des Aktionsausschusses handelt, der dem Exekutivkomitee untersteht. Es treffe zu, dass das E.K. mehrmals den Mittelmeerausschuss wegen Befugnisüberschreitung zurecht gewiesen habe. Der erteilte Rat sei jedoch immer befolgt worden. Der Mittelmeerausschuss bestehe im wesentlichen aus Seeleute- und Hafentarbeitervertretern, weil seine Einsetzung auf Grund von Konferenzen der Seeleute und Hafentarbeiter erfolgt sei. Der Mittelmeerausschuss sei jedoch vollkommen bereit, mit anderen Transportarbeitergruppen zusammenzuarbeiten. Es handle sich nicht um eine Geheimorganisation, auch wenn ein grosser Teil seiner Arbeit vertraulicher Art sein müsse. Man habe sich darüber beklagt, dass es sich um ein politisches Organ handle. Natürlich sei der Ausschuss politisch, denn er unterstütze die Politik der I.T.F. Die Seeleute und Hafentarbeiter müssten gegen den kommunistischen Terror geschützt werden, eine Aufgabe, der sich anfänglich nur eine Handvoll entschlossener Männer gewidmet hätten. Der Mittelmeerausschuss sei sich bewusst, seine Pflicht durch Erhöhung des Ansehens der I.T.F. getan zu haben.

N. Wälläri, finnische Seeleute, sagte, er möchte einen Punkt abklären, der zu einem Missverständnis Anlass geben könnte. Im Tätigkeitsbericht heisse es, dass gewisse finnische Gewerkschaften eingeladen wurden, Argentinien auf Kosten der dortigen Gewerkschaftsbewegung einen Besuch abzustatten. Seine Gewerkschaft habe nie eine solche Einladung erhalten und würde sie auch nicht annehmen. Die finnischen Seeleute seien keine Freunde des gegenwärtigen Regimes in Argentinien.

N. Metsloy, estländische Seeleute (Exil), überbrachte die Grüsse des erstländischen Seeleuteverbandes, der einzigen Organisation, die in der I.T.F. ein Land hinter dem Eisernen Vorhang vertritt,

Als der sich ausbreitende Kommunismus im Jahre 1940 sein kleines, friedliches Land eroberte, sei es einigen estländischen Seeleuten gelungen, mit ihren Schiffen in die Freiheit zu entkommen. Die estländischen Seeleute führen deshalb auch heute auf Schiffen ihrer eigenen Nationalität. Die Gewerkschaftsarbeit würde auch im Exil fortgesetzt. Der I.T.F. und ihren Organisationen schulde seine Gewerkschaft Dank für die gewährte moralische Unterstützung.

Er hoffe, dieser Kongress werde die Fortsetzung des Kampfes gegen den Kommunismus und für die Wiedererlangung von Gerechtigkeit und Freiheit in den Ländern unter kommunistischer Herrschaft beschliessen.

Der Vorsitzende schloss die Diskussion über den Tätigkeitsbericht und teilte mit, dass der Generalsekretär am Montag darauf antworten werde.

Finanzbericht

O. Becu, Generalsekretär, dankte den angeschlossenen Organisationen im Namen des Exekutivkomitees für die Erfüllung ihrer finanziellen Verpflichtungen der I.T.F. gegenüber. Infolge neuer Beitritte sei das Einkommen der I.T.F. in den Jahren 1950 und 1951 angestiegen. Dasselbe treffe aber auch auf die Ausgaben zu, die nur deshalb nicht noch stärker angestiegen seien, weil das Exekutivkomitee und das Sekretariat Sparmassnahmen ergriffen hätten. Dieses Ergebnis sei erzielt worden, obschon die Löhne des Personals - um einen Minimalbetrag - erhöht worden seien und auch die Druck- und Reisekosten sich erhöht hätten. Die I.T.F. habe bei der Gewinnung neuen Personals Schwierigkeiten, weil die Löhne, die sie sich leisten kann, zu niedrig sind. Wenn die Einnahmen nicht vergrössert würden, würde die Tätigkeit der I.T.F. Schaden leiden. Dazu werde er bei der Besprechung der Mitgliederbeiträge weiteres zu sagen haben.

Der Vorsitzende teilte mit, dass niemand zum Finanzbericht das Wort verlangt habe. Die Abstimmung könne jedoch erst in der Nachmittagsitzung stattfinden, nach der Unterbreitung des Berichtes der Mandatprüfungskommission.

Beziehungen mit dem I.B.F.G.

O. Becu, Generalsekretär, führte aus, die Beziehungen zwischen den beiden Sektoren der internationalen Gewerkschaftsbewegung sei ein altes Problem. Es werde auch jetzt wieder diskutiert.

Im Jahre 1949, vor der Gründung des I.B.F.G., hätten die I.B.S. auf einer gemeinsamen Konferenz in Bournemouth die Schaffung eines Ausschusses zur Koordinierung ihrer Tätigkeit beschlossen. Leider habe sich gleich von Anfang an eine Schwierigkeit eingestellt, indem zwei wichtige I.B.S. sich weigerten, an der Arbeit des Ausschusses teilzunehmen. Zwei weitere I.B.S. hätten später dieselbe Haltung eingenommen. Als der Ausschuss seine Tätigkeit als Verbindungsorgan zum I.B.F.G. aufgenommen habe, habe sich dieser beklagt, dass der Ausschuss nicht völlig repräsentativ sei. Die I.B.S. hätten deshalb auf ihrer Rotterdamer Konferenz den I.B.F.G. um Einberufung einer Sonderkonferenz zur Besprechung dieser Frage ersucht. Diese Konferenz habe vor kurzem stattgefunden, und sie habe beschlossen, den Koordinationsausschuss der I.B.S. aufzulösen und durch einen Verbindungsausschuss aus fünf Mitgliedern zu ersetzen. Die Kollegen Lincoln, Evans, Bock, Spielman, Bolle und Becu seien in diesen Ausschuss gewählt worden. Er (Becu) sei ausserdem mit der Vertretung der I.B.S. im Kleinen Ausschuss des I.B.F.G. beauftragt worden, Spielman mit derjenigen im Regionalfonds-Ausschuss, und beide mit derjenigen im Exekutivausschuss. Die I.B.S. würden automatisch zu allen Tagungen des Generalrates des I.B.F.G. eingeladen und brauchten deshalb keinen besonderen Sitz in diesem Organ.

Der Verbindungsausschuss werde mit dem I.B.F.G. z.B. die Frage des direkten Beitritts einzelner Gewerkschaften zum I.B.F.G. unter Umgehung der I.B.S. und das Problem der regionalen Tätigkeit besprechen. Diese Fragen könnten gelöst werden, wenn man sich auf den Standpunkt stelle, dass die I.B.S. und der I.B.F.G. Teile ein und derselben internationalen Bewegung sind.

(Abstimmung über diese Frage siehe Nachmittagsitzung. Eine Diskussion fand nicht statt)

NACHMITTAGSSITZUNG

Bericht des Mandatprüfungsausschusses

R. Dekeyzer, belgische Transportarbeiter, erstattete den Bericht des Mandatprüfungsausschusses. Anwesend seien 159 Delegierte, darunter 3 Beauftragte von nichtvertretenen Gewerkschaften. Sie verträten 3.145.116 Mitglieder 75 angeschlossener Organisationen in 22 Ländern.

Der Bericht des Mandatprüfungsausschusses wurde einstimmig angenommen, ebenso der Bericht über die Beziehungen mit dem I.B.F.G. und der Finanzbericht samt Bericht der Rechnungsprüfer.

Regionale Organisierung

O. Becu, Generalsekretär, bezog sich zunächst auf die Sonderabgabe der I.B.S. zur Förderung der regionalen Organisierungstätigkeit des I.B.F.G. Die I.T.F. sei die einzige I.B.S. mit eigenen regionalen Einrichtungen und sie habe deshalb eigene finanzielle Verpflichtungen. Edo Firmen habe auf dem Stockholmer Kongress im Jahre 1928 als erster den Gedanken einer regionalen Organisierung der internationalen Gewerkschaftsbewegung vorgetragen. Bisher seien unsere Bemühungen in dieser Richtung noch bescheiden. Der ehrenamtliche Sekretär des I.T.F.-Büros in Bombay, Kollege Soares, leiste ausgezeichnete Arbeit. In Havanna, auf Kuba, sei ebenfalls ein Zweigsekretariat errichtet worden, die politische Entwicklung in diesem Land habe es jedoch gleich von Anfang an behindert. Angesichts dieser Verhältnisse wäre es vielleicht angezeigt, dieses Zweigsekretariat nicht beizubehalten. Auch der I.B.F.G. habe ein Sekretariat in Havanna, und das Exekutivkomitee habe beschlossen, die Entwicklung aufmerksam zu verfolgen und sich mit dem I.B.F.G. zu verständigen. Im kommenden Dezember finde in Rio de Janeiro eine Regionalkonferenz des I.B.F.G. statt, auf der wir vertreten zu sein hofften. Ein weiteres Büro, in Neuyork, diene der Aufrechterhaltung des Kontaktes mit den nordamerikanischen Organisationen.

Neue Probleme stellten sich. Die I.T.F. könne aus finanziellen Gründen nicht alle regionalen Einrichtungen schaffen, die erwünscht sind. Die I.T.F. begrüße deshalb die Tatsache, dass der I.B.F.G. die Notwendigkeit regionaler Organisierung erkannt habe. Die andern I.B.S. sollten ebenfalls Interesse an der regionalen Tätigkeit des I.B.F.G. zeigen. Die Hilfsquellen des I.B.F.G. und der I.B.S. müssten zusammengelegt werden.

Die Frage der Beziehungen mit den einzelnen Gewerkschaften in verschiedenen Regionen sei ein weiteres Problem. Sollen wir mit ihnen direkt zusammenarbeiten, oder durch eine Regionalorganisation, oder durch den I.B.F.G., wo wir keine eigene Regionalorganisation besitzen? Der I.B.F.G. habe in einer Entschliessung seines Mailänder Kongresses die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit mit der I.T.F. anerkannt. Die genaue Form dieser Zusammenarbeit lasse sich jedoch nur durch die Praxis herausfinden.

Im Juni habe die Berliner Konferenz des I.B.F.G. mit den I.B.S. ihrer Befriedigung über das erzielte Mass an Zusammenarbeit Ausdruck gegeben, und es seien Beschlüsse zur Ausführung des Programms der regionalen Tätigkeit erfolgt. Man habe anerkannt, dass viele I.B.S. die finanzielle Last nicht allein tragen können, und der I.B.F.G. habe seine Hilfe versprochen. Auf dieser Konferenz sei auch die Frage der Koordinierung der regionalen Tätigkeit besprochen worden, und die Vertreter des I.B.F.G. hätten die schon früher abgegebene Versicherung hinsichtlich der Respektierung der Unabhängigkeit der I.B.S. wiederholt.

Die Probleme der regionalen Organisierung seien sehr kompliziert. Nur die Erfahrung werde zeigen, wie sie am besten zu lösen sind.

Der Bericht über die regionale Organisierung wurde diskussionslos genehmigt.

Unterstützung freier Gewerkschaften

O. Becu, Generalsekretär, sagte, die Reaktion auf unseren Appell zur Unterstützung schwacher Eisenbahnergewerkschaften sei befriedigend gewesen. Einige angeschlossene Gewerkschaften, in Deutschland, Kanada und den Vereinigten Staaten, hätten beträchtliche Beiträge geleistet.

Nicht nur die Eisenbahnergewerkschaften bedürften der Unterstützung, sondern auch andere Transportarbeitergewerkschaften. Allein für die französischen Transportarbeitergewerkschaften sei für die nächsten zwei oder drei Jahre ein Betrag von \$24.000 erforderlich. Die französischen Gewerkschaften hätten eine grosse Aufgabe vor sich, und wir müssten ihnen bei der Erfüllung dieser Aufgabe beistehen. Was Italien betreffe, habe vor allem die amerikanische RLEA grosse Beträge aufgebracht. Die beiden I.T.F.-Gewerkschaften der italienischen Eisenbahner hätten ein Kartell gebildet.

Abschliessend beantragte Becu die Errichtung eines allgemeinen Fonds anstelle desjenigen für die Eisenbahnergewerkschaften.

A. Deakin, britische Transportarbeiter, sagte, das Ergebnis des Appells hätte noch viel besser sein können. Einige Gewerkschaften hätten keinen Beitrag leisten können, weil es sich nicht um einen allgemeinen Fonds handelte. Es sollte ein solcher allgemeiner Fonds gebildet werden.

Die Gefahr des Kommunismus werde unterschätzt. Die Gewerkschaften sollten sich im Rahmen ihrer Mittel an der Stärkung der antikommunistischen Gewerkschaften beteiligen. Der I.B.F.G. habe einen ähnlichen Appell erlassen, und seine Gewerkschaft habe einen bedeutenden ersten Beitrag geleistet. In Frankreich und Italien sei viel zu tun.

J. Christensson, schwedische Transportarbeiter, sagte, seine Gewerkschaft habe immer auf Appelle der I.T.F. geantwortet. Sie werde auch in Zukunft bedeutende Beiträge leisten. Der vorgelegte Bericht lasse es, den Beitrag seiner Gewerkschaft aufzuführen.

H. Jahn, deutsche Eisenbahner, sagte, seine Organisation sei bereit, Beiträge in noch grösserem Masstab als bisher zu leisten, denn die deutschen Eisenbahner seien sich infolge der Nähe des Eisernen Vorhangs der Gefahren ganz besonders deutlich bewusst. Er erinnerte den Kongress an den heroischen und erfolgreichen Kampf, den 30.000 Westberliner Eisenbahner im Jahre 1948 führten. Der 39tägige Streik habe 4.000 Eisenbahnern die Arbeitsstelle gekostet; die Russen hätten jedoch eine Niederlage erlitten und ihr Militärkommandant habe die Bedingungen der Eisenbahner annehmen müssen. Die GdED unterstützte die während des Streiks Gemassregelungen. Sie sei der Meinung, dass dieser Preis sich lohne.

Der Vorsitzende teilte mit, dass die deutsche Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr soeben erklärt habe, dass sie DM 10.000 an den neuen Fonds beitragen werde.

O. Becu, Generalsekretär, bestätigte, dass auch der schwedische Transportarbeiterverband an den Fonds für Eisenbahnergewerkschaften beigetragen habe. Eine Zuwendung der französischen Eisenbahner von 20.000 franz. Franken fehle in der Liste der Beiträge ebenfalls.

Der Vorsitzende gab bekannt, dass während den Ausführungen des Kollegen Becu der britische Seeleuteverband £1.000 und die holländische Offiziersgewerkschaft 1.000 Gulden beigetragen hätten. Er schlug vor, den Fonds zu einem allgemeinen Fonds umzugestalten und seine Verwaltung dem Exekutivkomitee anzuvertrauen.

Der Kongress stimmte diesem Vorschlag zu.

VORMITTAGSSITZUNG

(Montag, 21. Juli 1952)

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr und gab dem Generalsekretär das Wort zum Tätigkeitsbericht.

O. Becu, Generalsekretär, sagte, er möchte nicht bei allgemeinen Ueberlegungen verweilen; dazu sei die Zeit zu kurz, und ausserdem habe er seine Auffassungen allgemeiner Art in der Einführung zum Tätigkeitsbericht dargelegt.

Er möchte den Kongress ganz besonders auf die riesige Aufgabe hinweisen, die auf dem Gebiet der regionalen Tätigkeit im Zusammenwirken mit dem I.B.F.G. zu lösen sei. Zur Durchführung dieser Aufgabe sei die Einheit der gesamten internationalen Gewerkschaftsbewegung vonnöten. Es müssten Gewerkschaften aufgebaut werden, wo es sie noch nicht gebe, und gestärkt, wo sie noch schwach seien. Einer enggefügtten I.T.F. werde es gelingen, den sozialen Fortschritt unserer schwächeren Brüder herbeizuführen.

Kollege Mason habe daran erinnert, dass die I.T.F. seiner Gewerkschaft im Streik der argentinischen Seeleute des Jahres 1950 Beistand leisten konnte. Er (Becu) sei der Auffassung, dass dieser Kampf eines der wichtigsten Ereignisse der Berichtszeit war. Der negative Ausgang des Kampfes sei mehr oder weniger unvermeidlich gewesen. Tatsächlich habe er in Stuttgart die Befürchtung ausgedrückt, dass die argentinischen Seeleute trotz der Hilfe der I.T.F. den Kampf gegen die machtvolle Diktatur Perons verlieren würden. Die Hauptsache sei jedoch, dass der kämpferische Geist der argentinischen Seeleute ungebrochen blieb. Wenn die argentinischen Arbeiter den Kampf gegen Peron wieder aufnehmen, könnten sie auf die Unterstützung der I.T.F. zählen. Die Einheit der argentinischen Gewerkschaftsbewegung sei unbedingt erforderlich, wenn es bis zur Rückkehr der Demokratie in dieses Land nicht Jahre dauern soll.

Hinsichtlich der Ausführungen des Koll. Kanne sagte der Generalsekretär, auch er sei der Auffassung, dass dem Sekretariat der I.T.F. Sachverständige beigegeben werden müssen, wenn es die zahlreichen Probleme, die sich auf so vielen Gebieten stellten, behandeln soll. Wenn die angeschlossenen Organisationen von uns wünschten, dass wir wirtschaftliche Probleme behandeln, müssten sie uns die Mittel zur Beschaffung von Wirtschaftssachverständigen zur Verfügung stellen. Es handle sich also auch hier um eine finanzielle Frage.

Er komme nun zu dem einzigen Wort der Kritik, das während des ganzen Kongresses geäußert worden sei, nämlich zu den Bemerkungen des Koll. Laurent. Er habe mit ihm eine umfangreiche Korrespondenz geführt, um die Tätigkeit des Aktionsausschusses für das Mittelmeer klarzulegen. Ausserdem behandle der Tätigkeitsbericht diese Frage in aller Ausführlichkeit. Er sei deshalb überrascht, dass Koll. Laurent so sehr auf diesem Punkt bestehe. Im Augenblick der Schaffung der Aktionsausschüsse seien die Kommunisten in der Schifffahrt und den Häfen besonders aktiv gewesen. Kommunistische Agenten aus dem Osten versuchten, die militärische Hilfe der Vereinigten Staaten an das demokratische Europa zu sabotieren. Wir hätten deshalb nicht eine rein abwartende Haltung einnehmen können. Die Kollegen in anderen Zweigen des Verkehrs seien nicht denselben Schwierigkeiten gegenübergestanden. Der Zweck der Aktionsausschüsse sei gewesen, die Schritte, welche die Seeleute und Hafentarbeiter zu ergreifen gezwungen waren, anzuregen und zu koordinieren. Allerdings sei vorgesehen gewesen, dass andere Gruppen zugezogen werden können, wenn sich dies als notwendig erweisen sollte. Es sei zwischen lokaler und

regionaler Tätigkeit zu unterscheiden. Koll. Laurent habe bedauert, dass er nicht zur Mitwirkung im französischen lokalen Ausschuss aufgefordert wurde. Leider gehöre Laurent zu den Eisenbahnern, und es sei den lokalen Ausschüssen überlassen worden, darüber zu entscheiden, ob weitere Transportarbeitergruppen heranzuziehen waren. Was ihn jedoch noch viel stärker überrasche, sei die Tatsache, dass Koll. Laurent seine Hilfe nicht schon anlässlich der Stuttgarter Besprechungen angeboten habe, d.h. als der Kampf am stärksten tobte. Auch die Eisenbahnerkonferenz von Utrecht habe sich mit der Frage der Aktionsausschüsse befasst und die Aufnahme eines Eisenbahnvertreters in den Zentralen Aktionsausschuss gefordert. Der französische Eisenbahnerverband habe sich jedoch der Stimme enthalten. Koll. Laurent habe sich auch auf die politische Tätigkeit des Mittelmeerausschusses und die Entschliessungen von Saloniki bezogen. In dieser Hinsicht sei seine Kritik begründet. Auch das Exekutivkomitee habe an den politischen Entschliessungen des Ausschusses Kritik geübt. Koll. Ferri-Pisani habe sich jedoch dem Standpunkt des E.K. angeschlossen, dass die Entschliessungen der Aktionsausschüsse sich im Rahmen früherer Beschlüsse der leitenden Organe der I.T.F. halten müssen. Eine Wiederholung sei nicht zu befürchten. Was den Fall Froideval betreffe, sei das E.K. bereit gewesen, ihn durch einen kleinen Untersuchungsausschuss behandeln zu lassen, obschon es der Meinung war, dass es sich in erster Linie um eine Frage für die französischen Gewerkschaften handelte. Laurent habe zweimal um eine Verschiebung der Untersuchung gebeten. Die Mitglieder des Ausschusses könnten jedoch Laurent nicht auf unbestimmte Zeit zur Verfügung stehen und das E.K. habe deshalb ihre Resignation entgegengenommen. Mängel der Aktionsausschüsse müssten behoben werden, ihre Arbeit aber müssten sie fortsetzen.

Becu wandte sich alsdann kurz den Ausführungen der Koll. Dekeyser, Dimitracopoulos, Nishimaki und Metslov zu. Was die Stellung der estländischen Arbeiter betreffe, hoffe er, dass dem Kongress eine Entschliessung über die Transportarbeiter hinter dem Eisernen Vorhang vorgelegt werde.

Der Tätigkeitsbericht wurde einstimmig genehmigt. Der Rest des Vormittags und der frühe Nachmittag waren der Diskussion der Satzungen in geschlossener Sitzung gewidmet.

NACHMITTAGSSITZUNG

Entschliessungen

Der Vorsitzende sagte, am Vormittag seien vier Entschliessungen des Entschliessungsausschusses ausgeteilt worden: Entschliessung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien (Antragsteller: J. C. Mason), Entschliessung über das Streikrecht der griechischen Eisenbahner (Antragsteller: S. Dimitracopoulos), Entschliessung über den Verkehr in Krieg und Frieden (F. Laurent), Entschliessung über Arbeitsgesetzgebung in Japan (T. Nishimaki).

G. Thorneycroft, Entschliessungsausschuss, empfahl die vorgelegten Entschliessungen zur Annahme. Ihre Begründung überlasse er den Antragstellern.

J.C. Mason, argentinische Seeleute, sagte, die Entschliessung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien solle eine Ermutigung der argentinischen Gewerkschaftsbewegung sein. Die Propaganda der Peronisten und der Kommunisten versuche, die Leistungen der internationalen Gewerkschaftsbewegung herabzuwürdigen und die argentinischen Arbeiter zu überzeugen, dass sie von dieser Seite keine Unterstützung erwarten können. Er halte deshalb die Entschliessung für besonders wichtig.

Am jetzigen Wortlaut der Entschliessung habe er eine Kleinigkeit auszusetzen. Im ursprünglichen spanischen Text habe er vom allgemeinen Verhalten des argentinischen Gewerkschaftsbundes gesprochen, das Wort "allgemein" sei jedoch weggefallen. Die Entschliessung müsse nicht nur eine Verurteilung des Verhaltens des Gewerkschaftsbundes in den Streiks der Seeleute und Eisenbahner sondern auch eine Verurteilung seines allgemeinen Verhaltens sein. Das Wort "allgemein" sollte deshalb wenn möglich wieder in die Entschliessung aufgenommen werden.

G. Thorneycroft, Entschliessungsausschuss, sagte, der Entschliessungsausschuss habe das Wort "allgemein" im Englischen für überflüssig gehalten. Nach den Worten des Kollegen Mason glaube er jedoch sagen zu können, dass der Ausschuss gegen die Aufnahme des Wortes "allgemein" in die Entschliessung nichts einzuwenden habe.

Die Entschliessung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien wurde angenommen, ebenso die Entschliessung über das Streikrecht der griechischen Eisenbahner.

F. Laurent, französische Eisenbahner, sagte, die Entschliessung über den Verkehr in Krieg und Frieden betone, dass die Mitglieder der I.T.F. den Frieden anstreben und dass sie mit allen, die einen dauerhaften Frieden herbeizuführen versuchen, zusammenarbeiten wollen. Im zweiten Absatz weise die Entschliessung darauf hin, dass der Friede durch Diktaturmächte bedroht ist. Sie anerkenne, dass, solange die Diktaturen den Weltfrieden gefährden, die Verkehrsträger für die Aufgabe der Verteidigung der Freiheit ausgerüstet sein müssen. Das sei jedoch nicht eine Aufgabe für die Gewerkschaften allein, weshalb gesagt sei, dass diese mit allen geeigneten Einrichtungen zusammenarbeiten würden, um den Frieden und die soziale Gerechtigkeit zu verwirklichen.

J.B. Figgins, britische Eisenbahner, erklärte, die Entschliessung diene nicht der Erhaltung des Friedens, sondern der Vorbereitung des Krieges. Vor zwei Jahren, als wir in Stuttgart den koreanischen Krieg besprachen, hätten allzuvielen unter dem Eindruck gestanden, dass es sich um einen Krieg für die Demokratie, für die Freiheit und im Interesse der Arbeiterklasse handle. Jetzt werde offen zugegeben, dass Syngman Ree ein Diktator, Abenteurer und Feind der Arbeiterklasse sei. Der Krieg in Korea werde im Dienste amerikanischer Interessen ausgetragen und er werde sich zum dritten Weltkrieg entwickeln. Die Amerikaner seien die Anstifter des dritten Weltkrieges. Die Ursache des Krieges sei der Kampf um Märkte, Rohstoffe, und die Ausbreitung der Herrschaft eines bestimmten Landes. Die Vereinigten Staaten hätten eine Entwicklungsstufe erreicht, auf der sie keine andere Wahl besäßen, als den Krieg vorzubereiten und ihn auszulösen. Die Unterstützer der Entschliessung seien Feinde der Arbeiterklasse und Freunde des Kapitalismus.

In Grossbritannien habe man offen zugegeben, dass man den Krieg nicht in dem Masstab vorbereiten kann, den man für ein absolutes Minimum hielt. Selbst die konservative Regierung habe eine Verlangsamung der Wiederaufrüstung vorschlagen müssen.

Die Entschliessung erkläre, dass die Diktatorländer den Weltfrieden gefährden. Diese Auffassung werde durch die Tatsachen nicht belegt. Das Land, das seit 1945 den Frieden gefährde, sei Amerika.

Im vergangenen Jahr habe eine Delegation seiner Gewerkschaft die Sowjetunion besucht. Ueberall habe das russische Volk sie gebeten, den britischen Arbeitern zu sagen, dass das russische Volk den Frieden wünsche. Das russische Volk stehe geschlossen hinter der Regierung der Sowjetunion, denn in den letzten fünf Jahren seien

gewaltige Fortschritte erzielt worden. Russland stehe für den Frieden ein, nicht für den Krieg. Die Entschliessung sei reine amerikanische Propaganda, weshalb er den Kongress ersuche, sie abzulehnen.

P. Morris, britische Eisenbahner, sagte, es wäre tragisch, wenn der Kongress den Eindruck erhalten würde, dass die Rede des Koll. Figgins die Stimme Grossbritanniens ist. Sie sei überhaupt keine Stimme, sondern ein Echo, und nicht einmal ein Echo der britischen Arbeiter. Mit dem zur Diskussion stehenden Antrag habe sie überhaupt nichts zu tun. Der Antrag sei lediglich ein passender Haken, um einen alten Hut aufzuhängen.

Figgins habe von der Freiheit in Russland gesprochen. Wenn er in Russland eine ähnliche Rede halte, wie er sie soeben gegen die amerikanische Regierung gehalten habe, würde er ohne das geringste Zögern liquidiert.

Es gehe uns darum, die Ausbreitung des Krieges zu verhindern und einen baldigen Frieden herbeizuführen. Er ersuche den Kongress, durch die Abstimmung zu zeigen, dass die I.T.F. für die in der Entschliessung niedergelegte Politik eintritt.

A. Lafond, französische Eisenbahner, ersuchte den Kongress ebenfalls, der Entschliessung zuzustimmen. Er sei überrascht, eine Rede wie die des Kollegen Figgins in einer Versammlung der I.T.F. zu hören. Die Transportarbeiter hätten sich gegen Hitler zu verteidigen gewusst und sie würden sich auch gegen neue Diktatoren zu verteidigen wissen, die im Kreml nicht ausgeschlossen.

H. Jahn, deutsche Eisenbahner, sagte, es wäre ein Verrat an den achzehn Millionen Deutschen, die in der sog. Volksrepublik Ostdeutschlands leben, wenn gewisse Dinge hier nicht deutlich gesagt würden. Wer am Rande des Eisernen Vorhangs lebe, wisse, was sich dahinter abspielt. Auch sie hätten dieselben Märchen gehört, wie Koll. Figgins sie erzählt habe. Ihre Verbreiter würden jedoch nicht als Märchenerzähler betrachtet, sondern als Agenten der fünften Kolonne aus dem Osten. Wir müssten Sorge tragen, dass in unserer eigenen Organisation keine Infiltrierung aus dem Osten statfinde, denn wir würden die I.T.F. in der Zukunft sehr benötigen. Keine Organisation werde vom Kreml mehr gehasst als die I.T.F.

Es nehme ihn wunder, ob Figgins sich nie die Frage gestellt habe, weshalb er sich im Osten nicht frei bewegen darf. Auch könnten wir uns hier im Westen gegen die Angriffe des Kapitalismus durch Streiks und andere gewerkschaftliche Aktionen verteidigen. Im Osten sei das nicht möglich. Wer hinter dem Eisernen Vorhang streike, werde erschossen. Nur wer einmal die Freiheit verloren habe, könne ihre volle Bedeutung ermessen. Er appelliere an Figgins, zu erkennen, wenn das möglich sei, dass er sich auf dem falschen Weg befindet. In Russland gebe es keine Arbeiter, sondern nur Millionen von Arbeitssklaven, und es gebe dort nur die eine Freiheit - sich der Diktatur zu beugen und für sie zu sterben.

Der Vorsitzende sagte, es dürfe darauf hingewiesen werden, dass es im Westen immer noch Versammlungen gebe, in denen Reden wie diejenige von Figgins in aller Freiheit gehalten werden können.

Die Abstimmung, die durch Handaufheben erfolgte, ergab eine überwältigende Mehrheit für die Entschliessung über den Verkehr in Krieg und Frieden. Kein einziger Delegierter stimmte gegen die Entschliessung.

A. Deakin, britische Transportarbeiter, wünschte festzuhalten, dass die Auffassungen des Koll. Figgins von den Mitgliedern seiner eigenen Delegation nicht unterstützt wurden.

VORMITTAGSSITZUNG

(Dienstag, 22. Juli 1952)

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 10.30 Uhr.

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, berichtete über die Feststellungen des Mandatprüfungsausschusses zu den Stimmzahlen der einzelnen Organisationen.

Mitgliederbeiträge

O. Becu, Generalsekretär, sagte, er habe dem Dokument, das dem Kongress vorliege, wenig hinzuzufügen. Das Exekutivkomitee der I.T.F. habe anlässlich seiner Tagungen vom Oktober 1951 und April 1952 die finanzielle Lage der I.T.F. eingehend untersucht und sei zu dem Schluss gekommen, dass hinsichtlich der Mitgliederbeiträge auf dem Kongress etwas geschehen müsse. Das E.K. habe zwei Wege zur Lösung des Problems erwogen: Erhöhung der Einnahmen durch Erhöhung der Beiträge, und Einsparungen. Letztere Alternative würde eine Einschränkung der Tätigkeit der I.T.F. bedeuten. Das E.K. sei jedoch der Meinung, dass im Gegenteil eine Ausweitung der Tätigkeit erforderlich ist, ganz besonders in der heutigen Zeit. Wenn der Kongress dem Vorschlag zustimme, würden die Beitragssätze erhöht. Das E.K. habe diesen Beschluss nur mit einigem Zögern gefasst, denn es sei sich bewusst, dass die I.T.F. schon oft um Opfer gebeten habe. Leider aber seien im gegenwärtigen Zeitpunkt grössere Mittel erforderlich als je zuvor in der Geschichte der I.T.F. Das Exekutivkomitee ersuche den Kongress, der Erhöhung der Mitgliederbeiträge um 10 % zuzustimmen.

Der Vorschlag, die Beiträge um 10 % zu erhöhen, wurde diskussionslos angenommen.

Entschliessung über die Sozialgesetzgebung in Japan

T. Nishimaki, japanische Seeleute, führte aus, die japanische Gewerkschaftsbewegung stehe zahlreichen Problemen gegenüber, besonders was die geplante Beschneidung des Rechtes betreffe, Demonstrationen und Streiks durchzuführen.

Es gebe jetzt sechs Millionen organisierte Arbeiter in Japan, verglichen mit bloss 400.000 vor dem Krieg. Es sei dies ein Produkt der Besetzung. Die Rechte der Gewerkschaften würden durch die neue Verfassung garantiert. Das sei der Hauptgrund, weshalb so viele japanische Arbeiter in so kurzer Zeit für die Gewerkschaften gewonnen werden konnten. Leider litten die japanischen Gewerkschaften an zahlreichen Schwächen, sowohl hinsichtlich ihrer Struktur als auch ihrer Tätigkeit. Ihre Leiter und Mitglieder ermangelten der Erfahrung. Die Kommunisten hätten sich diesen Umstand zunutze gemacht und politische Streiks ausgerufen.

Zur Zeit gebe es zehn Landesgewerkschaften mit rund 2 Millionen Mitgliedern, die durch den Gewerkschaftsbund dem I.B.F.G. angeschlossen seien. Die Transportarbeiter, die Textilarbeiter und auch andere hätten sich ausserdem ihrem Internationalen Berufssekretariat angeschlossen. Der Einfluss der Kommunisten sei im Schwinden begriffen, und es würden rasche Fortschritte bei der Demokratisierung der Gewerkschaften erzielt.

Die japanische Regierung sei nach der Unterzeichnung des Friedensvertrages an die Revision des Gewerkschaftsgesetzes und des Gesetzes über Arbeitsbeziehungen geschritten. Die in Vorbereitung befindlichen neuen Gesetze würden die Gewerkschaften schwächen und sie der Regierung unterstellen. Nicht nur Generalstreiks, sondern auch Streiks in einzelnen Industrien würden verboten.

Die japanischen Gewerkschaften strebten selbstverständlich die Wiederherstellung der gewerkschaftlichen Rechte durch parlamentarische Schritte an. Sie würden diesen Kampf mit aller Energie fortführen. Die japanischen Gewerkschaften befänden sich immer noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung. Die Annahme der Entschliessung durch den Kongress der I.T.F. würde für die freie japanische Gewerkschaftsbewegung eine grosse Hilfe bedeuten.

Die Entschliessung über die Sozialgesetzgebung in Japan wurde einstimmig angenommen.

Europäische Verkehrsbehörde

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, erinnerte zunächst an den Bericht des fr. stellvertretenden Generalsekretärs N. Nathans über das Problem des Wettbewerbs zwischen Strasse und Schiene. Diesmal liege dem Kongress ein ausführlicher Bericht über die Frage der Integrierung des europäischen Verkehrs und einer Europäischen Verkehrsbehörde vor.

Im Jahre 1935 hätten Sachverständige des Völkerbundes auf die Notwendigkeit eines einheitlichen europäischen Verkehrswesens hingewiesen. Ein 1929 veröffentlichter Bericht des Völkerbundes beschreibe Verhältnisse, wie sie auch heute noch bestünden. Ein ähnlicher Fall sei der Konkurrenzkampf zwischen den Häfen Westeuropas. Heute konkurriere die Binnenschifffahrt mit den Eisenbahnen in genau gleicher Weise wie 1927, in welchem Jahre ein deutscher Eisenbahndirektor, Dr. Spiers, seinen Standpunkt dazu vor einer Sachverständigenkommission des Völkerbundes vertreten habe. Grosse Nationen, wie Indien, Brasilien, Sowjetrussland und die Vereinigten Staaten verfügten über Verkehrsnetze einer in Europa unbekanntem Grösse. Aus leicht verständlichen Gründen habe er sich auf die Beschreibung der Verhältnisse in den U.S.A. beschränkt. Konflikte zwischen den verschiedenen Transportzweigen kämen hier vor, würden jedoch öffentlich ausgetragen, was in Europa nicht der Fall sei. In Europa gebe es keine mit der "Interstate Commerce Commission" vergleichbare Einrichtung. Die Schaffung einer solchen Behörde würde sich jedoch lohnen. Der Verkehr könne zu einem wirksamen Instrument zur Verteidigung der Freiheit und zur Zusammenfassung Europas gemacht werden. Eine Schwierigkeit liege darin, dass zahlreiche europäische Länder sich hinter dem Eisernen Vorhang befinden. Er glaube jedoch, dass auf unserer Seite ein Anfang gemacht werden sollte. In den Vereinigten Staaten habe der Prozess der Verkehrsintegration in viel kleinerem Masstab begonnen.

R. Lapeyre, französisches Luftfahrtspersonal, beglückwünschte Tofahrn zu seinem Bericht. Das Hauptproblem sei die Art und Weise der Umsetzung des Gedankens einer Europäischen Verkehrsbehörde in die Tat. Man müsse sich der Reihe nach mit den einzelnen Verkehrsträgern befassen. Die Zivilluftfahrt sei naturgemäss die internationalste der Verkehrsindustrien. Leider sei sie auch derjenige Zweig des Verkehrs, in dem der schärfste Konkurrenzkampf tobe. Die gegenwärtigen Zustände müssten mit Anarchie bezeichnet werden.

Das Problem müsse nicht vom politischen, sondern vom technischen Standpunkt aus betrachtet werden. In dieser Hinsicht seien die Verhältnisse von Verkehrszweig zu Verkehrszweig verschieden. Die Eisenbahnen arbeiteten in verschiedener Form zusammen. In der Zivilluftfahrt sei es dagegen anders. Durch den Wiedereintritt Deutschlands in die Zivilluftfahrt werde das Problem noch verschärft. Das I.T.F. Sekretariat müsse seinen Einfluss geltend machen, um die Verkehrsministerien zu der Erkenntnis zu bringen, dass auf dem Gebiete des Verkehrs eine Weltordnung geschaffen werden muss.

Er unterstütze die holländische Entschliessung. Die I.T.F. müsse dafür sorgen, dass ihre Bemühungen auf diesem Gebiet viel grössere Publizität erhalten als bisher.

Vor einigen Monaten habe die französische Regierung eine grundsätzliche Erklärung zum Verkehrsproblem abgegeben. Leider habe es sich um einen rein politischen Schritt gehandelt. In späteren Verlautbarungen habe die französische Regierung allerdings auch dem technischen Aspekt Beachtung geschenkt.

Die I.T.F. müsse alles in ihrer Macht stehende tun, um eine Vertretung in der geplanten internationalen Verkehrskörperschaft zu erhalten.

H.J. Kanne, holländische Eisenbahner, sagte, die vom Sekretariat vorgelegte Entschliessung genüge nicht. Die I.T.F. müsse genau sagen, wie die Integration zu verwirklichen und eine Europäische Verkehrsbehörde zu schaffen ist. Ein konkretes Programm müsse aufgestellt und im Lichte der Ereignisse fortlaufend revidiert werden. Wenn die I.T.F. keinen Sachverständigenausschuss einsetzen könne, dann sollte wenigstens ein Einzelner mit der Aufgabe betraut werden.

VORMITTAGSSITZUNG

(Mittwoch, 23. Juli 1952)

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr.

Europäische Verkehrsbehörde (Fortsetzung)

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, sagte, er möchte nur kurz als Berichterstatter auf die in der Diskussion des Vortages aufgeworfenen Punkte antworten.

Koll. Lapeyre habe gesagt, die verschiedenen Verkehrszweige müssten einer nach dem andern integriert werden. Ein solcher Plan sei nach seiner (Tofahrns) Meinung unmöglich durchzuführen. Dazu seien die Beziehungen zwischen Eisenbahnen, Strassenverkehr und Binnenschifffahrt viel zu eng. Das Problem der Koordination müsse unbedingt in seiner Gesamtheit betrachtet werden. Die Zivilluftfahrt stehe allerdings ausserhalb, weshalb man in Strassburg beschlossen habe, ihr eine Sonderstellung einzuräumen. Man könne natürlich eine besondere Behörde für den europäischen internationalen Flugverkehr schaffen, aber die Stellung der übrigen Verkehrsmittel vermöge er noch nicht zu beeinflussen.

Koll. Kanne habe den Standpunkt vertreten, dass man bei der Annahme einer allgemeinen Entschliessung nicht immer wissen könne, was in der Praxis mit ihr geschehen werde. Er habe deshalb um Einsetzung eines Sachverständigenausschusses zur Besprechung der Frage ersucht. Anlässlich der Utrechter Eisenbahnerkonferenz hätten die französischen Eisenbahner einen ähnlichen Antrag gestellt. Das Exekutivkomitee habe jedoch beschlossen, dass wir nicht über die zur Verwirklichung dieses Planes erforderlichen Sachverständigen verfügen. Nur die Regierungen verfügten über solche Sachverständige, und von dieser Seite sei keine Mitarbeit zu erwarten. Unsere Sachverständigen müssten gleichzeitig Gewerkschafter sein und die Ziele und Bestrebungen der I.T.F. auf dem Gebiete des Verkehrs kennen. Solche Sachverständige könnten in den Reihen der angeschlossenen Gewerkschaften gefunden werden. Auch im Sekretariat der I.T.F. gebe es einen Fachmann. Er frage sich jedoch, was ein solcher Ausschuss tun würde. Was wir brauchten, sei eine möglichst vollständige Dokumentation. Andererseits wäre es für das Sekretariat der I.T.F. sicher von Wert, die europäischen Verkehrsprobleme mit Kollegen aus den angeschlossenen Gewerkschaften zu besprechen.

Es scheine, dass der Kongress eine Fortsetzung der Arbeit der I.T.F. auf dem Gebiete der europäischen Verkehrsorganisation wünsche. Die I.T.F. sollte diese Aufgabe auch als Mittel zum Zusammenschluss der europäischen Nationen durchführen.

Der Bericht über die Integrierung des europäischen Verkehrs und die Errichtung einer europäischen Verkehrsbehörde wurde alsdann vom Kongress einstimmig genehmigt. (Entschliessungen siehe Nachmittagsitzung)

Sektionsberichte

R. Dekeyzer, belgische Transportarbeiter, legte den Bericht der Hafnarbeitersektion vor. Er möchte den Kongress auf zwei Punkte besonders aufmerksam machen. Die Hafnarbeiter hätten beschlossen, mit allem Nachdruck vorzugehen, um die Bedrohung durch falsche Flaggenwechsel auszuschalten. Auch die Notwendigkeit einer ausreichenden Hafeninspektion werde im Bericht unterstrichen. Die Sektion unterbreite dem Kongress eine Entschliessung in dieser Frage.

Der Bericht der Hafnarbeitersektion wurde angenommen.

D.S. Tennant, britische Schiffsoffiziere, legte den Bericht der Seeleutesektion vor und ersuchte den Kongress um Annahme.

Der Bericht der Seeleutesektion wurde angenommen.

T. Yates, britische Seeleute, sprach zum Bericht über die gemeinsame Konferenz der Hafendarbeiter und Seeleute. Er wolle den Bericht nicht für Punkt behandeln, sondern nur darauf hinweisen, dass alle Empfehlungen einstimmig erfolgt seien.

Der Bericht über die gemeinsame Konferenz der Hafendarbeiter und Seeleute wurde angenommen.

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, legte den Bericht der Eisenbahnersektion vor. Er wolle lediglich erwähnen, dass die Eisenbahnersektion darum ersuche, dass die Frage des europäischen Verkehrs auf die Tagesordnung des I.T.F.-Kongresses 1954 gesetzt wird. Ausserdem sei dem Bericht eine Entschliessung über die Dienstbedingungen des Personals auf elektrischen Lokomotiven beigelegt. Es handle sich um eine technische Frage, aber die Sektion wünsche die Unterstützung des Kongresses in dieser Sache.

Aus Versehen habe er im Bericht nicht erwähnt, dass Kollege Maxamin in der Sektionskonferenz die Verhältnisse hinter den Eisernen Vorhang beschrieben und darum ersucht habe, dass den Transportarbeitern Osteuropas eine Vertretung im Generalrat der I.T.F. eingeräumt wird. Die Konferenz habe sich nicht für zuständig gehalten, diesen Vorschlag zu behandeln. Drei Mitglieder des Exekutivkomitees seien jedoch anwesend gewesen, und die Konferenz habe sie ersucht, sich die Sache zu überlegen.

Der Vorsitzende sagte, es handle sich um eine Frage der allgemeinen Politik, die zunächst vom Exekutivkomitee zu behandeln sei.

Der Bericht der Eisenbahnersektion wurde alsdann angenommen.

R. Lapeyre, französisches Luftfahrtspersonal, legte den Bericht der Zivilluftfahrtssektion vor.

Der Bericht der Sektion des Zivilluftfahrtspersonals wurde angenommen.

H. Svensson, schwedische Transportarbeiter, legte den Bericht der Strassentransportarbeiter-Sektion vor.

Der Bericht der Sektion der Arbeiter im Strassenverkehr wurde genehmigt.

H. Hildebrand, deutsche Transportarbeiter, legte den Bericht der Hochseefischersektion vor.

Der Bericht der Sektion der Hochseefischer wurde genehmigt.

(Bericht der Binnenschiffer-Sektion siehe Nachmittagssitzung)

Mitgliederbeiträge

Der Vorsitzende teilte mit, dass das Exekutivkomitee beschlossen habe, dass die Erhöhung der Mitgliederbeiträge um 10 % am 1. Juli 1952 in Kraft tritt.

Eingereichte Entschliessungen und Anträge

P. Tofahrn, stellv. Generalsekretär, legte den Standpunkt des Exekutivkomitees zu den eingereichten Entschliessungen und Anträgen dar.

Die Anträge 1, 4, 7, 8 und 9 behandelten fachliche Fragen und seien deshalb den einschlägigen Sektionen zu unterbreiten, bzw. bereits unterbreitet worden. Anträge 2, 3, 6, 10 und 11 bildeten den Gegenstand von Entschliessungen, die z.T. schon vorgelegt worden seien. Das Exekutivkomitee beantrage, den Antrag 5 aus finanziellen Erwägungen abzulehnen. Antrag 12 könne vom Kongress nicht behandelt werden, da keine Anhaltspunkte dazu beständen.

Der Kongress war mit diesem Vorgehen einverstanden.

Wahl des Generalrates

P. Giornelli, italienische Hafendarbeiter, wünschte, dass Triest durch Italien vertreten wird anstatt mit Griechenland, Israel und Libanon aufgeführt zu sein.

Der Vorsitzende sagte, das Exekutivkomitee sei damit einverstanden.

Für den Generalrat wurden vorgeschlagen:

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Mitglieder</u>	<u>Stellvertreter</u>
Grossbritannien	A. Deakin T. Yates J.G. Baty F. Knowles	
Deutschland (Eisenbahner)	H. Jahn K. Klus	C. Kamp F. Schreiber
Deutschland (Transportarbeiter)	A. Kummernuss H. Hildebrand	G. Huber J. Steldinger
Schweden	H. Blomgren	R. Helgesson
Frankreich	P. Ferri-Pisani	F. Laurent
Italien, Triest	P. Fiorini	E. Pellegrino
Griechenland, Israel, Libanon	M. Petroulis	A. Thiopoulos
Spanien	T. Gómez	A. Pérez
Belgien, Holland, Luxemburg	R. Dekeyzer H.J. Kanne J. Leurs	
Dänemark, Norwegen, Finnland Island, Estland, Irland	I. Haugen E. Borg G. Widing	T. Laursen N.J. Olsen J.K.F. Jensen
Oesterreich, Schweiz, Saar	A. Thaler R. Bratschi E. Welter	L. Brosch W. Brunner R. Freund
Kanada	Die Ernennung eines Mitgliedes und eines Stellvertreters ist von den kanadischen Organisationen noch vorzunehmen	
Vereinigte Staaten	A.E. Lyon H. Lundeberg J. Ryan C. Sayen	

<u>Land oder Ländergruppe</u> (Fortsetzung)	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Lateinamerika	Keine Vorschläge	
Indien, Ceylon, Kenya	Keine Vorschläge	
Japan	T. Nishimaki	A. Iwai
Pakistan	Keine Vorschläge	
Australien, Neuseeland	Keine Vorschläge	

P. De Vries, holländische Schiffsoffiziere, wünschte im Namen der Mehrzahl der auf dem Kongress vertretenen holländischen Gewerkschaften eine Erklärung abzugeben. Die Frage der holländischen Vertretung sei vor dem Kongress unter den holländischen Gewerkschaften besprochen worden, denn man habe einen einzigen, gemeinsamen Kandidaten aufstellen wollen. Eine der holländischen Gewerkschaften sei jedoch mit diesem Vorgehen nur unter der Bedingung einverstanden gewesen, dass ihr Kandidat nominiert werde. Unter diesen Umständen könne der holländische Kandidat nicht als freie Wahl der holländischen Gewerkschaften betrachtet werden.

W.A. Kieboom, holländische Eisenbahner, antwortete darauf, der Kandidat der Eisenbahner habe nicht nur mehr Mitglieder hinter sich als alle anderen Gewerkschaften zusammengenommen, sondern er sei auch Präsident der gemeinsamen Organisation der fünf holl. Transportarbeitergewerkschaften. Wenn man ihm in Holland Vertrauen schenke, dürfe man das auch auf internationaler Ebene tun.

Der Vorsitzende erklärte, nach diesen beiden Erklärungen sei die Auseinandersetzung zwischen den holländischen Gewerkschaften abgeschlossen, wenigstens was den Kongress der I.T.F. betreffe. Es seien nur sovielen Nominationen eingereicht worden, wie Sitze zur Verfügung ständen, und er könne deshalb über die Mitglieder des Generalrats gemeinsam abstimmen lassen.

Der Kongress war mit diesem Vorgehen einverstanden und wählte die oben aufgeführten Kollegen in den Generalrat, der bis zum nächsten Kongress im Amte bleiben wird.

Der Vorsitzende ersuchte alsdann um Nominationen für das Exekutivkomitee.

Im Falle Deutschlands war eine Abstimmung nötig, die geheim durchgeführt wurde (Ergebnis siehe Nachmittagssitzung)

NACHMITTAGSSITZUNG

Wahlen (Fortsetzung)

Der Vorsitzende gab die Wahl des Kollegen H. Jahn (deutsche Eisenbahner) in das Exekutivkomitee bekannt. Er habe 147 Stimmen erhalten, sein Gegenkandidat 114 Stimmen.

Das Exekutivkomitee bestehe damit aus folgenden Kollegen: A. Deakin, R. Dekeyzer, P. Ferri-Pisani, T. Gómez, I. Haugen, H. Jahn, H.J. Kanne, A. E. Lyon und R. Bratschi.

In den Geschäftsführenden Ausschuss wurden gewählt: T. Yates, D.S. Tennant, J.G. Baty und W.J.P. Webber.

Zu Rechnungsprüfern wurden gewählt: H. W. Franklin und H. Haworth.

Der Vorsitzende beglückwünschte die erfolgreichen Kandidaten und dankte den ausscheidenden Kollegen, besonders G.J. Joustra (Holland), K. Weigl (Oesterreich) und G.B. Thorneycroft (Grossbritannien) für die geleisteten Dienste.

Alsdann erfolgte die Wiederwahl der Kollegen O. Becu, Generalsekretär, und P. Tofahrn, stellvertretender Generalsekretär, durch Akklamation.

G.J. Joustra dankte der I.T.F., auch im Namen des Kollegen Weigl, dafür, dass sie in ihr mitarbeiten durften. Die Zukunft werde noch grössere Anforderungen an die I.T.F. stellen als die Vergangenheit. Er sei jedoch überzeugt, dass sie sich ihrer grossen Traditionen würdig erweisen werde.

H. Hildebrand, deutsche Transportarbeiter, legte in Vertretung des Kollegen Smeding den Bericht der Binnenschiffersektion vor. Er versicherte die österreichischen Kameraden, dass die Probleme der Donauschifffahrt die ihnen gebührende Aufmerksamkeit finden würden.

Der Bericht der Binnenschiffersektion wurde angenommen.

Weitere Entschliessungen

G. B. Thorneycroft, Entschliessungsausschuss, empfahl dem Kongress die fünf weiteren vorgelegten Entschliessungen zur Annahme.

P. Tofahrn, stellvertretender Generalsekretär, sprach zur Entschliessung über die Europäische Verkehrsbehörde. Die Frage des europäischen Verkehrs sei nun zum ersten Mal von einem Kongress der I.T.F. besprochen worden. Bisher hätten es nur die Sektionen getan. Der Kongress habe bereits den Bericht über die Integrierung des europäischen Verkehrs und eine europäische Verkehrsbehörde genehmigt, und er möchte ihn bitten, nun auch der Entschliessung zuzustimmen.

Die Entschliessung über eine Europäische Verkehrsbehörde wurde angenommen.

H.J. Kanne, holländische Eisenbahner, sprach zu der Entschliessung über die Aktion der I.T.F. zur europäischen Verkehrspolitik. Die vorliegende Entschliessung sei vom Entschliessungsausschuss einstimmig genehmigt worden, weshalb er den Kongress ersuche, ihr zuzustimmen.

Die Entschliessung über die Aktion der I.T.F. zur europäischen Verkehrspolitik wurde angenommen.

E. Welter, saarländische Eisenbahner, sprach zu der Entschliessung über die Anwendung des Internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98 in der Saar. In der Saar seien die Eisenbahner des Rechtes auf Kollektivverhandlungen beraubt. Die I.T.F. habe sich zweimal an die Saarregierung gewandt und sie um Anwendung des Uebereinkommens Nr. 98 ersucht. Die Saarregierung habe jedoch völliges Still-schweigen bewahrt. Es gehe nicht an, dass es in Europa eine Re-gierung gebe, die das Recht der Eisenbahner auf Kollektivverhand-lungen nicht anerkennt. Er ersuche deshalb den Kongress um An-nahme der Entschliessung.

Die Entschliessung über die Anwendung des Internationalen Arbeits-übereinkommens Nr. 98 in der Saar wurde angenommen.

N. Metslov, erstländische Seeleute, sagte, die dem Kongress vor-liegende Entschliessung über die Länder hinter dem Eisernen Vor-hang stehe in einem logischen Zusammenhang mit der bereits ange-nommenen Entschliessung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argen-tinien. Der kommunistische Imperialismus sei heute die grösste Gefahr für Demokratie, Frieden und Freiheit. Wir könnten nicht unberührt an den Leiden unserer Freunde und Brüder hinter dem Eisernen Vorhang vorbeisehen. Das Schicksal der Länder hinter dem Eisernen Vorhang könne zum Schicksal weiterer Länder werden. Alle, die unter dem kommunistischen Terror leben müssten, appellierten an den Kongress, ihnen moralische Hilfe und Unterstützung zu ge-währen.

N. Walläri, finnische Seeleute, gab eine Erklärung im Namen des Finnischen Seeleuteverbandes ab. Die Entschliessung beziehe sich auf sämtliche ost- und zentraleuropäischen Länder, also auch auf diejenigen, die vor dem Krieg faschistische oder halbfaschistische Regierungen besaßen. Es gebe in diesen Ländern faschistische Ele-mente, die den Kommunismus durch den Faschismus zu ersetzen wünsch-ten, und die Entschliessung könnte den Eindruck erwecken, dass die I.T.F. auch solche Elemente zu unterstützen bereit ist. Die Dele-gation der finnischen Seeleute werde sich deshalb der Stimme ent-halten.

Die Entschliessung über die Länder hinter den Eisernen Vorhang wurde angenommen.

S. Dimitracopoulos, griechische Eisenbahner, sprach zu der Ent-schliessung über den Achtsturentag auf den griechischen Bahnen. Er ersuchte den Kongress um Unterstützung der griechischen Eisen-bahner in ihrem Kampf um die Verwirklichung des Dekrets über die Anwendung des Achtsturentages und des von der griechischen Regie-rung auf der Internationalen Arbeitskonferenz abgegebenen Ver-sprechens.

Die Entschliessung über den Achtsturentag auf den griechischen Eisenbahnen wurde angenommen.

Sitz der I.T.F.

Als Sitz der I.T.F. wurde London bestätigt.

Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses

Die Bestimmung von Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses wurde dem Exekutivkomitee überlassen.

Schlussansprachen

O. Becu, Generalsekretär, sagte, er möchte in seinem Namen und im Namen des Kollegen Tofahrn dem Kongress danken für das Vertrauen, das ihnen durch die einstimmige Wiederwahl entgegengebracht worden sei.

H. Blomgren, schwedische Eisenbahner, sagte, der Kongress habe in Stockholm, ja in ganz Schweden, grosse Aufmerksamkeit gefunden. Die Presse habe ausführlich darüber berichtet. Die Kollegen der schwedischen Gewerkschaften, die mit der Organisierung des Kongresses beauftragt waren, seien in dieser Arbeit noch verhältnismässig unerfahren gewesen, und er hoffe, dass sich nicht allzu viele Mängel gezeigt hätten. Dem Sekretariat dankte er für seine Arbeit, den schwedischen Behörden für die Ueberlassung des Parlamentsgebäudes. Die schwedischen Organisation hätten sich gefreut, den Kongress durchzuführen, und hofften, dass seine Arbeit Früchte tragen möge.

A. Deakin, britische Transportarbeiter, dankte dem Koll. Bratschi im Namen des ganzen Kongresses für die umsichtige Leitung der Verhandlungen. Er habe eine hervorragende Leistung vollbracht.

R. Bratschi, Präsident der I.T.F. und Kongressvorsitzender, dankte in einem Schlusswort dem Kollegen Deakin für seine freundlichen Bemerkungen. Er dankte auch den Delegierten und dem Sekretariat für die Mitarbeit. Einen besonderen Dank richtete er an die schwedischen Gastgeber, deren Vorkehrungen höchstes Lob verdienten, sowie an die Behörden, die Vertreter des I.A.A. und der übrigen amtlichen Organisationen. Wir könnten die grossartige Gastfreundschaft des schwedischen Volkes nie vergessen. Die Arbeit des Kongresses habe einen Beitrag geleistet im Kampf um soziale Gerechtigkeit, Freiheit, Demokratie und Menschenwürde.

Zu den Klängen der "Internationale" ging der 22. Kongress der I.T.F. zu Ende.

Anhang: Die Entschliessungen des Kongresses

Entschliessung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien

Das in Argentinien bestehende diktatorische Regime hat die gewerkschaftliche Vereinigungsfreiheit vernichtet.

Das allgemeine Verhalten des gegenwärtigen argentinischen Gewerkschaftsbundes, insbesondere sein Verhalten anlässlich des Kampfes, den die Seeleute- und Eisenbahnergewerkschaften zur Verteidigung ihrer Unabhängigkeit führten, zeigt mit aller Klarheit, dass er nicht als eine echte freie Gewerkschaft angesehen werden kann.

Die Unabhängigkeit der Gewerkschaften ist zur wirksamen Wahrnehmung der Interessen der Arbeitnehmer absolut unerlässlich.

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, bezeugt aufs neue seine Feindseligkeit gegen jegliche Diktatur und bestätigt die einschlägige Entschliessung des Stuttgarter Kongresses von 1950.

Der Kongress fordert die Arbeiterschaft Argentiniens, und insbesondere die Arbeiter im Verkehr, eindringlich auf, den Kampf fortzusetzen für die Wiederherstellung der Demokratie und der Unabhängigkeit ihrer Gewerkschaften.

Zur Verwirklichung dieser Ziele wird die I.T.F. den argentinischen Kollegen weiterhin ihre volle Unterstützung gewähren.

Entschliessung über das Streikrecht der griechischen Eisenbahner

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, dass die neue griechische Verfassung das Streikrecht der Eisenbahner abgeschafft hat.

Der Kongress erklärt, dass zur Streikwaffe nur dann gegriffen werden soll, wenn alle friedfertigen Mittel zur Erlangung von Gerechtigkeit versagt haben.

Der Kongress erklärt ferner:

- a) Es ist Pflicht der Regierungen und Parlamente, anzustreben, dass die Möglichkeit von Konflikten zwischen der Forderung der Transportarbeiter nach gerechten Arbeitsbedingungen und anderen Interessen vermieden wird.
- b) Es ist Pflicht der Arbeitgeber im Verkehr und der Gewerkschaften der Transportarbeiter, sowie der Regierungen und Parlamente, Regeln der Arbeitsbeziehungen aufzustellen und Einrichtungen zu schaffen, die geeignet sind, die soziale Gerechtigkeit durch Verhandlungen und Vereinbarungen zu gewährleisten.
- c) Transportarbeiter zwingen, unter Bedingungen zu arbeiten, denen sie nicht freiwillig zustimmen und sie zu diesem Zwecke des Rechts berauben, ihre Arbeitskraft vorzuenthalten, ist eine Handlung, die einer freien Gesellschaft unwürdig und mit sozialer Gerechtigkeit unvereinbar ist.

*Vonden Sektionen unterbreitete Entschliessungen siehe nächste Nummer des Presseberichts.

Entschliessung über den Verkehr in Krieg und Frieden

Die Mitglieder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation streben nach Erhaltung des Friedens und nach einer Weltordnung, die auf dem Zusammenschluss aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres gemeinsamen Wohles durch gemeinschaftliche Nutzung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Der Weltfriede wird durch Diktaturmächte gefährdet, die dem Willen der von ihnen regierten Völker nicht unterworfen sind und keinem Gebot des Rechts gehorchen, sondern die freien Völker mit Unterjochung durch ideologische Durchdringung, inneren Umsturz und Aggression bedrohen.

Es ist Pflicht jeder Gemeinschaft, sich um jeden Preis gegen die Gefahr der Versklavung zu verteidigen.

Der Verkehr ist ein lebenswichtiges Instrument im Kriege wie auch im Frieden.

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, erklärt, dass die freien Transportarbeitergewerkschaften in allen ihren Bestrebungen zur Erhaltung und Verbesserung des nationalen und internationalen Verkehrs nichts anderes anstreben als das Wohl aller Völker und den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt.

Der Kongress anerkennt jedoch, dass, solange die Diktaturregierungen den Weltfrieden gefährden, die Verkehrsindustrien zur Verteidigung der Freiheit gebraucht und dementsprechend eingerichtet und ausgerüstet werden müssen.

Der Kongress bekundet seine Ueberzeugung, dass die Verwirklichung eines dauerhaften Friedens abhängig ist von dem erfolgreichen Kampf um die Freiheit in den von Diktatoren regierten Ländern, sowie von der erfolgreichen Arbeit weltumspannender, zur Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit errichteter Institutionen.

Der Kongress fordert alle Organe der internationalen Gewerkschaftsbewegung auf, überall die Freiheitskämpfer mit allen verfügbaren Mitteln zu unterstützen und sich weiterhin in den Einrichtungen der Vereinten Nationen für die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit einzusetzen.

Entschliessung über die Sozialgesetzgebung in Japan

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, dass die japanische Regierung gegenwärtig mit der Revidierung bestehender Gesetze und mit der Einbringung neuer Gesetze beschäftigt ist, welche die Rechte und Betätigung der Gewerkschaften berühren.

Die bei der I.T.F. angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften hegen hinsichtlich der Absichten der japanischen Regierung sehr ernste Befürchtungen.

Der Kongress richtet an die japanische Regierung das dringende Ersuchen:

- a) Die japanischen Arbeiter und die internationale Gewerkschaftsbewegung bezüglich ihrer demokratischen Absichten zu beruhigen durch Anwendung und Durchführung der einschlägigen Uebereinkommen, Empfehlungen und Entschliessungen der Internationalen Arbeitsorganisation der Vereinten Nationen, insbesondere:

Uebereinkommen Nr. 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes;

Uebereinkommen Nr. 98 über die Anwendung der Grundsätze des Rechtes auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverträge;

Entschliessung über Arbeitsbeziehungen im Binnenverkehr, angenommen von der 1947 durchgeführten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der I.A.O.;

Empfehlungen über Kollektivverträge und freiwillige Schlichtungsverfahren, angenommen von der Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1951;

- b) Das Recht der japanischen Bürger zu gewährleisten und zu schützen, friedfertig in der Öffentlichkeit zu demonstrieren, um ihren Auffassungen über jegliche, das Leben der menschlichen Gesellschaft berührende Fragen Ausdruck zu geben und die öffentlichen Behörden von der Berechtigung dieser Auffassungen zu überzeugen;
- c) Das Recht der Lohnempfänger zu gewährleisten und zu schützen, ihre Arbeitskraft vorzuentshalten, wenn sie glauben, dass ihnen ein Unrecht angetan wird.

Der Kongress erklärt, dass das von der japanischen Regierung beantragte Gesetz zum Verbot von Generalstreiks wirkungslos sein wird, da dem Gesetz nur Geltung verschafft werden könnte, wenn die Regierung bereit wäre, Gewalt anzuwenden, um einen solchen Schritt zu unterdrücken, ein Schritt, der in einem demokratischen Staat undenkbar ist.

Er unterstützt die bei der I.T.F. angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bestrebungen, eine Sozialgesetzgebung zu entwickeln und zu erhalten, die eines Staates, in dem Demokratie und soziale Gerechtigkeit herrschen, würdig ist.

Entschliessung über den europäischen Verkehr

1. Die Umgestaltung Europas zu einer wirtschaftlichen Einheit ist für die Nationen dieses Kontinents eine Bedingung ihres Weiterbestehens als sich selbst genügende, freie und demokratische Gemeinschaften.
2. Ein einheitliches Verkehrswesen ist eines der wesentlichen Mittel zur Herbeiführung einer fortschreitenden Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit, sowie zur Sicherung der richtigen wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Entwicklung Europas.
3. Der Grad der im europäischen Verkehr erzielten Einheit darf als verlässlicher Masstab des Fortschritts gelten, der bei der Ausführung der erklärten Absicht der europäischen Regierungen, die für den Erfolg der europäischen Zusammenarbeit notwendigen Einrichtungen zu schaffen, erzielt worden ist.
4. Die internationale Zusammenarbeit in ihrer traditionellen und auch heutigen Form, d.h. rein für den Zweck der Ausarbeitung und Durchführung technischer, rechtlicher und verwaltungsmässiger Vorschriften für den internationalen Verkehr, bietet nur Scheinlösungen, weil sie unmöglich zu dem erforderlichen Zusammenschluss der europäischen Verkehrsapparate führen kann.
5. Wirtschaftliche Massnahmen im Verkehr auf dem europäischen Kontinent setzen das Vorhandensein einer Europäischen Verkehrsbehörde voraus.

Der unter den Auspizien der I.T.F. vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Internationale Transportarbeiter-Kongress

6. Stellt fest:

- a) Die I.T.F. hat Pionierarbeit geleistet, indem sie während und nach dem Kriege in angemessener Weise die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrs gefordert hat entgegen den Kräften, die von dem veralteten Begriff gesonderter nationaler Wirtschaftseinheit völlig beherrscht werden.
- b) Die Richtigkeit der Politik der I.T.F. wird durch die Tatsache bestätigt, dass amtliche nationale und internationale Stellen sich gegenwärtig mit Plänen zur Schaffung eines neuen europäischen Verkehrsorgans befassen.

7. Erklärt, dass es Aufgabe der I.T.F. und ihrer angeschlossenen Organisationen ist, weiterhin, alle Bestrebungen zu unterstützen, welche diesen Gedanken fördern und seiner Verwirklichung näher bringen;

8. Beauftragt das Sekretariat der I.T.F., auch in Zukunft einen rationellen wirtschaftlichen Aufbau des kontinentalen Verkehrs zu befürworten.

Entschliessung über die Aktion der I.T.F. zugunsten einer europäischen Verkehrspolitik

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, ersucht das Exekutivkomitee, die Einsetzung eines europäischen Verkehrsausschusses zu erwägen, mit der Aufgabe, ein Programm auszuarbeiten, das dem I.T.F.-Sekretariat und den angeschlossenen Organisationen als Richtschnur in Fragen europäischer Verkehrspolitik dienen soll; dieses Programm wäre den beteiligten europäischen Organisationen zur Beratung und Genehmigung zu unterbreiten.

Entschliessung über die Durchführung des Internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98 in der Saar

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, dass die Regierung des Saarlandes den Eisenbahnern das in der Genfer Konvention Nr. 98 vorgesehene Kollektivvertragsrecht vorenthält, und bedauert festzustellen, dass sie auf zwei einschlägige Schreiben der I.T.F. nicht geantwortet hat.

Der Kongress erklärt:

- a) Indem die Regierung des Saarlandes die Eisenbahner von dem Anwendungsbereich des Internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98 ausnimmt, handelt sie im Widerspruch zu den Grundsätzen der Demokratie.
- b) Die Nichtbeantwortung der Schreiben der I.T.F. steht in scharfem Gegensatz zu den Gepflogenheiten, die bei anderen Regierungen im Verkehr mit der I.T.F. üblich sind.

Der Kongress legt es der Regierung des Saarlandes dringend nahe, sich in den Arbeitsbeziehungen an demokratische Grundsätze zu halten, indem sie die Internationale Arbeitskonvention Nr. 98 auf die Eisenbahner anwendet.

Entschliessung über die Länder hinter dem Eisernen Vorhang

Die Völker der Länder Ost- und Zentraleuropas schmachten nach wie vor unter kommunistischer Herrschaft und Tyrannei mit allen ihren Schrecken.

Die Arbeiterschaft dieser Länder ist der elementarsten Menschenrechte und Freiheiten beraubt und lebt unter Bedingungen äusserster Härte, in vielen verschärft durch Haft, Verbannung und Tod.

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation proklamiert aufs neue im Namen der Millionen organisierter Transportarbeiter der freien Welt seine Verachtung und seinen Abscheu für ein Regime und eine Ideologie, die ganze Völker durch die unmenschlichsten Methoden unterjochen.

Der Kongress verkündet seinen unerschütterlichen Glauben an den Endsieg der Freiheit und der Demokratie in der ganzen Welt.

Der Kongress grüsst alle diejenigen, die den grössten Gefahren und schrecklichsten Verfolgungen zum Trotz um die grossen Menschheitsideale in den Ländern der Diktatur und des Totalitarismus kämpfen.

Der Kongress erhofft mit Zuversicht, dass der Tag bald kommen wird, an dem diese unglücklichen Völker in die Gemeinschaft der freien Nationen zurückkehren.

Der Kongress gelobt den Freiheitskämpfern die Treue und jede mögliche moralische und materielle Unterstützung.

Entschliessung über den Achtstundentag auf den griechischen Bahnen

Der 22. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm, stellt fest:

- a) Die griechische Regierung hat das Internationale Arbeitsübereinkommen über den Achtstundentag ratifiziert.
- b) Trotz wiederholt abgegebener Versprechen hat die griechische Regierung den Achtstundentag auf den Eisenbahnen nicht ganz zur Anwendung gebracht.
- c) Im Mai 1952 wurde auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem griechischen Eisenbahnverband und den Ministerien für Arbeit und für Verkehr eine Verordnung über die Anwendung des Achtstundentages auf den Eisenbahnen ausgearbeitet, die vom König unterzeichnet wurde.
- d) Der griechische Arbeitsminister, der seine Regierung auf der 35. Session der Internationalen Arbeitskonferenz (1952) vertrat, erklärte, dass die Frage durch Verordnung geregelt sei.
- e) Ungeachtet dieser Erklärung ist die Verordnung bisher nicht veröffentlicht worden.

Der Kongress

- 1) **Protestiert gegen diese Verschleppung durch die griechische Regierung;**
- 2) **Fordert die griechische Regierung auf, die Verordnung unverzüglich in Kraft zu setzen;**
- 3) **Beauftragt das Sekretariat der I.T.F., weiterhin bei der griechischen Regierung vorstellig zu werden, bis die Angelegenheit zufriedenstellend geordnet ist.**