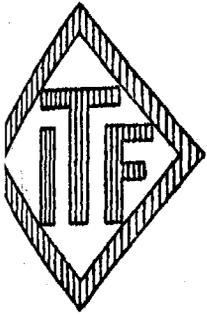


# INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## 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. 9

4. Mai 1955

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitschriften veröffentlicht.

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen. Sonstige im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

### I T F

#### Asiatische Transportarbeiterkonferenz der ITF

(ITF) Wie wir in der letzten Ausgabe unseres Presseberichtes mitteilten, wohnten der ersten Asiatischen Transportarbeiter-

konferenz der ITF, die vom 4. bis 8. April 1955 in Tokio stattfand, Vertreter von fast einer Million Transportarbeitern Asiens bei. Im Anhang zum vorliegenden Pressebericht bringen wir die Texte der von der Konferenz gebilligten Resolutionen. Ein Artikel in einer der nächsten Ausgaben der ITF-Zeitung bezieht sich ebenfalls auf diesen Gegenstand.

### EISENBAHNER

#### GRIECHENLAND

#### Eisenbahner protestieren gegen Verzögerung der Neuregelung der Altersversicherung

(ITF) Auf einer im März von der der ITF angeschlossenen panhellenischen Eisenbahner-Föderation in Athen einberufenen Konferenz wurde im Namen der aktiven und pensionierten griechischen Eisenbahner schärfster Protest

gegen die Verzögerungstaktik der griechischen Regierung erhoben, die weiterhin versucht, dem Entwurf eines Gesetzes über die Altersversicherung der Eisenbahnen Gesetzeskraft zu verleihen. Dieser Entwurf stützt sich auf die Vorschläge der Eisenbahner-Föderation über ein vereinheitlichtes Pensions-Schema für alle

Eisenbahner. Ferner protestierten die Eisenbahner gegen gewisse von der Regierung beabsichtigte Änderungen des Gesetzesentwurfs. Zu diesen gehören die Abschaffung der Heirats- und Sterbegelder, niedrigere tägliche Lohnsätze und -zulagen und Erhöhung der für den Pensionsanspruch in Betracht kommenden Mindestdienstzeit des fahrenden Personals von 27 auf 32 Jahre und des übrigen Eisenbahnpersonals von 32 auf 35 Jahre.

#### JAPAN

##### Lohnerhöhungen für das Personal der Privatbahnen

(ITF) Am 3. April d. Js. konnte ein über einen Monat alter Lohnkonflikt des Personals der japanischen Privateisenbahnen endgültig beigelegt werden,

nachdem die letzte der in diesen Konflikt verwickelten Gewerkschaften einen Vermittlungsvorschlag der Zentralen Schlichtungskommission über eine Erhöhung der Entlohnung von 800 Yen (1 £ = 1.010 Yen) im Monat gebilligt hatte. Die Lohnerhöhungen treten im Mai dieses Jahres in Kraft.

#### SCHWEDEN

##### Abschluss von neuen Tarifverträgen

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene schwedische Eisenbahnerverband mitteilt, wurden am 27. März und 7. April zwei neue Tarifverträge

unterzeichnet, die eine Reihe von Verbesserungen für ungefähr 5.000 Arbeitnehmer des Werkstättendienstes und 7.500 Trassen- und Bauarbeiter mit sich bringen.

Der Zeitlohn des Werkstättenpersonals erhöht sich um 13 bis 19 Oere (2d. bis etwas über 3d.) pro Stunde für alle Arbeitnehmer mit Ausnahme jener in der Altersgruppe 18 bis 21 Jahre, wo die Erhöhung 6 Oere (ungefähr 1d.) beträgt. In Stockholm beschäftigte Arbeiter erhalten eine Sonderzulage von 5 Oere pro Stunde und Arbeiter in Göteborg eine solche von 3 Oere. Weiters enthält der Tarifvertrag eine Neuregelung der Entschädigung für Arbeit an Sonntagen und öffentlichen Feiertagen.

Die Zeitlöhne im Oberbauinstandhaltungs- und Baudienst erhöhen sich um 12 bis 15 Oere, je nach der Ortslohnklasse. Ausserdem erhöht sich der Akkordlohn um 15 Oere pro Stunde. Der neue Tarifvertrag enthält auch eine Regelung der Entlohnung für Arbeit an öffentlichen Feiertagen. Für diese Arbeit wird ein Zuschlag von 11 Oere je Arbeitsstunde gewährt.

#### TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

#### INTERNATIONAL

##### Regelung der sozialen Sicherheit für Transportarbeiter

(ITF) Anlässlich seiner 28. Session vom 1. bis 4. März dieses Jahres in Genf billigte der Verwaltungsrat des IAA die Veranstaltung einer vorbereitenden dreigliedrigen Zusammen-

kunft von Fachleuten auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit und Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gegen Ende 1955 zum Zwecke der Diskussion des Wortlauts des Entwurfs eines internationalen Abkommens über Vorkehrungen zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer des internationalen Transportwesens.

CHILE

Gründung der  
Transportarbeiter-  
Föderation

(ITF) "El Riel", das Organ der der ITF angeschlossenen chilenischen Eisenbahner-Föderation meldet die Gründung der chilenischen nationalen Transportarbeiter-Föderation im

März dieses Jahres. Mitglieder der neuen Föderation sind die chilenische Föderation der Seeleute und Hafendarbeiter, die Föderation der Eisenbahner und der Verband der Transportarbeiter (Mitglieder der ITF).

NIEDERLANDE

Die Kommunisten und  
der Amsterdamer Streik

(ITF) Anlässlich des letzten Kongresses der kommunistischen Partei gab der Führer ihrer Propaganda-

abteilung offen zu, dass die niederländische KP weitgehend für den jüngsten inoffiziellen Streik der Amsterdamer Gemeindebediensteten (einschliesslich des Personals der Strassenbahn- und Omnibusbetriebe) verantwortlich gewesen war.

Er erklärte, "über hundert Parteiagitatoren spielten beim Streik der Amsterdamer Gemeindebediensteten eine wichtige Rolle. Dieser Masseneinsatz von Agitatoren, die sich der Flüsterpropaganda bedienten, stellt eine neue Entwicklung dar".

Wie erinnerlich, brach der Streik, der angeblich der Unterstützung von Lohnforderungen dienen sollte, nach wenigen Tagen ergebnislos zusammen. Während des Streiks wurde in Kreisen der niederländischen Regierung und der bona fide - Gewerkschaften die Meinung geäußert, dass es sich um einen in grossem Masstab angelegten Versuch der Kommunisten handelte, in der Hauptstadt der Niederlande Chaos hervorzurufen.

Zur Information unserer Leser bringen wir nachstehend einige Einzelheiten der Brutto-Grundlöhne des Personals der Amsterdamer Omnibus- und Strassenbahnbetriebe gemäss dem Stand vom 1. April (ein holl. Gulden = 100 Cents = ungefähr 2s.):

Strassenbahnfahrer	-	Mindestlohn 70,06 G.;	Höchstlohn 77,-- G.
Scheffner	-	" 64,83 G.;	" 70,-- G.
Omnibusfahrer	-	" 77,11 G.;	" 84,75 G.

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

GROSSBRITANNIEN

Neuer Tarifvertrag  
für die Gehalts-  
empfänger der  
britischen Strassen-  
transportbetriebe

(ITF) Die der ITF angeschlossene britische Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe (TSSA) gibt den Abschluss eines neuen Tarifvertrags für die Gehaltsempfänger der britischen Strassentransportbetriebe bekannt. Die

Erhöhungen der Gehälter der männlichen Arbeitnehmer bewegen sich zwischen £30 und £50 im Jahr und die des weiblichen Personals zwischen 9s. und 12s. pro Woche. Die neuen Gehälter treten rückwirkend ab 28. Februar dieses Jahres in Kraft.

OESTERREICH

Neuer Kollektivvertrag  
im Lastfuhrwerksgewerbe

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr hat nach langwierigen Verhandlungen

einen neuen, für das ganze Bundesgebiet ab 1. Mai geltenden Kollektivvertrag abgeschlossen.

Auf Grund dieses Vertrages erhalten Lkw-Fahrer auf Fahrzeugen bis 5t Ladegewicht einen Stundenlohn von 5,60 öst. Schilling (ungefähr 1s.6d.) und bei einem Ladegewicht von mehr als 5t und bei Zugmaschinen 6 öst. Sch.; Mechaniker-Chauffeure erhalten 6,40 öst. Sch. pro Stunde. Auf Fahrten, die die Abwesenheit des Fahrers vom normalen Einsatzort von über 12 Stunden bedingen, wird eine Abwesenheitszulage gewährt. Diese beträgt pro Tag bei Entfernungen in einem Umkreis von 100km 10 öst. Sch. und bei grösseren Entfernungen 15 öst. Sch. Bei Auslandsfahrten wird eine Abwesenheitszulage von 60 öst. Sch. pro Tag bezahlt.

SCHWEDEN

Lohnerhöhungen für  
die Lkw-Fahrer

(ITF) Auf Grund eines neuen, vom schwedischen Transportarbeiterverband unterzeichneten Tarifvertrags erhalten 13.000 Arbeitnehmer des

Lastfuhrwerksgewerbes und weitere 2.000 indirekt damit in Verbindung stehende Arbeitnehmer Erhöhungen ihrer Löhne und verschiedener Zulagen.

Die Lkw-Fahrer und Fahrer von Zugmaschinen erhalten eine Erhöhung ihrer Löhne um 8 Kr. in der Woche (ungefähr 11s.) und die übrigen Arbeitnehmer eine solche um 5 Kr. Eine neue Bestimmung des Tarifvertrags sieht vor, dass alle Arbeiter, die pro Woche nicht mindestens 36 Stunden mit Stückarbeit beschäftigt werden, eine Sonderzulage von 25 Oere (ungefähr 4d.) pro Stunde erhalten. Die Lohnzulage, die Fahrern gewährt wird, die ihre Mahlzeiten zu unregelmässigen Zeiten einnehmen müssen, wurde ebenfalls um 35 Oere (ungefähr 6d.) erhöht. Insgesamt erhöht sich die Entlohnung der Arbeitnehmer des Lastfuhrwerksgewerbes um 21,75 Kr. pro Woche.

In den nördlichsten Gegenden Schwedens wird für Arbeit in der aussergewöhnlich grossen Kälte eine besondere Vergütung entrichtet, die 35 Oere pro Stunde beträgt.

Der neue, am 5. April unterzeichnete Tarifvertrag tritt rückwirkend ab 1. März dieses Jahres in Kraft und gilt bis 29. Februar 1956.

ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag  
für die Stuttgarter  
Taxifahrer

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr gibt den Abschluss eines neuen Tarifvertrages für das Kraftdroschkengewerbe in

Gross-Stuttgart bekannt.

Der Tarifvertrag tritt mit der ersten Lohnwoche im März 1955 in Kraft und sieht bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von 72 Stunden einen Bruttolohn von DM 95 vor. Als Berechnungsgrundlage dient ein zwölfstündiger Arbeitstag einschliesslich einer anderthalbstündigen Arbeitspause und des Zeitaufwandes für Vorbereitungs-

Ergänzungs- und Abschlussarbeiten. Zwischen den einzelnen Arbeitsschichten muss jeweils eine ununterbrochene Ruhepause von mindestens 10 Stunden liegen. Doppelschichten bzw. zwei Schichten hintereinander dürfen nicht gearbeitet werden. Arbeitet ein Fahrer weniger als 72 Stunden in der Woche, so kann ihm für jede Stunde, die er weniger geleistet hat, 1/63 seines Wochenlohnes abgezogen werden.

Jeder Fahrer hat Anspruch auf einen Erholungsurlaub, der für Fahrer zwischen 18 und 26 Jahren 12 Arbeitstage und danach 15 Arbeitstage beträgt. Ausserdem wird nach fünfjähriger Betriebszugehörigkeit ein Zusatzurlaub von zwei Arbeitstagen und nach zehnjähriger Betriebszugehörigkeit ein solcher von drei Arbeitstagen gewährt.

Die Fahrer haften für alle Schäden, die nachgewiesenermassen durch grobfahrlässiges oder vorsätzliches Verhalten entstanden sind. Sie sind verpflichtet, sich bei der gewerkschaftlichen Unterstützungseinrichtung (GUV) gegen Schäden zu versichern. Der monatliche Beitrag von DM 1,30 wird vom Arbeitgeber erstattet.

In der Protokollnotiz wird festgelegt, dass gemäss Par. 4 des Tarifvertrags gesetzlich nur diejenigen Taxifahrer einen Rechtsanspruch auf Leistungen aus diesem Tarifvertrag haben, die Mitglieder der vertragschliessenden Gewerkschaftsorganisation sind.

#### OESTERREICH

##### Lohnerhöhungen für das Personal der privaten Omnibusbetriebe

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr gibt den erfolgreichen Abschluss von Kollektivvertragsverhandlungen für

die Arbeitnehmer der privaten Omnibusbetriebe bekannt.

Die kollektivvertraglich festgelegten Löhne dieses Personals erhöhen sich mit Wirkung vom 11. April dieses Jahres um 15 %, die für auswärtige Uebernachtung gewährten Zulagen werden um 18 % erhöht.

#### SCHWEDEN

##### Lohnerhöhungen für die Fahrer der internationalen Omnibuslinien

(ITF) Der der ITF angeschlossene schwedische Transportarbeiterverband hat einen neuen Tarifvertrag für die auf den internationalen Omnibuslinien der Firma AB Linjebuss beschäftigten Fahrer ausgehandelt.

Im neuen Vertrag ist eine Erhöhung der Anfangslöhne um 10 Kr. (ungefähr 13s.9d.) im Monat vorgesehen, um 15 Kr. nach zwölf Monaten Dienstzeit und um 70 Kr. nach zweijähriger Dienstzeit. Die Sonderzulage für Einmannbetrieb erhöht sich von 3 auf 4 Kr. pro Tag.

##### Neuer Tarifvertrag für das Personal der Omnibusbetriebe

(ITF) Der schwedische Transportarbeiterverband hat auch einen neuen Tarifvertrag für die Arbeitnehmer der Omnibusbetriebe ausgehandelt, der rückwirkend ab 1. Januar dieses

Jahres in Kraft tritt und dessen Geltungsdauer am 29. Februar 1956 abläuft.

Die Löhne der Fahrer erhöhen sich um 6 Kr. (ungefähr 8s.2d.) pro Woche in Stockholm, um 7s.8d. in Göteborg und um 8 Kr. im

übrigen Lande. Eingeführt werden ferner Dienstalterszulagen von je 5 Kr. nach 3, 6 und 9 Jahren ununterbrochener Dienstzeit.

Im Werkstättendienst erhöhen sich die wöchentlichen Löhne in den vier höchsten Ortslohnklassen um 11,50 Kr.; die gleiche Erhöhung kommt auch dem Garagenpersonal zugute. Schaffner und das übrige Werkstättenpersonal erhalten proportionelle Erhöhungen ihrer Entlohnung, denen die Lohnsätze für erwachsene Arbeitnehmer zugrundeliegen. Werkstätten- und Garagearbeiter, die nach Erreichung des Alters von 21 Jahren mindestens drei Dienstjahre aufweisen, erhalten die gleichen Dienstalterszulagen wie die Omnibusfahrer. Die Entschädigung für Arbeit während der "unbequemen" Arbeitszeit erhöht sich von 5,38 Kr. auf 6,68 Kr. pro Woche (Stockholm), von 4,65 auf 6,81 Kr. (Göteborg) und von 2,26 auf 5,63 Kr. (übriges Schweden).

Weiters enthält der Tarifvertrag eine Bestimmung über die Bezahlung einer Sonderzulage für Arbeiten in aussergewöhnlich niedrigen Temperaturen im Norden Schwedens. Unter Berücksichtigung der letztgenannten Zulage ergibt sich aus dem neuen Tarifvertrag eine durchschnittliche Erhöhung der Wochenlöhne um 22,26 Kr.

#### HAFENARBEITER

##### AUSTRALIEN

Stellungnahme der  
Hafenarbeiter von  
Melbourne gegen  
Vollmachten der  
Stauereibehörde

(ITF) Die Hafenarbeiter von Melbourne, die wegen der vorübergehenden Enthebung von etwa 300 Hafenarbeitern von ihrem Posten wegen Disziplinarvergehen in den Streik getreten waren, beschlossen auf einer Sitzung am 18. April, die

Arbeit wieder aufzunehmen. Auf der gleichen Konferenz wurde beschlossen, beim Obersten Gerichtshof gegen diese von der Stauereibehörde ergriffene Massnahme zu protestieren und eine Rechtfertigung der Disziplinarvollmachten der Behörde zu fordern, die derzeit die Kontrolle über die gesamte Arbeit in den australischen Hafenbetrieben ausübt.

##### NIGERIEN

Errichtung einer  
nationalen Hafen-  
arbeitsbehörde  
gefordert

(ITF) Auf der zweiten jährlichen Delegiertenkonferenz des Vereinigten Hafentarbeiterverbandes von Nigerien und Kamerun (Mitglied der ITF) am 2. und 3. April in London wurde u.a. empfohlen, an die Hafenbehörde

von Nigerien das Ansuchen um sofortige Aufnahme von Verhandlungen über die Errichtung einer nationalen Hafentarbeitsbehörde zu richten.

#### SEELEUTE

##### BELGIEN

Erhöhung der Nacht-  
arbeitszulagen des  
Personals der  
Schlepper

(ITF) Die Streikdrohung des Personals der belgischen Seeschlepper zur Unterstützung einer Forderung nach einer 20 %igen Zulage für Nachtarbeit wurde nach Annahme eines Schiedsgerichtsentscheids

rückgängig gemacht. Auf Grund dieses Entscheids erhalten die Besatzungen der Schlepper eine zehnprozentige Zulage für Nachtarbeit und eine fünfprozentige Zulage für Abendarbeit.

INDIEN

Zu viele Offiziere der Handelsmarine?

(ITF) Der Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Verbandes der indischen Schiffsoffiziere brachte vor kurzem seine Beunruhigung über

die unverhältnismässig grosse Zahl von Offizieren zum Ausdruck, die derzeit für Beschäftigung in der indischen Handelsmarine verfügbar sind und die zur Tonnage der indischen Handelsmarine in keinem Verhältnis steht. Diese beträgt heute rund 460.000 BRT, weniger als 25 % der Tonnage, die im Rahmen der Schiffbauprojekte der Regierung hätte gebaut werden sollen. Im Jahre 1954 erhöhte sich der Schiffsbestand der indischen Handelsflotte in der Tat nur um vier Einheiten, wogegen 331 Steuerleute und Ingenieure ihre Ausbildung beendeten.

JAPAN

Seeleute fordern höhere Heuern

(ITF) Der der ITF angeschlossene japanische Seeleuteverband hat eine Forderung nach einer 15 %igen Erhöhung der Heuern mit Wirkung

vom 1. Juni dieses Jahres eingereicht.

Anlässlich von inoffiziellen Unterredungen, die bereits zwischen der Gewerkschaft und der Reedervereinigung stattgefunden haben, lehnte die Gewerkschaft einen Vorschlag der Reeder ab, Verhandlungen zwischen jeder einzelnen Gesellschaft und den bei ihr beschäftigten Seeleuten oder als Alternative zwischen Gruppen von Reedereien und ihren Seeleuten zu führen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

VEREINIGTE STAATEN

Lohnerhöhung des Bodenpersonals der American Airlines

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) gibt den Abschluss von Tarifvertragsverhandlungen mit American Airlines

Inc. bekannt, als deren Ergebnis Verbesserungen der Löhne und Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals durchgesetzt werden konnten. Der neue Tarifvertrag, der bis September 1956 in Kraft bleibt, sieht eine Erhöhung der Entlohnung von Inspektoren, Mechanikern 1. und 2. Klasse um 9 Cents pro Stunde vor, wodurch sich ihr Stundenlohn auf \$2,64, \$2,52 bzw. \$2,40 erhöht. Flugzeuginstandhaltungspersonal 1. Klasse und Bodenpersonal 1. Klasse und Büropersonal 1. Klasse in den Vorrats- und Lagerhäusern erhält eine Erhöhung der Entlohnung um 7 Cents pro Stunde auf \$2,10. Instandhaltungs- und Bodenpersonal 2. Klasse und sonstiges Büropersonal in Vorrats- und Lagerhäusern erhält eine Erhöhung der stündlichen Entlohnung um 5 Cents auf \$1,86, während sich die Löhne des Reinigungspersonals auf \$1,63 erhöhen. Ferner gelang es dem Verband, für die Nachtschichtarbeiter die 37½-Stundenwoche und die Anwendung der Klausel über den Union Shop (obligatorischer Beitritt zur Gewerkschaft nach Ablauf einer bestimmten Frist) durchzusetzen. Die höheren Löhne und besseren Arbeitsbedingungen kommen rund 6.000 Arbeitnehmern zugute.



VON DER TRANSPORTARBEITERKONFERENZ DER ITF VOM 4.-8. APRIL 1955

IN TOKYO GEBILLIGTE RESOLUTIONEN

Versammlungsfreiheit und Recht auf kollektive Verhandlungen

Die Konferenz stellt fest, dass die bei vielen Transportunternehmen Asiens üblichen Bräuche in der Tat darauf hinauslaufen, dass die Arbeitnehmer ihrer Koalitionsfreiheit beraubt werden.

Aus diesem Grunde erinnert die Konferenz an die Internationale Arbeits-Konvention No. 87, die allen Regierungen die moralische Verpflichtung auferlegt, alle erforderlichen und geeigneten Massnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass die Arbeitnehmer ihr Recht auf gewerkschaftlichen Zusammenschluss ungehindert ausüben können.

Ferner bringt die Konferenz die Existenz der Konvention No. 98 in Erinnerung, die dem Zwecke dienen soll, die Gewerkschaften vor der Einmischung der Arbeitgeber und Regierungen in ihre Geschäfte zu schützen und der zufolge "Hausgewerkschaften" verboten sind. Diese Konvention legt allen Regierungen die Verpflichtung auf, die Entwicklung und Verwendung einer Maschinerie für freiwillige Verhandlungen zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaften in vollem Umfange zu ermutigen und zu fördern, im Hinblick auf die Regelung der Arbeitsbedingungen mittels kollektiver Verhandlungen.

Die Konferenz legt allen Gewerkschaften Asiens dringend nahe, einen unablässigen Druck auf die Regierungen und Parlamente auszuüben und die öffentliche Meinung für ihre Sache zu gewinnen im Hinblick auf die Ratifizierung dieser beiden wichtigen Konventionen und die Umwandlung der moralischen Verpflichtung der Regierungen in eine gesetzliche.

Weiters verweist die Konferenz auf die vom Binnenverkehrsausschuss der IAO in seiner Session 1947 gebilligte Resolution über die innerbetrieblichen Beziehungen im Binnenverkehr, die sich auf eine den Anforderungen entsprechende Kollektivverhandlungsordnung sowie ein System der freiwilligen Schlichtung und der schiedsgerichtlichen Entscheidung bezieht.

Den Gewerkschaften der Transportarbeiter Asiens wird nahegelegt, diese Resolution bei ihren Bemühungen um Schaffung geordneter innerbetrieblicher Beziehungen im Transportwesen und um das Recht einer wirksamen Beteiligung an der Regelung der Arbeitsbedingungen als Leitfaden zu benutzen.

Anwendung des Internationalen Arbeits-Kodex

Die Konferenz anerkennt mit Dankbarkeit die riesige Arbeit, die von der IAO durch die Ausarbeitung und Billigung von Konventionen und Empfehlungen geleistet wird, die dem Zwecke dienen sollen, den Parlamenten, Regierungen, Arbeitgebern und Gewerkschaften bei der Erfüllung ihrer Aufgabe, Arbeitsbedingungen zu schaffen, die sich mit den Geboten der sozialen Gerechtigkeit vereinbaren lassen, behilflich zu sein. Ferner bringt die Konferenz ihre hohe Anerkennung

der vom Binnenverkehrsausschuss der IAO geleisteten, nutzbringenden Arbeit zum Ausdruck, die in der Billigung von Resolutionen und Denkschriften über Arbeitsbedingungen, berufliche Weiterbildung und innerbetriebliche Beziehungen im Transportwesen konkreten Ausdruck findet.

Insbesondere wird auf die beiden, vom Binnenverkehrsausschuss gebilligten Resolutionen verwiesen, in denen verlangt wird, dass in Asien und Afrika an Ort und Stelle eine Untersuchung eingeleitet werde, um herauszufinden, in welchem Umfange den Transportarbeitern noch nicht die Vorteile eingeräumt werden, die die Urheber von Konventionen, Empfehlungen, Resolutionen und Memoranden ihnen einzuräumen beabsichtigen oder beabsichtigt haben. Die Konferenz bedauert, dass die Untersuchung noch nicht stattgefunden hat und appelliert an den Verwaltungsrat des IAA, diese beiden Resolutionen im Hinblick auf ihre praktische Anwendung einer neuerlichen dringenden Prüfung zu unterziehen.

Für riesige Massen von asiatischen Transportarbeitern bestehen die Bestimmungen des Internationalen Arbeits-Kodex, in denen die seit der Gründung der IAO gebilligten Konventionen und Empfehlungen verkörpert sind, noch immer nur auf dem Papier. Die Aufmerksamkeit der asiatischen Arbeitgeber muss auf die Existenz dieses Kodex gelenkt werden, und sie müssen dringend ersucht, und falls erforderlich und möglich, gezwungen werden, ihn nach besten Kräften anzuwenden. Die asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter müssen unablässig auf die Anwendung von internationalen Arbeits-Konventionen und Empfehlungen dringen, die auf das Transportwesen anwendbar sind und auf die Durchführung der vom Binnenverkehrsausschuss der IAO gebilligten Resolutionen und Memoranden. Im Hinblick auf diese Zielsetzung sollten sie sich bemühen, die Unterstützung und Mitarbeit der Regierungen und Parlamente für ihre Sache zu gewinnen.

Die Konferenz erinnert die Regierungen an die ihnen aus ihrer Mitgliedschaft der IAO erwachsende Verpflichtung, im Einvernehmen mit den Gewerkschaften Gesetz und landesüblichen Brauch einer fortwährenden Prüfung zu unterziehen, um das Niveau der Arbeitsbedingungen in ihren eigenen Ländern auf das in den Bestimmungen des Internationalen Arbeits-Kodex vorgesehene zu heben und auf diese Weise die Ratifizierung von Konventionen und Annahme von Empfehlungen zu erleichtern. Aus der Mitgliedschaft der IAO ergibt sich ferner, dass die vom Binnenverkehrsausschuss der IAO bewilligten Empfehlungen und Memoranden auch als Ausgangspunkt für den sozialen Fortschritt im Transportwesen verwendet werden sollten.

Die Konferenz legt allen Gewerkschaftern im asiatischen Transportwesen nahe, sich gründlich über die Bestimmungen des Internationalen Arbeits-Kodex zu unterrichten, soweit sie auf die Transportarbeiter anwendbar sind und ersucht das Exekutivkomitee der ITF, den asiatischen Gewerkschaften bei dieser Aufgabe der Selbstschulung mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln behilflich zu sein.

In Anbetracht der beträchtlichen Autorität, die der Staat auf dem Gebiete des Transportwesens ausübt, appelliert die Konferenz auch an die Regierungen und Parlamente Asiens, bei der Anwendung der Bestimmungen des Internationalen Arbeits-Kodex, soweit sie das Transportwesen angehen, ihre Mitarbeit zu gewähren.

Die Konferenz erklärt hiermit, dass sie den Internationalen Arbeits-Kodex als Mindeststandard der Zivilisation betrachtet.

## Gewerkschaftliche Schulung

Um ihren Kampf um die Emanzipierung der Arbeitnehmer aus Armut und sozialer Knechtschaft in wirksamer Weise erfüllen zu können, müssen sich die Gewerkschaften bemühen, unter ihren Mitgliedern Kenntnisse der moralischen und ethischen Grundlagen der Gewerkschaftsbewegung und ihrer Bestrebungen auf gewerkschaftlichem und politischem Gebiete zu verbreiten. Nur arbeitende Männer und Frauen, die sowohl die langfristigen als auch die unmittelbaren Ziele der Gewerkschaftsbewegung verstehen, sind in der Lage, einzusehen, dass ihre Gewerkschaften das einzige wirksame Instrument sind, das ihnen zur Verfügung steht, um Lebens- und Arbeitsbedingungen durchzusetzen, die sich mit der Würde des Menschen vereinbaren lassen und werden die Opfer bringen, die erforderlich sind, um die Tätigkeit der Gewerkschaften wirksam zu gestalten.

In vielen Gebieten besteht die elementare und dringende Notwendigkeit, zu gewährleisten, dass die Transportarbeiter gründlich über ihre fundamentalen Menschenrechte und ihre Rechte als Arbeitnehmer informiert werden, um ihr Bewusstsein wachzurütteln und sie zu veranlassen, energisch ihre Rechte zu fordern und auf ihnen zu bestehen. Man muss ihnen das Verständnis dafür beibringen, dass ihre Gewerkschaften da sind, um ihre Menschenrechte gegenüber allen Übergriffen und Verstößen vonseiten ihrer Arbeitgeber und der Untergeordneten ihrer Arbeitgeber zu verteidigen und kollektiv das Recht auf Beteiligung an der Festlegung ihrer Arbeitsbedingungen auszuüben.

Daher appelliert die Konferenz an alle asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter, einen beträchtlichen Teil ihres Aufwandes an Tatkraft und Mitteln der Schulung der grösstmöglichen Zahl der Mitglieder in der Theorie und Praxis der Gewerkschaftsbewegung zu widmen. Sie richtet an das Exekutivkomitee der ITF das Ansuchen, den asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter jede im Bereiche des Möglichen liegende technische und materielle Unterstützung zuteil werden zu lassen, um ihre Bestrebungen auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Schulung zu fördern.

## Wohnungsbau

Die Konferenz stellt fest, dass die Mehrheit der asiatischen Transportarbeiter in sehr ärmlichen und sogar kümmerlichen Wohnungen untergebracht sind.

Trotzdem die Konferenz anerkennt, dass das Problem in Anbetracht der allgemeinen, in Asien herrschenden Armut <sup>nicht</sup> von heute auf morgen gelöst werden kann, vertritt sie die Ansicht, dass die Arbeitgeber im Transportwesen konkrete Massnahmen treffen sollten, um die Wohnungsverhältnisse vieler Tausender von Transportarbeitern zu mildern, anstatt sich ausschliesslich auf die Intervention der Regierungen zu verlassen.

Die Konferenz empfiehlt daher den Gewerkschaften der asiatischen Transportarbeiter und den asiatischen Transportunternehmen, eine gemeinsame Aktion im Einklang mit der einschlägigen, von der Asiatischen Regionalen Konferenz der IAO im September 1953 gebilligten Resolution, zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse ins Auge zu fassen.

## Weiterbildung

Im Kampfe gegen die Armut in Asien kommt der Entwicklung und Leistungsfähigkeit der Transportsysteme und mithin der beruflichen Tüchtigkeit der Transportarbeiter die grösste Bedeutung zu. Die Konferenz ist überzeugt, dass viele Tausende von asiatischen Transportarbeitern einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des

Verkehrswesens leisten könnten, wenn sie in die Lage versetzt würden, ihre Kenntnisse und berufliche Befähigung zu erweitern. Es besteht die dringende Notwendigkeit, für berufliche Weiterbildung und Schulen innerhalb der verschiedenen Zweige des Transportwesens Sorge zu tragen.

Die Konferenz ersucht folglich das Exekutivkomitee der ITF, sich um die Mitarbeit der IAO und des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten zu bemühen, im Hinblick auf die Planung des möglichst schnellen Ausbaues der beruflichen Fortbildung und die Zuweisung von beträchtlichen Geldmitteln aus den zu diesem Zwecke angelegten Fonds für technische Hilfeleistung.

Da die Konferenz ferner die Ansicht vertritt, dass die berufliche Weiterbildung von Funktionären der Transportarbeitergewerkschaften mindestens ebenso wichtig ist wie die Ausbildung von Managern in Transportunternehmen, ersucht sie das Exekutivkomitee der ITF, auch dieses Problem in den zuständigen Gremien der Vereinten Nationen zur Sprache zu bringen, um die Zuweisung von beträchtlichen Mitteln aus den Fonds für technische Hilfeleistung zum Zwecke der beruflichen Weiterbildung von Gewerkschaftsfunktionären durchzusetzen.

#### Japanische Gesetzgebung über die gewerkschaftlichen Rechte von Transportarbeitern in öffentlichen Diensten

Die Konferenz nimmt die von den japanischen Delegierten abgegebene Erklärung zur Kenntnis, dass gewisse Bestimmungen der japanischen Gesetzgebung die Rechte der zuständigen Gewerkschaften auf eine Weise einschränken, die sich mit Recht und Gerechtigkeit nicht vereinbaren lässt.

Die Konferenz ersucht das Sekretariat der ITF, diese Beschwerde zu untersuchen und, falls sie sich als begründet erweisen sollte, Vorstellungen bei der japanischen Regierung zu erheben, um den Widerruf der beanstandeten Bestimmungen zu erreichen.

#### Asiatisches Büro der ITF

Die Konferenz betont, dass die Koordinierung der Aktionen der asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter von grosser Bedeutung ist und dass sie sich vorläufig und in der voraussehbaren Zukunft bemühen sollten, in ganz Asien die Normen der Arbeitsbedingungen durchzusetzen, die in den Transportunternehmen der fortgeschrittensten Länder Asiens üblich sind. Voraussetzung für eine derartige Koordinierung ist eine umfassende, gegenseitige Informationstätigkeit und persönliche Fühlung zwischen den asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter.

Aus diesem Grunde ersucht die Konferenz das Exekutivkomitee der ITF, die Errichtung eines asiatischen Büros im Hinblick auf die Schaffung einer asiatischen Regionalorganisation in günstigem Sinne zu erwägen.

#### Unmittelbare Bedürfnisse der Transportarbeiter der Föderation von Malaya

- 1.) Unterstützung ihrer Werbetätigkeit durch die ITF und andere bonafide Organisationen der Transportarbeiter, insbesondere unter den nicht-ständig beschäftigten Arbeitnehmern im Strassenverkehr und in den Hafenbetrieben.
- 2.) Unterstützung ihrer Bemühungen um Anerkennung vonseiten der Arbeitgeber und um Errichtung von paritätischen Kommissionen im Transportwesen, wo sie gegenwärtig noch nicht bestehen.
- 3.) Einführung von Arbeitsbedingungen im gesamten Transportwesen, einschliesslich geregelter Arbeitszeit, Urlaub, ärztliche Fürsorge, Sicherheit des Arbeitsplatzes, usw., mindestens im Einklang mit den Konventionen der IAO.
- 4.) Wohnungsbeihilfen für das Personal der Transportbetriebe.
- 5.) Die Abschaffung der Gelegenheitsarbeit, insbesondere in den Hafenbetrieben.
- 6.) Abänderung der gegenwärtig geltenden malayischen Gewerkschaftsgesetzgebung, um alle Transportarbeiter in die Lage zu versetzen, sich durch Fusionierung oder in Dachverbänden zu vereinigen.
- 7.) Einführung von Einrichtungen zur Fortbildung im gesamten Transportwesen.

Die erste asiatische Transportarbeiter-Konferenz

In den Jahren 1893 bis 1898 veranstalteten die europäischen Gewerkschaften der Transportarbeiter eine Reihe von Konferenzen und gründeten daraufhin die ITF. Nun sind, etwa sechzig Jahre später, Vertreter der Gewerkschaften der Transportarbeiter Asiens zusammengetreten, um den Grundstein für eine asiatische Sektion der ITF zu legen.

Die erste asiatische Transportarbeiter-Konferenz fand vom 4. bis 8. April d.J. in Tokio statt. Der Vorsitzende dieser Tagung, Koll. Kageyama, bezeichnete sie als epochemachend. Der Gastdelegierte des IBFG, Koll. Haraguchi, erklärte, die asiatischen Transportarbeiter seien den Arbeitnehmern anderer Industrien Asiens mit einem Beispiel vorangegangen, dem diese sehr wohl folgen könnten.

Ob derartige Feststellungen auf die asiatische Transportarbeiterkonferenz zutreffen oder nicht, wird sich erst im Laufe der Zeit herausstellen. Es liegen jedoch Gründe für die Annahme vor, dass der ersten Konferenz der ITF in Asien eine zweite, grosszügiger geplante, folgen wird.

Trotz des Eindrucks, den die erste asiatische Transportarbeiter-Konferenz hinterliess, war sie hinsichtlich ihrer Zusammensetzung unausgeglichen. Auf der provisorischen Liste der Delegierten standen die Namen von 44 Delegierten, von denen 30 japanische Organisationen vertraten. Allerdings muss in diesem Falle erwähnt werden, dass vier koreanische Delegierte der Konferenz nicht beiwohnen konnten, weil ihnen die südkoreanische Regierung die Ausreisebewilligung verweigert hatte. Einer der drei indonesischen Delegierten war ebenfalls nicht erschienen.

Durch ihre Anwesenheit wäre zwar der Mangel an Gleichgewicht, soweit es die anwesenden Delegierten betraf, einigermaßen ausgeglichen worden, am unausgeglichenen Verhältnis der auf der Konferenz vertretenen Organisationen hätte sich aber kaum etwas geändert; über drei Viertel der durch Delegierte vertretenen Arbeiter gehören den japanischen Verbänden der Transportarbeiter an.

Die wichtigste Ursache dieses sonderbaren Aspektes der Konferenz ist in Indien zu suchen. Die 300,000 organisierten Eisenbahner, die 60,000 Mitglieder des indischen Seeleuteverbandes, die 23,000 organisierten Hafendarbeiter von Bombay - alle Mitglieder der ITF - waren infolge von Schwierigkeiten materieller und moralischer Natur innerhalb der betreffenden indischen Gewerkschaften auf der Konferenz nicht vertreten. Dazu kommt als weiterer Grund das freiwillige Fernbleiben der Führer der Transportarbeiter von Burma.

Trotz dieser Mängel stellte die Konferenz ein grösseres Ereignis dar als die Kongresse der ITF in Europa vor fünfzig Jahren.

Im Gegensatz zu diesen Kongressen und Tagungen in der Frühzeit der ITF legten die Behörden des Gastgeberlandes ein aufrichtiges, freundliches Interesse an den Tag und hiessen die Delegierten mit verschwenderischer Gastfreundschaft willkommen. Nicht einmal Diplomaten wird ein besserer Empfang zuteil.

Der japanische Verkehrsminister erklärte, der Wahrheit entsprechend und mit berechtigtem Stolz, das japanische Verkehrswesen habe das Niveau des Westens erreicht und sprach über die Notwendigkeit der Lösung der gemeinsamen Probleme der Transportarbeiter, insbesondere jener Asiens. Die Ausführungen des japanischen Arbeitsministers enthielten die bezeichnende Feststellung, dass "die gesunde Entwicklung freier, demokratischer Gewerkschaften und die Stabilität der innerbetrieblichen Beziehungen die Grundlagen der Politik bilden

sollten, die dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Japans zugrundeliegt". Er fügte hinzu, dass die Regierung bei der Lösung wichtiger Probleme, wie z.B. die Förderung des Aussenhandels und die Entwicklung der natürlichen Hilfsquellen des Landes, mit der uneingeschränkten Mitarbeit der japanischen Gewerkschaften rechnete". Der Vorsitzende des Stadtrates von Tokio betonte, dass arbeitspolitische Probleme in Asien in der Tat sehr ernstzunehmende Probleme darstellten. Schliesslich brachte noch der Gouverneur von Tokio die Hoffnung zum Ausdruck, dass die Konferenz zur Entwicklung guter nachbarlicher Beziehungen zwischen den Völkern Asiens beitragen würde.

Koll. Kaname Shibaya hiess die Delegierten im Namen von elf japanischen Gewerkschaften der Transportarbeiter willkommen und erklärte, die Japaner hätten schon seit langer Zeit den Wunsch gehegt, mit den übrigen Transportarbeitern Asiens zusammenzutreffen. Nur durch einen gründlichen Austausch von Informationen und Meinungen könnte man die Mittel und Wege zur gegenseitigen Unterstützung im harten Kampfe um die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen auffindig machen. "Gerade zu diesem Zwecke sind wir nun hier versammelt". Koll. Mabori, der Vorsitzende des ständigen gemeinsamen Verhandlungsausschusses der Transportarbeiterverbände, brachte seine Freude und seinen Stolz darauf zum Ausdruck, dass die erste asiatische Konferenz von Gewerkschaften einer Industrie eine Konferenz der Transportarbeiter war.

#### Das Bild von der gewerkschaftlichen Lage in Asien

Fünf Vollsitzungen, deren jede einen halben Tag in Anspruch nahm, waren der allgemeinen Diskussion gewidmet, die sich auf ein riesiges Gebiet erstreckte. Das Bild, das sich aus diesen Diskussionen ergab, ist ziemlich kompliziert.

In den meisten Ländern Asiens ist die Koalitionsfreiheit gesetzlich gewährleistet. In manchen, wie z.B. den Philippinen, folgt die Praxis ziemlich genau dem Geist und Buchstaben des Gesetzes, aber in einer Reihe anderer Länder stösst man auf Widersprüche zwischen Gesetz und Wirklichkeit. Innerhalb ein und desselben Landes sind die Verhältnisse nicht bei allen Transportunternehmen die gleichen. Dass die Gewerkschaften dazu da sind, um mit den Arbeitgebern zu verhandeln und Verträge abzuschliessen, wird im allgemeinen durchaus verstanden, aber viele Transportunternehmer erklären sich nicht freiwillig bereit, mit den Gewerkschaften zu verhandeln und mit ihnen Verträge abzuschliessen.

In Asien, wie auch anderswo, befindet sich ein beträchtlicher Teil des Transportwesens unter direkter oder indirekter Kontrolle des Staates. Der Staat, insbesondere ein asiatischer Staat, der die Funktion eines Transportunternehmers oder Aufsichtsbehörde ausübt, neigt häufig der Auffassung zu, dass ihm nicht die gleichen Verpflichtungen obliegen wie anderen Arbeitgebern im Transportwesen. In gewissen Ländern Asiens haben die Regierungen Gesetze verabschiedet, durch die ihnen Vorrechte eingeräumt und den Gewerkschaften der Transportarbeiter Beschränkungen auferlegt werden, die mit der Freiheit, auf die die Gewerkschaften unter einem demokratischen Regime Anspruch haben, nicht in Einklang gebracht werden können.

Diese beschränkte Freiheit des einzelnen Arbeitnehmers und der Gewerkschaften ist ziemlich weitgehend der Tatsache zuzuschreiben, dass die asiatischen Arbeiter nicht in genügendem Masse über ihre elementaren Menschenrechte, die Funktionen und den Zweck nationaler Gewerkschaften informiert sind und dass ihnen nicht bekannt ist, wie sich die innerbetrieblichen Beziehungen in jenen Ländern gestalten, in denen Freiheit und Demokratie konkrete Wirklichkeit sind und nicht nur Schlagworte, mit denen Politiker auf Wählerfang ausgehen. Selbst die pflichtbewussten Vertrauensleute der Gewerkschaften, die für das Funktionieren der Zweigstellen der Gewerk-

schaften verantwortlich sind und das Evangelium des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses predigen, müssen besser informiert werden, um sie in die Lage zu versetzen, die Arbeiter im Kampfe um die Verwirklichung ihrer Forderungen nach ihren Rechten mit der entsprechenden Sachkenntnis zu führen und sie zu veranlassen, auf diesen ihren Rechten zu bestehen.

### Die Uebereinkommen der IAO

Die Rechte der Arbeitnehmer und ihrer Gewerkschaften sind in beträchtlichem Umfange in einer Reihe von Uebereinkommen der IAO festgehalten. Viele dieser Uebereinkommen bestehen hauptsächlich doch nur auf dem Papier, weil die von ihnen berührten Arbeitnehmer nichts von ihrer Existenz wissen. Sprachschwierigkeiten stellen ein sehr bedeutendes Hindernis dar, das nur durch die Verbreitung von Uebersetzungen oder sehr vereinfachten Fassungen unter jenen Gewerkschaftern überwunden werden kann, die über die erforderliche Schulbildung verfügen. Wo soll das Geld herkommen, das man benötigen würde, um diese grosse Aufgabe bewältigen zu können ?

Den Gewerkschaften stellen sich noch weitere Schwierigkeiten in den Weg. In Asien kam die Gewerkschaftsbewegung erst in der Nachkriegszeit in Schwung. Ihre Führer sind nicht zahlreich genug und zu unerfahren. Sie müssen lernen, was die Gewerkschaften auf politischem Gebiete tun und lassen müssen und auf welche Weise die Unabhängigkeit der Gewerkschaften vom Einfluss politischer Parteien und des Staates gewahrt werden kann. Diese Aufgabe kompliziert sich in fast jedem Lande Asiens durch die kommunistische Agitation und falsche Informationen, einseitig ausgerichtete Schulung und Irreführung der Öffentlichkeit, für die die Kommunisten verantwortlich zeichnen. Durch Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit werden die Löhne auf einem tiefen Niveau gehalten. Die Furcht vor einem Kriege übt einen kräftigen Bremseffekt auf die wirtschaftliche Entwicklung aus und verhindert einen Fortschritt, durch den das Niveau der Entlohnung gehoben und die Arbeiter von der Furcht vor Repressalien von seiten der Unternehmer befreit werden würden, wegen der sich viele von ihnen von den Gewerkschaften fernhalten. Abgesehen von wenigen Ausnahmen, in erster Linie Japan, befinden sich die Gewerkschaften Asiens in chronischen finanziellen Nöten und ihre Mitglieder wissen nicht, dass wesentliche und dauernde finanzielle Opfer nicht auf eine Verbesserung der Entlohnung folgen, sondern vorher gebracht werden müssen.

Der Erfolg der Konferenz bestand in der Ueberwindung der nationalen Isolierung und der Herstellung von persönlichen Kontakten zwischen führenden Gewerkschaftern. Fast alle Redner brachten den Wunsch zum Ausdruck, dass diese Fühlungnahme andauern und vertieft und intensiviert werden möge. Der Gedanke der Errichtung einer asiatischen Organisation der Transportarbeiter wird weiterhin die Teilnehmer an der Konferenz beschäftigen und auch die leitenden Gremien einer immer grösseren Anzahl von asiatischen Gewerkschaften, einschliesslich solcher in Ländern, die auf der Konferenz nicht vertreten waren. Die Verwaltung einer asiatischen Organisation wird sich schwieriger und kostspieliger gestalten als die der europäischen ITF vor dreissig oder fünfzig Jahren, schwieriger wegen der grösseren sprachlichen Unterschiede, kostspieliger wegen der grösseren Entfernungen zwischen den Ländern Asiens. Schwieriger wird sich die Errichtung einer solchen Organisation auch deshalb gestalten, weil die asiatischen Gewerkschaften - mit Ausnahme der japanischen - wahrscheinlich noch ärmer sind als die europäischen Gewerkschaften der Transportarbeiter am Anfang des Jahrhunderts waren. Hier müssen jedoch zwei Faktoren erwähnt werden, die die

Schlussfolgerung zulassen, dass das Projekt verwirklicht werden wird : erstens, die Entschlossenheit der asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter, auf planmässiger Basis zusammenzuarbeiten, zweitens, die Tatsache, dass die ITF in der Lage und gewillt ist, ihnen ihren Beistand zuteil werden zu lassen.

Ein weiterer Erfolg der Konferenz besteht darin, dass es gelungen ist, bei den asiatischen Arbeitern das Bewusstsein zu erwecken, dass sie Angehörige einer einzigen, die ganze Welt umspannenden Armee der Transportarbeiter sind und dass sie in enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften der Transportarbeiter in anderen Weltteilen auf den sozialen Fortschritt hinarbeiten können und hinarbeiten sollten. Es lässt sich mit Gewissheit erwarten, dass sich die der ITF bereits angeschlossenen Organisationen bemühen werden, einen grösseren Beitrag zur Arbeit der ITF zu leisten und dass Neubetriebe erfolgen werden.

Die japanischen Transportarbeiter waren vorbildliche Gastgeber. Die technischen Vorkehrungen für die Konferenz waren umfassend, vollkommen und einwandfrei bis ins kleinste Detail. Das Sekretariat verfügte über so ausreichendes Personal, dass es mit dem Arbeitspensum eines Kongresses der ITF fertig geworden wäre. Seine Arbeit war auf eine Weise organisiert, die über jede Kritik erhaben war. Den freigebigsten Gastgebern Europas und Amerikas wäre es schwer gefallen, in Bezug auf Gastfreundschaft mit den Japanern zu konkurrieren. Ob es irgendeinem Mitgliedsverband der ITF in einem anderen Lande gelingen würde, es ihnen gleichzutun, wenn es sich darum handelt, eine Atmosphäre zu schaffen, die zum Erfolge einer Konferenz beiträgt, ist fraglich. Dass ein solcher Erfolg erzielt wurde, ist umso bemerkenswerter, als zwölf der dreissig japanischen Delegierten Organisationen vertraten, die der ITF nicht angehören. Unseren Gastgebern gebührt nicht nur der Dank der asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter, sondern der gesamten ITF, zu deren Fortschritt sie einen hervorragenden Beitrag geleistet haben.

P.T.