



## 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. 10

Wien, den 18. Juli 1956

BERICHT DES WIENER KONGRESSES

18.-26. Juli 1956

Der XXIV. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) wurde heute vormittag um 11 Uhr in den Sofiensälen, Wien III., Marxergasse, eröffnet. Der Vorsitzende der Sitzung war Hans Jahn, Präsident der ITF.

Mehr als 220 Delegierte aus über 30 Ländern, unter anderem Brasilien, Chile, Kolumbien, die Goldküste, Grenada, Nigerien und den Philippinen, welche zum ersten Male bei einem ITF-Kongress vertreten sind, wohnten bei. Die 220 Delegierten vertreten 86 verschiedene Gewerkschaftsorganisationen, welche Arbeiter aller Sparten der Transportindustrie betreuen. Diese Organisationen haben auch ungefähr 44 Beobachter entsandt.

Dem Kongress wohnten auch Delegierte der internationalen Gewerkschaftsvereinigungen, der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, der Internationalen Luftpilotenvereinigung, des Argentinischen Seeleuteverbandes und des Internationalen Zentrums Freier Gewerkschafter im Exil bei.

Die folgenden offiziellen Stellen entsandten Beobachter: die Britische Botschaft, die Botschaft der Vereinigten Staaten, das Internationale Arbeitsamt und das Internationale Seefahrer-Studienkomitee (International Seafarers' Service Study Committee).

Die folgenden Veteranen, welche eine langjährige Verbundenheit mit der ITF aufzuweisen haben, wohnten als Gäste dem Kongress bei: Charles Lindley, Karl Weigl, J. Brautigam, G. Joustra, F.P.A. Landskroon und L. Veenstra.

ERÖFFNUNGSSITZUNG

Mittwoch, 18. Juli 1956

Der Vorsitzende erklärte um 11 Uhr die Sitzung für eröffnet. Vor Eingang in die Tagesordnung fand ein kurzes musikalisches Programm, gespielt vom Niederösterreichischen Tonkünstlerorchester, statt.

Nach Beendigung des musikalischen Programmes bat der Vorsitzende Dr. Adolf Schärf, Vizekanzler von Österreich, eine Ansprache an den Kongress zu halten.

Dr. Schärf sagte, dass es ihm eine hohe Ehre sei, den Kongress im Namen der österreichischen Sozialistischen Partei in Wien begrüßen zu dürfen. Seitdem die ITF vor 60 Jahren gegründet wurde, hatte sie sich nicht nur damit zufrieden gegeben, von einem rein gewerkschaftlichen Standpunkt aus zu handeln, sondern setzte sich auch für die Forderungen der ganzen Menschheit im Interesse des Fortschrittes der Gemeinschaft ein. Die Mitglieder der ITF sahen es als ihre Pflicht an, sich auch ausserhalb ihres Zuständigkeitsbereiches zu betätigen, wenn Notwendigkeit dafür vorhanden war, und haben dadurch eine Stellung von besonderer Bedeutung für den internationalen Sozialismus errungen. In diesem Zusammenhang wolle er besonders Ernest Bevin's und Edo Fimmen's gedenken, der zwei Männer, die so viel für die Gewerkschaftsbewegung in der Zeit zwischen den beiden Kriegen getan haben. Ernest Bevin, mit welchem er in enger Zusammenarbeit gestanden hatte, zeigte stets eine grosse Verbundenheit und Interesse für die österreichische Gewerkschaftsbewegung und er erinnere sich gut daran, dass Bevin, als er mit früheren österreichischen Funktionären der ITF zusammentraf, sich sofort nach alten Freunden in der Bewegung, wie August Forstner, erkundigte. Es war bezeichnend, dass ein früherer ITF-Funktionär nach all den Jahren der Unterdrückung die erste Verbindung zwischen der ITF in Österreich und der Arbeiterbewegung in Grossbritannien herstellte.

Die Österreicher haben wahrscheinlich am meisten von allen Völkern während des zweiten Weltkrieges gelitten, aber sie fühlten auch zugleich die Freundschaft der anderen Nationen. Sie wussten die Solidaritätsäusserungen und die darauffolgende Tätigkeit in politischen Kreisen, welche so eine grosse Rolle für die Zukunft Österreichs spielte, zu schätzen.

Zum Abschluss wolle er noch der Freude der Sozialistischen Partei Österreichs Ausdruck geben, dass ein Kongress der ITF nach einer Zeitspanne von 34 Jahren wieder in Wien stattfindet und hoffe, dass der Geist der ITF noch lange Zeit in diesem Sinne wirken möge.

Der Vorsitzende dankte Dr. Schärf für seine Willkommensworte und versicherte ihm, dass der Geist der ITF noch immer der alte sei. Darnach bat er den Bürgermeister von Wien, Herrn Franz Jonas, sich an den Kongress zu wenden.

Herr Jonas sagte, dass es eine grosse Ehre für die österreichische Hauptstadt sei, den ITF-Kongress zum dritten Male willkommen heissen zu dürfen. Der erste Kongress fand im Jahre 1908 statt, als Wien noch die Hauptstadt der österreichisch-ungarischen Monarchie war. Der zweite wurde im Jahre 1922, während der schweren Zeit, die dem ersten Weltkrieg folgte, abgehalten, und er wolle die Gelegenheit wahrnehmen, den Dank des österreichischen Volkes für die Hilfe, die der jungen Republik damals durch die ITF und die internationale Gewerkschaftsbewegung zuteil wurde, auszusprechen. In diesem Zusammenhange wolle er besonders des damaligen Generalsekretär der ITF gedenken und auf die grossen Verdienste der ITF im Kampf um den wirtschaftlichen Aufbau und gegen die Unterdrückung in allen Ländern hinweisen. Weiter sagte er, dass trotz des leidenschaftlichen Kampfes der österreichischen Arbeiter, sie dennoch unter einer diktatorischen Herrschaft zu leiden hatten, welcher zehn Jahre ausländischer Besetzung folgten. Schliesslich wurde Österreich aber doch ein freier Staat und der dritte ITF-

Kongreß könne deshalb in einem freien Land willkommen geheißen werden.

Es seien genau 60 Jahre, sagte er, daß die Seeleute und Hafentarbeiter der europäischen Länder sich zusammengeschlossen hätten, um die ITF zu gründen. Heute seien die Delegierten des jetzigen Kongresses aus allen Teilen der Welt gekommen, und in diesem Zusammenhang wolle er im Namen der Stadt Wien der ITF sowohl zum Jubiläum als auch zu den Fortschritten, welche sie gemacht hat, gratulieren. Er hoffe, daß dieser Kongreß einen Meilenstein im Kampf der ITF für eine Welt ohne Not und Angst bedeute.

Der Vorsitzende dankte dem Bürgermeister im Namen des Kongresses und bat den Vizepräsidenten des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, Franz Olah, zu sprechen.

Franz Olah hieß den Kongreß im Namen des Österreichischen Gewerkschaftsbundes herzlich willkommen und überbrachte die Grüße der durch ihn vertretenen organisierten Arbeiter.

Er betrachte es als eine große Ehre, daß der ITF-Kongreß nach so langer Zeit nach Wien zurückgekehrt sei. Nach vielen Jahren ausländischer Vorherrschaft sei Österreich jetzt wieder ein freies Land geworden und die Arbeiter könnten sich jetzt wieder der Aufgabe widmen, den Lebensstandard der arbeitenden Bevölkerung zu verbessern. Dieser Aufgabe widmeten sie sich voll und ganz, obwohl sie im Augenblick noch nicht behaupten könnten, daß alle Schwierigkeiten bereits beseitigt seien. In diesem Zusammenhang wolle er die große Unterstützung, welche sie von seiten der Arbeiter der ganzen Welt erhalten hatten, in Erinnerung bringen. Während der schweren Jahre, in denen es keine Freiheit gab, wurde ihre Hoffnung durch die Gewisheit der internationalen Solidarität aufrecht erhalten. Diese Unterstützung, zusammen mit der intensiven Stärke der österreichischen Gewerkschaftsbewegung, hatten ihnen geholfen, die Freiheit zurückzuerobern.

Zum Abschluß gab er der Hoffnung Ausdruck, daß die ITF immer ein wirkungsvolles Instrument der internationalen Arbeiterbewegung bleiben und noch einflußreicher werden möge und ihre Stärke und ihren Einfluß dahingehend geltend mache, die Zusammenarbeit der Arbeiter der ganzen Welt zu fördern.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Olah herzlichst im Namen des Kongresses für seine Willkommensworte. Darnach wandte er sich an Kollegen Richard Freund, von der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft.

Richard Freund sagte, daß es ihm eine große Freude sei, den Kongreß im Namen der im Handel, Transport und Verkehr Beschäftigten sowie der österreichischen Eisenbahner willkommen zu heißen. Es sei 34 Jahre her, seit der letzte ITF-Kongreß in Wien tagte, und der jetzige gebe ihm Gelegenheit, alte Freunde zu begrüßen und sich der Namen derer zu erinnern, die mitgeholfen hatten, Österreich wieder freizumachen. Dieser Kongreß sei besonders wichtig, nachdem er 60 Jahre vollbrachter Arbeit der ITF verkörpere. Insbesondere wolle er ihr für die Arbeit, die sie für die Eisenbahner geleistet hatte, danken. Er wies jedoch darauf hin, daß sämtliche Ziele der ITF noch nicht erreicht seien. Neue Entwicklungen in der Transportindustrie und anderswo hätten neue Aufgaben für uns geschaffen, aber er sei ganz sicher, daß die ITF eine Lösung der neu auftretenden Probleme finden werde. Die österreichischen Transportarbeiter und Eisenbahner wären bereit und willens, der Arbeit der Internationale jedmögliche Unterstützung zu gewähren und dem

von ihr gesetztem Ziel zuzustreben. Er sei sicher, dass sie diese Leistung vollbringen könnten, wenn Friede in der Welt herrsche und die Völker die Möglichkeit hätten, für Freiheit und Demokratie zu arbeiten.

Zum Abschluss gab er der Hoffnung Ausdruck, dass die Delegierten ihren Aufenthalt in Österreich geniessen und Zeit haben werden, das österreichische Volk kennenzulernen. Er bat sie, nach Rückkehr in ihr eigenes Land ihre Kollegen sehr herzlich im Namen der Transportarbeiter und Eisenbahner Österreichs zu grüssen.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Freund für die übermittelten Grüsse. Dann sagte er, dass die Begrüssungsansprachen jetzt beendet seien und er sich, Hans Jahn, deshalb das Wort gebe, um die Ansprache des Präsidenten zu halten.

Kollege Jahn begann seine Rede, indem er die Delegierten und Freunde des XXIV. Kongresses in der schönen Stadt Wien, welche als Kulturzentrum und Schauplatz vieler grosser historischer Ereignisse bekannt sei, willkommen hiess. In dieser Stadt hatten schon viele Menschen gewirkt, deren Ziel die Verbesserung der politischen und gesellschaftlichen Lage war, und dies treffe besonders für die Entwicklung der modernen Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung zu. Männer wie Karl Kautsky, Victor Adler und Karl Renner bedeuten mehr als reine Namen für die älteren unter uns und es gab noch viele andere, zu zahlreich, um hier einzeln aufzuführen. Der Präsident wollte nur zwei Ausnahmen unter denen machen, die ihr Leben der Arbeiterbewegung gewidmet hatten, u. zw. Dr. Körner, Präsident der österreichischen Republik, und Karl Weigl, ein Freund und langjähriger gewerkschaftlicher Kampfgenosse. Beide erfreuen sich internationaler Anerkennung.

Der Kampf des österreichischen Volkes und der Arbeiter Wiens gegen jede Form der Unterdrückung ist wohl bekannt, unvergessen und bewundert von allen, die Freiheit schätzen. Der Präsident war deshalb glücklich, dass der Kongress hier in Wien abgehalten wird, der dritte, der hier tagt.

Der Präsident wollte, bevor er sich kurz der Vergangenheit zuwendete, zum Ausdruck bringen, wie geehrt er sich fühle, diesen Kongress zu eröffnen. Er sei der Nachfolger seines grossen Freundes und Kollegen, Arthur Deakin, dessen früher Tod im Mai 1955 ihn der Gelegenheit beraubt hätte - obwohl es seinem rastlosen Leben und Wirken entsprochen hätte - hier auf dem Kongress Zeugnis abzulegen über die Arbeit der ITF, deren Blühen und Gedeihen ihm so am Herzen lag. Die internationale Gewerkschaftsbewegung hat einen ihrer besten Männer verloren, der Britische Transportarbeiterverband seinen tatkräftigen Generalsekretär, die ITF einen grossen, verdienstvollen Präsidenten und wir einen guten Freund.

Der Präsident erwähnte dann andere gute Freunde, die in der Zwischenzeit gestorben waren: Prosper De Bruin, Harry Chappell, Gordon Reed Clutterbuck, Albert Forslund, Trifon Gómez, N.M. Joshi, Léon Jouhaux, Arie Xieviet, Berthold König, Thomas Laursen, Allan Manson, Rudolf Müller, Antonio Pérez, Johann Smeykal, W.R. Spence, Stephen Stolz, A.E. Tiffin, Daniel Tobin und Max Zwalf. Sie alle hatten ihr Leben in den Dienst unserer Sache gestellt und wir erweisen ihnen dadurch die grösste Ehre, indem wir versuchen, ihnen nachzueifern. Die Kongressteilnehmer erhoben sich im stillen Gedenken von ihren Sitzen.

Der Präsident erklärte darauf, daß er als amtierender Präsident die Lücke, die durch den frühzeitigen Tod des Kollegen Deakin entstanden war, trotz einer schweren Krankheit, so gut als möglich auszufüllen versuchte. Wenn ihm dies gelungen war, dann nur - das wolle er besonders betonen - auf Grund der rastlosen und aufopfernden Arbeit des Generalsekretärs der ITF, Omer Becu, und seiner Mitarbeiter im Sekretariat und in den Regionalbüros.

Darnach hieß der Präsident die Geladenen willkommen: den Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft; Dipl.Ing. Karl Waldbrunner, den Bürgermeister von Wien, Franz Jonas; Mr. R.A. Barritt, Sozial-Attaché, und Mr. J. Greenwood, seinen Assistenten von der Britischen Botschaft; Mr. L.White, Sozialattaché der Amerikanischen Botschaft; und Mr. Dr.Blanchard vom Internationalen Arbeitsamt. Folgende Mitglieder der befreundeten Organisationen wurden weiters begrüßt: J. Christensson von der Skandinavischen Transportarbeiter Föderation; D.Follows von der Internationalen Luftpilotenvereinigung; R.A. Banqueiro vom Argentinischen Seeleuteverband; F.Bialas vom Internationalen Zentrum Freier Gewerkschafter im Exil; Kollege T.H.Oldenbroek vom IBFG; und Kollege Franz Olah des ÖGB.

Ein besonderes Willkommen wurde den Ehrengästen zuteil; Karl Weigl aus Österreich, Charles Lindley aus Schweden, J.Brautigam, G.Joustra, F.Landskroon und L.Veenstra aus Holland; R.Bratschi aus der Schweiz, der ehemalige Präsident, und J. Jarrigion aus Frankreich, die an der Teilnahme verhindert waren, übermittelten dem Kongreß ihre Grüße. Besonders herzlich begrüßte der Präsident Kollegen Lindley, der es sich trotz seiner 90 Jahre nicht hatte nehmen lassen und rüstiger denn je unter ihnen erschienen war. Er ist der letzte Überlebende jener, die vor 60 Jahren die ITF gründeten und hat ihr von 1896 bis 1946 treu und unbeirrbar gedient. Er ist der wahre Nestor der ITF.

Darauf hielt der Präsident einen kurzen Rückblick auf den ersten ITF Kongreß in Wien, der im August 1908 abgehalten wurde. Zu diesem Kongress, dem 6. in der Geschichte der ITF, hatten 21 Organisationen 47 Delegierte entsandt (zwei von ihnen - Eisenbahner aus Bulgarien und Lettland - unter Pseudonymen). Anwesend waren ferner Delegierte aus Ländern, wie die Tschechoslowakei, Ungarn, Bulgarien und Rußland, die heute der ITF nicht mehr angehören. Zu jener Zeit befand sich der Hauptsitz der ITF in Berlin unter der Leitung von Hermann Jochade, der 1938 von den Nazis ermordet wurde. Der Kongreß befaßte sich mit Problemen, wie der Masseneinsatz ausländischer Streikbrecher bei Arbeitskonflikten in der Schifffahrt; internationale Aktionen der Reeder und Gegenmaßnahmen der ITF; von den Eisenbahnern durchzuführende Maßnahmen im Falle von Streiks anderer Gruppen von Transportarbeitern; Billigung einer Protestresolution gegen gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen der ungarischen Regierung. Ein kleinerer Zwischenfall ereignete sich, als ein italienischer Delegierter vorschlug, den nächsten Kongreß nur in einer Sprache abzuhalten und daß nur diejenigen, die diese Sprache beherrschen, als Delegierte entsandt werden sollen.

Der zweite Kongreß in Wien, im Oktober 1922, wurde von 99 Delegierten von 29. Organisationen aus 16 Ländern mit einer Mitgliedschaft von 2,450.000 beschickt. Er fand zu einer Zeit statt, in der in einigen europäischen Staaten reaktionäre Regierungen zur Macht gekommen waren. In Italien regierten die Faschisten und in Ungarn wütete der weiße Terror. Edo Fimmen verdamnte das Entstehen der reaktionären Regierungen, welche den Nachkriegsfrieden zu einer Farce machten und einen Angriff auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Werktätigen begonnen hatten. Bedeutend für diesen Kongreß war, daß er eine Resolution gegen den Weißen Terror, den Faschismus in Italien, Militarismus und Krieg faßte.

Die selben politischen, wirtschaftlichen und sozialen Aufgaben stehen der ITF am Anfang des 24. Kongresses bevor. Es ist die dritte Tagung, welche in Wien stattfindet. Präsident Jahn brachte zum Ausdruck, daß der Kongreß die ihm gestellten Aufgaben meistern wird. Wir feiern diesmal das diamantene Jubiläum der ITF, eines der größten internat. Berufssekretariate, welche in enger Gemeinschaft mit den IBBG... zusammenarbeitet. Am Ende des Jahres 1955 waren 143 Verbände aus 48 Ländern mit einer Mitgliedschaft von 4,914.137 der ITF angeschlossen. Seit Anfang des Jahres 1956 sind 16 neue Verbände aus 12 Ländern mit einer Mitgliedschaft von über 500.000 beigetreten. Diese Ziffern sind der beste Beweis für das Gedeihen der ITF seit 1896 und ihrer heutigen Macht und Einfluß. Diese beiden Faktoren zeugen auch von der Entschlossenheit und dem Fernblick der Pioniere - wie Charles Lindley - in jenen Tagen, in denen Arbeiterorganisationen in den meisten Ländern noch in den Kinderschuhen standen.

Die lange Zeit der so gut wie ununterbrochenen Tätigkeit der ITF ist fast beispiellos unter den internationalen Arbeiterorganisationen und ist sogar älter als der IBBG, der im Jahre 1913 gegründet wurde. Daß sie bestehen blieb und wirksame Arbeit leistete ist das Verdienst der Männer, die ihr Geschick leiteten und alle nur irgendwie denkbaren Schwierigkeiten zu überwinden verstanden, und auch das der Mitgliederorganisationen, die an ihrem Glauben an die Föderation auch unter den ungünstigsten Verhältnissen festgehalten haben und ihr treu blieben.

Die ITF war sich bereits im Anfangsstadium über die zukünftige Ausweitung ihres Tätigkeitsgebietes und ihres Mitgliederstandes im klaren - der Hafnarbeiterverband in New York wurde bereits im Jahre 1896 von einem ITF-Organisator gegründet - aber es gelang erst nach dem 2. Weltkrieg größere Erfolge zu erzielen, indem Organisationen vieler neuer Länder und Gebiete der ITF beitraten. In den letzten Jahre, besonders in den beiden vergangenen, wurde Kontakt mit vielen nicht angeschlossenen Verbänden in allen Teilen der Welt aufgenommen und aufrecht erhalten, und es bestehen gute Aussichten, daß mehrere davon der ITF beitreten werden.

Zwei neue Regionalbüros wurden in den Jahren 1954-1955 eröffnet. Die Gründung des Büros in Tokio unter der Leitung von Kollegen Soares aus Bombay geht direkt auf eine, auf der asiatischen Transportarbeiter-Konferenz der ITF, welche im April 1955 in Tokio abgehalten wurde, gefaßte Resolution zurück. Auf dieser Konferenz wurde eine Vielzahl von Problemen, die für die asiatischen Transportarbeiter von unmittelbarem Interesse sind, beraten. Anwesend waren 39 Delegierte aus 26 asiatischen Organisationen (davon 19 nicht-angeschlossenen Verbände), welche eine Million Arbeiter vertraten.

Im April 1955 wurde in Mexiko ein neues Regionalbüro für Lateinamerika eröffnet (ein früherer Versuch, ein Untersekretariat in Havanna, Kuba, zu errichten, war fehlgeschlagen). Der Präsident gedachte in bewegten Worten der treuen Arbeit des verstorbenen Trifón Gómez, welcher die wichtigsten Vorbereitungsarbeiten für das neue Büro geleistet hatte. Die erhöhte Bedeutung der regionalen Tätigkeit der ITF spiegelt sich auch in einem der Anträge auf Änderung der Satzung wider, dem das Exekutivkomitee dem Kongreß vorlegt, nämlich, das Exekutivkomitee durch zusätzliche Delegierte von Gewerkschaften in außereuropäischen Ländern zu erweitern, um auf diese Weise die Struktur des Exekutivkomitees der heutigen geographischen Verteilung des Mitgliederstandes der ITF besser anzupassen.

Das Thema der internationalen Unterstützung von Mitgliedsverbänden, die sich in Schwierigkeiten befanden, berührend, erwähnte der Präsident zwei Fälle, die sich in der Zivilluftfahrtsindustrie abgespielt hatten; der der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr in Deutschland gegen den Versuch der Deutschen Lufthansa, dem fliegenden Personal einen niedrigeren Gehalt als angemessen zu zahlen und der der amerikanischen Vereinigung der Monteure (International Association of Machinists) gegen die Flying Tiger Airlines. Beide waren ein großer Erfolg der Gewerkschaft. Nach Meinung des Präsidenten jedoch war die 6 Woche lange Sperre des polnischen kommunistischen Schiffes "HEL" im Hafen von Antwerpen, bis die polnischen Behörden sich bereit erklärten, den polnischen Seeleuten im Exil die einst versprochene Kriegsdienstzulage auszuzahlen, eine der hervorragendsten Aktionen dieser Art. Dieser Sieg über die Regierung eines totalitären Staates wurde zum größten Teil von der ITF und ihren angeschlossenen Verbänden der Seeleute und Hafendarbeiter errungen.

Einige andere Fälle organisierter Unterstützungsmaßnahmen wurden erwähnt: der Streik der Bergarbeiter von Curacao; der Streik der dänischen und estländischen Seeleute; der Streik der isländischen Fischer, der Streik der Arbeiter der Omi Spinnereien in Japan, der Generalstreik in Finnland. Die Organisierung dieser Aktionen bedeutete die Erfüllung einer Aufgabe, die sich die ITF bereits in ihrer Gründungsurkunde gestellt hatte. Keine der Ansuchen um Unterstützung, wo immer sie auch hergekommen waren, wurden abgelehnt.

Der Kampf gegen Totalitarismus und Diktaturen wird, wie in der Vergangenheit, fortgesetzt. Die Hoffnung, die Arthur Deakin auf dem Londoner Kongreß aussprach, daß sich die internationale Spannung lockern möge, hat sich zum Teil erfüllt. Obwohl die Erfahrung Vorsicht gelehrt hatte, wird jedes Zeichen der Entspannung begrüßt. Wir teilen deshalb die Freude unserer österreichischen Freunde darüber, daß ihr Staat seine Souveränität und Freiheit wieder erlangt hat. Deutschland ist jedoch trotz aller Bemühungen der Westmächte und des heldenmütigen Aufstandes der Arbeiter Ostdeutschlands noch immer geteilt, und ohne eine Vereinigung Deutschlands gibt es keinen wahren Frieden. Trotz Unterdrückung ist die Liebe zur Freiheit nicht gestorben und die jüngsten Vorgänge in Rußland und seinen Satellitenstaaten geben dem Kongreß Anlaß, seine Verbundenheit mit den Völkern hinter dem Eisernen Vorhang erneut zum Ausdruck zu bringen.

Dies sollte mit einem umso größeren Nachdruck geschehen im Hinblick auf die jüngsten Geschehnisse in Polen, wo ein Aufstand polnischer Arbeiter - mit Eisenbahnern und Transportarbeitern wieder einmal an der Spitze - durch Militär blutig unterdrückt wurde. Solche Vorgänge, welche ein Beweis des Umfanges des Gärungsprozesses in kommunistischen Staaten sind, verdienen unsere größte Aufmerksamkeit. Zu gleicher Zeit ist die ITF nicht der Auffassung, daß die mit so viel Propaganda verbundene Zerstörung des Stalinmythos zu einer Änderung der Prinzipien der sowjetischen Politik führen muß. Wie immer verfrüht das Urteil mancher Politiker in diesem Zusammenhange sein mag, verlangt die Gewerkschaftsbewegung Taten und nicht Worte, bevor sie davon überzeugt ist, daß die Änderung der Gesinnung der Sowjets nicht nur eine Taktik sind, die alten Ziele mit neuen Mitteln zu erreichen. Sollten einige der freien Verbände und sozialistischen Parteien auf diesen Anbiederungsversuchen der Kommunisten hereinfallen, wäre es gut, sich der Warnung Edo Pimmen's zu erinnern, die er im Jahre 1922 beim Wiener Kongreß aussprach, nämlich daß die russische Revolution nicht eine Diktatur des Proletariats, sondern die Diktatur über das Proletariat würde... Die russischen Arbeiter müssen ihre Freiheit erst erobern. Das widerwärtige Regime Peron's in Argentinien wurde gestürzt.- ein erfreulicher Aspekt - und die Gewerkschaften, die der ITF so lange treu gewesen waren, haben nunmehr ihre Freiheit wieder gewonnen und werden wieder aufgebaut. Dieses Beispiel sollte auch in anderen Diktaturen nachgestrebt werden.

In Asien und Afrika werden neue Gewerkschaften aufgebaut. Leider muß in diesem Zusammenhang festgestellt werden, daß eine Tendenz zur Schaffung einer separaristischen Arbeiterbewegung für Asien besteht. Die schwache Stellung dieser jungen Bewegung macht sie kommunistischer Unterwanderung höchst zugänglich und während sie auf der einen Seite Hilfe bedarf, sollte sie sich andererseits hüten, sie von einer Seite anzunehmen, die sie nur dem Kommunismus unterwerfen will. Die ITF wird wachsam bleiben und vor jeder solchen Gefahr warnen.

Die ITF hat sich auch mit den Problemen des europäischen Transports befaßt, wie aus der Tagesordnung des Kongresses zu ersehen ist. Es ist die Frage, in welchem Umfang die ITF willens und bereit ist, sich in die Maßnahmen zur Koordinierung des europäischen Verkehrs wesens einzuschalten. Es besteht auch das Erfordernis der Verstärkung des Einflusses der Gewerkschaften, insbesondere der ITF, in den internationalen Verkehrsgremien. Indem sie dieses Erfordernis erfüllen, werden sie der Aufgaben, die bereits von den Kongressen in Stockholm und London gestellt wurden, nämlich die Errichtung einer europäischen Verkehrsbehörde, gerecht. In diesem Zusammenhange verkündete Kollege Jahn, daß, vorbehaltlich des Einverständnisses des Exekutivkomitees, er die Einladung Dr. Seebohm's, des gegenwärtigen Präsidenten der europäischen Verkehrsministerkonferenz, zur Teilnahme an der nächsten Ministerkonferenz angenommen habe, um dieses Gremium mit der Verkehrskonzeption der ITF vertraut zu machen.



Indem er die heutige Automation als eine zweite industrielle Revolution bezeichnete, sagte der Präsident, dass es unsere Pflicht sei, Vorsorge dafür zu treffen, dass sie zu einer Verbesserung des Lebensstandards der Arbeiter führe. Ihr Ziel sollte die Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohn- und Gehaltsausgleich, die Einführung der Fünf- oder Viertagewoche und ein gleichzeitiges Erziehungsprogramm, um die Arbeitnehmerschaft in den Stand zu setzen, die gewonnene Freizeit nutzbringend zu verwenden - mit einem Wort, die kulturelle Sendung der Gewerkschaftsbewegung - sein. Man solle nicht nur das Ausmass der Automation voraussehen, sondern es kontrollieren und lenken.

Zum Abschluss unterstrich der Präsident, dass die Aufgaben zahlreich und die zu überwindenden Probleme schwierig seien. Man würde sie nur meistern, wenn man die Internationalität und Solidarität der Gewerkschaftsbewegung stets im Auge behielte. Auf internationalem Gebiet hat sich die ITF stets solidarisch bewiesen und er sei sicher, dass die Beschlüsse dieses Kongresses der alten Tradition gerecht werden. Die ITF wird das bleiben, was sie unter der Führung von Männern wie Hermann Jochade, Edo Fimmen, Japie Oldenbroek, Charles Lindley, Ernest Bevin, Arthur Deakin und Robert Bratschi gewesen ist - eine Kampfgemeinschaft für internationale Solidarität, soziale Gerechtigkeit und Sicherheit, Freiheit und Frieden.

Omer Becu (Generalsekretär) machte dann eine Mitteilung über die Schaffung der Mandatsprüfungskommission. Das Exekutivkomitee, sagte er, schlägt vor, dass die Kommission aus je einem Mitglied der folgenden Länder und Regionen bestehen solle: Belgien, Frankreich, Deutschland, Grossbritannien, Skandinavien, Asien und Nordamerika. Für den Fall, dass dieser Vorschlag angenommen werde, bat er um Namensnennungen bis 4 Uhr nachmittags, damit die Sitzung der Mandatsprüfungskommission nach Beendigung der Vollversammlung um 5 Uhr nachmittags stattfinden könne.

Der Kongress stimmte diesem Vorschlag zu.

Der Vorsitzende ersuchte die Versammlung um Zustimmung der vorgeschlagenen Tagesordnung, die auch erteilt wurde.

Omer Becu ersuchte die Versammlung um Zustimmung zu einer kleinen Abänderung, Zeiteinteilung der Ortskonferenzen der Hafendarbeiter und Seeleute, die ebenfalls erteilt wurde.

Dann wurde der Kongress bis 3 Uhr nachmittags vertagt.

### NACHMITTAGSSITZUNG

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 3 Uhr nachmittags. Er erteilte Kollegen Blomgren vom schwedischen Eisenbahnverband das Wort.

H. Blomgren (schwedische Eisenbahner) billigte im Namen der schwedischen Eisenbahner die Tätigkeit unserer Internationale und erklärte, dass sie, um dieser Zustimmung Ausdruck zu verleihen, der ITF ein Geldgeschenk machen wollten, das in unterentwickelten Gebieten verwendet werden sollte.

Der Vorsitzende nahm die Gabe dankend an und sagte, dass sie zur Fortsetzung der Arbeit auf diesem Gebiet Verwendung finden würde. Hierauf erteilte er Koll. Wälläri vom finnischen Verband der Seeleute das Wort.

N. Wälläri (finnische Seeleute) sprach von der Unterstützung, die sie durch die ITF in der Zeit der Reaktivierung in ihrem Lande erfahren hätten. Zum Ausdruck seiner Dankbarkeit der ITF und den angeschlossenen Organisationen gegenüber, bat er, im Namen der finnischen Transportarbeiter ein Gemälde überreichen zu dürfen.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Wälläri und den finnischen Verbänden für ihr Geschenk. Dann erteilte er Kollegen Karl Weigl, ehemaligem Präsidenten der österreichischen Transportarbeitergewerkschaft, das Wort.

Karl Weigl gab seiner grossen Freude, dem Kongress beiwohnen zu dürfen, Ausdruck, obwohl er diesmal, als "alte ausrangierte Lokomotive", wie er sich selbst bezeichnete, als Gast und nicht als Delegierter gekommen war. Er hoffte, dass die Delegierten ihren kurzen Aufenthalt in Wien geniessen würden und erinnerte in diesem Zusammenhang an den im Jahre 1922 unter lebhafter Beteiligung hier abgehaltenem Kongress, als die Wiener Arbeiter in strömendem Regen demonstrierten, um ihre Solidarität mit den Delegierten zu beweisen.

Kollege Weigl sprach weiter von der ITF als einem stabilen Element im Kampfe für die Freiheit. Niemals hatte sie in diesem Kampfe nachgelassen, einem Kampf, in dem die österreichischen Arbeiter in den letzten beiden Weltkriegen, während den Jahren des Faschismus und schliesslich auch während der zehnjährigen Besetzung, ihre Erfahrungen gemacht hatten.

Er berichtete dem Kongress, dass der österreichische Transportarbeiterverband dieses Jahr ein Jubiläum feiere. 1907 war er der ITF beigetreten und feiere deshalb heuer den 50. Jahrestag seiner Zugehörigkeit zur ITF. Er erinnerte die Delegierten daran, dass seine Gewerkschaft als eine Art internationale Organisation begonnen hatte, denn sie vertrat damals die Interessen der verschiedenen Völker der österreich-ungarischen Monarchie. Sie habe, so denke er, dem Verband seine Treue bewahrt und er erinnere in diesem Zusammenhang an die Rolle, die die österreichischen Transportarbeiter in ihren Aktionen gegen den Weissen Terror in Ungarn und zur Verhinderung des Waffentransportes nach Polen gespielt hatten.

Er kam auch auf die Hilfe zu sprechen, die die ITF dem österreichischen Volk während der Hungerjahre, die dem ersten Weltkrieg gefolgt waren, geleistet hatte und erwähnte, dass Edo Fimmen oft das Land besucht hatte, um die Aktion zu organisieren.

Abschliessend unterstrich er die Tatsache, dass die ITF und die gesamte internationale Bewegung neuen Aufgaben entgegensähe und bezog sich speziell auf das Problem der "Automation" - ein Problem, dem ernste Überlegungen gewidmet werden müsse.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Weigl für seine Rede und erteilte hierauf Kollegen Oldenbroek, dem Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, das Wort.

J.H. Oldenbroek (IBFG) überbrachte die aufrichtigen und herzliche Grüsse des IBFG. Er hatte mit vielen Delegierten und Gästen seit seiner Ankunft gesprochen und wusste nie genau, ob er sie schon von der ITF oder vom IBFG her kenne. Er kam zu dem Schluss, dass sich da wohl keine scharfe Trennungslinie ziehen lasse.

Der IBFG und die Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen sind sich dessen bewusst, dass die Transportarbeiter eine geeinigte Organisation aufgebaut hatten, die weder von der einen noch von der anderen Seite unter irgend einem Druck stand und die auf Einheitlichkeit hinzielte. Denn was erreicht worden war, sagte er, sei den Pionieren zu verdanken, unter denen er besonders Charlie Lindley erwähnen wolle. Für Charlie Lindley und die anderen Pioniere müsste es ein erhebendes Gefühl sein, zu wissen, dass ihr Werk von Erfolg gekrönt wurde.

Kollege Oldenbroek erzählte, dass er persönlich dem Wiener Kongress im Jahre 1922 beigewohnt hatte. Das Bedeutsamste an diesem Kongress sei gewesen, dass er sich für die Einstellung der Kriegsvorbereitungen ausgesprochen hätte, denn man hatte begriffen, dass die Vorbereitungen von den Arbeitern gezahlt werden müssen. Dieses Bewusstsein war ebenso wichtig wie die Tatsache, dass im Jahre 1947 die ITF die Bedeutung des Marshallplanes erfasst hatte, als andere schwiegen. Das berechtige uns dazu, von der ITF noch viel mehr zu erwarten.

Kollege Oldenbroek sagte, dass es ihm bekannt sei, dass die ITF geplant hatte, schon früher in Wien zusammen zu treten, aber dass dies durch die Besetzung unmöglich gewesen sei. Er lenkte die Aufmerksamkeit auf die Tatsache, dass die Sowjetunion das einzige Land gewesen sei, das von Österreich die Zahlung von Reparationen verlangt hätte. Die Österreicher aber zögen es vor zu zahlen, als unfrei zu bleiben.

Er lenkte weiter die Aufmerksamkeit des Kongresses auf die geographische Lage der Stadt Wien. Man sei nur einen Steinwurf von Ungarn und der CSR entfernt und bis vor kurzer sei Österreich von Ungarn durch einen Drahtverhau getrennt gewesen, während die tschechische Grenze stark befestigt sei. Dies solle man nicht vergessen.

Die augenblickliche Lage sei anders. Die Sowjetunion habe Schwierigkeiten mit der "Entstalinisierungspolitik" und dann war der Streik von Posen gefolgt. Der Mythos, dass alles in Polen herrlich sei und dass dort eine Politik geführt würde, die wir für nachahmenswert halten sollten, sei zunichte geworden - ebenso wie es mit dem Stalin-Mythos geschehen sei.

Mancher aus unseren Reihen glaubt, dass der Moment gekommen sei, um sich mit den Kommunisten zu verbrüdern. Wozu? Das erinnere ihn an ein Buch, das einmal in Berlin unter dem Titel "Russia does not believe in tears" erschienen sei. Wir dürfen uns nicht täuschen lassen. Als der IBFG sein Werk begann, war es, um den Völkern Brot, Frieden und Freiheit zu bringen und es war klar, dass das Eine nicht ohne das Andere zu erreichen ist. Damals wollten wir gegen alle Art von Unterdrückung kämpfen und das ist auch noch heute unser Ziel. Wir waren von der Richtigkeit unserer Einstellung überzeugt, obwohl, wenn wir dies betonten, es nicht immer zu unserer Beliebtheit beitrug. Unsere Bewegung konnte nur Erfolg haben, wenn sie ihren eigenen Idealen treu blieb. In den Ländern, denen wir örtlich so nahe sind, gibt es keine Freiheit und wir wollen darauf dringen, dass ihnen diese zuteil wird. Nur wenn es dort Demokratie gibt, wird Friede in der Welt herrschen. Wenn der richtige Moment gekommen ist, sollten wir diese Völker zum Widerstand aufrufen und wir zweifeln nicht, dass sie unserem Ruf Folge leisten werden. Irren wir uns aber nicht! Wir müssen den richtigen Moment wählen!

Kollege Oldenbroek nannte Ziffern der von Ostdeutschland nach Berlin Geflüchteten und meinte, es sei klar, dass es nur die Rote Armee verhindere, dass das Volk sich gegen seine Quislinge erhebe.

Wohl habe er starke Worte gewählt, doch solle man nicht stets auf morgen verschieben, was heute getan werden könne. Wir sollen einem Moskau, das nichts von Tränen hält, keine Zeit lassen. Jetzt seien wir in der Offensive, jetzt griffen wir an.

Kollege Oldenbroek sagte, dass der IBFG in den letzten Jahren gewisse Fortschritte gemacht habe. Mit 52 angeschlossenen Ländern habe er begonnen; heute habe er 82 - bald würden es 100 sein. Bald werde es die ganze Welt sein, ausser den Diktaturen - und auch dort hätten wir Anhänger.

Doch haben eben die Grösse und der universelle Charakter unserer Bewegung ihre eigenen Probleme mit sich gebracht. In unserem Verhalten den Gewerkschaften jener Länder gegenüber, die noch keine gewerkschaftliche Erfahrung haben, müssten wir besonders vorsichtig sein. Überzeugung und Diskussion wären hier am Platze. Wir dürften keinerlei Druck auf sie ausüben oder gar Beschlüsse für sie fassen. Man müsse den Leuten praktische Hilfe leisten und nicht nur Resolutionen abfassen und Manifeste veröffentlichen. In diesem Zusammenhang erwähnte der Sprecher die Hilfe, die der IBFG kürzlich einigen der ITF-Streikenden in Curacao zuteil werden liess. Er sprach auch von der IBFG-Delegation, die Okinawa besucht hatte und bei ihrer Rückkehr die Regierung der USA kritisierte. Die Völker der unterentwickelten Länder sollten sich darüber klar werden, dass wir uns dies wohl erlauben können. Wo aber ist die kommunistische Organisation, die die Handlungen ihrer Regierungen zu kritisieren wagt?

Hat der WGB anlässlich der Erhebungen in Ostberlin oder Posen protestiert? Unmittelbar danach hatten sie geschwiegen und dann wollten sie uns erzählen, daß internationale Agenten dafür verantwortlich gewesen wären. Der Sprecher betonte, daß er eine öffentliche Rede hielte und versichern könne, daß wir in keiner Weise dafür verantwortlich gewesen wären.

Wir überlassen es den Völkern für sich selbst ihre Entscheidungen zu treffen. Nur im gegebenen Augenblick werden wir handeln. Der Vorstand des IBFG hat schon diese Möglichkeit ins Auge gefaßt und der Sprecher zweifle nicht daran, daß die ITF den IBFG unterstützen werde, sobald dieser sein Streben nach Brot, Frieden und Freiheit für die Völker unserer Erde in die Tat umsetzen werde.

Omer Becu (ITF Generalsekretär) macht dann eine Verlautbarung über die Nominierung für die Mandatsprüfungskommission und das Abhalten einer gemeinsamen Sitzung der Ortskomitees der Straßenverkehrsarbeiter und der Eisenbahner nach der Vollversammlung.

Dann verkündete er, daß der Geschäftsordnungsausschuß folgende Zusammensetzung für das Resolutionskomitee vorgeschlagen hatte:

Je ein Delegierter Österreichs, Belgiens, Finnlands und Frankreichs, je zwei Deutschlands und Großbritanniens, je einer Indiens, Japans, den afrikanischen Gebieten, den Lateinamerikanischen Ländern, den Niederlanden, je zwei Skandinaviens und der Vereinigten Staaten.

D. de A. Pequeno (Brasilianische Transportarbeiter) sagte, daß die lateinamerikanische Gruppe mehr als 20 Länder umfasse und daß zum ersten Male so viele von ihnen an einem ITF-Kongreß teilnehmen. Deshalb sei er über den Vorschlag sehr erstaunt gewesen, daß die lateinamerikanische Gruppe nur einen Sitz in dem Resolutionskomitee haben solle. Er verlange, daß die Zahl auf zwei erhöht werde.

Der Präsident fragte die Versammelten, ob jemand Einspruch erhebe; da dies nicht der Fall war, bat er die lateinamerikanischen Delegierten, zwei Vertreter zu nominieren.

Dann bat er Kollegen Becu um Verlesung des Tätigkeitsberichtes.

Omer Becu (ITF-Generalsekretär) erklärte, daß er in seinem Tätigkeitsbericht vor allem den angeschlossenen Organisationen herzlichst für ihre gute Zusammenarbeit mit der ITF danke. Er hoffe, daß die Erfolge der Föderation, die Großzügigkeit, der sie begegnet sei, rechtfertigen.

Er wollte sich, wie es Sitte ist, zu der Mitgliederzahl äußern, die für die Leistungen der ITF sprechen. Aus dem Tätigkeitsbericht gehe hervor, daß die Anzahl der Mitglieder seit dem letzten Kongreß angestiegen sei. Es handle sich um keinen bedeutenden Anstieg, doch wolle er betonen, daß die augenblickliche Lage günstiger sei als aus den Ziffern hervorgehe. Besonders betonte er, daß seit anfang 1956 nicht weniger als 12 Beitritte zu verzeichnen seien, die zusammen 1 1/2 Millionen Mitglieder vertreten. Diese seien in der Mitgliederanzahl der vergangenen Periode noch nicht beinhaltet.

Auch betonte der Redner die Bedeutung der großen Verbesserungen die in Nordamerika zu verzeichnen seien, was umso erfreulicher sei, da dieses Gebiet zu den wichtigsten der ITF gehört. Wir hatten Beitritte sowohl von der ehemaligen AFL als auch der CIO. Dies war wohl ein Ergebnis des Zusammenschlusses dieser beiden Gewerkschaften und es sei zu hoffen, daß diese Tendenz sich auch in weiteren Beitritten aus den USA auswirken würde.

Indem er sich den regionalen Tätigkeiten der ITF zuwandte, sagte Kollege Becu, daß er zuerst auf die Organisationen in Australien und Neuseeland hinweisen wolle. Wir haben die Zusammenarbeit mit diesen Gewerkschaften, die unserer Internationale stets Herzlichkeit und Sympathie entgegenbrachten, immer hoch geschätzt. Die ITF hatte früher eine spezielle Konferenz für Australasien geplant, aber dieser Plan wurde durch den Krieg zunichte gemacht. Wir haben dieses Gebiet jedoch nicht vergessen und freuen uns, daß wir auf seine Unterstützung weiterhin zählen können.

Lateinamerika, fuhr er fort, sei für die ITF von größtem Interesse. Dieses Gebiet ist von den anderen unterentwickelten Regionen ziemlich verschieden. Es gibt lateinamerikanische Länder, die einen hohen Standard wirtschaftlicher Entwicklung erreicht haben. Dies trifft auch auf die dortige Gewerkschaftsbewegung zu, aber, hervorgerufen durch die politischen und andere Faktoren, seien diese von der internationalen Bewegung isoliert geblieben. Ein großer Umschwung hätte jedoch kürzlich z.B. in Argentinien stattgefunden, welcher in der Tatsache resultierte, daß wir ehemals angeschlossene Verbände wieder als Mitglieder der ITF begrüßen konnten. Er hoffe, daß diesen noch viele nachfolgen werden.

In zwei Gebieten, nämlich Asien und Afrika, sei die Arbeit der ITF noch in einem Anfangsstadium. In diesem Zusammenhang bezog er sich auf die asiatische Transportarbeiter-Konferenz der ITF in Tokio und auf die Eröffnung des Regionalbüros in Tokio, welche daraus resultierte. Er lenkte die Aufmerksamkeit auch auf die Anträge, die dem Kongreß bezüglich der Arbeit der ITF in Afrika und der voraussichtlichen Eröffnung eines Regionalbüros in Afrika vorgelegt werden würden.

Kollege Becu fuhr fort, daß sich die Diskussionen über den Tätigkeitsbericht auf vergangene Ereignisse beschränken sollen und schlug eine Teilung der Diskussion vor, u.zw. in (a) allgemeine; (b) regionale Tätigkeiten. Regionale Tätigkeiten sollen später unter Punkt 11 der Tagesordnung behandelt werden.

Dann wies er kurz auf die Arbeit der sieben Industriesektionen der ITF hin und lenkte die Aufmerksamkeit auf gewisse, für diese besonders interessanten Probleme. Er bemerkte, daß Fragen im Zusammenhang mit Fischern auf der Tagesordnung der Konferenz des IAA 1958 stehen werden und sagte, daß es höchste Zeit sei, daß diese Organisation den Problemen der Industrie Beachtung schenke. Er unterstrich weiter, daß die Sektion Zivilluftfahrt im Begriff sei, an einer paritätischen Konferenz des IAA teilzunehmen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß diese in einer ständigen Betreuung dieser wichtigen Industrie durch das IAA resultieren wird.

Indem er sich der internationalen Lage zuwandte, sagte Kollege Becu, daß seit dem letzten Kongreß viele Änderungen eingetreten seien, aber grundsätzlich sei die Lage dieselbe geblieben. In einem Punkt jedoch hätten sich unsere Hoffnungen erfüllt: Die Gefahr eines Atomkrieges scheint beseitigt zu sein.

Bezüglich des sogenannten "new look" in Rußland, bemerkte Kollege Becu, daß, solange die Sowjet-Gewaltigen nicht reelleres zu bieten hätten als ein Lächeln, ihre Anbiederungsversuche mit Vorsicht zu genießen seien. Was aber praktische Gewerkschaftspolitik betreffe, glaube er nicht, daß sich ihre Haltung grundlegend geändert habe. Wir glauben an freie und demokratische Gewerkschaften, die nichts mit kommunistischen Organisationen gemein haben.

Eine der Hauptaufgaben der ITF ist es, dies jenen begreiflich zu machen, die kommunistischen Schmeicheleien gegenüber besonders empfindlich sind.

In diesem Zusammenhang wies er auf Annäherungsversuche kommunistischer Organisationen hin und bezog sich auf einen besonderen Fall dieser Art, der sich in jüngster Vergangenheit zugetragen hatte: Der Präsident des Verbandes der Eisenbahner der USA hatte ein Telegramm erhalten mit der Einladung, eine Delegation zum Besuch der Sowjetunion zu entsenden; die Russen würden alle Kosten tragen. Das ist ihre übliche Taktik.

Kollege Becu gab zum Schluß der Hoffnung Ausdruck, daß recht viele Delegierte an der Diskussion teilnehmen und nicht mit ihrer Kritik kargen würden, soweit diese zu einer guten Basis der künftigen Richtlinien und Programme der ITF beitragen.

Der Vorsitzende sagte, daß der Tätigkeitsbericht nun zur Debatte offen stehe. Der erste Sprecher wäre Kollege Pequeno vom Brasilianischen Verband der Transportarbeiter.

D. de A. Pequeno (Brasilianischer Transportarbeiter Verband) dankte im Namen des Brasilianischen Verbands der Transportarbeiter dem Generalsekretär für seinen Bericht. In den Ländern Latein-Amerikas einschließlich Brasilien sei die Gewerkschaftsbewegung zwar noch jung, jedoch von Enthusiasten getragen. Kollege Becu hatte von den unterentwickelten Ländern gesprochen. Brasilien habe gewisse schwierige Probleme und er wolle versuchen, eine Resolution vorzuschlagen, die zur Lösung derselben beitragen könnte. Zwar sei die Brasilianische Gewerkschaftsbewegung eine freie, doch enthielte die Arbeitsgesetzgebung seines Landes gewisse Paragraphen, die die Entwicklung einer echten Gewerkschaftsbewegung behinderten. Er bezog sich im speziellen auf die Tatsache, daß die Arbeiter in den verstaatlichten Industrien nicht das Recht besäßen, sich zu organisieren. Das bedeutete zum Beispiel, daß, wenn ein Eisenbahnunternehmen verstaatlicht wurde, seine Arbeiter und Angestellten nicht mehr einer Gewerkschaft angehören dürften.

Hierauf wandte er sich gewissen Problemen des IAA zu. Als Vertreter der Arbeitnehmer im Vorstand des IAA wisse er, daß Regierungsvertreter - unterstützt von ihren reaktionären Dienstgebern - versucht hätten, das IAA-Budget zu kürzen, mit speziellem Hinblick auf die Tätigkeit der Industrie-Komitees. Infolgedessen treten diese Komitees nicht mehr regelmäßig alle 2 Jahre zusammen, wie es früher der Fall gewesen

sei. Er appellierte daher an die Delegierten, ihren Einfluß dahingehend geltend zu machen, daß im IAA der nötige Druck ausgeübt werde, um dem Abhilfe zu schaffen. Wir können uns nicht erlauben, die Hände müßig in den Schoß zu legen, wenn solche Dinge vorgehen! Die Industrie-Komitees seien lebenswichtig für die Werktätigen der ganzen Welt.

Kollege Lequeno sprach dem Exekutivkomitee für die kürzliche Entsendung einer ITF-Delegation nach Latein-Amerika seinen Dank aus und fügte hinzu, daß nur auf Grund dieses Besuches seiner Organisation die offizielle Erlaubnis erteilt worden wäre, sich der Föderation anzuschließen. Er hoffe, daß weitere Delegationen folgen würden, da diese zu einer Lösung der Probleme Latein-Amerikas beitragen.

Er schloß mit den Worten, daß sich seine eigene Organisation der ITF angeschlossen habe, nicht weil ihre Funktionäre alle zwei Jahre eine schöne Reise nach Europa machen möchten, sondern aus dem innigen Wunsch heraus, mit der Föderation zusammenzuarbeiten.

Der Vorsitzende vertagte hierauf die Sitzung bis Donnerstag, den 19.7.1956, 9 Uhr vormittags.



VORMITTAGS VOLLVERSAMMLUNG

Donnerstag, 19. Juli 1956

Der Vorsitzende erklärte um 9 Uhr die Sitzung für eröffnet.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas Telegramme mit Grüßen und guten Wünschen der All-Pakistan Confederation of Labour, indem er die Abwesenheit Faiz Ahmed's infolge Krankheit bedauerte, sowie vom Exekutivkomitee der Railway Technical Staff Association of Nigeria (Vereinigung der technischen Eisenbahngestellten von Nigeria).

Der Kongress setzte dann die Debatte über den Tätigkeitsbericht fort.

N. Metslov (Estnische Seelcute) sagte, dass eine der charakteristischen Eigenschaften der ITF während der 60 Jahre ihres Bestehens ihr Kampf für Freiheit, echte Demokratie und soziale Gerechtigkeit sei. Dieser Kampf wäre immer von denen, die selber unter ausländischer Unterdrückung gelitten hatten, und deren Freunde und Kameraden im Augenblick unter dem harten Druck ausländischer Diktaturen stünden, auf das höchste gebilligt worden. Er sagte, dass seine eigene Organisation sich aus Seelcuten zusammensetze, die in die Freiheit geflüchtet waren, und dass er auch im Namen jener spreche, denen dies unmöglich gewesen sei, aber die wissen, dass die freie Gewerkschaftsbewegung und insbesondere die ITF sie nicht vergessen hätten. Er wolle der ITF in ihrem Namen seinen Dank aussprechen für die Sympathie und Hilfe, die sie ihnen entgegenbrachte und hoffe, dass sie in diesem Sinne weiter wirke.

Kollege Metslov sagte weiter, dass in der freien Welt viel über die Verbesserung der Lage in Russland und seinen Satellitenstaaten seit dem Tode Stalin's geredet werde. Die unterdrückte Bevölkerung dieser Länder hätte auch immer auf eine Verbesserung gehofft, aber jetzt, nachdem Stalin bereits einige Jahre tot sei, ist es leider klar geworden, dass die Lage noch immer dieselbe geblieben ist.

In den baltischen Staaten herrscht noch immer die Diktatur einer Partei mit den dazugehörigen Schrecken eines Polizeistaates. Die Arbeiter haben keine Möglichkeit, ihren Lebensstandard zu verbessern und die Gewerkschaften sind nur ein Werkzeug des Staates. Streiken ist verboten und jeder Versuch wird brutal niedergeschlagen.

Trotzdem war es der kommunistischen Diktatur nicht gelungen, die Freiheitsbewegung vollkommen zu unterdrücken, und diese Bewegung wird oft durch aktiven Widerstand, wie kürzlich in Posen, dokumentiert. Der Geist des Widerstandes ist nicht nur in Posen zu finden, sondern auch in allen anderen Ländern, die unter einer Diktatur leiden.

Es ist die Pflicht der freien Welt und insbesondere der freien Gewerkschaftsbewegung, von den Sowjetherrschern einen sichtbaren Beweis ihrer angeblichen Gesinnungsänderung zu verlangen. Wir müssen weiter die Befreiung aller politischen Gefangenen und Verschleppten fordern; die Garantie des Streikrechtes; Zurückziehung russischer Truppen und Polizei aus den unterdrückten Ländern.

Wenn diese Forderungen gestellt würden, würden sie den unterdrückten Völkern nicht nur neue Hoffnungen bringen, sondern auch die Moral in einer Weise heben, dass sich ihr Einfluss bald bemerkbar machen würde.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas darauf Telegramme mit Grüßen und guten Wünschen von Kollegen Paul Tofahrn, Sekretär der Internationalen Föderation der Angestellten im Öffentlichen Dienst, der Gewerkschaft Irischer Seeleute und Hafentarbeiter, der Philippinischen Transportarbeiterorganisation und des Verbandes Polnischer Handelsflottenoffiziere im Exil.

J. Knight (Gewerkschaft Grenadischer Seeleute u. Hafentarbeiter) begrüßte den Kongress im Namen seiner Gewerkschaft und aller Arbeiter Britisch-Westindiens. Er bezog sich auf den im Tätigkeitsbericht und in der Ansprache des Präsidenten ausgedrückten Wunsch der ITF, die Gewerkschaftsbewegung in der ganzen Welt zu verstärken und wies auf ihre freundschaftliche Unterstützung und ihr vollstes Verständnis der Probleme des Britisch-Karibischen Gebietes und insbesondere Britisch-Westindiens hin. Er lenkte die Aufmerksamkeit der Delegierten auf die Landkarte der ITF und ihrer über die ganze Welt verbreiteten Organisationen und wies darauf hin, dass südlich des Äquators kein ITF-Vertreter sei. Die dortigen Geschehnisse sind morgen vielleicht schon Geschichte. Geschichte ist ein Verzeichnis menschlicher Verbrechen und Torheiten. Geschichte ist jedoch nicht die Angelegenheit der ITF und des IBFG, deren Aufgabe das ist, sich darum zu kümmern, dass Völker nicht den Launen ihrer Regierung ausgeliefert sind und den Lebensstandard und die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Mit grosstem Interesse hatte er die Anwesenheit von Vertretern der Britischen und USA-Gesandtschaften am Kongress wahrgenommen, welche gekommen waren, um der ITF in ihren Beratungen beizustehen und lobte die zuvorkommene und gastfreundliche Behandlung, die ihm von der Wiener Bevölkerung zuteil wurde.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas darauf ein Telegramm mit Grüßen und guten Wünschen des Indischen Seelcuteverbandes.

D.S. Tennant (Verband der Britischen Handelsmarine- und Luftfahrts-offiziere) wollte einige Worte über den Bericht der Sektion des Personals der Zivilluftfahrt sagen.

Diese Sektion ist, in Ziffern ausgedrückt, die kleinste der ITF, jedoch erweitert sich der Umfang des von ihr vertretenen Transportmaterials zusehends - nicht nur in Ziffern, sondern auch in Typen. Es ist deshalb sicher, dass sich die Sektion des Personals der Zivilluftfahrt in den nächsten beiden Jahren mit einer Anzahl technischer Fragen, die immer wieder auftauchen, beschäftigen müssen wird.

Viele der anwesenden Delegierten sind mittels Flugzeug nach Wien gekommen, um dem Kongress beizuwohnen und es ist deshalb nur angebracht, daß sie sich über manche der Vorgänge in der Luftfahrt informieren sollten. Sämtliche der ITF angechlossenen Luftfahrtsverbände kämpfen um eine Vereinbarung, die deutlich festlegen soll, wie groß die Besatzung eines Flugzeuges sein muß, um unbedingte Sicherheit der Maschine zu garantieren. Diesbezügliche internationale Maßregeln wurden bereits getroffen.

Es wurde auch eine gemeinsame Resolution mit der Internationalen Pilotenorganisation IFALPA angenommen. Diese Resolution besagt, daß für Langstreckenflüge zwei Piloten, ein Steuermann, ein Ingenieur und ein Funker eingesetzt werden müssen. Er bedauert jedoch, daß die jüngsten Entwicklungen in manchen Organisationen dahingehend sind, daß Sachen versprochen, aber nicht eingehalten werden.

In diesem Zusammenhang möchte er betonen, daß es ihrer aller Wunsch ist, den Piloten zu helfen, auch wenn dies durch die Organisationen nicht geschieht. Wir glauben, daß den Piloten eine Mannschaft von Spezialisten zugeteilt werden soll.

Die Flugzeuge werden immer größer und fliegen schneller und höher, aber die Arbeitgeber versuchen dennoch die Stärke der Besatzung zu reduzieren. Dies setzt die Sicherheit der Fahrgäste und der Besatzung aufs Spiel.

Er wies auf den Fall des "Comet I" hin, bei dessen Konstruktion kein Platz für einen Ingenieur vorgesehen war, obwohl es späterhin für nötig befunden wurde, doch einen mitzunehmen; doch war für ihn keinerlei Vorsorge getroffen worden, damit er seine Arbeit entsprechend ausführen könne. Dasselbe trifft für die "Britannia" und die "707 Stratocruisers" zu. Diese sind die beiden kompliziertesten Flugzeuge, die je konstruiert wurden. Das Fehlen von geschultem, qualifiziertem Personal kann schwere Folgen haben.

Die Britischen Pilotenorganisationen haben sich jedoch noch nicht dagegen gewehrt, obwohl sie der Resolution der ITP-IFALPA zustimmen. Sie sind jedoch prinzipiell bereit, die vorgeschlagenen zwei Piloten mit einer entsprechenden Pilotenkanzlei zu akzeptieren.

Einige der Pilotenorganisationen sind der falschen Ansicht, daß Flugzeuge gar nicht so schwer zu behandeln sind und es daher genüge, diese mit Piloten, soweit sie nur genügend ausgebildet sind, zu besetzen.

Kollege Tennant informierte den Kongreß dahingehend, daß die Britische Pilotenorganisation kürzlich Verhandlungen über eine Gehaltsbasis geführt hatte, welche einen Gehaltszuschuß für Piloten, die zusätzlich Pflichten anderer Mannschaftsmitglieder mit übernehmen, voraussieht. Dadurch helfen die Piloten ihren Arbeitgebern, die Flugzeitbeschränkung zu umgehen. Die Sektion des Personals der Zivilluftfahrt hat den aufrichtigen Wunsch den Piloten zu helfen, aber die einzige Möglichkeit dies zu tun ist ihnen zu raten, sich selber zu helfen, indem sie darauf bestehen, daß bereits bei der Konstruktion die nötigen Vorkehrungen für die Beherbergung einer spezialisierten Mannschaft getroffen werden.

J. Horst, (Amerikanische Transportarbeiter-Gewerkschaft) betonte, daß er die Ansichten seines Vorredners im Bezug auf Sicherheit in der Luftfahrt im Zusammenhang mit der Stärke der Mannschaft wohl und ganz teile. Sie sind auf den Sicherheitsrekord in der Luftfahrt, welcher zum größten Teil dem Interesse und Pflichtbewusstsein der Luftfahrtsangestellten selber zuzuschreiben ist, stolz. Revolutionäre Änderungen kommen gerade in dieser Sparte häufiger vor, als in irgend einer anderen. Das bedeutet ununterbrochenes Training und ein hochgeschultes und pflichtbewusstes Personal.

Kollege Horst sagte weiter, dass man sich in den Vereinigten Staaten, wo es drei Flugzeugfabriken gibt, dieser Verantwortung voll bewusst ist. Seitdem diese Sparte der Industrie überhaupt besteht, stellt sie spezialisierte Mannschaften in gebührender Stärke ein. Wir stehen am Anfang eines neuen, revolutionären Zeitabschnittes, in dem Turbinenpropeller und Düsenjäger eingesetzt werden. Man sollte deshalb meinen, dass dadurch mehr Wert auf qualifizierte Spezialisten gelegt werden würde, tatsächlich beinhaltet das Programm der Fabrikanten und Unternehmer aber gerade das Gegenteil.

Es gibt Beweise, dass das Personal reduziert wird. Wir sind der Meinung, dass zum Beispiel Piloten bereits genug Pflichten und Verantwortung haben. Trotzdem sind auf der neuen "Boeing 707" nur ungenügende Vorkehrungen für Ingenieur und Steuermann getroffen worden. Diese Tatsache lässt darauf schliessen, dass die Fabrikanten diese Mannschaftsmitglieder vollkommen ausschliessen wollen. Das ist bloss ein Einzelfall. Douglas zum Beispiel baut jetzt die "D.C. 8" mit dem gleichen Hintergedanken.

Er ist der Meinung, dass das Schicksal der Luftfahrtindustrie nicht in den Händen der Fabrikanten und Unternehmer gelassen werden kann und er appelliere deshalb an den Kongress um Unterstützung, damit ausreichende Sicherheitsmassnahmen für Flugzeuge getroffen werden.

Wir wollen diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne diese Tatsachen nicht nur den Kollegen, sondern auch der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen. Er schlägt vor, dass die ITF ihre Ansichten betreffs Vollzahl der Mannschaft in einem Brief an sämtliche Fabrikanten darlegt und eine entscheidende und positive Antwort darauf verlangt. Wenn diese Antwort nicht zufriedenstellend ausfällt, sollten wir entsprechende Massnahmen treffen, denn nur die Beharrlichkeit der Angestellten der Luftfahrtindustrie wird zu ausreichenden Sicherheitsmassnahmen in den Flugzeugen der Zukunft führen.

L. Rianza (Spanische Eisenbahner) erklärte, dass er zum ersten Male an einem ITF-Kongress teilnehme und erinnerte die Delegierten daran, dass er an Stelle des verstorbenen Trifón Gómez zu der Versammlung spreche. Wenn er den Gruss der spanischen Arbeiter und besonders der spanischen Transportarbeiter dem Kongress überbringe, möge der Kongress nicht vergessen, dass Spanien noch immer unter der Diktatur leide! Er hätte gerne die Gelegenheit ergriffen, Berufsfragen auf dem Kongress zu diskutieren, doch seien leider die spanischen Transportarbeiter nicht in der Lage, eine Delegation zu entsenden, die stark genug sei, um entsprechende Diskussionsbeiträge zu liefern. In Spanien, so sagte er, gäbe es nur einen Beruf, nur ein Gesetz: Diktatur!

Er schloss mit Dankesworten an den Kongress, das Exekutivkomitee und Kollegen Becu für die moralische und materielle Unterstützung, die den spanischen Arbeitern in der Vergangenheit zuteil geworden wäre. Wann immer Delegierte Beschlüsse internationalen Charakters fassten, mögen sie der spanischen Werktätigen und ihrer Treue der ITF gegenüber eingedenk sein.

T. Yates (Britische Seeleute) wies im Zusammenhang mit dem Bericht der Seeleute-Sektion auf den Fortschritt hin, der in der Kampagne gegen Schiffe, die "unter falscher Flagge" segeln, geführt wurde und beglückwünschte den leitenden Funktionär und das Sekretariat zu diesem Erfolg.

Dieser Übelstand, fuhr er fort, sei im Anwachsen begriffen. In dem Moment, in dem eine Wirtschaftsdepression in einem Küstenland ausbricht, würde man ohne Zweifel die Auswirkung dieser Praxis zu fühlen bekommen. Bis heute scheuten Reedereien und Regierungen davor zurück, diese Frage anzuschneiden, doch auch sie beginnen eine gewisse Beunruhigung in dieser Beziehung zu zeigen.

Sicher werde die Seeleute-Sektion bestimmen, welche Taktik die ITF in nächster Zeit einschlagen solle, doch wolle er die Gelegenheit ergreifen, um schon heute der Dockarbeiter-Sektion und den anderen Transportarbeitern für ihre Hilfe zu danken. Er wolle auch besonders auf die Rolle, die die Organisationen der Vereinigten Staaten gespielt haben, hinweisen und auch die "OLYMPIC"-Aktion nicht unerwähnt lassen.

Er hoffe, dass die Dockarbeiter-Sektion beschliessen würde, die Seeleute weiter in derselben Weise zu unterstützen, wie sie es während der letzten drei oder vier Jahre getan hatten. Besonders betonen wolle er in diesem Zusammenhang die von den skandinavischen Transportarbeitern geleistete Hilfe.

D. de A. Pequeno (Brasilianische Transportarbeiter) sagte, dass er nur deshalb das Wort noch einmal ergreife, weil er zum Resolutionsentwurf, die Dominikanische Republik betreffend, der dem Kongress vom Vertreter der Arbeiterföderation Kuba's vorgelegt wurde, sprechen wolle. Die Anwesenden, so meinte er, lebten weit vom latein-amerikanischen Kontinent entfernt und einige von ihnen hätten Fremdherrschaft schon aus eigener Erfahrung kennen gelernt. Sie würden es verstehen, was es bedeute, wenn ein Volk die Freiheit anstrebe. Wir alle sind Kämpfer gegen den Totalitarismus und Diktatur jeglicher Art ob von rechts oder links.

Er betonte nochmals die Bedeutung der tragischen Geschichte des Kollegen Salabarría. Einzelheiten dieser Ereignisse habe der IBFG bereits dem IAA-Komitee für gewerkschaftliche Freiheit zur Kenntnis gebracht. Die ITF könne nicht unberührt von dem Appell aus der Dominikanischen Republik bleiben. (Auch in Venezuela habe Despotismus durch Jahre hindurch triumphiert. Gewerkschaftsführer waren verhaftet und ins Gefängnis geworfen worden, ohne dass ihnen vor einem Zivil- oder anderem Gericht der Prozess gemacht worden wäre). Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Leitung des IAA in ihrer November-Sitzung einen Resolutionsentwurf über dieses Thema abfassen werde. Der dominikanische Diktator beharre in zynischer Weise auf seiner verbrecherischen Politik. Er war sogar so weit gegangen, eine Untersuchungskommission des IBFG nach Santo Domingo einzuladen; sobald diese jedoch angekommen war, war ihr die Einreise verweigert worden.

Kollege Pequeno verlas einen Bericht über die Arbeiterbewegung in der Dominikanischen Republik, der von einem britischen Beobachter, George Woodcock, abgefasst worden war und in dem dieser seiner

Überzeugung Ausdruck gab, dass unter den augenblicklichen Bedingungen der Dominikanische Gewerkschaftsbund keineswegs als unabhängiges Gewerkschaftsorgan angesehen werden könne; soweit er sehen könne, sei es nicht mehr und nicht weniger als eine Waffe in den Händen des Diktators.

Kollege Pequeno erklärte, dass dieser Umstand mit der Würde der ITF und ihren demokratischen Prinzipien unvereinbar sei und gab der Hoffnung Ausdruck, dass der Kongress der Boykottaktion, wie sie die Arbeiterföderation Kuba's vorgeschlagen hat, volle Unterstützung gewähren würde.

A. Kummernuss (Deutscher Transportarbeiterverband) unterstützte Kollegen Christensson in der Frage der Verbindungen mit den jugoslawischen Gewerkschaften. Er meinte, dass seine persönliche Vergangenheit - die Tatsache, dass er schon im Jahre 1943 der ITF seine Dienste angeboten habe, dass er verhaftet und in ein Konzentrationslager gesteckt worden sei - wohl von jeglichem Verdacht der Sympathie für eine Diktatur freispreche. Die jugoslawischen Gewerkschaften hätten sich vom Weltgewerkschaftsbund losgesagt und besäßen keinerlei politische Bindung. Kongresse, die von den jugoslawischen Gewerkschaftsverbänden veranstaltet werden, sind von Vertretern der Gewerkschaften westlicher Länder besucht. Er selbst habe kürzlich an einem solchen Kongress teilgenommen und die Diskussion sei dort ebenso frei gewesen wie überall sonst. Er könne es verstehen, dass der IBFG vorsichtig sei; das sei nur recht und billig. Doch sei es fraglich, ob nicht die Zeit gekommen sei, unsere Haltung den jugoslawischen Gewerkschaften gegenüber zu revidieren.

Zum Schluss betonte er die Notwendigkeit, dass die Gewerkschaften der ganzen Welt sich auf die Jugendarbeit konzentrieren mögen.

V. Conde (Ziviler Luftfahrtverband von Kolumbien) berichtete vom erfolgreichen Kampf seines Verbandes um Arbeitszeitverkürzung für Piloten (80 Stunden, während andere Piloten 95 Stunden monatlich arbeiteten) und verbesserte Arbeitsbedingungen für die Angestellten der Avianca Fluggesellschaft. Er sagte, dass sein Verband den Wunsch habe, in der Hauptstadt seines Landes, Bogotá, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Vertreter der ITF erfolgreich in Kolumbien arbeiten könnten.

Dann sprach er von dem Problem des individuellen Befähigungsnachweises und empfahl die Abhaltung eines gemeinsamen Treffens ITF/IFALPA, damit diese Frage in der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation studiert werden könne.

Sich auf frühere Feststellungen über die Dominikanische Republik, Brasilien und Kuba beziehend, erklärte er, dass der Kampf der Werktätigen nicht nur um Gerechtigkeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, sondern auch zwischen Regierungen und Arbeitnehmern ginge.

A. Kazakos (Panhellenischer Seeleuteverband) beglückwünschte Kollegen White zu seiner guten Arbeit im Ausbau der Spezialabteilung für Seeleute innerhalb der ITF und bezog sich besonders auf die erfolgreiche Aktion gegen das Schiff "Olympia", das unter liberischer Flagge segelte und die 10 %ige Gehaltserhöhung für die griechische Besatzung.

Er unterstützte den Vorschlag Tunesiens, dass der Kongress gegen die Verfolgung der algerischen Gewerkschafter protestieren möge und protestierte in seinem eigenen Namen gegen die Verfolgung der freien Gewerkschafter auf Zypern, wo (wie der Vertreter der Regierung Grossbritanniens auf der 39. Internationalen Arbeitskonferenz festgestellt hatte) 112 Gewerkschafter verhaftet worden seien. Er dankte den britischen Gewerkschaften für ihre Resolution über das Selbstbestimmungsrecht Zyperns und dem IBFG für seine Bemühungen um die Befreiung der Eingekerkerten.

Der Vorsitzende meinte, dass wohl nichts Treffenderes über die Leistungen der ITF gesagt werden könne, als es soeben geschah. Hierauf erteilte er Kollegen Dekeyzer zum Bericht der Mandatsprüfungskommission das Wort.

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiterverband) sprach über die Tätigkeit der ITF im Verlaufe der letzten beiden Jahre und bezog sich im speziellen auf die Aktion der Zivilluftfahrt Nordamerikas, als es um die Bezahlung der Kriegsdienste der Besatzung des polnischen Schiffes "Hel" ging und weiters auf die Tätigkeit beim IAA in Verbindung mit den verschiedenen Industriesektionen der ITF.

Er wies auch auf die regionale Tätigkeit des Generalsekretärs und seiner Mitarbeiter hin und bezog sich in diesem Zusammenhang auf den Vorschlag, eine Erhöhung der Beiträge betreffend.

Der Vorsitzende erklärte, dass Kollege Dekeyzer seinen Wunsch wohl missverstanden habe, der sich auf die Vorlage des Berichtes der Mandatsprüfungskommission bezog.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas hierauf die Namen der Mitglieder des Resolutionskomitees wie folgt:

Österreich	A. Thaler
Belgien	G. Hendrick
Finnland	N. Wälläri
Frankreich	F. Laurent
Deutschland	O. Nicolaisen W. Kiesel
Grossbritannien	H. Tanner H. Joyce

H. Hildebrand (Deutscher Transportarbeiterverband) betonte die Notwendigkeit der verstärkten Unterstützung der Forderungen der Fischer nach verbesserten Arbeits- und Lebensbedingungen durch die ITF.

W. Moreno (Chilenische Seeleute-Föderation) behandelte das Problem der Ausweise der Seeleute. Er setzte sich für die Ausgabe von individuellen Personalausweisen für Seeleute ein, auf denen die Beschäftigung verzeichnet sein sollte.

Auch müssten die ökonomischen Interessen der Seeleute besser geschützt werden und die ITF solle eine Boykottaktion gegen Schiffe jener Reedereien starten, die den berechtigten Forderungen der Besatzung nicht Gehör schenkten.

Dann ging er auf die Probleme ein, die in Chile möglicherweise infolge der Mechanisierung der Hafendarbeit entstehen würde, wie z.B. Arbeitslosigkeit, da es in Chile wenig Möglichkeit für eine Beschäftigung in anderen Industriezweigen gäbe.

Er schloss mit einem Überblick über die fortgesetzten Versuche chilenischer Reedereien, die Besatzung auf ihren Schiffen zu reduzieren und in Zukunft auf den Schiffen keine Ärzte oder Heilgehilfen mitzuführen.

H. Tliba (Tunesische Marine) gab der Dankbarkeit der tunesischen Transportarbeiter für die ihnen von der ITF gewährten Unterstützung Ausdruck. Die tunesischen Hafendarbeiter hätten eine Anzahl Forderungen für verbesserte Arbeitsbedingungen, wie die 40-Stundenwoche, Erhöhung der Altersrenten, Schmutz- und Gefahrenzulage, durchgesetzt.

Schliesslich forderte er den Kongress auf, eine Resolution gegen die Verletzung der Gewerkschaftsfreiheit in Algerien durchzusetzen.

F. Cousins (Transport- und Allgemeiner Arbeiterverband von Gross-Britannien) dankte für die Worte des Gedenkens seiner Vordredner für Ernest Bevin, dessen Leistungen für die internationale Transportarbeiterbewegung ihm Freunde und Anerkennung in vielen Ländern verschafft hatte.

Was die Koordination und Integration des Transportes betreffe, meinte er, dass sich die Koordination in der Transportindustrie in Gross-Britannien durch die Nationalisierung gut ausgewirkt hätte, obwohl durch den Regierungswechsel verschiedene Änderungen eingetreten seien. Es würde eine enge Verbindung zwischen der Gewerkschaft der Strassen-transportarbeiter und der der Eisenbahner aufrecht erhalten und die gemeinsamen Beratungen der Probleme habe sich als äusserst wertvoll erwiesen. Dann ging er auf die Probleme im internationalen Massstab ein, wie z.B. zivilrechtliche Haftpflicht, technische Ausbildung, Erziehung und die Standardisierung der Arbeitsbedingungen.

R.M. Salabarría (Kubanische Seeleute) erklärte, dass die Transportarbeiter Kubas, zutiefst berührt von dem Regime der Tyrannei, unter dem ihr Nachbar, die Dominikanische Republik, leidet und von den Angriffsdrohungen der von Trujillo kontrollierten Presse und Radio gegen ihr Land geäussert werden, die kubanische Delegation beauftragt habe, dem Kongress als Dringlichkeitsmassnahme einen Land- und Seeboykott gegen die Dominikanische Republik vorzuschlagen, falls nicht spätestens innerhalb von 4 Monaten nach dem Inkrafttreten des Beschlusses die Gewerkschafts- und öffentliche Freiheit in jenem Land wieder garantiert sei.



Sie verlangten, dass diese Dringlichkeitsmassnahme zur Anwendung gelangen solle, weil in den letzten Monaten Trujillo mehr und mehr Agenten nach Kuba geschickt habe. Es sei auch offensichtlich, dass Schiffe und Flugzeuge dem Namen nach im Besitz dominikanischer und ausländischer Gesellschaften stehen, in Wirklichkeit Trujillo gehörten und dem Transport von Mördern, Waffen und Geld, das zur Ermordung von im Exil lebenden Arbeiter- und politischen Führern dienten.

Kollege Salabarría zählte mehrere Beispiele dieser Art auf, wie z.B. das des Prof. Jesus de Galindez, der im März unter geheimnisvollen Umständen aus New York verschwunden war, knapp nachdem er ein Buch über das Trujillo-Regime beendet hatte, und das von Papi Hernandez, einem dominikanischen Funktionär im Exil, der in Kuba erschlagen worden war.

Dann ging er auf die Feststellungen der AFL-CIO und des IBFG über die Situation in der Dominikanischen Republik und deren Ablehnung des Trujillo-Regimes ein. Der Vorstand der letzteren Organisation habe eine Resolution abgefasst, in der der Generalsekretär beauftragt wird, mit der ORIT, CADORIT und der ITF die Möglichkeit einer Boykotterklärung an die Dominikanische Republik zu diskutieren.

Der Vorschlag, den er dem Kongress mache, sei für die Werktätigen Kubas von solcher Bedeutung, dass seine Annahme mit tiefster Bewegung begrüsst werden würde und deren Glauben an die internationale freie Gewerkschaftsbewegung wesentlich stärken würde.

J. Christensson (Schwedische Transportarbeiter) bemerkte, dass es aus dem Tätigkeitsbericht nicht hervorginge, dass im letzten Geschäftsjahr Beziehungen mit Jugoslawien bestanden hätten. Er selbst habe Jugoslawien zusammen mit anderen Gewerkschaftern besucht und den Eindruck gewonnen, dass Jugoslawien nun weniger Verbindungen mit seinen alten aus der vor 1948 liegenden Zeit stammenden Freunde wünsche. Er erwähnte die Tatsache, dass am Kongress der Jugoslawischen Transportarbeitergewerkschaft viele westliche Gewerkschafter, aber keine aus dem Ostblock anwesend gewesen seien. Ausserdem hätten sich zwei der Verbände den jugoslawischen Gewerkschaften angeschlossen. Er schlug nicht vor, dass man ihnen nachahmen solle, dachte aber, dass es an uns läge, etwas zu tun, um zu verhindern, dass die jugoslawischen Verbände sich wieder dem Kommunismus zuwenden. Z.B. meinte er, dass wir sie zu unseren Fachsektionskonferenzen einladen sollten.

L. Barash (Israelische Seeleute) überbrachte die Grüsse der 550.000 Mitglieder des Allgemeinen Arbeiterverbandes von Israel.

Internationale Solidarität sei von grösster Bedeutung für die Transportarbeiter, die Nationen, Rassen und Glaubensbekenntnisse zusammenbrächten.

Er wolle besonders auf die Leistungen der ITF zur Milderung der Härten, die der McCarran-Akt mit sich gebracht hat, eingehen. Dies sei von besonderer Wichtigkeit für die Gewerkschaft der Israelischen Seeleute gewesen, da viele von ihnen Flüchtlinge seien, die hinter dem eisernen Vorhang geboren wurden. Auch wolle er die tiefe Dankbarkeit den Dockarbeitern von Liverpool zum Ausdruck bringen, die gegen Waffenlieferungen nach Ägypten protestiert haben. Es war der Geist der ITF gewesen, der die Kollegen von Liverpool beseelt hat!

Die Augen der Welt seien nun auf den Mittleren Osten gerichtet, wo die arabischen Staaten, hauptsächlich durch den kommunistischen Block aufgerüstet, sich auf die Vorbereitung eines Krieges gegen Israel konzentrierten, während ihre Werktätigen im tiefsten Elend leben. In Israel andererseits erhöhten die freien Gewerkschaften ständig den Lebensstandard der Werktätigen.

Es sei von jeher Tradition der ITF gewesen, für die Freiheit der Meere zu kämpfen und er schlug daher dem Kongress vor, energisch gegen die ägyptische Blockade des Suez-Kanals, die für die israelischen Seelute solche Härten mit sich brachte, zu protestieren.

Er begrüßte von Herzen die Resolution über den Waffentransport, welche die finnischen Kollegen vorgeschlagen hatten. Durch deren Annahme würde die ITF ihrem traditionellen Streben nach Weltfrieden treu bleiben.

#### VORMITTAGS VOLLVERSAMMLUNG

Samstag, 21. Juli 1956

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9 Uhr vormittags. Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Delegierten von der Unterhaltung am Vorabend nicht zu ermüdet seien und dankte im Namen des Kongresses herzlichst dem Herrn Bürgermeister von Wien für seine Gastfreundschaft. Dann verkündete er, dass Kollege Leuenberger vom Schweizer Transportarbeiterverband dem ITF-Kongress ein Gemälde überreicht habe, das mit Freude entgegen genommen wurde.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas ein Telegramm von Kollegen Michael Quill, dem Präsidenten des Transportarbeiterverbandes der USA, in dem dieser sein Bedauern ausdrückte, nicht rechtzeitig eintreffen zu können, da er durch den Streik der Stahlarbeiter Amerikas, der das ganze Land erfasst, verhindert sei; er hoffe jedoch, noch vor Abschluss des Kongresses eintreffen zu können. Auch ein Glückwunschtelegramm der Seeleutegewerkschaft von Reykjavik war eingetroffen.

Der Vorsitzende verkündete, dass, das Einverständnis des Kongresses vorausgesetzt, die weitere Diskussion über Punkt 5 der Tagesordnung - der Tätigkeitsbericht - auf die Vollversammlung, Dienstag, dem 24. Juli 1956, zu verlegen.

Dann erteilte er Kollegen Becu zu Pkt. 6 der Tagesordnung - Abänderungen der Statuten der ITF - das Wort.

Omer Becu (Generalsekretär) sagte, dass jeder Vorschlag einzeln diskutiert werden würde. Fünf Abänderungsvorschläge zu den Statuten der ITF seien gemacht worden. Erst wollte er eine allgemeine Bemerkung zu einem Punkt machen, der in dem Dokument, das der Versammlung vorliege (C - 3), nicht enthalten sei: die Vorschläge seien dem Kongress einstimmig durch das Exekutivkomitee gemacht worden.

Zum ersten Abänderungsvorschlag, der sich auf die Stimmenzahl bezieht, sagte Kollege Becu, dass das Exekutivkomitee die Vorschläge, die die Mandatsprüfungskommission auf Grund der Diskussionen des Londoner ITF-Kongresses vom Jahre 1954 gemacht hat, sorgfältig studiert hätte. Doch sei es nicht in der Lage, eindeutige Vorschläge zu bringen, weil die in Frage stehenden Probleme überaus kompliziert seien. Das Exekutivkomitee habe weder von der Mandatsprüfungskommission des Jahres 1954 noch von der ITF angeschlossenen Organisationen irgendwelche Vorschläge erhalten. Der Vorschlag des Exekutivkomitees an die Versammlung sei, die Statuten unverändert zu lassen, bis eine konkretere Lösung gefunden werden könne.

Doch sei das Exekutivkomitee der Ansicht, dass die daran interessierten Organisationen versuchen sollten, Vorschläge zu machen, die man in die Praxis umsetzen könne und dass diese wichtigen Fragen in regionalem Masstab diskutiert werden sollten, sobald Regionalverbände ins Leben gerufen seien. Inzwischen solle man die Sache gründlich studieren und Vorschläge, die dem nächsten Kongress vorgelegt werden können, ausarbeiten...

Keiner der Delegierten wollte zu dieser Empfehlung Stellung nehmen.

Der Präsident liess daher über die Empfehlung des Exekutivkomitees, betreffend die Stimmenzahl, abstimmen.

Der Kongress sprach sich einstimmig für den Vorschlag des Exekutivkomitees aus.

Omer Becu (Generalsekretär) meinte, dass er zu dem 2. Vorschlag des Exekutivkomitees, über die Vertretung eines Verbandes durch einen anderen und dem, was darüber im Bericht stehe, nichts hinzuzufügen habe.

Keiner der Delegierten ergriff zu diesem Vorschlag das Wort.

Der Vorsitzende brachte daher den Vorschlag des Exekutivkomitees zur Abstimmung, der einstimmig angenommen wurde.

Omer Becu (Generalsekretär) sagte, dass vorgeschlagen wurde, zuerst die Empfehlung in bezug auf den Generalrat (entsprechend dem Vorschlag des Exekutivkomitees lt. Dokument C-3) zu behandeln, da dieser sich direkt auf die Vorschläge des Exekutivkomitees bezog. Das Exekutivkomitee sei der Ansicht, dass Abänderungen in bezug auf das Exekutivkomitee dem Kongress nur dann zur Diskussion vorgelegt werden könnten, sobald die Abänderung in bezug auf den Generalrat angenommen sei. Das Exekutivkomitee sei der Meinung, dass der Generalrat jetzt, zwischen zwei Kongressen, nicht zusammentreten müsse. Es käme nämlich vor, dass gar keine wichtigen Probleme zu diskutieren seien; ein anderer Grund sei, dass das Zusammentreten des Generalrats eine bedeutende finanzielle Belastung der ITF mit sich bringe. Dem Exekutivkomitee stehe weiter das Recht zu, den Generalrat, wenn nötig, einzuberufen. Wenn dieser Vorschlag angenommen würde, würde das eine Einsparung bedeuten und die Anzahl der Mitglieder des Exekutivkomitees könnten erhöht werden.

Keiner der Delegierten ergriff das Wort.

Der Vorsitzende liess die Anwesenden über den Vorschlag des Generalrates abstimmen.

Der Kongress nahm die Empfehlung mit 4 Gegenstimmen an.

Der Vorsitzende bat Kollegen Becu, fortzufahren.

Omer Becu (Generalsekretär) erklärte, dass das Exekutivkomitee schon seit einiger Zeit die Frage der Erhöhung seiner Mitgliederanzahl in Betracht ziehe, damit die der ITF angeschlossenen Organisationen aus allen Teilen der Welt vertreten sein könnten. Die augenblicklichen Satzungen seien in diesem Punkt seit vor dem Krieg nicht geändert worden, also seit einer Zeit, in der es nur europäische Mitgliedsorganisationen gegeben habe. Da die Frage einer weltumfassenden Vertretung keineswegs einfach sei, sei vorläufig eine Zwischenlösung vorgeschlagen worden. Das Exekutivkomitee könnte nicht damit einverstanden sein, dass angeschlossene Organisationen der verschiedenen Länder selberdem Kongress Vorschläge in bezug auf das Exekutivkomitee vorlegen. Nur wenige Delegierte aus Asien, Afrika und Latein-Amerika wären finanziell in der Lage, am Kongress teilzunehmen und das Exekutivkomitee sei nicht der Ansicht, dass es angezeigt sei, die Nominationen durch die wenigen Vertreter dieser Kontinente, die nur von Zeit zu Zeit an Kongressen teilnehmen, einreichen zu lassen. Es wäre auch leichter, wenn es regionale Organisationen geben würde, die unter sich die Frage der Vertretung im Exekutivkomitee besprechen könnten und Vorschläge für dem Kongress vorzulegende Nominierungen machen könnten. Leider gäbe es aber dergleichen Regionalorganisationen nicht in wünschenswerter Weise. Das Exekutivkomitee sei jedoch der Ansicht, dass keine weitere Zeit zu verlieren wäre, um diesen Kollegen anderer Kontinente Sitze im Exekutivkomitee zuzuteilen. Der Antrag lautet, dass die Anzahl der Mitglieder im Exekutivkomitee um höchstens vier Mitglieder aus jenen Kontinenten erhöht werden solle. Das jetzige Exekutivkomitee würde daher dem neu zu wählenden empfehlen, diese Mitglieder erst nach Rücksprache der angeschlossenen Organisationen aus den verschiedenen Ländern zu kooptieren, so dass es nicht allein dem Exekutivkomitee überlassen bliebe, zu beurteilen, welche Vertreter aus den verschiedenen Ländern einen Sitz im Exekutivkomitee haben sollen. Somit würden die angeschlossenen Organisationen aus diesen Gebieten weitgehendes Mitspracherecht erhalten.

Keiner der Delegierten ergriff zu diesem Vorschlag das Wort.

Der Vorsitzende ließ abstimmen.

Der Kongress nahm die Empfehlung mit drei Stimmenthaltungen an.

A. Agonsi (Verband der Technischen Eisenbahnangestellten Nigeriens) sagte, daß er im Grunde für den Vorschlag des Exekutivkomitees sei, aber daß der Kongress die Worte "At the discretion of", aus dem Text streichen solle. (Der deutsche Übersetzer teilte mit, daß die oben erwähnten Worte in dem deutschen Text der Empfehlung nicht vorkommen).

Der Vorsitzende sagte, daß hier wohl ein Fehler vorliege.

Z. Barash (Israelische Seeleute) sprach sich für die Bestätigung der neu gewählten Mitglieder bei der nächsten Sitzung des Generalrates aus.

Omer Becu (Generalsekretär) erklärte, daß der Vorschlag des Kollegen Barash un durchführbar sei. Die Sitzung des Generalrates findet normalerweise unmittelbar nach dem Kongress statt, was bedeutet, daß das Exekutivkomitee vor der Generalratsitzung tagen, sich aber auch vorher mit den Organisationen der diversen Länder beraten muß. Das ist nicht möglich. Sollten diese Beratungen tatsächlich stattfinden, müsste entweder eine Sondersitzung des Generalrates einberufen werden, oder es müsste noch zwei Jahre damit gewartet werden.

Der Vorsitzende erklärte, daß mit dem Vorschlag des Kollegen Barash ebenso wie mit dem Vorschlag des Komitees verfahren werden würde. Er fragte, ob der Kongress den Wortlaut der Empfehlung, mit der von Kollegen Agonsi vorgeschlagenen Streichung annehme.

Der Kongreß nahm die Empfehlung mit 7 Gegenstimmen an.

Z. Barash (Israelische Seeleute) zog seinen Vorschlag zurück.

Der Vorsitzende sagte, daß der Kongreß nun zur Abstimmung über den Vorschlag des Exekutivkomitees in der vorgelegten Form schreiten würde.

Omer Becu (Generalsekretär) erklärte, daß hier scheinbar ein Mißverständnis vorliege. Kollege Agonsi hatte sich, nachdem die Abstimmung bereits vorgenommen wurde zum Wort gemeldet. Wahrscheinlich sei der Grund darin zu finden, daß die Dolmetscher im Text nicht so weit gewesen seien, als der Vorsitzende angenommen hatte. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so hätte Kollege Agonsi nicht das Recht gehabt, das Wort zu ergreifen. Nachdem ihm aber der Vorsitzende das Wort erteilt hatte, müsste der Kongreß erst über die vorgeschlagene Änderung abstimmen. Wird diese abgelehnt, so gilt die Empfehlung in der vorgelegten Form. Wird sie aber angenommen, muß über den neuen Wortlaut abgestimmt werden.

Hildebrand (Deutsche Transportarbeiter) war auch der Ansicht, daß einige Unklarheiten vorlägen, die jedoch wohl nur sprachlicher und nicht inhaltlicher Natur wären. Er bat, die Tatsachen noch einmal konkret zusammenzufassen.

A. Pequeno (Brasilianische Transportarbeiter) meinte, daß er sich über den Inhalt der am Vormittag abgehaltenen Diskussion nicht völlig im klaren sei; Er bat Kollegen Becu, den Standpunkt nochmals klarzulegen.

Omer Becu (Generalsekretär) umriß die Stellungnahme was die Vertretung im Exekutivkomitee und Generalrat betrifft. Er wiederholte kurz wie mit den Vorschlägen des Exekutivkomitees und der Kollegen Agonsi und Barash vorgegangen worden sei.

Der Vorsitzende bat den Kongreß, über den Abänderungsvorschlag Kollegen Agonsis abzustimmen.

Der Kongreß lehnte den Abänderungsvorschlag Kollegen Agonsis mit überältigender Majorität ab und nahm die Empfehlung des Exekutivkomitees mit 7 Gegenstimmen an.

A. Pequeno (Brasilianische Transportarbeiter) erklärte, daß er den Vorschlag deshalb abgelehnt hätte, weil er gegen Diskriminierungen sei. Er sei nicht der Ansicht, daß die anwesenden Vertreter der europäischen Gewerkschaften das Recht besäßen, zu bestimmen, welche Mitglieder der lateinamerikanischen Organisationen in das Exekutivkomitee entsendet werden sollen. Er hätte die anwesenden lateinamerikanischen und asiatischen Kollegen ermahnen sollen, ihre Kandidaten vorzuschlagen.



Der Vorsitzende antwortete, dass die ITF eine Diskriminierung nie dulden würde.

Omer Becu (Generalsekretär) erklärte darauf, dass Kollege Pequeno ihn vollkommen missverstanden hätte. Es ginge ja eben darum, dass Organisationen ausserhalb des europäischen Kontinents im Exekutivkomitee vertreten sein sollen.

Der Vorsitzende liess dann den Vorschlag des stellvertretenden Generalsekretärs über das Exekutivkomitee abstimmen.

Kollege Becu gab an, dass noch ein Zusatz zu Abänderung 6, Art.VIII, 7, zu machen wäre, mit dem Wortlaut: "Das Exekutivkomitee ist vom Sekretariat mindestens zweimal jährlich einzuberufen".

Der Kongress stimmte dieser Abänderung zu.

Der Kongress stimmte dann über Abänderungsvorschläge 1 - einschl. 11, (Seite 5 u.6 der englischen Fassung des Dokumentes C-3) ab.

Diese Abänderungen wurden mit einer Stimmenthaltung angenommen.

Der Vorsitzende erteilte hierauf Kollegen Bialas vom Internationalen Freien Gewerkschaftszentrum im Exil das Wort.

F. Bialas (Internationales Freies Gewerkschaftszentrum im Exil) erklärte, dass es ihm eine Freude gewesen wäre, als Vertreter seines Vaterlandes Polen sprechen zu können und Delegierte aller jener Länder, in deren Namen er spreche, um sich zu sehen. Er sei hier als Vertreter der exilierten Transportarbeiter jener Länder anwesend. Die Werktätigen dort wären nicht in der Lage, ihre eigenen Vertreter zu wählen oder zu entscheiden, zu welcher Gewerkschaft sie zu gehören wünschen. Doch werde die Stimme von Millionen Werktätigen, die durch den Kommunismus versklavt seien, durch das Internationale Freie Gewerkschaftszentrum im Exil, dessen Präsident er sei, von der Welt gehört.

Die Ereignisse, die kürzlich in Posen stattgefunden haben, hätten bewiesen, wie unerträglich die Lebensbedingungen der Arbeiter in den kommunistischen Ländern geworden wären. Unterdrückungsmassnahmen hätten den Hass, der in einer spontanen Revolte zum Ausdruck kam, nicht ersticken können. Die Werktätigen hatten die Fabriken verlassen und auf den Strassen demonstriert. Die Unterdrückung der Arbeiter in Posen hätten das wahre Gesicht jener, die in den sogenannten Volksdemokratien an der Macht sind, enthüllt.

Die freie Welt wüsste, dass man den kommunistischen Versprechungen, eine Demokratisierung durchzuführen, keinen Glauben schenken könne. Die freien Gewerkschaften könnten den Werktätigen hinter dem eisernen Vorhang am besten helfen, nicht indem sie den Kommunisten Konzessionen machen, sondern indem sie die Stärke der freien Welt bewiesen. Die freie Welt müsse verlangen, dass den Völkern des Ostblockes das Selbstbestimmungsrecht durch freie Wahlen gewährt werde.

Die Werktätigen ihrer Länder verfolgen die Arbeiten unseres Kongresses voll Hoffnung und Erwartung. Vor wenigen Wochen erst hätten die Transportarbeiter Polens offen verlangt, dass der Transportarbeiterverband vom kommunistischen Einfluss frei sein solle. Die Unzufriedenheit in dem Lande wachse und werde bald übermächtig sein.

Die Werktätigen im Exil sahen ihre Hilfe in der Welt der freien Arbeit. Sie hofften, dass der Tag kommen werde, an dem die freien Arbeiter ihrer Länder Kongresse mit Delegierten freier Gewerkschaften beschicken könnten.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Bialas für seine Rede. Er versicherte, dass die ITF niemals die unterdrückten Völker vergessen werde, die immer ihrer Hilfe sicher sein könnten.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas ein Telegramm mit Grüßen des Eisenbahnerverbandes von Indonesien.

Der Vorsitzende teilte mit, dass die Mandatsprüfungskommission nun ihren Bericht fertiggestellt habe und ersuchte Kollegen Dekeyzer, ihn zur Verlesung zu bringen.

R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter) erklärte, dass die letztbekannte Anzahl von Delegierten nicht 202, sondern 208 sei und dass wir auf diesem Kongress mehr Delegierte, mehr Verbände und mehr Länder begrüßen konnten, als je zuvor. Er bat die Delegierten, diesen ersten Bericht anzunehmen und verkündete, dass ein weiterer, mit allen Details versehener, noch später gegeben werden würde.

Der Vorsitzende ließ über den Bericht abstimmen, der einstimmig angenommen wurde. Dann bat er die Anwesenden, über das Dokument C-10 (Verteilung der Sitze im Generalrat) abzustimmen, damit Dienstag die Nominierungen in einer Sitzung vorgenommen werden könnten. Auch dieser Bericht wurde einstimmig angenommen. Dann nahm der Kongress einstimmig den Finanzbericht an.

Der Vorsitzende befasste sich dann mit Punkt 8 der Tagesordnung: die Frage der Erhöhung der Mitgliedsbeiträge.

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiter) gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Delegierten den Finanzbericht gründlich studiert hätten. So sei ihnen gewiss nicht entgangen, dass es in den letzten beiden Jahren mit den Finanzen der ITF abwärts gegangen sei. Es sei immer mehr und mehr dringende Arbeit zu tun, die Verpflichtungen häufen sich, die administrativen Schwierigkeiten werden grösser. Die meisten der hier vertretenen Organisationen hätten kürzlich ihre Beiträge erhöhen müssen und die ITF stehe nun demselben Problem gegenüber. Wenn wir uns aber nicht erlauben können, mehr auszugeben, können wir auch nicht mit höheren Einnahmen rechnen. Eine Anzahl von Verbänden sollten, wenn möglich, besser die Finanzen der ITF unterstützen, indem sie für ihre gesamte Mitgliederanzahl, und nicht nur für einen Teil derselben Beiträge leisteten. Sie stimmten alle darin überein, dass der ITF eine hervorragende Arbeit leiste, nicht nur in den hochindustrialisierten, sondern auch in den unterentwickelten Ländern. Der Kongress habe von der ITF verlangt, seine Arbeit noch umfassender zu gestalten, aber dies könne nur geschehen, wenn die Mittel dazu vorhanden seien. Deshalb schlugen die belgischen Transportarbeiter vor, dass die Mitgliedsbeiträge um 15 % erhöht werden sollten; dies, so meinte er, sei keine grosse Erhöhung.

P. de Vries (Niederländische Seeleute) erklärte, dass er sich den Worten seines Vorredners nicht nur voll und ganz anschliesse, sondern einen Schritt weiter gehen wolle. Er frage sich, ob es wirklich nötig sei, in der Versammlung diese Frage zu behandeln, denn der Kongress selbst habe die Notwendigkeit bewiesen, dass der ITF mehr Mittel als bisher zur Verfügung stehen müssten. Das gehe aus dem Tätigkeitsbericht noch weit mehr als aus dem Finanzbericht hervor.

Er könne nur noch einmal wiederholen, was er schon auf dem Londoner Kongress gesagt hätte, nämlich, dass eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge angebracht sei; doch sei er damals nicht gehört worden. Die letzten beiden Jahre jedoch hätten bewiesen, dass sein Verband im Recht gewesen wäre, als er eine Erhöhung nicht von 15, sondern von 25 % vorgeschlagen hatte. Wir brauchen wenigstens 25 % mehr, sonst werden wir im Verlaufe der nächsten beiden Jahre den grössten finanziellen Schwierigkeiten gegenüberstehen. Er bat den Kongress um Zustimmung zu dem Vorschlag seines Verbandes.

J. Scheffers (Niederländische Eisenbahner) unterstützte im Namen seines Verbandes voll und ganz den Vorschlag auf eine 25 %ige Erhöhung. Es könne nicht genug betont werden, dass eine solche Erhöhung unerlässlich sei, wenn die ITF ihrer Arbeit voll und ganz nachkommen solle. Der Kreis ihrer Aufgaben würde zweifellos weiter wachsen. Die Intensivierung der Tätigkeit in den regionalen Komitees zum Beispiel, sei nicht nur ein selbstverständlicher Akt der Solidarität, sondern trage auch dazu bei, die ITF zu stärken.

Die ITF spiele noch immer in der Diskussion ökonomischer Probleme der Transportarbeiter auf internationalem Massstab nicht die gebührende Rolle. Diese Aufgabe verlange eine gründliche Vorbereitungs- und wissenschaftliche Arbeit, Verfassung von Artikeln usw., in denen der Standpunkt der ITF ausgearbeitet werde. Aus dem Finanzbericht ging es klar und eindeutig hervor, dass eine Erhöhung der Beiträge es ermöglichen würde, allen Aufgaben gerecht zu werden. Sein Verband verlange daher eine Erhöhung von 25 %.

Auch wollte er noch einige Worte über das System der gleitenden Lohnskala im Zusammenhang mit der Errechnung der Beiträge sagen. Je grösser ein Verband sei, desto weniger müsste er, proportionell gesehen, zahlen. Eine prozentuelle Erhöhung würde diesen Zustand nur noch verstärken. Er frage daher, ob es nicht günstiger wäre, den Beitrag je 1000 Mitglieder um, sagen wir, 3 £ in allen 12 Skalen zu erhöhen.

J. Knight (Grenadische Seeleute und Hafentarbeiter) sagte, dass dies der Höhepunkt des Kongresses sei. Man hätte ihnen eine Anzahl Schriftstücke vorgelegt, aus welchen die Notwendigkeit der Erhöhung der Mitgliedsbeiträge für die der ITF angeschlossenen Verbände hervorgehe. Seine drei Vorredner hätten ihm seine Aufgabe erleichtert, jedoch möchte er darauf hinweisen, dass sogar mit einer 15- oder 25 %igen Erhöhung die Möglichkeit eines Defizits nicht ausgeschlossen sei. Er sei sicher, dass viele der Anwesenden an das Sekretariat dächten, welches die nötigen Schriftstücke für diesen Kongress vorbereitet hat. Es sei unsere Schuldigkeit, dem Sekretariat bei der Erfüllung seiner Pflichten beizustehen und seine Arbeit zu reduzieren; daher sollten wir nicht zulassen, dass die angeschlossenen Verbände den Mitgliedsbeitrag auf Basis der gleitenden Lohnskala festsetzen.

Unser Fehler sei es von jeher gewesen, zu sehr am Vergangenen festzuhalten. Jetzt müssen wir kühn sein. Wir müssen ein Programm von grosser Tragweite ausarbeiten, die Vergangenheit vergessen und nur an die Zukunft denken. Er schlägt folgende Fassung der Resolution über die Beiträge der angeschlossenen Organisationen vor:

"Der Kongress beschliesst, einen Mitgliedsbeitrag für <sup>die</sup> angeschlossenen Verbände von 1 US-Cent pro Mitglied festzusetzen, wobei alle Länder den Gegenwert in ihrer eigenen Währung zu zahlen haben."



Er wies darauf hin, dass der Kongress bereits bahnbrechend gewirkt habe, man aber hier nicht stehen bleiben könne. Als Beispiel führte er an, dass ein Vertreter des karibischen Gebietes zum ersten Male in den Generalrat gewählt wurde und dass dies eine Entwicklung von grösster Bedeutung sei.

Kollege Knight meinte, dass es sicherlich vom Kongress nicht zu viel verlangt sei, der ITF die Mittel zur Verfügung zu stellen, die sie zur Einstellung der nötigen Experten benötige. Es sei für die ITF sicherlich beschämend, jeden Kongress um Geld bitten zu müssen. Deshalb bitte er den Kongress, den Vorschlag seiner Gewerkschaft zu unterstützen.

S. Klinga (Schwedische Transportarbeiter) hoffte, dass sich die Delegierten darüber im klaren seien, dass eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrages der angeschlossenen Verbände unerlässlich sei. Zwei Vorschläge seien dem Kongress vorgelegt worden: der eine eine Erhöhung von 15 % und der andere eine von 25 % vor. Seine Gewerkschaft sei für eine 25 %ige Erhöhung, doch dürften dadurch andere Einkunftsquellen nicht berührt werden. Wenn die ITF wachsen solle, sei es unsere Aufgabe, ihr dazu die entsprechende ökonomische Basis zu geben. Die skandinavischen Länder seien alle der Auffassung, dass die Erhöhung mindestens 25 % betragen solle. Auch meinten sie, dass man die Frage der Erhöhung des Einkommens durch Zahlung der vollen Mitgliedsbeiträge der angeschlossenen Verbände endlich behandeln solle. Die skandinavische Gruppe misst dem grössten Bedeutung bei und meint, dass man das Exekutivkomitee selbst hätte ersuchen müssen, seine diesbezüglichen Vorschläge zu unterbreiten. Kollege Klinga schloss, indem er der Meinung Ausdruck gab, dass die Erhöhung mindestens 15, aber wenn möglich 25 % betragen solle.

N. Wälläri (Finnische Seeleute) erklärte, dass die finnische Gewerkschaft die finanzielle Grundlage der ITF bereits ernstlich debattiert habe. Das Defizit der ITF beträgt jährlich £ 3.000 und eine Erhöhung von 15 % würde nur eine Summe von etwas über £ 3.000 bedeuten. Und dabei wollen wir unsere Arbeit auf eine breitere Basis stellen. Aus diesem Grunde sei die finnische Gewerkschaft der Ansicht, dass die Erhöhung mindestens 25 % betragen solle. Doch sei zu befürchten, dass der Kongress dies als zu hoch ablehnen würde und hätten daher beschlossen, dass eine Erhöhung von nicht weniger als 15 % vorgenommen werden müsse.

Die finnischen Verbände könnten diese Lage besonders gut begreifen, weil sie selbst seinerzeit ihre Tätigkeit wesentlich intensivieren konnten, nur weil ihre Kollegen aus der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation in schwierigen Zeiten ihnen Hilfe zuteil werden liess. Wenn die ITF über genügend Einnahmequellen verfüge, können sie ihrerseits die Verbände in den unterentwickelten Ländern besser unterstützen.

F. Cousins (Britische Transportarbeiter) erklärte, dass die Stellungnahme des Exekutivkomitees seiner Meinung nach nicht ganz eindeutig gewesen sei. Man sei der Ansicht gewesen, dass eine 25 %ige Steigerung nicht die gewünschte Wirkung gesteigerter Einkünfte haben könne, da möglicherweise einige Organisationen nicht in der Lage wären, ihre Beiträge zu erhöhen. Es habe wenig Sinn, die grossen Verbände zu einer erhöhten Beitragsleistung zu überreden und dann zu erkennen, dass andere nicht in derselben Lage seien. Er lenkte die Aufmerksamkeit der Anwesenden darauf, dass eine relativ kleine Anzahl von Verbänden den grössten Teil des Einkommens der ITF bestritten. Eine der amerikanischen Organisationen zum Beispiel zahle 25 % des Gesamteinkommens der ITF.

Kollege Dekeyzer habe gesagt, daß es schon eine Hilfe bedeuten würde, wenn die angeschlossenen Organisationen eine neue Berechnungsgrundlage für ihre Mitglieder schaffen würden, damit größere Beiträge eingingen. Doch sei es offenbar den Verbänden, die für eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge an die ITF seien, nicht allgemein bekannt, daß bereits eine erhöhte Beitragsleistung durch die Zahlung in den Regional-Sonderfond von nicht weniger als £ 3.-- pro tausend Mitglieder erfolge.

Kollege Cousin meinte weiter, daß die Organisationen Großbritanniens keine Schwierigkeiten haben würden, ihre Funktionäre zu einer 25 %igen Steigerung zu bewegen, doch würde dies der Sache nicht im internationalen Maßstab dienlich sein, da es sich um einen Vorschlag handle, der im wesentlichen nur die Zustimmung der größeren und reicheren Organisationen fände.

Der Präsident erklärte, daß die Diskussion über diesen Punkt damit beendet wäre. Kollege Knight habe eine Erhöhung von 300 % vorgeschlagen, während andere sich für eine 15 %ige Erhöhung ausgesprochen hätten. Er möchte als Mittelweg eine Erhöhung von 25 % vorschlagen. Er bat die Deligierten diesem Vorschlag zuzustimmen. Bei der Abstimmung lehnten die Anwesenden den Vorschlag jedoch ab. Eine 15 %ige Erhöhung wurde akzeptiert.

Der Präsident erteilte hierauf Kollegen Becu für einige Ankündigungen das Wort. Nach den Ankündigungen, sagte er, hätte der Kongress, vor seiner Vertagung noch einen Beschluß zu fassen, nämlich ob die Beitragserhöhung mit 1. Juli 1956, oder mit 1. Jänner 1957 in Kraft treten solle. Diejenigen, die für den 1. Juli stimmten, sollten zum Zeichen ihres Einverständnis die Hände heben, wobei angenommen würde, daß die Anderen für den 1. Jänner 1957 stimmten.

Der Kongress sprach sich mit 80 gegen 50 Stimmen für den 1. Juli 1956 aus.

F. Cousins (Britische Transportarbeiter) erklärte, daß er zwar keine Neueinschätzung verlange, obwohl er das Gefühl habe, daß die Mehrheit der Britischen Kollegen sich nicht über die Situation im Klaren seien. Die amerikanischen Kollegen seien scheinbar für ein Inkrafttreten per Juli, aber die Mehrheit der britischen Gewerkschaften habe ihren Finanzplan für dieses Jahr bereits festgelegt und eine Neukalkulation wäre mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden. Deshalb seien sie der Meinung, daß dies bis zum nächsten Jänner aufgeschoben werden solle, damit es dem eigenen Exekutivkomitee unterbreitet werden könne.

Der Vorsitzende bemerkte, - obwohl er Kollegen Cousins Standpunkt begreife - der Kongress zu diesem Punkt bereits einen Beschluß gefasst hätte.

A. Kummernuss (Deutsche Transportarbeiter) erklärte, daß scheinbar ein Mißverständnis vorliege, weil der Präsident deutlich erklärt habe, daß die Stimmen derjenigen, die nicht für den 1. Juli stimmen würden, als für den 1. Jänner abgegeben gelten würden. Er unterstützte damit die Bemerkungen des britischen Kollegen.

J. Campbell (Britische Eisenbahner) erklärte mit höchstem Nachdruck, im Namen seiner Gewerkschaft, daß sie die Erhöhung als per 1. Jänner 1957 geltend betrachten würden. Viele Delegierte seien während der Sitzung in Verwirrung geraten und wenn getrennt über den 1. Juli, bzw. den 1. Jänner abgestimmt worden wäre, zweifle er nicht, wie das Ergebnis ausgefallen wäre. Er wolle Kollegen Cousin in seinen Äußerungen unterstützen. Die NUR zahle ihre Mitgliedsbeiträge jährlich und prompt. Dasselbe gelte von allen anderen britischen Organisationen. Sie hätten ihre Beiträge für das laufende Jahr bereits erlegt und würden ein nicht völlig eindeutiges Abstimmergebnis zu diesem Punkt nicht akzeptieren.

Der Vorsitzende erklärte, daß er, um jegliches Misverständnis zu vermeiden, nochmals abstimmen lassen wolle. Bei der Abstimmung sprachen sich 106 Anwesende für den 1. Jänner 1957 und 60 für den 1. Juli 1956 aus. Die Erhöhung tritt somit ab 1. Jänner 1957 in Kraft.

J. Christensson (Schwedische Transportarbeiter) meinte, daß es eine erregte Debatte gewesen sei. Er könne durchaus nicht verstehen, warum gewisse Leute Einwände machten. In einer ernststen Versammlung <sup>durfte</sup> so etwas seiner Meinung nach nicht vorkommen.

Der Vorsitzende sagte, daß der Kongress nun endgültig beschlossen habe, daß die Mitgliedsbeiträge ab 1. Jänner 1957 erhöht würden.

Dann vertagte er die Sitzung auf Dienstag, 10 Uhr vormittags.

VORMITTAGS VOLKVERSAMMLUNG

Dienstag, 25. Juli 1956

Der Vorsitzende eröffnete um 10 Uhr die Sitzung. Er bedankte sich im Namen des Kongresses für den Ausflug, der für den gestrigen Tag arrangiert worden war und gab der Hoffnung Ausdruck, dass alle, die daran teilgenommen hatten, jetzt mit frischen Kräften an die Tagesarbeit herangehen werden.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas Telegramme mit Grüßen vom Italienischen Transportarbeiterverband (Sindacato Italiano Unitario Ferroviari - UIL), der Organisation Argentinischer Lokomotivführer "La Fraternidad", die zutiefst bedauerte, dass sie in letzter Minute daran verhindert war, einen Vertreter zu diesem Kongress zu schicken, dem Argentinischen Strassenbahnerverband, dem Verband der Indonesischen Schiffsangestellten und dem Afrikanischen Eisenbahnerverband von Rhodesien; sowie einen Brief des Nigerischen Hafenarbeiterverbandes, welcher bedauert, dass Passchwierigkeiten seine Teilnahme am Kongress verhinderten. In diesem Brief stand weiter, dass Kollege Lewis Agonsi eine Resolution im Namen der nigerischen Hafenarbeiter unterbreiten wird und dass der Verband seinen Dank für die Hilfe der ITF, die ihm während der kurzen Zeit, seitdem er ihr angeschlossen ist, zuteil wurde, ausspricht.

Der Vorsitzende bat den Generalsekretär, auf die Debatte über den Tätigkeitsbericht zu antworten, worauf dieser dann zur Abstimmung gelangen würde.

Omer Becu (Generalsekretär) hatte gehofft, dass sich die Delegierten bei der Diskussion über den Tätigkeitsbericht nicht davon abhalten lassen würden, scharfe Kritik zu üben. Diese Hoffnung wurde leider nicht ganz erfüllt und er bedauerte deshalb, dass so wenig sachdienliche Kritik geübt wurde. Dieser Umstand ist noch lange kein Grund anzunehmen, dass deshalb alles zufriedenstellend ist, er selbst wisse nur allzu gut, dass eine grosse Notwendigkeit bestünde, die Tätigkeit der ITF in gewissen Gebieten bzw. ganzen Kontinenten zu verbreitern. Die erste und grösste Aufgabe der ITF ist es, jenen zu helfen, denen die grundlegendsten Lebensbedingungen für sich und ihre Familie fehlen. Millionen von Transportarbeitern sind noch immer nahe am Verhungern. Auf diese Frage wird unter Punkt 11 der Tagesordnung näher eingegangen werden. (Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit im Hinblick auf die Förderung freier Gewerkschaften in allen Ländern.)

Kollege Becu sprach weiter über die Ungleichheit zwischen Lohn und Arbeitsbedingungen in europäischen Ländern. Viel ist noch zu tun, um die Verhältnisse zu vereinheitlichen. Der Konkurrenzkampf in verschiedenen Industrien und Ländern auf Kosten der Arbeiter ist der Grund, dass die Bedingungen nicht verbessert und es besteht sogar die Gefahr, dass diese noch verschlechtert werden. Die Notwendigkeit, eine baldige Reformierung herbeizuführen, ist gross. Die Sektionen der ITF sind immer bereit, den angeschlossenen Verbänden in dieser Hinsicht zu helfen. Dem Kongress ist bekannt, dass die ITF konstruktive Arbeit nur in dem Ausmass leisten kann, in dem sich die angeschlossenen Verbände selbst dafür einsetzen. In diesem Zusammenhang hofft er, dass die verschiedenen Industriesektionen der ITF ein Programm zusammenstellen werden, welches die Grundlage gemeinsamer Tätigkeiten enthalten wird.

Indem er über das Problem der Koordinierung des Transports sprach, sagte er, dass der Fortschritt auf diesem Gebiet durch den Konkurrenzkampf in der Transportindustrie erschwert wird. Alle Transportsektionen der ITF haben die Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen bewiesen und es ist im Interesse aller Beteiligten, eine Verwirklichung in dieser Hinsicht herbeizuführen und sich vor allem mit den Problemen zu beschäftigen, deren Lösung in ihrer Macht steht. In der Sitzung der Seemannssektion habe er auf die ungenügende Tätigkeit in Zeiten des Wohlstandes hingewiesen. In schweren Zeiten, wo der Konkurrenzkampf vorherrscht, wenden sich die Seemannsleute an die ITF um eine Lösung des Problems. Die Basis der Aktion, die dann unternommen werden soll, muss jetzt festgelegt werden.

Kollege Becu fuhr fort, über die verschiedenen Punkte der Debatte zu sprechen. Er bezog sich zuerst auf die Worte der Anerkennung, die Kollege T. Yates und der griechische Delegierte über die Tätigkeit der ITF im Zusammenhang mit Schiffen unter Schattenflaggen ausgesprochen haben. Es ist nicht nötig, bestimmte Namen besonders hervorzuheben. Die Zusammenarbeit war erstklassig. Kollege Yates hat herzlich über die Unterstützung der Hafenarbeiterverbände in dieser Sache gesprochen. Das Problem kann jedoch nicht nur von den Seemannsleuten und Hafenarbeitern allein behandelt werden. Die gesamte Gewerkschaftsbewegung muss mithelfen und er hofft, dass der Kongress die Resolution, die gemeinsam von den Sektionen der Seemannsleute und Hafenarbeiter vorgelegt wurde, in welcher diese den IBFG und nationale Gewerkschaftszentren um Unterstützung der ITF bitten, eine Lösung des Problems der Schattenflaggen herbeizuführen, annehmen wird.

Kollege Metslov wies auf die Diktatur in Russland seit dem Tode Stalin's hin und auf die angebliche Gesinnungsänderung der Herrscher in den Ländern hinter dem eisernen Vorhang. Unserer Meinung nach hat sich nichts wesentlich geändert und das brutale Vorgehen der Diktatur in Polen war ein Beispiel für Stalinismus in seiner schlimmsten Form. Die ITF und die ganze Gewerkschaftsbewegung in Zusammenarbeit mit dem IBFG wird den unterdrückten Völkern helfen, ihre Freiheit wieder zu gewinnen. Nur die Herbeiführung freier Wahlen und anderer demokratischer Freiheiten wird eine echte Gesinnungsänderung der Diktatoren beweisen.

Die Kollegen Tennant und Horst sprachen über die Probleme der Zivilluftfahrtsindustrie und besonders über die Frage der umfangreichen Pflichten der Piloten. In der Debatte der Sektion wurde keine Übereinstimmung erzielt, aber man hatte sich zum Teil über die einzuschlagende Taktik geeinigt. Es fehlt an der entsprechenden beruflichen Ausbildung in der Zivilluftfahrtsindustrie, besonders seit in internationalem Massstab gewisse Abstufungen geschaffen worden sind. Die Sektion der Zivilluftfahrt umfasst seit ihrer Gründung 1949 ein Drittel der ihr zustehenden Mitglieder, sie ist jedoch noch weit von der Stärke der anderen Sektionen entfernt. Wir werden bestimmt in der Lage sein, unsere Tätigkeit in dieser wichtigen Industrie zu verbreitern.

Kollege Pequeno sprach über die zunehmende schwierige Lage der Industriekomitees, indem er als Beispiel die Verschiebung der nächsten Sitzung des Inland Transportkomitees auf März 1957 anführte.

Reaktionäre Kräfte im Verwaltungsrat des IAA waren begierig, die Tätigkeit der Industriekomitees zu beschneiden und er fragte sich, ob er sich nicht als endgültiges Ziel gesetzt habe, sie vollkommen zu beseitigen. Der Kongress protestiert gegen diesen Zustand auf das energischste. Manche Leute beschuldigen das IAA. Dieses kann jedoch wenig unternehmen, wenn die überwiegende Mehrheit des Verwaltungsrates eigene Wege zu gehen wünscht. Die Gewerkschaftsbewegung muss bei den Regierungen dagegen protestieren. Sie hat bereits Protest beim IAA erhoben, aber es wäre nötig, einen Druck in den einzelnen Ländern auszuüben und die Öffentlichkeit darüber zu informieren.

Er beglückwünschte Kollegen Pequeno zu dem Anschluss seiner Organisation an die ITF. Im Zusammenhang mit der Arbeit der ITF in den latein-amerikanischen Ländern, erinnerte Kollege Becu daran, dass die ITF die erste Organisation gewesen war, die ein deutliches Interesse an der Entwicklung einer demokratischen Gewerkschaftsbewegung in diesen Gebieten zum Ausdruck gebracht hat. In den Dreissigerjahren hatte Edo Fimmen bereits eine latein-amerikanische Abteilung in der ITF gegründet und seither hat diese nie den Kontakt mit den freien Transportarbeitergewerkschaften von Latein-Amerika verloren, und diese Kontakte wurden durch die Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Mexiko City vergrößert. Indem er auf die Diktatur in der Dominikanischen Republik hinwies, sagte er, dass der Kongress ohne Zweifel seiner Sympathie mit den latein-amerikanischen Kollegen Ausdruck geben wird, nicht nur durch Verurteilung dieses Regimes, sondern auch dadurch, dass er alles in seiner Macht stehende tun wird, um zum Ende der Diktatur beizutragen. Das Exekutivkomitee der ITF wird die Resolution des Vorstandes des IBFG, in der ein Boykott der Transporte nach und von der Dominikanischen Republik vorgeschlagen wird, wohlwollend in Erwägung ziehen.

Was die Frage der Verbindung mit den jugoslawischen Gewerkschaften betreffe, von der die Kollegen Christensson und Kummernuss gesprochen hatten, meinte Kollege Becu, dass die ITF ihren angeschlossenen Organisationen nicht vorschreiben könne, was sie tun oder nicht tun sollten. Es handle sich um unabhängige Körperschaften und die ITF müsse und wolle deren Unabhängigkeit respektieren. Was jedoch die ITF selber betreffe, bestehe eine Vereinbarung zwischen dem IBFG und der ITF, dass alle Fragen allgemeiner politischer Natur an den IBFG verwiesen werden sollten. So war es auch im Fall der jugoslawischen Gewerkschaften geschehen. Ihre Aufnahme war abgelehnt worden, weil sie, nach unseren Begriffen, nicht als freie Gewerkschaften betrachtet werden könnten. Zwei der anderen internationalen Berufssekretariate hätten jedoch die jugoslawischen Gewerkschaften als Mitglieder aufgenommen. Deshalb habe sie der IBFG auf seiner vorjährigen Konferenz in Wien getadelt und aufgefordert, ihre Verbindungen abzubrechen. Andere Sprecher hätten sich mit Problemen, die unmittelbar Fragen der Sektion oder individuelle Resolutionen betreffen, befasst, deshalb, so sagte Kollege Becu, wolle er auf sie in seinem Tätigkeitsbericht nicht weiter eingehen.

Der Vorsitzende liess hierauf den Kongress über den Tätigkeitsbericht abstimmen.

Der Kongress nahm den Bericht mit einer Stimmenthaltung an.

Der Vorsitzende erteilte hierauf Kollegen Harrison (USA) zu Punkt 9 der Tagesordnung (Einführung der 40-Stundenwoche) das Wort.

3. Harrison (Eisenbahner der USA) erklärte, dass er den Bericht mit grossem Interesse gelesen habe und erstaunt sei, dass die Länder der freien Welt in den letzten 20 Jahren keinerlei konkrete Schritte zur Einführung der 40-Stundenwoche unternommen hätten. Er habe bei der Lektüre des Berichtes den Eindruck bekommen, dass es noch nicht an der Zeit wäre, dass die Gewerkschaften etwas in dieser Richtung täten. Er meinte, dass es seine Kollegen interessieren würde, von den Erfahrungen, die in dieser Beziehung in den Vereinigten Staaten und Kanada gemacht worden seien, zu hören. Zwischen 1920 und 1929 habe sich die amerikanische Industrie enorm entwickelt: in der Produktivität, Einführung verbesserter Maschinen, neuer Arbeitsmethoden und Betriebsführungstechniken. Während dieser Zeit wurde jedoch kein Fortschritt der Gewerkschaften in der Verkürzung der Arbeitszeit erzielt. Einige Fortschritte konnten auf dem Gebiet der Lohnerhöhungen erreicht werden. Aber im grossen und ganzen zeigt das Ergebnis, dass die Produktionskapazität durch die angeführten Verbesserungen über die Kaufkraft des amerikanischen Volkes hinausgeht. Das Ergebnis war der Zusammenbruch der Wirtschaft, die grosse Arbeitslosigkeit und die damit in Verbindung stehenden Härten. Wir waren uns unserer Schwäche gegenüber den Arbeitgebern in den Jahren 1920 bis 1929 voll bewusst. Mit dem Eintritt der Depression brachte die Regierung der Vereinigten Staaten neue Gesetze heraus, um eine gesunde Wirtschaft herbeizuführen, welche als "Fair Labour Practices Act" bekannt sind und welche Mindest- und Höchstlöhne, eine 40-Stundenwoche und 8-Stundentag festlegen. Durch dieses Gesetz wurde jedoch nicht eine Aufrechterhaltung der Löhne und Gehälter, die ursprünglich für die 48-Stundenwoche bezahlt wurden, festgelegt. Die Kaufkraft der Arbeiter wurde durch eine Erhöhung auf 40 cts pro Stunde als Mindestlohn stimuliert. Weitere Erhöhungen waren jedoch nötig.

Das Ergebnis der von allen Seiten durchgeführten Versuche der Gewerkschaftsbewegungen von 1938 bis 1940 war, dass der Durchschnittsstundenlohn der Arbeiter um 20 Prozent erhöht wurde und die Produktion dadurch wesentlich gesteigert wurde. Dadurch wurde erreicht, dass 1940 die Arbeiter eine Maximalarbeitswoche von 40 Stunden in allen grösseren Industrien hatten, während die Löhne der früheren 48- oder 56-Stundenwoche weiter gezahlt wurden. Nach einer Schilderung der erreichten Ziele der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen, wandte sich Kollege Harrison im besonderen der Eisenbahnindustrie zu, indem er als Beispiel den Kampf der Eisenbahnergewerkschaft um eine 5-Tageweche mit dem Gehalt für eine 6-Tageweche plus einer Erhöhung um 7 cts pro Stunde, welche Forderung im September 1949 gewährt wurde, anführte. Er wies auch auf die grossen Fortschritte in der Mechanisierung hin und auf den Einsatz von Diesellokomotiven statt der früheren Dampflokomotiven, weiter auf neue Errungenschaften in der Administration, verbesserte Signal- und Verbindungsanlagen.

Kollege Harrison fuhr in seiner Erklärung fort, indem er auf die Arbeitswocheneinteilung des Eisenbahnsystems der Vereinigten Staaten hinwies. Die Arbeiter sind in drei Gruppen je nach der Zeit, die für ihre Arbeit benötigt wird, (5, 6 oder 7 Tage) eingeteilt. Die Arbeiter der 5-Tageweche haben Samstag und Sonntag frei, die der 6-Tageweche Sonntag und Montag; was die Arbeiter der 7-Tageweche anbelangt, werden die Arbeitsstunden gestaffelt, indem ein Teil der Belegschaft von Montag bis Freitag arbeitet (Samstag und Sonntag frei), ein Teil von Dienstag bis Samstag (Sonntag und Montag frei) und der dritte Teil von Mittwoch bis Sonntag (Montag und Dienstag frei). Die Praxis hat gezeigt, dass diese Arbeitsmethode eine Steigerung

der Produktion mit sich bringt, zusammen mit der Tatsache, dass viele Arbeitsvorgänge, früher als unbedingt notwendig angesehen, jetzt vollkommen abgeschafft wurden. Die Gewerkschaften unternahmen deshalb weitere Schritte, um die Lohnnormen zu erhöhen, damit diese der erhöhten Produktivität der Betriebe angepasst werden. Die Gewerkschaften der Vereinigten Staaten sind der Ansicht, dass die Zeit gekommen ist, um die wöchentliche Arbeitsstundenanzahl weiter herabzusetzen. In einigen der Hauptindustrien werden 35 Stunden in einer 5-Tagewoche gearbeitet, mit einem höheren Lohn, als für die frühere längere Arbeitswoche gezahlt wurde. In Kanada ist dieses System auch bereits eingeführt.

Kollege Harrison betonte die Tatsache, dass die Gewerkschaften seines Landes aus der Erfahrung gelernt haben, dass der grösste Anreiz zur Erhöhung der Produktivität, im Druck der Gewerkschaften besteht, höhere Löhne einzuführen und Arbeitszeiten zu verkürzen. Die Arbeitgeber führen die neuen technischen Einrichtungen ein, bevor sie höhere Löhne gewähren, um mehr aus den Arbeitern herauszuholen.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Harrison für seinen interessanten und aufschlussreichen Bericht über die Vorgänge in den Vereinigten Staaten und betonte, dass der Mensch nicht lebt, um zu arbeiten, aber arbeitet, um nach den Prinzipien der modernen Zivilisation zu leben. Darauf erteilte er das Wort Kollegen Düby, Schweiz.

H. Düby (Schweizer Eisenbahner) gratulierte den amerikanischen und kanadischen Kollegen zu ihren erstaunlichen Erfolgen in der Verkürzung der Arbeitswoche, wies jedoch darauf hin, dass die Lage in den europäischen Ländern eine ganz andere sei. Abgesehen von den wenigen Ländern, die wenigstens auf dem Papier die 40-Stundenwoche eingeführt haben, gäbe es Staaten, in denen die 44-Stundenwoche gilt. In der Transportindustrie kennt man sogar noch die 60-Stundenwoche. Die wirtschaftliche Situation von heute zeigt, dass zwar gesetzliche Bestimmungen für eine 40- oder 44-Stundenwoche bestehen, dass jedoch darüber hinaus vielfach acht, zehn, zwölf, sechzehn oder sogar mehr Überstunden geleistet werden müssen, um die Arbeit überhaupt zu bewältigen. Dieser Zustand ist seiner Meinung nach sinnlos. Die Verhältnisse der Arbeitseinteilung sind auch innerhalb der Verkehrssektoren grundsätzlich voneinander verschieden: während beispielsweise bei der Eisenbahn in der Regel die Arbeitszeit in den europäischen Ländern festgelegt ist, ist dies in anderen Sparten des Verkehrs nicht der Fall. Darauf verlas Kollege Düby Ausschnitte aus der Fachzeitschrift der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr Österreichs, in welcher darauf hingewiesen wird, dass Fernfahrer im Durchschnitt 107 Stunden, Lastfuhrwerkschlepper 79 Stunden und Autobuslenker 93 Stunden pro Woche arbeiten. Ein besonders anrüchiges Beispiel ist das eines Autobusfahrers, der 116 Stunden in einer Woche gearbeitet hatte. Diese übermässige Überstundenleistung führt nicht nur zur Gesundheitsschädigung des Fahrers, sondern auch möglicherweise zu schweren Verkehrsunfällen.

Kollege Düby sagte, dass es die Aufgabe der Gewerkschaft ist, auf nationaler Ebene für mehr Freizeit der Arbeiter zu kämpfen. Er beschrieb die Tätigkeiten der ITF bezüglich der Verkürzung der Arbeitszeit, indem er im besonderen auf die Tatsache hinwies, dass die ITF seit 1935 die Konvention des IAA zur Einführung der 40-Stundenwoche gutgeheissen hat. Diese Konvention ist jedoch nie ratifiziert worden, erstens wegen der grossen wirtschaftlichen Depression in Europa während der Dreissigerjahre und zweitens wegen des zweiten Weltkrieges von 1939 bis 1945. Nach dem zweiten Weltkrieg war es



die erste Aufgabe der Gewerkschaften gewesen, in den europäischen sowie anderen Ländern die Frage der Löhne und des bezahlten Urlaubes zu prüfen. Diese Probleme wurden von der ITF bei der Eisenbahnerkonferenz in Brüssel 1947 und späterhin beim Osloer Kongress, bei den Eisenbahnerkonferenzen in Innsbruck und Utrecht etc. behandelt. Die Lage wurde schliesslich nochmals beim Londoner Kongress 1954 in der gemeinsamen Konferenz der Eisenbahner, Arbeiter im Strassentransport und Binnenschiffer klargestellt.

Kollege Düby beschrieb die gegenwärtige Lage bezüglich der Arbeitsstunden in Europa. Seiner Meinung nach ist die Einführung der 40-Stundenwoche in seinem eigenen Land, der Schweiz, und in vielen anderen europäischen Ländern nicht durchführbar, da keine Möglichkeit besteht, diese sofort in Kraft zu setzen. In einer Anzahl von Ländern sind Bestrebungen im Gange, zwar nicht die 40-Stundenwoche, aber die 44-Stundenwoche einzuführen. Der Schweizer Gewerkschaftsbund fasste eine Resolution, in welcher er der Regierung seines Landes mitteilte, dass diese eine 44-Stundenwoche etappenweise einführen soll. Er wies darauf hin, dass in Europa und besonders in den Industrieländern ein Arbeitermangel herrscht (in der Schweiz, einem kleinen Lande, mussten 300.000 ausländische Arbeiter angestellt werden, um die nötige Arbeit zu leisten).

Kollege Düby ist der Auffassung, dass die ITF auf dem jetzigen Kongress keine neue Resolution fassen soll. Die Grundsätze, die die ITF schon früher ausgearbeitet hat, sind nach wie vor richtig und es ist die Aufgabe der nationalen Gewerkschaften, in ihren Sektoren dafür zu sorgen, dass diese Forderungen erfüllt werden, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Stabilität ihrer Länder.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Düby für seine Beschreibung der Verhältnisse bezüglich der 48-Stundenwoche in Europa. Darauf bat er Kollegen Koppens, Holland, die Diskussion zu eröffnen.

H. Koppens sagte, dass, wenn man hier über die Verkürzung der Arbeitszeit spreche, (egal, ob es sich um die 40, 45, 48 oder 50-Stundenwoche oder 5-Tagewoche handelt) müssen zuerst gewisse Fragen gestellt werden, bevor ein klarer Standpunkt bezogen werden kann. Die erste Frage ist die, was wir unter Arbeitszeit eigentlich verstehen. Wir alle wissen, dass gerade im Verkehrswesen (ob in der Binnenschifffahrt, im Strassen- oder Schienenverkehr) neben der normalen Arbeitszeit auch mit Wartezeiten, kurzen Aufenthaltsperioden (die in der Regel als Anwesenheitszeiten bezeichnet werden) etc. gerechnet werden muss. Die Definition dieser Wartezeit ist jedoch in den einzelnen Sparten des Transportwesens verschieden. In der Binnenschifffahrt zum Beispiel ist damit die Ruhezeit während einer längeren Fahrt gemeint, im Strassenverkehr die Wartezeit zwischen Ankunft und Abfahrt von der Garage. Eine klare Definition dieser Ausdrücke ist unumgänglich.

Weiterhin muss man sich darüber im klaren sein, ob man über Arbeitszeit oder die Höhe des Einkommens spricht. Seiner Meinung nach sollte man über ersteres sprechen, und damit im Zusammenhang die regelmässig geleisteten Überstunden berücksichtigen. Zum Beispiel in einem Land, in dem die normale Arbeitszeit 44 Stunden beträgt, werden etwa 10 Überstunden mit ziemlicher Regelmässigkeit geleistet; somit beträgt die wirkliche Arbeitszeit nicht 40 oder 44, sondern 50 oder 54 Stunden pro Woche. Es wäre daher besser, sich auf die Herabsetzung der Überstunden zu konzentrieren, anstatt auf die der normalen Arbeitszeit.

Er schlug vor, in jedem Verkehrssektor der einzelnen Länder eine Erhebung über die tatsächlichen Verhältnisse durchzuführen, u. zw. unter Zugrundelegung von zwei Fragen: was versteht man unter dem Begriff Arbeitszeit; wie sieht es mit den Überstunden aus. Erst nachdem diese Erhebung durchgeführt worden ist, könnten praktische Forderungen aufgestellt werden.

Ph. Seibert (Deutsche Eisenbahner) sagte, dass die Tatsache der regelmässigen Diskussionen bei ITF-Kongressen über die Reduzierung der Arbeitszeit sowohl ihre Wichtigkeit, als auch die Schwierigkeiten, die mit der Lösung dieses Problems auf nationaler Ebene zusammen hängen, unterstreicht. Die Hauptschwierigkeiten sind die unterschiedlichen wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsträger, deren Form (das heisst, ob es sich um staatliche oder private Verkehrsträger handelt) und die unterschiedliche Regelung der Arbeitszeit teils durch Gesetz, teils durch Tarifvertrag.

Kollege Seibert beschrieb darauf die Politik des Deutschen Gewerkschaftsbundes im Zusammenhang mit der Reduzierung der Arbeitszeit, ein Problem, welches zuerst am ersten Mai 1952 öffentlich diskutiert wurde. Die deutschen Gewerkschaften hatten einige Erfolge erzielt und bemühen sich jetzt um eine etappenweise Reduzierung der Arbeitszeit von einer 48- auf eine 40-Stundenwoche (eine Reduzierung, die auch vom IBFG im Dezember 1955 in New York verlangt worden war). Was die Eisenbahner anbelangt, ist das Ziel der Gewerkschaft die 45-Stundenwoche. Die Bahnverwaltung ist jedoch der Meinung, dass die Reduzierung der Arbeitszeit erst in anderen Industrien durchgeführt werden soll und erst dann bei den Eisenbahnen. Die Gewerkschaft ist jedoch gegenteiliger Auffassung. Er schlägt dem Büro der ITF vor, dass dieses in Zukunft den angeschlossenen Organisationen zeitweilig Berichte über die Lage der reduzierten Arbeitszeit in den verschiedenen Ländern zukommen lässt. Abschliessend gab er der Hoffnung Ausdruck, dass gute Erfolge in dieser Angelegenheit von den angeschlossenen Verbänden bis zum nächsten Kongress erzielt werden mögen.

L. Brosch (Österreichische Transportarbeiter) betonte, daß in Österreich die 48-Stundenwoche gesetzlich festgelegt sei. Der von Koll. Düby erwähnte Artikel gehöre zu einer Kampagne, die die Gewerkschaften gegen den Überstundenmissbrauch führen. In Österreich gehe es im Augenblick darum, die Einhaltung der 48-Stundenwoche durchzusetzen.

R.M. Salabarría (Kubanische Seeleute) erklärte, dass die Kürzung der Arbeitszeit von grösster Wichtigkeit sei und er den Delegierten und speziell dem amerikanischen Delegierten für ihre Berichte über die Lage in ihren Ländern danke. Kuba sei vielleicht eines der wenigen Länder, das erst in diesem Jahrhundert seine Freiheit und Unabhängigkeit erkämpft habe. Es sei sogar jünger als die ITF, weil es erst seit knappen 50 Jahren frei sei. Und doch sei schon in gewissen Zweigen der kubanischen Industrie die 36-Stundenwoche gesetzlich eingeführt; die maximale Arbeitszeit betrage 48 Stunden wöchentlich. Die Autobusschaffner in Havanna (Kuba) arbeiten 6 Stunden im Tag und erhalten eine Bezahlung für 8 Stunden; diese Konzession sei ihnen nach harten Kämpfen eingeräumt worden. Wenn die Arbeiter Europas dieselben Bedingungen haben wollten, müssten sie sie ebenso erkämpfen. In den USA wird in den Büros 35 Stunden wöchentlich gearbeitet und die Gewerkschaften kämpfen darum, diese Arbeitszeit für alle Werkstätigen durchzusetzen.

Kollege Salabarría warf die Frage auf, ob die ITF als weltumspannende Organisation der Transportarbeiter nichts dazu tun könne, um in allen Ländern gewisse grundlegende Vereinbarungen für die Arbeiter zu erreichen. Er bezog sich dann auf seine vorhergehenden Bemerkungen über die Dominikanische Republik und gab seiner Hoffnung auf eine Befreiung der Arbeiter hinter dem eisernen Vorhang Ausdruck.

Seiner Meinung nach müsse man nicht den nächsten Kongress abwarten, um zu einem Beschluss über die Frage der Arbeitszeitreduzierung zu kommen. Die Konvention des IAA über die 40-Stundenwoche müsste schleunigst durchgesetzt werden.

Manche befürchteten, dass eine verkürzte Arbeitswoche die Konkurrenzfähigkeit der verschiedenen Länder herabsetzen könne. Er wies jedoch darauf hin, dass in Kuba die verbesserten Arbeitsbedingungen zu einer intensivierten Produktivität und erhöhten Konkurrenzfähigkeit der Zuckerindustrie geführt hätten.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Salabarría für seine Rede. Da keine weitere Wortmeldung vorlag, schlug er vor, dass das Resolutionskomitee zusammentreten solle und eine Resolution, auf Basis der verschiedenen Diskussionspunkte entwerfen möge.

Omer Becu (Generalsekretär) las ein Grusstelegramm der Kowloon-Kanton-Eisenbahner Gewerkschaft von Hongkong vor, in dem dem Bedauern Ausdruck gegeben wurde, dass sie aus finanziellen Gründen an der Teilnahme am Kongress verhindert seien.

Der Vorsitzende vertagte die Sitzung auf 2 Uhr 30. Die Vormittags-Sitzung schloss um 12 Uhr 25.

#### NACHMITTAGS SITZUNG

Dienstag, 24. Juli 1956

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 2 Uhr 30 und erklärte, dass nun Punkt 11 der Tagesordnung zur Diskussion komme, zu dem Kollege J. Soares (Regionalbüro von Tokio) und Kollege L. Martinez (Regionalbüro von Mexiko) sprechen würden.

J. Soares erklärte, dass er nicht als indischer Delegierter, sondern als Funktionär des Tokio-Büros der ITF spreche. Dies sei sein erster Kongress und er sei glücklich, die übrigen Mitglieder dieser vor 60 Jahren gegründeten Gemeinschaft kennen zu lernen. Mitglieder der Gemeinschaft, ältere und jüngere, gäbe es auf der ganzen Welt. Unter ihnen fände man solche reifen Alters, aber auch andere, die noch nicht die Kinderschuhe abgestreift hätten. Letztere blickten zu ihren reiferen Freunden um Leitung und Nahrung auf. In den grössten Teilen Asiens empfinde man Freundschaft für die ITF. Sie sei das am besten bekannte Internationale Berufssekretariat, dessen Leistungen auf sozialem Gebiet bekannt und geschätzt seien. Einige Organisationen seien schon seit Jahren Mitglieder der ITF und dieser sehr freundlich gesinnt. Die asiatischen Verbände würden gerne als Vollmitglieder beitreten, könnten jedoch den finanziellen Verpflichtungen - nicht einmal durch einen symbolischen Beitrag - nachkommen.

Die meisten von ihnen hätten recht magere Binnahmen. Die Beiträge wären schwer zu kassieren und würden von den lokalen Bedürfnissen aufgesaugt. Sorgen politischer Natur und weit verbreitetes Analphabetentum trügen an dem langsamen Fortschritt Schuld. Am besten seien die Eisenbahner und Docker organisiert, dann kämen die Auto- und Strassenbahnbediensteten, dann die Seeleute. Zivile Luftfahrtsverbände gäbe es nur wenige und die Gewerkschaften seien klein und schwach. Die Gewerkschaften der Lastkraftwagenfahrer seien -ausser in den verstaatlichten Betrieben - wenig und geographisch weit voneinander entfernt. Die Gewerkschaften seien meistens nicht frei in unserem Sinne. Oft hingen sie von politischen Parteien ab, zu deren Zwecken sie oft ausgenützt würden. Die Funktionäre kümmerten sich im allgemeinen wenig um die Auswirkungen einer solchen Politik auf die Mitglieder. Die jüngeren Elemente seien bestrebt, sich vom politischen Einfluss vollkommen frei zu machen. Die Mitglieder würden sowohl ihren Gewerkschaften als auch ihrem Lande helfen, wenn sie sich in diesem Sinne einsetzten.

Auf Grund mangelnder Erfahrung der Funktionäre gäbe es organisatorische Schwierigkeiten und gewerkschaftliche Schulung sei höchst notwendig. Die Regionalbüros könnten da nicht immer helfen, da die dazu notwendigen Reisen kostspielig seien. Dem könnte jedoch abgeholfen werden, wenn der ITF die nötigen Mittel zur Verfügung stünden. Man müsse wissen, dass die Feinde der demokratischen Gewerkschaftsbewegung über Riesensmittel verfügten. Es sei nicht seine Sache, zu sagen, woher die Mittel kommen sollten, doch bestünde eine wirkliche und dringende Notwendigkeit dafür.

Es sei die Absicht der ITF, nicht so viele Regionalbüros als Regionalorganisationen ins Leben zu rufen, in denen die Gewerkschaften zusammenkommen und ihre Probleme durchdiskutieren könnten. Das Tokio-Büro arbeite bereits, wenn auch langsam, in dieser Richtung. Er danke für die zahlreichen Schenkungen an das Büro. Viele Transportarbeiterverbände brauchten Einrichtungen, Bibliotheken usw. Es wäre eine grosse Hilfe, wenn dies beschafft werden könnte. Hauptsächlich aber brauche man die nötigen Geldmittel, um die Gewerkschaften einer Region zusammenzubringen.

Kollege Soares schlug schliesslich eine Diskussion des Berichtes vor. Er bat den Kongress, die Schwierigkeiten anzuerkennen, Geduld zu haben und auch weiterhin möglichst unsere grosse Gemeinschaft durch moralische und finanzielle Unterstützung zu fördern. So könne die internationale Solidarität der Arbeiter in die Tat umgesetzt werden. Er schloss mit den Worten aus der Erklärung von Philadelphia: " Wo immer es Armut gibt, bedeutet sie eine ständige Gefahr für die Prosperität."

L. Martinez meinte, dass auch er als ITF-Funktionär und nicht als Delegierter das Wort ergreife. Er habe mehrere Jahre lang in der Sektion, die sich mit Latein-Amerika befasse, gearbeitet. Er nehme heute die Stellung des verewigten Trifón Gómez ein, ohne ihm jedoch gleichzukommen.

Es bestünde kein Zweifel, dass es nötig sei, die Arbeit in den aussereuropäischen Kontinenten zu intensivieren und auszuweiten. Die latein-amerikanischen Organisationen brauchen Hilfe. Sie kämpfen zugleich an verschiedenen Fronten. Der Lebensstandard dort ist sehr niedrig. Die Mitglieder verständen nicht immer die Notwendigkeit einer Aktivität in internationalem Massstab - ja, sie unterstützten nicht einmal immer ihre eigenen lokalen Organisationen.

Ein weiterer Aspekt, der zu beachten sei, sei die Einmischung der Regierungen. Aus den Berichten ginge hervor, dass nicht alle latein-amerikanischen Organisationen wirklich frei seien. Es würde zu weit gehen, auf alle Details einzugehen, aber einige sollte der Kongress doch zur Kenntnis nehmen.

Dann berichtete Kollege Martinez über den Fall eines gewissen zentralamerikanischen Eisenbahnunternehmens, das, sobald gewerkschaftliche Forderungen gestellt würden, die Gewerkschaftsfunktionäre versetze. Unter solchen unerträglichen Bedingungen könnten die Organisationen nicht bestehen und es sei unerlässlich, dass sich der Kongress damit beschäftige.

In Chile habe es zu Beginn von 1956 einen Generalstreik gegeben; an welchem die Bediensteten der verstaatlichten Eisenbahnen teilgenommen haben. Die Regierung habe eine Reihe von Sanktionen gegen die Gewerkschaftsführer durchgeführt. Der Abzug der Gewerkschaftsbeiträge wurde abgeschafft; die Gewerkschaftsfunktionäre, die am Streik teilgenommen hatten, wurden entlassen und man hinderte sie daran, im Lande herumzureisen, um ihren gewerkschaftlichen Verpflichtungen nachzukommen.

Die Situation habe sich jedoch etwas verändert, nachdem das Exekutivkomitee eine Mission nach Latein-Amerika entsandt hatte. Diese Mission sei zwar nicht stark hervorgetreten, doch habe sie hinter den Kulissen eine praktische Arbeit mit guten Resultaten geleistet.

In Kolumbien sei eine Gewerkschaft der Bediensteten der Handelsmarine ins Leben gerufen worden. Die Reedereien hätten, dem Beispiel anderer folgend, Gewerkschaftsvverbände als illegal erklärt, obwohl dies nicht der Fall war. Sie brauchten die Unterstützung des Kongresses. Alle kolumbianischen Transportarbeiter würden sich gerne der ITF anschließen. Sie versuchten, einen Landeskongress der Transportarbeiter zu organisieren.

In Peru sei ein kleines Landeskomitee geschaffen worden. Ausser materieller Hilfe sei moralische Unterstützung nötig. Man müsse ihnen zeigen, wer und was die ITF sei, so würde man sie zu aktiverer Teilnahme an unserer Arbeit bewegen.

Kollege Martinez gab hierauf einen Überblick über die Offensive der Arbeitgeber Latein-Amerikas, Kolumbien ausgenommen. Die Bediensteten der Zivilluftfahrt könnten sich praktisch nicht gewerkschaftlich organisieren, obwohl ihnen dieses Recht theoretisch zustehe.

Gegen die, die es doch wagten, würde mit Sanktionen vorgegangen. Dies sei eine äusserst ernste Angelegenheit und die ITF müsste alles in ihrer Macht stehende tun, damit den Unternehmen zu verstehen gegeben werde, dass es so nicht weiter gehe. Nur durch unsere Unterstützung könne den Werktätigen geholfen werden.

Hierauf kam er auf die Resolution, die der ITF-Kongress im Jahre 1952 gefasst habe, zu sprechen, in der der Oberste Gerichtshof Mexikos aufgefordert wurde, den Verband der mexikanischen Piloten anzuerkennen. Die Resolution war nach Mexiko geschickt worden, doch war nichts geschehen. Das gesamte Boden- und Flugpersonal verlangte nach einer Organisation, die ihre Interessen verteidigen würde. Diese bestände noch nicht, aber die Bemühungen um sie würden fortgesetzt.

Autobus- und Strassentransport seien die wichtigsten Berufszweige und wir sollten eine Kampagne unternehmen, um den darin Beschäftigten zu erklären, was in den ITF-Sektionen vorginge.

Angesichts der Lage in Latein-Amerika sei es unbedingt nötig, die Tätigkeit dort zu verstärken. Eine grössere Propaganda sei angebracht und der Redner wolle nochmals betonen, dass es noch wirksamer sei, über die Tätigkeit der Sektionen Aufklärung zu bringen. Das Exekutivkomitee habe diese Notwendigkeit erfasst. Kürzlich sei eine Broschüre in spanischer Sprache unter dem Titel "Was ist die ITF und wie funktioniert sie?" erschienen, die grösstes Interesse erregt hätte. Die latein-amerikanischen Funktionäre begannen die Notwendigkeit einer Aktivität im internationalen Massstab, wenn auch nur langsam, zu begreifen.

Selbst unsere bescheidenen Anfänger verdanken wir grösstenteils der Hilfe der ORIT. Dieser Organisation hätten wir die nötige Unterstützung und die Herstellung guter Verbindungen zu verdanken. Wir hoffen, weitere Fortschritte machen zu können. Zu Beginn hatte die ITF neun oder zehn angeschlossene Verbände; heute seien es einundzwanzig in zehn Ländern. Unsere Arbeit in Latein-Amerika muss fortgesetzt werden. Wenn wir richtig arbeiten, werden wir unser Ziel erreichen.

Der Vorsitzende eröffnete die Diskussion über den Bericht.

I. Haugen (Norwegische Seeleute) meinte, dass dies ein bedeutendes Dokument gewesen sei, aus dem sich zwei Probleme klar abzeichneten: a) der IBFG und die Regionalfonds; b) die Schlussfolgerungen aus den vier in dem Bericht enthaltenen Punkte.

Das Dokument müsste jedoch etwas abgeändert werden. Die wichtigsten Dinge sollten zuerst behandelt werden. Deshalb sollte Punkt 3 auf Punkt 4 folgen. Ein kleines Komitee sollte eine Politik auf weite Sicht ausarbeiten. Der Kongress hatte eine Erhöhung der Beiträge beschlossen, aber dies würde nicht genügen. Wir alle hegen unseren Kollegen in den hilfebedürftigen Regionen gegenüber freundschaftliche Gefühle. Das Komitee würde dem nächsten Kongress zu berichten haben, wie weit man mit dem Geld reiche.

Er wolle noch denen, die um Hilfe baten, einige Worte sagen. Es sei nicht genug, Mitglieder auf dem Papier zu haben; die Mitglieder müssten einen finanziellen Beitrag leisten. Wenn die Mitglieder nicht oder nur ganz kleine Beiträge leisteten, sei Hilfe von aussen nötig. Die Gewerkschaften müssten in ihren Ländern 90 % aufbringen. Die ITF könne 10 % beitragen. Die ITF wolle gewisse Erfolge sehen und deshalb beantrage er eine Abänderung.

J. Christensson (Schwedische Transportarbeiter) sagte, dass wir in der allgemeinen Diskussion über den Tätigkeitsbericht Gelegenheit gehabt hätten, einige unserer Kollegen aus, wie wir gewöhnlich sagten, unterentwickelten Ländern zu hören und wir von ihnen ergreifende Berichte erhielten.

Die Berichte der Kollegen Soares und Martinez hätten aufgezeigt, was für wichtige Aufgaben wir in diesen Regionen hätten. Er möchte betonen, dass diese Kollegen von uns, aus den fortgeschrittenen Ländern, irgendeine Antwort, die über die gewöhnlichen Resolutionen hinausginge, erwarteten.

Kollege Christensson erklärte, dass er, als er vor kurzem an einem Kongress in Mexiko teilgenommen hatte, sich mit diesen Problemen persönlich bekanntmachen konnte. Es sei ganz eindeutig, dass die süd-amerikanischen Länder Kontakte mit den fortgeschritteneren suchten und alles daransetzen würden, um einen höheren Lebensstandard zu erreichen. Auf dem erwähnten Kongress wurde auch gesagt, dass das Durchschnittsjahreseinkommen in Latein-Amerika pro Kopf ca. 40 \$ ist. Wenn man diese Ziffer mit denen anderer Länder vergleicht, erkenne man deutlich, dass eine Steigerung des Einkommens unbedingt nötig sei. Eine schlecht bezahlte Arbeiterklasse drückt den Lebensstandard jener, die unter besseren Bedingungen leben.

In den skandinavischen Ländern hätten sie erkannt, dass, je höhere Ansprüche sie stellten und je energischer sie darauf bestanden, umso eher würde die Industrie die Notwendigkeit der Rationalisierung einsehen. Solange dies nicht der Fall wäre, bewege man sich im Kreise und die Menschen begnügten sich mit Hungerlöhnen.

Deshalb ersuche er die ITF und den IBFG, das Ihre zum Fortschritt beizutragen, um menschenwürdige Lebensbedingungen herbeizuführen. Sein Wunsch sei es, dass unsere Kollegen aus den unterentwickelten Ländern uns gleichgestellt würden. Deshalb unterstützte er den Abänderungsvorschlag des Kollegen Haugen.

L. Agonsi (Nigerischer Eisenbahner) führte an, dass die ITF fast auf allen Kontinenten mit Ausnahme von Afrika Regionalbüros errichtet hätte. Viele der hier Versammelten wüssten wenig oder gar nichts über Afrika. Für sie sei Afrika ein Dschungel, bewohnt von Löwen, Elefanten und Buschmännern. Das treffe zwar teilweise zu, doch gebe es auch andere Leute in Afrika. Wenn Missionäre, Händler und Politiker in den dichtesten Dschungel Afrikas eindringen könnten, warum könnte die ITF nicht dasselbe tun?

Auf den Aufstand in Posen und Ostberlin anspielend, erklärte Kollege Agonsi, dass er sicher sei, dass, wenn zum Beispiel die polnischen Arbeiter um finanzielle Unterstützung in ihrem Kampf gegen den Kommunismus bäten, fast alle der ITF angeschlossenen Verbände grosszügig dazu beitragen würden. In vielen Teilen Afrikas jedoch bestünden Systeme, die weit schlimmer als der Kommunismus seien. Die südafrikanische Regierung zum Beispiel sei gegen die freie Gewerkschaftsbewegung.

Wenn Afrika ein "unterentwickeltes" Land sei, bedeute dies, dass es noch eine weite Entwicklung zu durchlaufen habe. Afrika sei auf dem Kongress nur durch zwei Delegierte vertreten und doch sei es der zweitgrösste Kontinent, von Millionen Menschen bevölkert.

Nur 13 Gewerkschaften, welche 23.000 Arbeiter vertreten, seien der ITF angeschlossen, aber Millionen von Transportarbeitern seien noch unorganisiert. Die Zeit komme, wenn die afrikanischen Arbeiter sich gleich einem aus dem Schlaf erwachenden Löwen erheben würden, um ihren Platz in der Völkergemeinschaft einzunehmen. Das aber dürfen wir nicht abwarten.

Aus dem Bericht ging hervor, dass die ITF nun ihre Tätigkeit in allen unterentwickelten Gebieten intensivieren wolle. Er möchte vorschlagen, dass auch afrikanische Gewerkschaftsführer zum Besuch europäischer und amerikanischer Industrieländer eingeladen würden, damit sie aus eigener Erfahrung lernen könnten.

Es war vorgeschlagen worden, dass in gewisse Gebiete Missionen entsandt und ein spezielles Komitee dafür errichtet werden sollte. Sie wollten betonen, dass sie daran ihren vollen Anteil haben müssten.

Sie wüssten nämlich, dass eine Mission ohne afrikanische Vertretung dort mit Misstrauen aufgenommen werden würde.

Die afrikanischen Länder erwerben nach und nach ihre Selbstverwaltung. Wenn dieser Prozess beendet sei, würden die betreffenden Länder versuchen, diplomatische Beziehungen mit anderen Ländern, kommunistischen oder demokratischen, aufzunehmen. Die ITF sollte noch vorher festen Fuss in Afrika fassen.

Sie würden sich in dieser grossen Bewegung nicht mit der Stellung des kleinen Bruders begnügen. Sie wollten aktiv an jeder Tätigkeit der ITF teilhaben.

Die Transportarbeiter Afrikas erwarten von der ITF Ermutigung und Hilfe. Der Redner betonte, dass man nicht länger mit einer Hilfeleistung zögern solle, sondern damit beginne, dass der Kongress einen kühnen Beschluss einer breiten Kampagne zur Organisierung der noch unorganisierten Transportarbeiter in Afrika und anderen Teilen der Welt fasse. Wenn alle von uns vertretenen Arbeiter auch nur einen geringen Beitrag leisten, könnte das dem Kongress unterbreitete Problem gelöst werden.

R. Oca (Philippinische Transportarbeiter) erklärte, dass die Organisation der philippinischen Transportarbeiter der jüngste Verband der ITF sei. Es sei ihnen eine grosse Ehre gewesen, zu diesem Kongress kommen und ihre Freunde aus aller Welt kennen lernen zu können. Sie täten ihr Bestes, um dem Standard der ITF zu entsprechen und ihren Prinzipien treu zu sein.

Er sei auf der ersten Konferenz der asiatischen Transportarbeiter in Tokio anwesend gewesen und war einer von jenen, der auf die Bedeutung der regionalen Sektionen in jenem Teil der Welt hingewiesen hatte. Das Japanbüro der ITF habe noch keinen grossen Fortschritt erzielt. Viel sei noch zu tun und grosse Opfer unserer Internationale dazu erforderlich.

Es könne den Kollegen der höher entwickelten Länder gegenüber nicht entschieden genug betont werden, dass ihre asiatischen Brüder gegen eine grosse Gefahr ankämpften. Unterentwickelte Länder seien leicht verwundbar. Auf den Philippinen sei man stolz darauf, diese Gefahr bekämpft und überwunden zu haben. Die Absicht der ITF, ihre Tätigkeit in diesen Regionen zu intensivieren, sei für sie von grösster Bedeutung.

Die Philippinen bestehen aus vielen Inseln und der Transport spielt daher dort eine grosse Rolle. Es gebe viele Arbeitslose. Sie wendeten sich daher an ihre Brüder aus den höher entwickelten Teilen der Welt um Hilfe und seien jenen Sprechern, die ihre Absicht, Hilfe zu leisten, zum Ausdruck brachten, sehr dankbar. In diesem Zusammenhang wolle er betonen, dass das Asienbüro der ITF mehr Hilfe benötige. Wenn der Kongress ihrer Bitte Folge leiste, würde er damit der Sache der Demokratie in Asien und anderen Teilen der Welt dienen.

Ch. Heymann (Transportarbeiter der Goldküste) brachte die Grüsse der Transportarbeiter der Goldküste und der Gewerkschaftsverbände seines Landes. Er dankte dem Exekutivkomitee für das grosszügige Angebot, das seinem Verband gemacht wurde, um es ihm zu ermöglichen, einen Delegierten auf den Kongress zu entsenden. Auch Kollegen Becu sei er für seine Worte der Ermutigung dankbar.



Kollege Heyman gab darauf einen kurzen Überblick über die Geschichte der Goldküste. Indem er darauf hinwies, wie wichtig der Strassenbau für den Verkehr ist, bemerkte er, daß nicht weniger als 120,000 Personen in der Verkehrssparte beschäftigt sind und daß diese Anzahl noch in Wachstum begriffen ist. Die Regierung hat glücklicherweise der Gründung verschiedener Transportarbeitergewerkschaften ihre Zustimmung gegeben. Die wichtigste dieser Gewerkschaften ist die der Lastkraftfahrer, mit einer Mitgliedschaft von beinahe 10,000, es folgen die der Eisenbahner, Hafenarbeiter, Taxichauffeure und staatlichen Transportarbeiter. Die Transportarbeiter bilden zwei Fünftel der Gewerkschaftszentrale.

Die Aussichten der ITF in Westafrika, und besonders an der Goldküste, wo die Grundlage für die Verbreitung einer einflussreichen Transport- und allgemeinen Arbeitergewerkschaft bereits vorbereitet wurden, sind günstig. Ein Plan, nach welchem mehr als 10 Gewerkschaften, die hauptsächlich mit Strassen- und Schienentransporten zusammenhängen, zusammengeschlossen werden sollen, steht vor der Verwirklichung.

Die Probleme der Goldküste bestehen hauptsächlich in der fehlenden Zentralisierung der Gewerkschaften. Seine eigene Gewerkschaft, zum Beispiel - die einzige der Goldküste, die der ITF angeschlossen ist - hat nur 1,000 Mitglieder, während die gesamte Mitgliedschaft aller Transportarbeiter der Goldküste fast 35,000 beträgt.

Die Idee des Internationalismus ist für sie das Zauberwort, mit welchem ihre Liebe und ihr Zutrauen gewonnen werden kann. Die Goldküste wird bald ein freies Land sein, das erste seiner Art in Afrika. Wenn es irgend ein Gebiet in Afrika gibt, in welchem die ITF mit enormen Erfolgen rechnen kann, so ist es die Goldküste.

J. Knight (Grenadische Seeleute und Hafenarbeiter) sagte, daß der Frage, ob ein Land entwickelt, unentwickelt oder unterentwickelt ist, viel Bedeutung beigemessen wird; seiner Meinung nach ist dies jedoch für die ITF nur ein Wegweiser wie, wann, wo und warum sie ihre Tätigkeit über neue Gebiete erstrecken soll. In Europa, Asien, Afrika und Amerika - jedes für sich allein - herrscht dringender Bedarf an Unterstützung und Leitung von seiten der Gewerkschaftsbewegung. Wir sollten nicht den Fehler begehen, zu fragen, ob eine Gewerkschaft stark oder schwach sei. Was einzig und allein von Bedeutung ist, ist ihre Möglichkeit, das noch nicht herangezogene Menschenmaterial zu organisieren. Man soll auch nicht vergessen, daß die Lösung eines Problems neue Probleme entstehen lässt.

Wir dürfen nicht an die Vergangenheit, sondern müssen an die Zukunft denken. Er hatte vorhin dem Kongress einen Vorschlag unterbreitet, der scheinbar etwas an den Haaren herbeigezogen ist und der den Eindruck erweckt, als ob man sich zu viel zumute. Aber er möchte doch betonen, daß die ITF noch im Anfangsstadium steht. Nur 8 Millionen der Transportarbeiter der Welt gehören der ITF an. Wir sollten uns nicht so sehr um die Mitglieder, die wir haben, sondern um die, die wir haben werden, sorgen. Wir sind hier, um den ITF - Experten Richtlinien für ihre Aufgaben zu geben. Wir müssen mit der Zeit gehen und uns die Begriffe der Jahre 1958, 1960 und sogar 1962 aneignen. Wir sollten nicht an die finanziellen Fähigkeiten der ITF, sondern an die noch nicht erschlossene Menschenkraft in der ganzen Welt denken.

Die ITF hat einen Stab von Experten - lasst uns sie verwenden! Wir sind uns alle über die Notwendigkeit, die Tätigkeit der ITF zu intensivieren und zu verbreiten, einig. Geben wir der ITF freie Hand.

Wenn der Kongress dem unterbreiteten Vorschlag zustimmt, können wir hoffen, daß dies viel Gold einbringen wird. Der Glaube an die ITF ist unser einziger Rückhalt.

G. Harrison (Eisenbahner der Vereinigten Staaten) sagte, daß er das Problem der Förderung freier Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern als eines der wichtigsten betrachte. Wir sollen den Millionen von benachteiligten, überarbeiteten, unterbezahlten und ausgebeuteten Völkern unsere Unterstützung anbieten. Es ist unser eigenes, selbstsüchtiges Interesse, unsere ganze Kraft dafür einzusetzen, diese Völker zu ermutigen, freie Gewerkschaften zu gründen, und dadurch zum Fortschritt der Wirtschaft beizutragen, sowie zur Erhaltung und Verbreitung der Freiheiten, die wir in den demokratischen Ländern der Welt so schätzen.

Er kam zu diesem Kongress im Anschluss an einen Aufenthalt in Genf, wo er die Politik und das Programm des IAA prüfte, um ihm Vorschläge und Richtlinien für seine zukünftige Tätigkeit unterbreiten zu können. Die Experten, die dort zusammengetreten waren, sind zu dem Beschluss gelangt, daß es eine der ersten Aufgaben sei, die Organisierung freier Gewerkschaftsbewegungen in den unterentwickelten Ländern zu fördern. Die eigentliche Organisierung kann natürlich nicht vom IAA unternommen werden; es ist dies die Aufgabe der ITF und, in geringerem Ausmaß, die des IBFG.

Wir haben Regionalbüros gegründet. Wir brauchen deren aber mehr und sollten uns auf diejenigen Länder konzentrieren, die den grössten Wunsch hegen, ihre eigenen freien Gewerkschaftsbewegungen zu entwickeln. In den letzten Jahren haben wir durch die verschiedenen Gewerkschaftszentralen der Welt viel Arbeit auf diesem Gebiete geleistet, doch möchte er noch frei und offen hinzufügen, daß Tausende von Dollars nutzlos verschwendet wurden, da wir leider in Hände von Leuten gefallen sind, denen mehr daran gelegen war, ihre persönlichen Interessen zu fördern, als die der Gewerkschaftsbewegung. Es ist unsere Aufgabe, solche Mitarbeiter heranzuziehen, die nur den letzteren nachkommen. Und wenn wir solche Menschen gefunden haben, sollten wir sämtliche zur Verfügung stehenden Mittel aller Vertretungen und Organisationen für diese Aufgabe einsetzen. Das Budget des IAA beträgt beispielsweise 30 Millionen Dollar. Die Arbeitgeber werden bei der Produktionsentwicklung unterstützt, die Landwirtschaft bei höherer Produktion von Nahrungsmitteln; es ist daher kein Grund vorhanden, warum die Förderung und Entwicklung freier Gewerkschaften durch den IBFG und die ITF nicht auch unterstützt werden sollte. Man sollte Menschen aus diesen Ländern in die entwickelten entsenden, um ihnen zu zeigen, wie wir unsere Gewerkschaftsbewegung entwickelt haben und wie wir die Hebung des Lebensstandards zu erreichen trachten. Unterlagen können in Form von gedrucktem Material zur Verfügung gestellt werden; man sollte ausserdem Konferenzen und Bildungskurse veranstalten. Die ITF und der IBFG sollte Personen in diese Länder entsenden, welche den dortigen Leitern mit Informationen, Anweisungen und Unterstützung zur Seite stehen könnten.

Er legt dem Kongress nahe, jede nur mögliche Hilfe zuteilwerden zu lassen. Er sei nicht so sehr an der wirtschaftlichen, als an der politischen Lage seines Landes und an seiner persönlichen Freiheit als Bürger dieser Welt interessiert. Der Kampf um die Herzen und Sinne der Menschheit geht weiter. Sie reagiert auf Armut, Erniedrigung und Ausbeutung, indem sie ihre Freiheit mit Hilfe der gottlosen Ideologien, die auf der Welt vorherrschen, fälschlich zu erlangen sucht. Zum Abschluss kündigte er an, daß die amerik. Gewerksch. der ITF Geldmittel zur Verfügung stellen wollten, um diese Arbeit zu ermöglichen.

Der Vorsitzende vertagte den Kongress auf den folgenden Tag um 9 Uhr.

VORMITTAGS SITZUNG

Mittwoch, 25. Juli 1956

L. Riaza (Spanische Eisenbahner und Transportarbeiter im Exil) erinnerte den Kongress daran, dass die kommunistischen Länder nicht die einzigen sind, in denen eine unbarmherzige Unterdrückung herrsche. Auch das spanische Volk leide unter einer der ärgsten Diktaturen. Der Geist der Gewerkschaft ist aber in Spanien noch lange nicht tot, doch setzen sich diejenigen, die ihn am Leben erhalten, grausamer Verfolgung aus. Er nannte die Namen zweier Gewerkschaftsführer, u. zw. Edmundo Villegas und Salgado, die zu 20 Jahren Gefängnis verurteilt wurden und bereits 9 Jahre im Gefängnis verbracht haben, für kein anderes Verbrechen als den Versuch, spanische Arbeiter in Gewerkschaften zu organisieren. Spanien ist kein unterentwickeltes Land, aber die Arbeiter Spaniens brauchen die Unterstützung ihrer Kollegen anderer Länder in dem Kampfe um Freiheit und Demokratie und er hoffe, dass ihnen die ITF auch in Zukunft ihre Unterstützung zuteil werde lasse, so wie sie es in der Vergangenheit getan hat.

Der Vorsitzende versicherte Kollegen Riaza im Namen des Kongresses, dass die tapferen Arbeiter Spaniens von der ITF nicht vergessen werden würden.

W. Moreno (Chilenische Seeleute) sprach mit grösster Anerkennung über die Bemühungen der ITF, ein starkes Bindeglied zwischen der Transportarbeiterbewegung der latein-amerikanischen Länder und der ITF durch das Regionalbüro in Mexiko-City herzustellen. Die Gewerkschaften Chiles müssen sich mit vielen Massnahmen ihrer Regierung abfinden, welche besonders daran interessiert ist, das Recht der Eisenbahner, sich in freien Gewerkschaften zu organisieren, einzuschränken. Als Funktionäre der Eisenbahner einen Widerstand gegen die reaktionären Massnahmen der Regierung betreffs Löhne und Gehälter organisierten, wurden sie zu Gefängnisstrafen verurteilt. Verschiedene politische Parteien versuchen, die Gewerkschaften für ihre eigenen Zwecke zu verwenden. Gutgläubige Gewerkschafter versuchen dagegen anzukämpfen, insbesondere wenn man in Betracht zieht, dass doch im Gegenteil die Gewerkschaften in einer Position sein sollten, ihren Einfluss auf die politische Lage geltend zu machen, um ihre gerechtfertigten Ziele zu erreichen. Eine der Schwierigkeiten ist, dass ausländische Monopole in Chile ihren Einfluss geltend machen. Die Gehälter sind sehr niedrig und man muss lange arbeiten, um genug zum Leben verdienen zu können. Die Unterminierung des Lebensstandards gibt den Kommunisten eine günstige Gelegenheit, ihre Propaganda unter der Arbeiterklasse zu verbreiten. Die Gewerkschaften Chiles sind sich dieser Gefahr bewusst, so dass ihre Bemühungen, das Schicksal der Arbeiter zu verbessern, auch von diesem Standpunkt aus von ungeheurer Wichtigkeit sind. Die Regierung von Chile nimmt nominell an der Arbeit des IAA teil, aber sie ist nicht gewillt, die wirklichen Vertreter der chilenischen Arbeiter nach Genf zu schicken und nahm von der Ausführung der Resolution Abstand. Die Mittel der chilenischen Gewerkschaften seien sehr beschränkt und er hofft, dass die ITF ihr Möglichstes zur Unterstützung ihres Kampfes beitragen wird. Die Chilenen werden sich der ITF durch den künftigen Beitrag ihrer Gewerkschaften an der internationalen Arbeit erkenntlich zeigen.

T. Nishimaki (Japanische Seeleute) sprach von der Konferenz der asiatischen Transportarbeiter, die unter den Auspizien der ITF in Tokio im Jahre 1955 abgehalten worden war. Es war die erste Konferenz dieser Art gewesen und hatte den Arbeitern der asiatischen Länder einen tiefen Eindruck hinterlassen, da sie ein praktischer Beweis des ehrlichen Interesses der ITF an ihrem Schicksal darstellte. Der zweite grosse Schritt vorwärts war die Errichtung eines ITF-Büros in Tokio gewesen und der Redner sprach seine grosse Dankbarkeit für die wertvollen Dienste, die Kollege Soares in der Vorbereitung der asiatischen Konferenz geleistet hatte, aus; So sei der Erfolg des Asienbüros der ITF gesichert worden. Die Aufgabe sei keine leichte, die geographische Grösse Asiens, die unfreundliche Haltung der Regierungen und die Armut der asiatischen Arbeiter machten die Aufgabe besonders schwierig. Das sei auch der Grund, warum das Abhalten weiterer Konferenzen in Asien, ein wirksames Funktionieren des Asienbüros und im allgemeinen die grösstmögliche Aktivität der ITF in dieser Region so grundlegend wichtig sei. Asiatische Seeleute verstünden die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit im internationalen Massstab besonders gut. Sie freuten sich darauf, an der Vorbereitenden Konferenz der Seeleute, die das IAA im Verlaufe dieses Jahres in London abhalten wolle, teilzunehmen. Nishimaki versicherte die ITF der Loyalität des Alljapanischen Seeleuteverbandes.

Der Vorsitzende brachte <sup>das</sup> Dokument XXIV-C-8 mit der von I. Haugen (Norwegen) vorgeschlagenen Abänderung zur Abstimmung, das einstimmig angenommen wurde.

#### Wahl des Generalrates

Auf Ersuchen des Vorsitzenden erklärten sich die italienischen und latein-amerikanischen Delegierten dazu bereit, ihre Nominierungen für den Generalrat auf das vom Kongress neu angenommene Regulativ zu beschränken.

Der Generalsekretär verlas die Liste der Mitglieder und Ersatzleute des neuen Generalrates.

Der Vorsitzende erinnerte die Anwesenden daran, dass die Mitglieder des Exekutivkomitees, 10 an der Zahl, aus den 40 Mitgliedern des Generalrates zu wählen seien. Er bat um Namensnennungen an das Kongressbüro vor 5 Uhr nachmittags desselben Tages, damit die Wahl des Exekutivkomitees am nächsten Tag erfolgen könne.

F. Brown (ITF-Sekretariat) leitete die Diskussion über Dokument XXIV-C-~~ein~~ (die Frage der Koordinierung des europäischen Transportwesens). Er erinnerte an die Diskussionen über diese Frage auf dem ITF-Kongress in Stockholm (1952) und London (1954). Diese hatten zu der Abhaltung einer ITF-Konferenz über Fragen des europäischen Transportes in Bern und der Errichtung eines Expertenkomitees zum Zweck diesbezüglicher wissenschaftlicher Studien und zur Skizzierung allgemeiner Richtlinien für die der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbände geführt. Das dem Kongress vorliegende Dokument beinhalte die Ergebnisse der Arbeit der Experten. Es sei schon separat von den Sektionen der Eisenbahner, Strassentransportarbeiter und Binnenschiffer und auch durch eine gemeinsame Konferenz der Sektionen diskutiert worden. Die Sektionen hätten dem Kongress empfohlen, die wissenschaftlichen Studien dieser Angelegenheit durch Experten fortsetzen und erweitern zu lassen und auch den Passagiertransport ausser dem Gütertransport, ebenso wie die Frage eines gemeinsamen europäischen Marktes einzubeziehen. Die Sektionen empfahlen weiters, dass so bald als möglich wieder eine Konferenz

der europäischen Transportarbeiter unter den Auspizien der ITF einzuberufen. In Bezug auf die im Dokument XXIV-C-7a enthaltenen Resolutionen, empfehlen die Sektionen gewisse Abänderungen, was den Beschluss über Eurofima und den der Kanalisierung der Mosel betrifft.

H.J. Kanne (Holländische Eisenbahner und Transportarbeiter) betonte, dass die Beschlüsse über die Sektionen der Binnenverkehrsarbeiter und Binnenschiffer einen entscheidenden Schritt vorwärts in der Abfassung einer einheitlichen Richtlinie der ITF in der Frage der Koordinierung des europäischen Transportes darstellten. Der Hauptzweck sei gewesen, eine im nationalen und internationalen Masstab durchführbare Linie auszuarbeiten, die den berechtigten Interessen der verschiedenen Transportzweige einerseits und der Gemeinschaft andererseits Rechnung tragen. Er unterstützte den Vorschlag, dieses Problem weiterhin wissenschaftlich zu prüfen. Von der Lösung dieses lebenswichtigen, ökonomischen Problems hänge der weitere soziale Fortschritt in starkem Masse ab. Deshalb hätten die Transportarbeitergewerkschaften das Recht und die Pflicht, sich damit gründlichst zu beschäftigen.

O. Rümmele (Deutsche Eisenbahner) pflichtete seinen Vorrednern bei und sagte, dass infolge der geographischen Vielfältigkeit Europas das Problem der Koordinierung und der Integration des Transportes komplizierter als etwa in den USA sei, doch sei es darum nicht weniger wichtig. Ohne Koordinierung müsste eine ungesunde Konkurrenz zwischen den verschiedenen Transportarten weiter bestehen, was sich für alle schädlich auswirken würde. Dies müsste schliesslich auf den Lebensstandard der Arbeiter drücken, da dieser von der Wirtschaftlichkeit der Leistungen abhängig sei. Deshalb sei es Pflicht der Transportarbeitergewerkschaften im nationalen Masstab und der ITF im internationalen Masstab, zu tun was sie könnten, um eine Lösung herbeizuführen, die den Interessen aller Betroffenen gerecht werde.

Hierauf nahm der Kongress einstimmig alle vier Resolutionen mit den in den Sektionskonferenzen gemachten Abänderungen in Bezug auf nachfolgende Probleme an:

- (1) Resolution zur ökonomischen Integration Europas
- (2) Resolution über die Koordinierung des europäischen Transportes
- (3) Resolution über die Eurofima
- (4) Resolution über die Kanalisierung der Mosel

Das Verlangen nach der Abhaltung einer weiteren ITF-Konferenz über die Koordinierung des europäischen Transportes wurde gutgeheissen.

#### Bericht der Konferenz der Sektion der Fischer

P. de Vries (Holländische Seeleute) brachte den Bericht der Sektion der Fischer. Er bezog sich im speziellen auf die Schwierigkeiten der Fischer, im internationalen Masstab etwas durchzusetzen, da kein Industriekomitee und keine für diese Industrie zuständige Spezialabteilung im IAA beständen und gab der Hoffnung Ausdruck, dass das Exekutivkomitee der ITF dem Verlangen der Sektion nach einer baldigen Abhaltung einer ITF-Konferenz für Fischer nachgeben werde.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

### Bericht der Konferenz der Sektion der Docker

R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter) empfahl die Annahme des Berichtes der Sektion der Docker. Die Sektion hatte eine Resolution diskutiert, die das Ansteigen der Tendenz infolge des Einflusses reaktionärer Regierungen und Arbeitgeber im I+A im Sinne der Verlängerung der Intervalle zwischen den einzelnen Treffen der Industriekomitees, die von grösster Wichtigkeit nicht nur für die Docker, sondern auch für andere Sektionen der ITF wären, bedauert. Andere Resolutionen der Konferenz der Sektion der Docker befassten sich mit der Ausbildung, der Mechanisierung, einem neuen Programm der Sektion und dem Problem des Flaggentransfers.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

### Bericht der Sektion der Seeleute

T. Yates (Britische Seeleute) brachte den Bericht der Konferenz der Sektion der Seeleute und sagte, dass die Seeleute warme Dankbarkeit für die Solidarität, die ihnen die Dockergewerkschaften in ihrem Kampf gegen die Schattenflaggen bewiesen hatten, empfänden. N. Wälläri (Finnische Seeleute) verbesserte eine Feststellung, die in dem Bericht gemacht wurde. Es sei nicht der Verband Finnischer Seeleute, sondern die Finnische Gewerkschaftszentrale gewesen, die eine Delegation nach Polen entsandt hätte. Unter den Delegierten hatte sich aber auch ein Vertreter der Finnischen Seeleutegewerkschaft befunden.

Der Bericht mit seiner Resolution über die IMCO, die Appelle an die Regierungen und die Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen in Verbindung mit der Frage der Schattenflaggen, die Glückwunschesresolution an die Regierung von Costa Rica zu ihrer Haltung in dieser Frage und eine Resolution, in der der Sympathie mit den Flüchtlingen unter den Seeleuten Ausdruck gegeben wird, wurden einstimmig angenommen.

### Bericht der Konferenz der Sektion der Strassentransportarbeiter

H.W. Koppens (Holländische Transportarbeiter) brachte den Bericht der Konferenz der Strassentransportarbeiter und erwähnte, dass das Exekutivkomitee ersucht worden war, für nächsten November eine Konferenz der der ITF angeschlossenen Strassentransportarbeiter einzuberufen.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

### Bericht der Konferenz der Sektion der Eisenbahner

G. Devaux (Belgische Eisenbahner) verlas den Bericht der Konferenz der Sektion der Eisenbahner. Im Namen der Sektion hob er die wertvollen Dienste, die Kollege P. Tofahrn, früherer stellvertretender Generalsekretär, der ITF und ihren angeschlossenen Organisationen geleistet hatte.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

### Bericht der Konferenz der Sektion der Binnenschiffer

H. Hildebrand (Deutsche Transportarbeiter) brachte den Bericht der Konferenz der Sektion der Binnenschiffer und sprach dem scheidenden Präsidenten der Sektion, Th. Smeding (Holländische Transportarbeiter), die Anerkennung für seine Leistungen aus. Es sei die besondere Hoffnung der Sektion, in der kommenden Periode in der Frage der Verbindung zwischen Arbeitsstunden und Reisezeit in der Rheinflussfahrt Fortschritte zu machen.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

Hierauf wurde der Kongress auf Donnerstag, den 26. Juli, 9 Uhr Vormittags vertagt.

Zusatz

Nachstehend die von diesem Kongress gebilligte Zusammensetzung des neuen Generalrates:

<u>Gruppen</u>	<u>Mitglieder</u>	<u>Ersatzleute</u>
1. Österreich-Saar-Schweiz	A. Thaler W. Svotelsky H. Döby	R. Freund A. Flätgen E. Hofer
2. Belgien-Luxemburg-Holland	R. Dekeyzer H.J. Kanne Ch.J. Lours	D. Harms
3. Dänemark -Finnland-Island-Norwegen	I. Haugen G. Wilding E. Borg	F. Andersen J.K.F. Jensen O. Askeland
4. Frankreich	F. Laurent	R. Lapeyro
5. Deutschland	H. Jahn C. Kamp A. Kummernuss H. Hildebrand	F. Schreiber P. Frön O. George J. Steldinger
6. Grossbritannien und Irland	J.S. Campbell F. Cousins W.J.P. Webber T. Yates	D.S. Tennant A. Hallworth
7. Griechenland	S. Dimitrakopoulos	M. Petroulis
8. Italien	E. Semenza	G. Abate
9. Schweden	H. Blomgren	S. Klinga
<u>Naher Osten</u>		
10. Israel	Z. Barash	
Ägypten	(unbesetzt)	
<u>Afrika</u>		
11. Goldküste-Kenya-Nigerien-Nyasaland-Rhodesien-Südafrika-Tunesien-Mauritius-Tanganyika	L. Agonsi C. Heyman	
<u>Asien</u>		
12. Hongkong - Indien	J.D. Randeri	
13. Japan	T. Nishimaki I. Keyanagi	
14. Pakistan-Philippinen-Malaya	R.S.Oca	
<u>Australasien</u>		
15. Australien-Neuseeland	(unbesetzt)	

VORMITTAGS VOLLVERSAMMLUNG

Donnerstag, 26. Juli 1956

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9 Uhr 15. Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass sich alle Anwesenden am Bankett des Vorabends gut unterhalten hätten.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas ein Grusstelegramm der Föderation der Tunesischen Eisenbahner.

Der Vorsitzende erteilte Kollegen Dekeyzer zum Bericht der Mandatsprüfungskommission das Wort.

R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter) berichtete:

Auf dem Kongress seien 86 Gewerkschaften aus 32 Ländern, 206 Delegierte; 47 Berater, eine Reihe von Gästen und Delegierte von Bruderorganisationen, welche bereits vom Präsidenten begrüsst worden waren, anwesend, welche rund 4 Millionen Mitglieder vertreten. Besonders erwähnte der Bericht der Mandatsprüfungskommission die Anwesenheit der österreichischen Delegierten. Kollege Dekeyzer schloss, indem er der Hoffnung Ausdruck gab, dass der Kongress den Bericht der Mandatsprüfungskommission annehmen würde.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Dekeyzer für seinen Bericht.

R. Freund (Österreichische Eisenbahner) überreichte der ITF ein Geschenk in Form einer Modelleisenbahn und einen Beitrag der Jugendsektionen der angeschlossenen österreichischen Verbände, im Werte von S 15.000,--.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Freund auf das herzlichste für das Geschenk und den Beitrag der österreichischen Kollegen.

Bericht über die Konferenz der Sektion der Zivilluftfahrt

R. Lapeyre (Personal der französischen Zivilluftfahrt) legte den Bericht der französischen Zivilluftfahrtssektion vor.

R. Faupl (Amerikanischer Maschinistenverband) billigte den Bericht über die Konferenz der Sektion der Zivilluftfahrt. Weiter drückte er den Dank seiner Organisation für die bewiesene Solidarität im Zusammenhang mit dem "Flying Tiger-Streik" aus. Insbesondere sprach er seine Anerkennung den britischen Transport- und Zivilluftfahrtorganisationen aus. Der Amerikanische Maschinistenverband ist die viertgrösste Organisation am amerikanischen Kontinent, wäre aber trotz allem nicht in der Lage gewesen, ohne die Unterstützung der ITF einen Erfolg zu erzielen. Die Probleme der Zivilluftfahrt sind der internationalen Arbeiterbewegung nicht neu. Dieselben Probleme existieren auch in anderen Sparten der Industrie. Kollege Faupl wolle die gestrigen Worte Kollegen Harrison's betreffs der Solidarität mit der ITF unterstreichen. Ungeachtet der kommunistischen Propaganda ist es der Wunsch der amerikanischen Gewerkschaften, gemeinsam mit der ITF vorwärtszuschreiten, dem Frieden, der Gerechtigkeit und der Freiheit entgegen.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Faupl für seine Worte. Darauf nahm er die Abstimmung über den Bericht der Konferenz der Zivilluftfahrt vor.

Der Kongress nahm den Bericht einstimmig an.



Der Vorsitzende bat darauf Kollegen Yates, um Vorlage des Berichtes der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafnarbeiter und Seeleute

T. Yates (Britische Seeleute) legte den Bericht mit einigen zusätzlichen Kommentaren vor. Er bezieht sich insbesondere auf die, sowohl von den Seeleuten wie von den Hafnarbeitern ausgesprochene Anerkennung der vom ITF Sekretariat geleisteten Arbeit betreffs des Problems der Schattenflotten. Er betonte, daß die Resolution über den Transport von Waffen vom Komitee mit besonderer Aufmerksamkeit geprüft wurde, praktisch jedoch nicht durchgeführt werden konnte. Alle anderen Resolutionen wurden einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende liess den Kongress über den Bericht und die sich im Anhang befindlichen Resolutionen bestimmen.

Der Kongress nahm den Bericht, zusammen mit den Resolutionen einstimmig an.

Der Vorsitzende wandte sich darauf Punkt 12 der Tagesordnung zu: Eingereichte Resolutionen und Anträge

und bat Kollege De Vries, den Bericht des Resolutionskomitees zu unterbreiten.

P. De Vries (Holländische Seeleute) sagte, daß im Hinblick auf den vom Kongress getroffenen Beschluss, die Tätigkeit der ITF über die ganze Welt zu verbreiten, fühle er sich als Vertreter eines kleinen Landes zutiefst geehrt, als Vorsitzender des Komitees und Berichterstatter gewählt worden zu sein. Darauf unterbreitete er den Bericht des Komitees.

Der Vorsitzende fragte die Delegierten, ob eine Debatte erwünscht sei.

N. Metslov (Estnische Seeleute im Exil) sagte, daß er die Resolution des Exekutivkomitees über die Solidarität mit den Arbeitern Posens begrüße. Er möchte jedoch eine kleine zusätzliche Änderung des letzten Absatzes vorschlagen. Wie bereits in seiner Rede am zweiten Tag des Kongresses betont wurde, herrscht in sämtlichen Ländern des kommunistischen Regimes Unruhe und Widerstand. Aus diesem Grunde möchte er, daß im letzten Absatz nach dem Wort "Posen" zusätzlich die Worte "und auch die Arbeiter aller Länder unter kommunistischer Diktatur" folgen sollten.

Der Vorsitzende dankte Kollegen Metslov für seine Worte und liess den Kongress über diese Änderung abstimmen.

Der Kongress stimmte dem Antrag, mit einer Gegenstimme, zu.

Der Vorsitzende liess den Kongress darauf über den Bericht des Resolutionskomitees, sowie über die Resolutionen und Abänderungen derselben, abstimmen.

Der Kongress nahm den Bericht und die Resolutionen, mit einer Gegenstimme an.

C. Becu (Generalsekretär) vorlas darauf ein Telegramm mit Grüssen von Kollegen R.A. Baquero, ehemaligem Funktionär der Argentinischen Schiffahrtsföderation. Er bemerkte, daß dies ein aussergewöhnliches Telegramm sei, da es von einem Schiff auf hoher See abgesandt wurde. Kollege Becu wies darauf auf einige Fehler in der englischen Fassung des Berichts über die Rede Kollegen Harrison's am Vortage hin.

Der Vorsitzende sagte, daß sich der Kongress jetzt mit Punkt 13 der Tagesordnung, der Wahl, befassen werde. Die Wahl des Generalrates wäre bereits vollzogen. Deshalb würde man sich jetzt mit der Wahl des Exekutivkomitees beschäftigen.

Omer Becu (Generalsekretär) verlas darauf die Liste der Nominierungen für das Exekutivkomitee. Diese enthält 12 Namen, von denen 10 zu wählen sind.

Die Nominierungen waren die folgenden: E. Borg (Dänemark), F. Cousins (Grossbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), H. Déby (Schweiz), I. Haugen (Norwegen), H. Jahn (Deutschland), H. Kanne (Holland), J. Knight (Grenada), F. Laurent (Frankreich), A. E. Lyon (USA), F. Pomar (Kuba) und A. Thaler (Österreich)

Der Kongress sprach sich darauf für die Wahl des Exekutivkomitees aus.  
Das neu gewählte Exekutivkomitee setzt sich aus folgenden Kollegen zusammen:

- E. Borg (Dänische Transportarbeiter)
- F. Cousins (Britische Transportarbeiter)
- R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter)
- H. Déby (Schweizer Eisenbahner)
- I. Haugen (Norwegische Seeleute)
- H. Jahn (Deutsche Eisenbahner)
- H. Kanne (Holländische Transportarbeiter)
- F. Laurent (Holländische Eisenbahner)
- A. E. Lyon (USA Eisenbahner)
- A. Thaler (Österreichische Eisenbahner)

O. Becu (Generalsekretär) verkündete darauf die Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses, wie folgt:

- W. G. Webber (Verband Britischer Eisenbahn- und Verkehrsbeamten)
- D. S. Tennant (Verband Britischer Schiffsoffiziere und Flugpersonals)
- A. Hallworth (Verband des Britischen Lokomotivpersonals)
- und T. Yates (Britischer Seeleuteverband), welcher zum Vorsitzenden des Komitees gewählt wurde.

Der Vorsitzende bat darauf um Vorschläge für die Wahl des Generalsekretärs.

Omer Becu wurde unter lautem Beifall einstimmig zum Generalsekretär der ITF gewählt.

O. Becu (Generalsekretär) dankte dem Kongress für das neuerlich in ihn gesetzte Vertrauen, welches er auch als Zeichen der Billigung seiner Mitarbeiter im Sekretariat ansah. Die Verantwortungen seien gross, aber er ist sicher daß er in den kommenden zwei Jahren mit der engen Zusammenarbeit sämtlicher der ITF angeschlossenen Verbände rechnen dürfe.

Der nächste Punkt der Tagesordnung war die Wahl des Stellvertretenden Generalsekretärs.

Der Vorsitzende bemerkte, dass diese Frage schon unter Punkt 6 (Abänderungen der Statuten der ITF) diskutiert worden sei. Jetzt käme daher noch die Wahl der Rechnungsprüfer. Diese wären: R.J. Gunter (Verband Britischer Eisenbahner und Verkehrsbediensteten) T. Hollywood (Britischer Landesverband der Eisenbahner).

#### Hauptsitz des Sekretariats

Der Vorsitzende erklärte, dass das Exekutivkomitee empfehle, dass der Hauptsitz der ITF London bleiben solle und bat den Kongress, für diese Empfehlung zu stimmen.

Der Kongress stimmte einstimmig zu, dass der Sitz der ITF London bleiben solle.

#### Datum und Ort des nächsten Kongresses

Der Vorsitzende sagte, dass die holländischen Kollegen als Ort für den nächsten Kongress Amsterdam vorgeschlagen hätten.

H.J. Kanne (Holländische Eisenbahner und Transportarbeiter) erklärte, dass es die holländischen Gewerkschaften äusserst begrüßen würden, wenn der nächste Kongress in Amsterdam abgehalten werden würde. Der letzte ITF-Kongress in Amsterdam sei im Jahre 1924 abgehalten worden. Die holländischen Gewerkschaften luden die ITF herzlichst ein, ihren Vorschlag anzunehmen.

Der Vorsitzende bat die Anwesenden, über den holländischen Vorschlag abzustimmen.

Der Kongress nahm den Vorschlag einstimmig an.

Der Vorsitzende erklärte, dass das Datum des nächsten Kongresses durch das Exekutivkomitee festgesetzt werden würde.

Der Vorsitzende erklärte, dass man nun am Ende der Tagesordnung angelangt sei. Hierauf erteilte er Kollegen Charles Lindley das Wort.

Charles Lindley bedauerte es, dass ihn seine Erkältung daran hindere, im Englischen die rechten Worte zu finden. Er hätte lieber schwedisch gesprochen. Er dankte dem Exekutivkomitee für die Einladung zu dem Kongress und den österreichischen Kollegen für den angenehmen Aufenthalt, den sie ihm bereitet hätten. In Wien hatte er eine Reihe von Freunden wieder getroffen, die die Hitler-Zeit in Schweden verbracht hatten. Es sei ihm schwer gefallen, nicht manchmal in die Debatte einzurufen, doch hielt er es nicht für angebracht, dass Gäste auf einem Kongress ihre Kollegen in einer oder der anderen Art zu beeinflussen trachteten. Doch gäbe es eine Reihe von Fragen, mit denen er nicht zufrieden gewesen sei, speziell die Frage, wie den Schattenflaggenschiffen Panamas ein Ende gesetzt werden könne und die Frage der Mitgliedsbeiträge zur ITF. Was den ersten Punkt betreffe, hätte er den Delegierten gerne berichtet, in welcher unerfreulichen Art diese Frage in Schweden behandelt worden sei. Konservative und Liberale hatten vom Parlament die Verabschiedung eines Gesetzes verlangt, das spontanen Streikausbrüchen ein Ende setzen sollte, indem eine vorherige Streikankündigung verlangt wurde. Man hatte sich auf eine Frist von acht Tagen geeinigt. Er selbst habe in seiner Eigenschaft als Parlamentsmitglied den ersten Gesetzesentwurf erhalten, sei damit zum Premierminister gegangen und hatte ihm erklärt, dass es ganz unmöglich sei, dass die Besatzung eines Schiffes vorher seine Streikabsicht ankündige, ohne den Schiffsbesitzer oder den Heimathafen des betreffenden Schiffes zu kennen. Daraufhin wurde

der Gesetzesentwurf abgeändert und Seeleute davon ausgenommen. So sei die Aktion der schwedischen Docker gegen die unter Panamas Flagge segelnden Schiffe durchaus legal (Applaus). Er wolle der ITF einige dieses Gesetz betreffende Dokumente senden, da es auch für andere nützlich sein könne, das schwedische Recht kennen zu lernen. Die schwedischen Arbeiter hätten auch das Recht, Sympathieaktionen durchzuführen, um ihren Kollegen in anderen Industriezweigen beizustehen, ohne dies vorher anzukündigen. Eine solche Art von Gesetzgebung, meinte er, könne auch in anderen Ländern nützlich sein.

Die Skandinavier hätten auch eine 25 %ige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge vorgeschlagen, der Kongress hätte sich jedoch für eine 15 %ige Steigerung ausgesprochen. Das erinnere ihn an eine Episode auf dem Internationalen ITF-Kongress in Paris im Jahre 1900, als man auf einer Reduzierung der Mitgliedsbeiträge bestand und die Beiträge trotz seiner Opposition gut um die Hälfte reduziert worden waren. Der Erfolg davon war, dass Tom Mann aus dem Generalsekretariat der ITF ausscheiden musste und sich in London eine kleine Bar eröffnete. Die Organisation zerfiel und die Deutschen mussten sie übernehmen, weil keine Fonds vorhanden waren.

Die Lage sei jetzt dieselbe und er bange um das, was geschehen könne, wenn die angeschlossenen Organisationen der ITF nicht genügend Beiträge leisteten, um sie arbeitsfähig zu machen.

Seiner Meinung nach sei es ein sehr ruhiger Kongress gewesen. Es hätte mehr temperamentvolle Diskussionen geben sollen. (Applaus) Er meinte, dass man, wenn man diesen Fragen kräftiger zu Leibe gerückt wäre, bessere Resultate erzielt hätte.

Dies könne sehr leicht sein letzter Kongress sein -- seine Zeit wäre wohl bald abgelaufen. Sollte ihm jedoch ein längeres Leben vergönnt sein, würde er glücklich sein, alle seine Kollegen wiederzusehen und er hoffe, dass die ITF auch nach seinem Tod eine starke, leistungsfähige Organisation bleiben werde, ausdauernd in schweren Zeiten, die alles menschenmögliche tun werde, was für die Transportarbeiter nötig sei. (Starker Applaus, der Kongress singt: "For he is a jolly good fellow".)

G. Joustra (Holland) dankte dem Kongress aufrichtigst für die Möglichkeit, die ihm gegeben worden war, daran teilzunehmen. Er erinnerte an die Konferenz von 1922, auf welcher er zum ersten Male die holländischen Eisenbahner und Binnentransportarbeiter vertreten hatte. Viele Kollegen seien seit jener Zeit von uns gegangen. Er betonte die Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit. Die Welt ändere sich ständig und deshalb müssen wir auf der ganzen Welt zusammenhalten. Er schloss mit guten Wünschen für die ganze Menschheit und die Millionen von Kollegen, die auf diesem Kongress vertreten seien.

Der Vorsitzende erklärte, dass man nun am Ende dieses ereignisreichen Treffens angelangt sei. Er wolle vor allem Kollegen Ulbrich für dessen grosse Leistungen seinen herzlichsten Dank aussprechen, die sehr wesentlich zu der erfolgreichen Organisation der technischen Seite des Kongresses beitrugen. Er dankte auch den Mitarbeitern des ITF-Büros. Vor allem wolle er für die Gastfreundschaft der offiziellen Stellen und der österreichischen Gewerkschaften danken. Wir alle würden die schönsten Erinnerungen an Wien in ihre Heimat mitbringen. Er wolle noch den Delegierten für ihre hervorragende Disziplin, Aufmerksamkeit und Mitarbeit danken, die ihnen

die Abwicklung der umfangreichen Tagesordnung ermöglicht hätten. Er berührte nochmals die verschiedenen Fragen, die diskutiert worden waren, speziell die der regionalen Tätigkeit, der 40-Stundenwoche im Zusammenhang mit dem aktuellen Problem der Automation und schliesslich die Frage der Koordinierung und Integration der Transportmittel in Europa.

Zum Schlusse gab er nochmals seinen herzlichsten Dank an alle jene, die zum Erfolg des Kongresses beigetragen hatten, Ausdruck. Er hoffte, dass die Delegierten Wien voll der besten Erinnerungen verlassen würden; er wolle nicht den Kongress schliessen, ohne den Arbeitern der ganzen Welt Frieden, Freiheit und Gerechtigkeit zu wünschen.

Der Vorsitzende erklärte darauf den Jubiläumskongress der ITF in Wien für geschlossen.

Der Kongress endete mit dem Singen der Internationale.

Resolutionen

Angenommen von Kongress der IFF, Wien, 18. bis 26. Juli 1956.

ALLGEMEIN

Resolution über die Koalitionsfreiheit in Brasilien.

Dieser Kongreß etc.

stellt fest, daß verschiedene Gesetze der brasilianischen Regierung Koalitionsfreiheit vorsehen und daß insbesondere Art. 159 der Bundesverfassung den Arbeitern das Recht einräumt, Gewerkschaften zu bilden bzw. ihnen beizutreten.

Nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis, daß es trotz der Existenz solcher gesetzlichen Bestimmungen den Arbeitnehmern der verstaatlichten Transportunternehmen nicht gestattet ist, einer Gewerkschaft beizutreten.

Fordert daher die Regierung auf, sofort Schritte zu unternehmen, um das Recht aller Transportarbeiter, einer Gewerkschaft ihrer Wahl beizutreten, zu gewährleisten.

Solidaritätsresolution mit den Arbeitern Posens

Der vom 18. bis 26. Juli in Wien tagende 24. Kongreß der Internationaler Transportarbeiter-Föderation sendet den Arbeitern von Posen, die am 28. Juni 1956 von der ganzen Welt ihr Elend und ihre Knechtschaft bekundeten, seine brüderlichen Grüße und versichert sie seiner uneingeschränkten tatkräftigen Solidarität sowie tiefsten Mitgeföhls mit den Opfern des Aufstandes und mit denen, die jetzt im Gefängnis schmachten.

Am 28. Juni 1956 schossen Sowjettanks auf die Arbeiter von Posen, so wie sie am 17. Juni 1953 auf die Arbeiter von Ostberlin geschossen hatten.

Dieser Kongreß verdammt die Grausamkeit eines Regimes, das den Arbeitern keine Wahl offen läßt als die zwischen Elend und Tod.

Der Kongreß sendet seine Grüße im besonderen an die Transportarbeiter von Posen, deren Aktion im Laufe des Aufstandes vom 28. Juni 1956 entscheidend war.

Die Internationale Transportarbeiter Föderation unterstützt die Beschlüsse und Initiativen des IBBG, durch welche die öffentliche Meinung der Welt und die höchsten internationalen Rechtsorgane auf die blutigen Unterdrückungsmaßnahmen gegen die Streikenden von Posen aufmerksam gemacht wurden, als diese nach einer Pause von 3 Jahren den Kampf der Arbeiter von Ostberlin vom 17. Juni 1953 fortsetzten.

Die Internationale Transportarbeiter Föderation stellt fest, daß die Aufständischen von Posen, so wie diejenigen von Ostberlin im Jahre 1953, proklamiert haben, was in Wahrheit vorgeht: Sie haben weder Brot noch Freiheit, aber sie wollen und können weder ohne Brot noch ohne Freiheit sein. Wie alle anderen Menschen wissen auch sie, daß die beiden voneinander nicht zu trennen sind, denn der Sklave, der seiner Freiheit beraubt ist, erhält sein Brot nur durch die Gnade seines Herrn.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation reagiert auf den verzweifelten Aufschrei der Arbeiter Posens und sendet sein Echo durch die ganze Welt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation steht ein für die Freiheit von jeglicher Tyrannei, der alten oder der neuen. Diese Stellungnahme geht auf die Gründung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zurück, und der 24. Kongreß unterstützt sie mit größtem Nachdruck, damit der Aufschrei der Arbeiter Posens sowieder Arbeiter aller von der kommunistischen Diktatur unterjochten Länder, "Freiheit, Brot" erst am Tage der Befreiung vorhallen werde.

#### Resolution über die 40-Stundenwoche

In Anbetracht der Tatsache, daß die Verkürzung des Arbeitstages und der Arbeitswoche eines der grundlegenden Ziele der Gewerkschaftsbewegung ist;

daß die technische Entwicklung im allgemeinen und die fortschreitende Automation im besonderen ein Stadium erreicht haben, in dem in vielen Ländern eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 40 Stunden, unter gleichzeitiger Beibehaltung der mit einem angemessenen Lebensstandard vereinbarten Löhne gerechtfertigt erscheint;

daß in einer Reihe von Ländern, wie in den USA und Kanada, die 40-Stundenwoche, bzw. sogar kürzere Arbeitswoche, ohne Abbau der Entlohnung, bereits zur Tatsache geworden ist und in anderen europäischen Industrieländern, insbesondere Belgien, Deutschland, Schweden und der Schweiz, die verkürzte Arbeitswoche bereits auf dem Aktionsprogramm der Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen steht,

bekräftigt dieser Kongreß die Resolutionen, die auf vorhergehenden Kongressen und Konferenzen der ITF im Sinne der Einführung der 40-Stundenwoche gefaßt wurden, sowie die einschlägige Resolution des Vorstandes des IBFG (New York, Dezember 1955);

appelliert an die der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbände, ihr Möglichstes zu tun, um die Einführung der 40-Stundenwoche in ihren Ländern, wo immer dies angesichts der wirtschaftspolitischen Gegebenheiten möglich ist, als unmittelbares Ziel, oder, wo es nicht sofort erreicht werden kann, etappenweise anzustreben; und verspricht den Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen um Erreichung dieses Zieles den Beistand der ITF.

ZIVILLUFTFAHRT

Resolution über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen

Der 24. Kongreß der Internationalen Föderation der Transportarbeiter vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien

hat <sup>die</sup> hinsichtlich der Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen in einer Reihe von Ländern angewandten Methoden geprüft und mit großer Besorgnis die ständig größeren Umfang annehmende Tendenz festgestellt, Mitglieder der technischen Besatzung von Verkehrsflugzeugen in doppelter Eigenschaft zu verwenden, woraus sich eine übermäßige Arbeitslast ergibt, die zur Ermüdung der Besatzung und Überanstrengung führt, durch die die Flugsicherheit beeinträchtigt wird.

Bringt sein tiefstes Bedauern über eine derartige Entwicklung zum Ausdruck, die im Widerspruch zu den Sicherheitsnormen und die für einen optimalen Einsatz ausschlaggebenden betriebswirtschaftlichen Erwägungen steht.

Vertritt nachdrücklich die Überzeugung, daß die Sicherheit der Fluggäste und die im Interesse eines optimalen Einsatzes liegende bestmögliche Verwertung der beruflichen Befähigung des technischen fliegenden Personals in den Flugzeugtypen moderner Bauweise, deren Einsatz für die nahe Zukunft vorgesehen ist, sowie der hochkonzentrierte Luftverkehr, die Verwendung von technischem fliegenden Personal mit beruflicher Sonderbefähigung erforderlich machen, nämlich Piloten, Navigator, Funker und Bordingenieur und das in sekundärem Zusammenhang ebenfalls zu berücksichtigende Kabinenpersonals, die alle ausschließlich in Ausübung ihrer besonderen beruflichen Befähigung zu beschäftigen sind.

Betont die imperative Notwendigkeit von Entwürfen von Flugzeugtypen, die individuelle, mit allen erforderlichen Einrichtungen versehene Arbeitsplätze im Führerstand vorsehen, durch die bestmögliche Ausübung dieser Funktionen des vorerwähnten Personals im Interesse der Flugsicherheit und optimalen Leistung gewährleistet ist.

Appelliert an die angeschlossenen Organisationen, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln darauf zu achten, daß diesen Erfordernissen bereits im Blaupausestadium des Konstruktionsprozesses Rechnung getragen wird.

legt den Mitgliedsverbänden ferner dringend nahe, ihren Mitgliedern und insbesondere ihren Piloten die Gefahren vor Augen zu führen, die einer Beschäftigung in doppelter Eigenschaft innewohnt und sie zu veranlassen, alle Versuche der Luftverkehrslinien abzuweisen, die durch finanzielle Verlockungen, Erwägungen berufsethischer Natur oder aus Prestige Gründen zur Übernahme zusätzlicher Aufgaben zu verleiten.

Bekräftigt offiziell die Entschlossenheit der ITF darauf zu achten, daß ein wirtschaftlicher Aufschwung der Luftverkehrslinien nur unter gleichzeitiger genauer Einhaltung der für die Sicherheit maßgebenden Normen erfolgt.

Sagt den Mitgliedsorganisationen seine rückhaltlose Unterstützung zu, indem allen verantwortlichen Kreisen der zivilen Luftfahrt und der internationalen öffentlichen Meinung diese Stellungnahme zur Kenntnis



gebracht wird und sagt ferner den Mitgliedsverbänden seine uneingeschränkte Unterstützung zu, falls sie es für notwendig erachten, Flugzeugtypen zu boykottieren, deren Einsatz nicht im Einklang mit den vorstehend angeführten Erfordernissen erfolgt und etwaige zwecks Erreichung dieser Ziele notwendige Aktionen auf nationaler bzw. internationaler Ebene durchzuführen.

### Resolution über einen Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt

In Anbetracht der Tatsache, dass die International Transport Arbeiter-Föderation nach wie vor die alles überragende Bedeutung der Sicherheit in der Luft und am Boden anerkennt, im Interesse der Förderung der Zivilluftfahrt und des reisenden Publikums und der Besatzungen, Beschließt der Kongress, daß die ITF ihren festen Willen bekräftigt, sich jedem Versuch der Luftverkehrsgesellschaften, den Standard der Sicherheit aus wirtschaftlichen oder konkurrenzmäßigen Überlegungen zu senken, zu widersetzen und beschließt ferner, daß die ITF den folgenden vereinheitlichten internationalen Kodex der Ethik der Betriebssicherheit für das fliegende und Bodenpersonal aller Luftverkehrsgesellschaften billigt, dessen Mitglieder angeschlossenen Organisationen der ITF angehören:

#### Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt

Das bei einer Luftverkehrslinie beschäftigte Bodenpersonal darf nicht gegen besseres Wissen den Abflug eines Flugzeuges zulassen, das sich in einem die Sicherheit gefährdenden oder fluguntauglichen Zustand befindet und hat den betreffenden Defekt dem technischen fliegenden Personal des betreffenden Flugzeuges bekanntzugeben. In allen Fällen, in denen bei einem derartigen betriebsunsicheren oder fluguntauglichen Zustand des Flugzeugs nicht vor dem Start vollkommene Abhilfe geschaffen wurde, hat das Bodenpersonal seiner Organisation und den zuständigen Behörden einen vollständigen Bericht zu übermitteln.

Das bei einer Luftverkehrslinie beschäftigte fliegende Personal darf nicht gegen besseres Wissen ein Flugzeug starten, das betriebsunsicher oder nicht flugtauglich ist und hat auf den hierfür vorgesehenen Formularen einen ausführlichen Bericht über jedes betriebsunsichere oder nicht flugtaugliche Gerät oder Bestandteil des Flugzeuges oder die Flugtauglichkeit oder Flugsicherheit beeinflussende Ereignis während des Flugs Bericht zu erstatten. In allen Fällen, in denen nicht vollkommene Abhilfe auf eine Weise geschaffen wurde, und der weitere Einsatz des Flugzeuges in betriebsunsicherem oder fluguntauglichem Zustand zugelassen wurde, hat das fliegende Personal seiner Organisation und den zuständigen Behörden ausführlich Bericht zu erstatten.

Keine der im Kodex der Ethik der Betriebssicherheit enthaltenen Bestimmungen darf auf die Erteilung von Lizenzen irgendeinen wie immer gearteten Einfluß ausüben.

Ferner wird beschlossen, die Aufmerksamkeit aller infrage kommenden nationalen und internationalen Gremien sowie der zuständigen Regierungsstellen auf die vorstehende Resolution zu lenken, damit den Erfordernissen der Betriebssicherheit entsprechende einheitliche Normen eingeführt und gewahrt werden und allen Mitgliedsverbänden zu empfehlen, auf jede ihnen notwendig erscheinende Weise vorzugehen, um die in der vorliegenden Resolution angeführten Ziele und Zwecke in vollem Umfange zu erreichen.

Resolution über Befähigungsnachweise (Lizenzen) des technischen Personals des Bodeninstandhaltungsdienstes (Monteure)

Der 24. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Versammelt vom 18. - 26. Juli 1956 in Wien,

Vortritt die Ansicht, daß einer der wichtigsten Beitragsfaktoren des hohen Niveaus der Betriebssicherheit der Zivilluftfahrt die berufliche Befähigung und Tüchtigkeit der lizenzierten Flugzeugmechaniker ist;

ist überzeugt, daß die gegenwärtig verwendeten Flugzeugtypen und insbesondere die schnelleren und technisch komplizierteren Typen, die in der nahen Zukunft zum Einsatz gelangen werden, im Interesse der Flugsicherheit und des verlässlichen Einsatzes einwandfrei nur von Personal bedient werden können, das entsprechend geschult und für diese Aufgabe qualifiziert ist;

Stellt mit Besorgnis fest, daß die Internationale Vereinigung für Lufttransport (I.A.T.A.) vorschlägt, die von I.C.A.O. im Anhang 1 (Lizenzen des Personals) und Anhang 6 (Einsatz der Flugzeuge) der Internationalen Normen festgelegte Regelung dahingehend zu ändern, daß die individuellen Lizenzen der Mechaniker abgeschafft und Luftverkehrslinien die Erlaubnis erhalten würden, im Rahmen eines Systems der "anerkannten Organisationen" (Unterhaltungsgesellschaften) Instandhaltungsarbeiten und Überflüge durchzuführen;

Protestiert nachdrücklich gegen diesen Vorschlag, dessen Verwirklichung lediglich ein Absinken des Standards der Bedienung und des Faktors der Flugsicherheit zur Folge haben kann und daher eine Schädigung der Interessen der Zivilluftfahrt bedeuten würde;

Fordert I.C.A.O. auf, diesen Vorschlag abzulehnen und weiterhin dafür zu sorgen, daß die Flugsicherheit durch die berufliche Tüchtigkeit Kenntnisse und Erfahrung spezialisierter Techniker gewährleistet wird und ihre Bestimmungen über die Lizenzen etwas mehr den Erfordernissen der heutigen Zeit anzupassen;

Appelliert an alle angeschlossenen Organisationen, den Regierungen und Luftverkehrslinien nachdrücklich die imperative Notwendigkeit eines Systems der Wartung und Bedienung durch verantwortungsbewusste Fachkräfte vor Augen zu führen;

Verspricht, die Bemühungen der Mitgliedsverbände um Verwirklichung dieser Resolution mit allen verfügbaren Mitteln zu unterstützen.

## HAFENARBEITER

### EntschlieÙung über den BinnenverkehrsausschuÙ der IAO

Der vom 18. bis 26 Juli 1956 in Wien tagende KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wurde über die Tendenz unterrichtet, die Fristen zwischen den Tagungen der Industrieausschüsse der IAO, insbesondere des Binnenverkehrsausschusses, immer mehr zu verlängern.

Der KongreÙ hält die Aufgaben der Industrieausschüsse nach wie vor für wertvoll und bedauert die Einschränkung ihrer Nützlichkei durch die Herabsetzung der Zahl der Tagungen.

Aus diesem Grunde appelliert der KongreÙ an den Verwaltungsrat des IAA, die Möglichkeit zu prüfen, daß die Tagungen der Industrieausschüsse wiederum nach den ursprünglich vorgesehenen Fristen stattfinden. Er hofft insbesondere, daß der Binnenverkehrsausschuß wieder jeweils nach 18 Monaten zusammentreten möge, damit die bedeutenden internationalen Sozialprobleme der verschiedenen Verkehrszweige ohne unnötige Verzögerung in der IAO besprochen werden können.

### EntschlieÙung über die Ausbildung von Hafendarbeitern

Im Lichte der Entwicklung der Mechanisierung und verschiedener Systeme des Güterumschlages vertritt der KongreÙ die Ansicht, daß Bemühungen um eine ausreichende Ausbildung von Hafendarbeitern unternommen werden sollten.

Um der Befürwortung einer angemessenen Entlohnung der Hafendarbeiter weiterhin Berechtigung zu verleihen, kommt dem System der Ausbildung, das die fachliche Befähigung der Hafendarbeiter gewährleistet, größte Bedeutung zu.

Der KongreÙ beantragt eine koordinierte Behandlung dieser Frage durch die Mitgliedsorganisationen und legt dem neu zu wählenden Exekutivkomitee dringend nahe, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Meinung der Mitgliedsorganisationen einzuholen und die entsprechenden Schritte zu ihrer Verwirklichung zu unternehmen.

### EntschlieÙung über Mechanisierung und Umschlag von Massengütern

In Anbetracht der immer um sich greifenden Verwendung von mechanischen Geräten beim Güterumschlag ist der KongreÙ der Ansicht, daß die Vertreter der Hafendarbeiter den zukünftigen Auswirkungen einer derartigen Entwicklung auf die Beschäftigung größte Aufmerksamkeit zuwenden sollten. Obwohl nicht angeregt wird, daß sich der Arbeiter der Einführung der mechanisierten Methoden widersetzen sollte, sollte nichtsdestoweniger darauf bestanden werden, daß die finanziellen Vorteile Arbeitnehmern und Arbeitgebern in gleichem Maße zugute kommen.

Ferner vertritt der KongreÙ die Ansicht, daß die Verwendung von Güterbehältern und die Mechanisierung des Klassengüterumschlages von den für den Schutz der Beschäftigung der Hafendarbeiter zuständigen Gremien sorgfältig im Auge behalten sollte, um sie vor einem unnötigen und mit Härten verbundenem Abbau von Arbeitskräften zu

schützen; der sich aus dieser Beförderungsart ergeben könnte.

Im Hinblick auf diese beiden Faktoren ersucht der Kongreß das neue Exekutivkomitee, das Interesse an diesen Angelegenheiten und ihre Diskussion zu fördern, alle daran interessierten Organisationen um ihre Meinung zu befragen und schließlich nötigenfalls eine auf internationaler Ebene einzuschlagende Politik festzulegen.

### Entscheidung über ein internationales Programm der Hafendarbeiter.

Die im Zusammenhang mit dem 24. Kongreß der ITF am 19. Juli 1956 in Wien veranstaltete Konferenz der Hafendarbeitersektion der ITF hat das nachstehend angeführte Internationale Aktionsprogramm festgelegt. Sie fordert alle Mitgliedsverbände der Hafendarbeiter auf, sich in ihrem Lande für die Verwirklichung dieses Programms einzusetzen und einander nach besten Kräften zum Zwecke der Erreichung der darin festgelegten Ziele behilflich zu sein.

Die im nachstehend auseinandergesetzten Programm festgelegten Normen sind als internationale Mindestnormen zu betrachten und es wird ausdrücklich festgelegt, daß durch sie etwaige bereits geltende günstigere Bedingungen bzw. für die Zukunft ins Auge gefaßte bessere Bedingungen in irgend einem Lande auf keine wie immer geartete Weise beeinträchtigt werden dürfen.

#### Löhne

Die Hafendarbeiter haben Anspruch auf eine Entlohnung, die der eines gelernten Arbeiters entspricht.

#### Arbeitszeit

Die Arbeitszeit in Hafendarbetrieben darf 40 Stunden pro Woche nicht überschreiten, berechnet auf Grund eines einwöchigen oder 14-tägigen Durchschnittes, je nach den lokalen Gepflogenheiten bzw. 8 Stunden im Tag.

#### Tagarbeit

Die normale Arbeitszeit hat soweit wie möglich und vorbehaltenlich des nachstehend in bezug auf Arbeit am Wochenende, Schichtarbeit und Mehrarbeit Gesagten zwischen 8 Uhr und 17 Uhr zu fallen.

#### Arbeit am Wochenende

Die 40-stündige Arbeit pro Woche ist soweit wie möglich zwischen 8 Uhr am Montag und 13 Uhr am Samstag zu leisten, um ein arbeitsfreies Wochenende zu ermöglichen. Arbeit zwischen 13 Uhr am Samstag und 8 Uhr am Montag ist nur unter den folgenden Bedingungen zu leisten:

- 1.) daß sie auf dringende Arbeiten beschränkt wird;
- 2.) daß sie auf Grund einer besonderen Vereinbarung zwischen den Organisationen der Arbeitgeber der Hafendarbetriebe und der Hafendarbeiter erfolgt;
- 3.) daß sie in der Höchstarbeitszeit von 40 Stunden pro Woche inbegriffen ist.

### Schichtarbeit

Um den Erfordernissen der Hafendarbeit Rechnung zu tragen, ist Schichtarbeit zur gleichen Zeit wie die normale Tagarbeit zulässig unter folgenden Bedingungen:

1. Sie darf nur in dem Umfange zur Anwendung gelangen als für das klaglose und einwandfreie Funktionieren der Hafendarbetriebe erforderlich ist und mit den Traditionen und Gepflogenheiten vereinbar ist;
2. Arbeit außerhalb der normalen Arbeitszeit ist auf angemessene Weise entweder durch höhere Entlohnung oder kürzere Arbeitszeit abzugelten;
3. Zwischen Arbeit an zwei aufeinanderfolgenden Tagen muß eine ununterbrochene Ruheperiode von mindestens 12 Stunden fallen.

### Mehrarbeit

Mehrarbeit ist soweit wie möglich zu vermeiden. Sie ist nur unter außergewöhnlichen Umständen zulässig, zur Abfertigung eines Schiffes oder in Notfällen und darf zwei Stunden nicht übersteigen.

Soweit Mehrarbeit im Sinne des vorhergehenden Abschnittes geleistet wird, ist sie an Wochentagen mit einem 50%igen Zuschlag zum jeweils geltenden Lohnsatz und an Sonn- und Feiertagen mit einem 100%igen Zuschlag abzugelten.

### Öffentliche Feiertage

Die Hafendarbeiter, einerlei, ob sie auf wöchentlicher oder täglicher Basis beschäftigt sind, haben Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes an öffentlichen Feiertagen. Für Arbeit an öffentlichen Feiertagen ist eine zusätzliche Entlohnung zu entrichten.

### Jährlicher Urlaub

Den Hafendarbeitern ist ein jährlicher Urlaub von mindestens 15 Werktagen mit doppelter Entlohnung zu gewähren....

### Sicherheit der Beschäftigung

Die Grundsätze der Regelung der Beschäftigung in den Hafendarbetrieben, die in der vom Binnenverkehrsausschuß des IAA auf seiner Dritten Session im Mai 1949 gebilligten Resolution enthalten sind, sind in die Hafendarbeitsordnungen einzubeziehen, insbesondere soll

1. die Beschäftigung in den Hafendarbetrieben normalerweise auf registrierte Hafendarbeiter beschränkt werden;
2. die Registrierung im Rahmen einer Hafendarbeitsordnung einen gesetzlich bindenden Arbeitsvertrag darstellen;
3. die vertragschließenden Organisationen der Hafendarbeiter in Gremien zur Überwachung von Hafendarbeitsordnungen auf Basis der Gleichberechtigung mit den Arbeitgebern vertreten sein, insbesondere in den Gremien,

deren Aufgabe die Festlegung und Kontrolle der Zahl und Zulassung der Arbeitskräfte, Betriebsdisziplin usw. ist;

Unregistrierte Arbeitskräfte sind über die gleichen Stellen wie registrierte Arbeitskräfte zu beschäftigen und nur soweit die letztgenannten nicht verfügbar sind.

#### Garantierter Lohn

Die registrierten Hafnarbeiter haben Anspruch auf einen täglichen oder halbtägigen Garantielohn in der Höhe von mindestens 70% und einen wöchentlichen Garantielohn in der Höhe von mindestens 80% des entsprechenden Zeitlohns.

#### Altersrenten

Bei Erreichung des Alters von 65 Jahren und nach Vollendung einer 10jährigen Beschäftigungsdauer in den Hafnarbetrieben haben die Hafnarbeiter Anspruch auf eine von den Hafnarbetrieben zu gewährende Altersrente, durch die sich der Gesamtbetrag der Altersrente, einschließlich der gesetzlichen Rente und unter Berücksichtigung der Dienstalterszuschläge auf mindestens 75% der durchschnittlichen Entlohnung der Hafnarbeiter erhöht. Es soll den Hafnarbeitern freistehen, zwischen den Altersgrenzen von 60 und 65 Jahren mit anteilmäßig gekürzter Altersrente in den Ruhestand zu treten.

#### Sicherheit und Wohlfahrt

Die Konferenz empfiehlt dringend die Durchführung aller geeigneten Maßnahmen im Hinblick auf die möglichst umgehende und vollständige Anwendung

1.) des Internationalen Kodex der berufsmäßigen Praxis, mit dessen Ausarbeitung der Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen beschäftigt ist, und

2.) der Resolution über Wohlfahrtseinrichtungen und sonstige mit der Gesundheit der Hafnarbeiter in Verbindung stehende Angelegenheiten, die vom Binnenverkehrsausschuß des IAA im Februar 1954 gebilligt wurden.

#### Mitbestimmung

Die Konferenz bekräftigt ihre Anerkennung des Grundsatzes der Mitbestimmung der Arbeitnehmer. Der Wert dieses Grundsatzes ist bereits auf sozialem Gebiete vor Augen geführt worden, insbesondere im Zusammenhang mit der Registrierung von Hafnarbeitskräften und Wohlfahrtseinrichtungen, und die Konferenz vertritt die Meinung, daß die Anerkennung dieses Grundsatzes auf wirtschaftspolitischen Gebieten in gleicher Weise zu harmonischen innerbetrieblichen Beziehungen und zu einer Steigerung der Produktivität und Leistungsfähigkeit der Hafnarbetriebe beitragen kann.

HOCHSEEFISCHER

Resolution über die Behandlung der Fragen der Hochseefischer beim IAA

Der Kongreß stellt mit Bedauern fest, daß bisher keine Schritte zur Verwirklichung der von der 28. Seefahrtskonferenz des IAA im Jahre 1946 angenommenen Resolution unterommen worden sind, in der eine internationale Regelung der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer gefordert wird, ähnlich der, wie sie für die Seeleute besteht.

Er stellt ferner fest, daß die Joint Maritime Commission auf ihrer 18. Session im Oktober 1955 einstimmig empfohlen hat, drei Aspekte der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer (Mindestalter, ärztliche Untersuchung und Heuerverträge) auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1957 zu setzen, daß aber dieser Empfehlung nicht Folge geleistet worden ist.

Er stellt drittens fest, daß sich der Verwaltungsrat des IAA auf seiner Sitzung im November 1956 anlässlich der Festlegung der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1957 mit dem derzeitigen Stand der Gesetzgebung und der berufsüblichen Praxis in Bezug auf die oben angeführten drei Aspekte der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer beschäftigen soll.

Der Kongreß beantragt, daß die Frage der Arbeitsbedingungen dieser ohnehin schon viel zu lange vernachlässigten Arbeitnehmer unverzüglich behandelt wird und fordert dringend, daß der Einbeziehung der drei erwähnten Fragen in die Tagesordnung der Session 1958 der Internationalen Arbeitskonferenz keine weiteren Hindernisse in den Weg gelegt werden.

SEELEUTE

Resolution an die IMCO - zwischenstaatliche beratende Seefahrt - Organisation

Der Kongreß ..... etc .....

Er stellt mit tiefer Beunruhigung fest, daß die Konvention über die Einrichtung einer zwischenstaatlichen beratenden Seefahrt-Organisation (IMCO) acht Jahre nach ihrer Annahme durch eine, unter den Auspizien der Vereinten Nationen abgehaltenen Konferenz noch immer nicht in Kraft getreten ist.

Es ist bekannt, daß insbesondere die skandinavischen Regierungen eine starke Opposition gegen die Konvention in ihrer ursprünglichen Form bildeten, wodurch sie andere Regierungen in negativem Sinne beeinflussten.

Die gegenwärtige Entwicklung in der Schifffahrt, wie zum Beispiel die Massenübertragungen von Tonnage auf Flaggen von Ländern, die die grundlegendsten Bedingungen der Sicherheit des Einsatzes der Schiffe mißachten, und die Flaggendiskriminierung, schaden nicht nur der Wirtschaft der seefahrenden Nationen, sondern beeinträchtigen auch den sozialen Standard der Seeleute. Diese sehr ernste Lage erfordert dringender denn je die Schaffung eines für die internationale Schifffahrt zuständigen Gremiums, nämlich der IMCO.

Der Kongreß bekräftigt deshalb mit größtem Nachdruck die früheren einschlägigen Resolutionen und fordert die Vereinten Nationen auf, die nötigen Schritte zu unternehmen, um die Konvention über IMCO so schnell wie möglich ihrer Verwirklichung zuzuführen, wenn nötig durch Herabsetzung der ursprünglich festgelegten Zahl der Ratifizierungen.

Resolution über falsche Flaggen - Aufruf an Regierungen +)

Der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stimmt zur Kenntnis, daß die Registrierung von Schiffen unter der Flagge Panamas, Liberias, und anderer Länder unvermindert weitergeht, ohne daß seitens der Regierungen irgendwelche Schritte unternommen worden, um die schädlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Volkswirtschaft der traditionellen Seefahrtländer und den Standard der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seecolite abzuwehren.

In Anbetracht der Tatsache, daß diese schädlichen Auswirkungen von allen Bevölkerungsschichten der betreffenden Länder immer mehr verspürt werden müssen, richtet der Kongreß das dringende Ersuchen an die Regierungen, gemeinsam Mittel und Wege zu suchen, um dieses Problem zu lösen. Es wäre eine Absprache unter den Regierungen der Seefahrtländer zu treffen, wonach diese alles in ihrer Macht Stehende unternehmen würden, um zu verhindern, daß die unter ihrer Flagge registrierten Schiffe verkauft und unter Flaggen überführt werden. Die Regierungen sollten nicht nur solchen Registrierungen entgegenwirken, sondern auch jeder Charterung von Panlibhonco-Schiffen an die Erdöl-, Stahl-, Kohlen-, und anderen Industrien der echten Seefahrtländer, die sich auf die Volkswirtschaften dieser Länder als Abnehmer ihrer Produkte verlassen, ihnen gleichzeitig aber einen großen Teil des Verdienstes vorenthalten, der mit der Beförderung der Produkte auf dem Seewege verbunden ist.

Resolution über falsche Flaggen - Aufruf an allgemeine Gewerkschaftsbewegungen +)

In Anbetracht der Tatsache, daß die unter falschen Flaggen registrierte Handelstonnage heute die eindruckliche Zahl von zehn Millionen BRT erreicht hat und weiterhin rasch zunimmt, und in der Erkenntnis der sich daraus ergebenden schweren Gefährdung aller Teile der Wirtschaft und der Bevölkerung, ersucht der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, die Aufmerksamkeit sämtlicher Gewerkschaftsbünde auf dieses Problem und dessen ernstliche wirtschaftliche Folgen für alle Arbeitnehmergruppen hinzuweisen und den Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bemühungen um eine Lösung des Problems nach Kräften beizustehen.

Resolution über Costa Rica ++)

Dieser Kongreß..... etc.....

nimmt mit größter Zufriedenheit den Entschluß der Regierung von Costa Rica zur Kenntnis, die Registrierung ausländischer Handelsschiffe in Costa Rica zu suspendieren und gratuliert der Regierung zu diesem beherzten Schritt gegen den Mißbrauch der nationalen Flagge durch jene, denen es lediglich darum geht, sich den normalen Pflichten und der Verantwortung der Gemeinschaft gegenüber zu entziehen.



## Resolution über geflüchtete Seeleute

Der Kongreß hat einen Bericht der Seelutesektion der ITF über das tragische Schicksal einer großen Anzahl von Seeleuten entgegengenommen, die infolge ihrer Flucht aus Ländern unter kommunistischer Herrschaft oder infolge anderer Umstände, die ihnen nicht zur Last gelegt werden können, staatenlos geworden sind. Viele dieser Seeleute können die Schiffe, auf denen sie beschäftigt sind, mangels der erforderlichen Papiere nicht verlassen und werden manchmal Opfer der Ausbeutung, da sie gezwungen werden, sich mit niedrigen Löhnen und schlechteren Arbeitsbedingungen einverstanden zu erklären als Seeleute, die ihre Beschäftigung ohne weiteres wechseln können.

Der Kongreß bringt seine aufrichtige Anerkennung der Bemühungen zum Ausdruck, die von internationalen Gremien, wie dem Hohen Kommissariat der Vereinten Nationen für Flüchtlingswesen und der Joint Maritime Commission der IAO zugunsten dieser in Not geratenen Seeleute unternommen worden sind und nimmt mit besonderem Interesse die Initiative von 8 maritimen Ländern - Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen und Schweden - zur Kenntnis, die auf ein zwischenstaatliches Übereinkommen abzielt, in dessen Rahmen diese Seeleute Aufenthaltsländer erwerben können, wo ihnen Reisedokumente ausgestellt und gewisse gesetzliche Schutzmaßnahmen zugestanden werden könnten, wie sie den übrigen Flüchtlingen zugestanden werden. Der Kongreß bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß diese Bemühungen fortgesetzt werden, bis das Ziel erreicht ist und appelliert an die der ITF angeschlossenen Organisationen der Seeleute, ihren Einfluß bei ihren Regierungen so weit wie möglich geltend zu machen, damit eine Lösung des Problems der staatenlosen Seeleute gefunden werde, sobald die Beratungen zwischen den Regierungen im kommenden Dezember wieder aufgenommen werden.

- + ) Wurden auch von der Sitzung der Hafnarbeitersektion sowie der Gemeinsamen Sitzung der Seeleute- und Hafnarbeitersektionen angenommen.
- ++ ) Wurde auch von der Gemeinsamen Sitzung der Seeleute- und Hafnarbeitersektionen angenommen.

## SEELEUTE UND HAFENARBEITER

### Resolution über Freiheit der Meere

Die ITF hat immer ihre stolze Aufgabe darin gesehen, am Kampfe für die Freiheiten der Meere und der Wirtschaft teilzunehmen. Dieser Kongreß protestiert deshalb auf das entschiedenste gegen die Aktion der ägyptischen Regierung, die Blockade des Suezkanals aufrecht zu erhalten. Diese Blockade ist mit den internationalen Gesetzen nicht vereinbar und stellt eine direkte Verletzung der vom Sicherheitsrat im Jahre 1951 gefällten Entscheidung dar. Der Kongreß verlangt sofortige Einhaltung des internationalen Gesetzes und strikte Befolgung der vom Sicherheitsrat im Jahre 1951 gefällten Entscheidung in bezug auf freie Schifffahrt im Suezkanal. Der Kongreß drückt seine Solidarität mit den mutigen israelischen Seeleuten aus, die versucht hatten, die Blockade zu brechen und durch die willkürlichen Aktionen der ägyptischen Regierung stark gelitten hatten.

## EISENBAHNER

### EntschlieÙung über Atomkraft und Automatisierung

Der KongreÙ lenkt die Aufmerksamkeit der Mitgliedsverbände auf die Notwendigkeit eines eingehenden und fortwährenden Studiums der weitreichenden Auswirkungen auf den Standard und die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer des Verkehrswesens, die sich mit Wahrscheinlichkeit aus der Entwicklung und Anwendung von Atomkraft und Automatisierung für industrielle Zwecke ergeben werden.

Der KongreÙ vertritt die Ansicht, daß ein möglichst baldiges Studium dieser Frage erforderlich ist und dauernde Wachsamkeit ausgeübt werden muß, um zu gewährleisten, daß für Arbeitnehmer auf entsprechende Weise gesorgt wird, die von der Ersetzung der menschlichen Arbeitskraft durch Maschinen in Mitleidenschaft gezogen werden und zum Schutz jener Arbeitnehmer, deren berufliche Ausbildung und Erfahrung ihnen eine Anpassung an einen radikalen Wechsel der Arbeitsmethoden unmöglich machen.

Der KongreÙ vertritt ferner die Auffassung, daß die Steigerung der Produktivität, die sich aus der Anwendung dieser neuen Methoden ergeben haben, vielfachen Nutzen mit sich bringen kann und daß für die Stellungnahme der organisierten Arbeiterschaft der Umfang maßgebend sein wird, in dem die Gemeinschaft an diesem Nutzen durch Verbesserung der Entlohnung, längere Freizeit, sowie niedrigerer Verbraucherpreise Anteil nehmen wird.

### EntschlieÙung über Übergang zum Diesel- und elektrischen Antrieb

Der KongreÙ anerkennt die Tatsache, daß der Übergang zu anderen Antriebsmethoden bei den Eisenbahnen in überaus rasch steigendem Tempo vor sich geht. An Stelle der Dampflokomotive tritt in vielen Ländern Diesel- oder elektrischer Antrieb, und aus diesem Übergang ergeben sich Probleme für die Gewerkschaften der Eisenbahner. Ein besonderes Problem steht im Zusammenhang mit der Bemannung der neuen Lokomotivtypen.

Der KongreÙ stellt ferner fest, daß die zur Anwendung gelangenden Methoden von einem Land zum anderen Unterschiede aufweisen und die in einem Land übliche Praxis von den Arbeitgebern in einem anderen Lande zum Nachteil des Personals angewandt werden kann. Um die Zukunft des Lokpersonals zu schützen und seine Ausbeutung und die Einführung unerträglicher Arbeitsbedingungen zu verhindern, erklären wir,

taß grundsätzlich zwei Mann im Führerstand dieser neuen, kostspieligen und mächtigen Maschinen zu beschäftigen sind.

Der Kongreß beschließt daher, diese Angelegenheit der Eisenbahnersektion zur dringenden Behandlung zu überweisen, im Hinblick auf den Entwurf über die zu befolgende Politik als Leitfaden für die der ITF angeschlossenen Mitgliedsverbände der Eisenbahner in allen Ländern.

GEMEINSAME SITZUNG DER EISENBAHNER, STRASSENVERKEHRSARBEITER UND  
BINNENSCHIFFER

Resolution zur wirtschaftlichen Integration Europas  
siehe nächste Seite.

## Entschliessung zur wirtschaftlichen Integration Europas

I. Der ITF-Kongress begrüßt die in dem Bericht der Delegationen des Brüsseler Ausschusses an die Außenminister der sechs Länder enthaltenen Vorschläge zur Schaffung eines europäischen Gesamtmarktes.

Der Kongress stellt mit Zufriedenheit fest, dass die von der europäischen Verkehrskonferenz der ITF. im September 1955 in Bern befürwortete Schaffung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes als der Bildung eines Gesamtmarktes für den freien Austausch von Gütern und Dienstleistungen immanent betrachtet wird. Der von den Delegationen ausgearbeitete Grundsatz, dass die Verkehrsunternehmen und Verkehrskonsumenten auf dem gesamten Territorium aller Mitgliedsstaaten unbehindert Verkehrsleistungen anbieten beziehungsweise verwenden können wird vom Kongress bejaht.

II. Der Kongress betont jedoch, dass der Wettbewerb in der Verkehrswirtschaft zwischen den verschiedenen gleichberechtigten Staaten innerhalb eines Gesamtmarktes einer Lenkung bedarf. Die europäische Verkehrskonferenz der ITF in Bern hatte die Errichtung eines ständigen Ausschusses für das europäische Verkehrswesen gefordert. Der Kongress nimmt nunmehr mit Genugtuung Kenntnis von dem Vorschlag zur Errichtung einer Transportabteilung innerhalb des vorgesehenen europäischen Ausschusses. Der Kongress vertritt dabei die Auffassung, dass dieser Transportabteilung folgende Aufgaben anvertraut werden sollten:

1.) Bildung und Lenkung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes, der imstande ist, zur Erhöhung des Lebensstandards in Europa beizutragen, unter besonderer Berücksichtigung der Länder, deren wirtschaftliche und soziale Entwicklung im Rückstand ist;

2.) Koordinierung des internationalen europäischen Verkehrs und Ueberwachung der Koordinierung auf nationaler Ebene, mit dem Zweck der optimalen Befriedigung der unterschiedlichen Transportbedürfnisse mit dem geringstmöglichen Kostenaufwand für die nationale und internationale Wirtschaft;

3.) eine möglichst weitgehende Beseitigung der Unterschiede zwischen den Arbeitsbedingungen des Personals der verschiedenen Verkehrsträger und der verschiedenen Länder durch Anpassung der Arbeitsbedingungen an die der am günstigsten gestellten Arbeitnehmer.

4.) eine allgemeine Verbesserung der sozialen Bedingungen in der Verkehrswirtschaft

III. Der Kongress weist darauf hin, dass den Interessen der Arbeitnehmer im europäischen Verkehrswesen bei einer Integration und Koordinierung allergrösste Bedeutung zukommt. Der Kongress wiederholt damit die von der europäischen Verkehrskonferenz der ITF in Bern formulierte Forderung, wonach der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in dem zu bildenden europäischen Ausschuss eine angemessene Vertretung eingeräumt werden sollte.

IV. Der Kongress bejaht die Vorschläge der Delegationen zur Rationalisierung des europäischen Luftverkehrs. Er ist der Überzeugung, dass die Bildung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsmarktes die Errichtung einer Gesellschaft für gemeinsame Finanzierung der Luftfahrtsbetriebsmittel und eine weitgehende technische Zusammenarbeit der verschiedenen nationalen Luftverkehrsgesellschaften wesentlich

zur Gesundung dieses Betriebszweiges beitragen würden.

Die Bildung einer europäischen Luftfahrtbetriebsgesellschaft wird von dem Kongress als ein anzustrebendes Endziel betrachtet, das jedoch nur im Rahmen einer künftigen, sehr weitgehenden politischen Integration Europas erreicht werden kann. Im Rahmen einer solchen Konzentration der Kräfte sollte angestrebt werden, dass die überseeischen Länder durch Zugestehung der de-jure Cabotagerechte die Tatsache anerkennen, dass sie auf Grund der Vielstaatigkeit des europäischen Raums praktisch weitgehende innereuropäische Cabotagerechte innehaben.

V. Der Kongress spricht seine Anerkennung aus für die von den Delegationen der sechs Länder geleistete Arbeit. Er stellt jedoch fest, dass die Gesamtkonzeption des gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes in dem Bericht der Delegation nur als Grundsatz erörtert ist. Einer Verwirklichung dieser Gesamtkonzeption muss eine detaillierte Ausarbeitung der konkreten Massnahmen zur Bildung und Lenkung des Gesamtverkehrsmarktes vorhergehen.

Diese konkreten Massnahmen betreffen unter anderen die folgenden Probleme:

Beseitigung jeder Diskriminierung, Angleichung der Investitionspläne im Ausbau der Verkehrswege und der Ergänzung und Erweiterung des Fahrzeugparks in den einzelnen Ländern; Schaffung einheitlicher Abmessungen für die Fahrzeuge auf übernationaler Ebene; Beseitigung der Unterschiedlichkeiten in der Besteuerung und den sozialen Abgaben; Schaffung einheitlicher verkehrsrechtlicher Bestimmungen; Verwirklichung einer einheitlichen Konzessions- und Tarifpolitik im Einklang mit den Massnahmen, die zur Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger erforderlich sind; Gestaltung der rechtlichen Voraussetzungen für eine einheitliche sozialpolitische und lohnpolitische Entwicklung im Verkehrswesen.

Der Kongress ist der Auffassung, dass diese Vereinheitlichungsmassnahmen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik mit Vorrang behandelt werden sollten, weil erst durch sie die Voraussetzungen für den freien und ungehinderten Austausch von Waren und Dienstleistungen in der Gesamtwirtschaft geschaffen werden können.

Der Kongress beschließt, das Studium im obigen Sinne fortzusetzen und ersucht das Exekutivkomitee die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen

Der Kongress beauftragt das Sekretariat der ITF diese EntschlieÙung zur Kenntnis des Vorsitzenden des in Messina eingesetzten Ausschusses zu bringen, sowie zur Kenntnis der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz, des Verkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission, des Sachverständigenausschusses der Hohen Behörde für das Verkehrswesen, der internationalen Organisationen der verschiedenen Verkehrsträger und des Internationalen Arbeitsamtes zum Zwecke der Vorlage an den Verkehrsausschuss der IAO

Entschliessung zur Koordinierung des europäischen

Verkehrs

Der ITF-Kongress, tagend vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien, stellt fest:

Die heutige Struktur des europäischen Verkehrswesens ist gekennzeichnet durch einen verfälschten Wettbewerb innerhalb der einzelnen Verkehrszweige und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Dies führt zu Unwirtschaftlichkeiten und zu Fehlinvestitionen, die sich nachteilig für die Gesamtwirtschaft und die Arbeitsbedingungen im Verkehr auswirken.

I. Aus diesen Gründen ist eine Ordnung des Wettbewerbs innerhalb der einzelnen Verkehrszweige und eine Koordinierung des Gesamtverkehrs dringend erforderlich. Ziel dieser Massnahmen muss sein, dass der volkswirtschaftliche Verkehrsbedarf mit dem geringsten Aufwand an Produktionsfaktoren gedeckt wird.

Infolge der besonderen Struktur der Verkehrswirtschaft kann diese verkehrspolitische Zielsetzung nicht nach den Regeln einer reinmarktwirtschaftlichen Preisautomatik verwirklicht werden. Wohl ist ein gelenkter Preis-Leistungs-Wettbewerb zu befürworten, der dem Grundsatz der Konsumfreiheit Rechnung trägt und die Durchführung der Gütertransporte dem jeweils wirtschaftlich günstigsten Verkehrsmittel überlässt.

Der Verkehr befriedigt Gemeinschaftsbedürfnisse und ist von entscheidender Bedeutung für die Arbeitsteilung, die Raumordnung, die Wettbewerbskraft innerhalb der Volkswirtschaft. Die besondere konjunkturpolitische Empfindlichkeit des Verkehrs sowie die Bedeutung der Verkehrsinvestitionen sind weitere Gründe, die eine Lenkung notwendig machen. Das Verkehrswesen muss daher mit Vorrang als wirtschaftspolitisches Problem erster Ordnung der öffentlichen Einflussnahme unterliegen.

II. Gegenstand dieser öffentlichen Einflussnahme auf den Verkehr sind in erster Linie die bestehenden Wettbewerbsfälschungen. Hier ist eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger notwendig. Das gilt vor allem für die Kosten der Verkehrswege, die sozialen Verhältnisse, die Besteuerung, die Betriebs-, Beförderungs- und Haftpflichtbedingungen, die Tarifbindungen und für alle betriebsfremden und politischen Lasten.

III. Angesichts der sehr unterschiedlichen Arbeitsbedingungen in den einzelnen Verkehrszweigen sind für eine Angleichung folgende Massnahmen erforderlich :

Anpassung der Arbeitsbedingungen an die Situation der am günstigsten gestellten Arbeitnehmer; angemessener bezahlter Jahresurlaub; Herabsetzung der Arbeitszeiten; Verbesserung des Unfallschutzes über die gesetzlichen Vorschriften hinaus; Verbesserung der Ueberwachung der Schutzvorschriften; Sicherung der Existenz bei Krankheit, Berufsunfähigkeit, im Alter, bei Erwerbslosigkeit und bei Einkommensminderungen, die als Folge eventueller Strukturänderungen in der Verkehrswirtschaft eintreten könnten; Verankerung zusätzlicher Sozialleistungen in den Kollektivverträgen.

IV. Für die Lenkung des Wettbewerbs im Verkehr sind folgende Massnahmen erforderlich:

Grundsätzliche Konzessionierung für alle Teile des Schienen-, Strassen- und Binnenschiffverkehrs nach Gesichtspunkten des volkswirtschaftlichen Bedarfs; eine Tarifpolitik, die für jeden Verkehrsträger veröffentlichungspflichtige Höchst- und Mindesttarife festlegt, Verstösse gegen diese oberen und unteren Grenzen streng ahndet und Ausnahmetarife nur in Sonderfällen zulässt; Unterbindung des unechten Werkverkehrs und Beseitigung eines ruinösen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern auf dem Lande und der Küstenschiffahrt.

V. Insbesondere für die Küstenschiffahrt sind Sondermassnahmen im Rahmen einer europäischen Abstimmung notwendig. Das gleiche gilt auch für die Regelung der Masse und Gewichte im Strassenverkehr die nicht isoliert auf nationaler Ebene erfolgen darf, sondern im gesamteuropäischen Rahmen zu lösen ist. Spezielle Massnahmen sind auch für den Luftverkehr erforderlich, dessen Wettbewerbsposition gegenüber anderen Verkehrsträgern bisher durch unangemessene Subventionen verfälscht wurde.

Von besonderer Bedeutung ist, dass die ungeordneten Wettbewerbsverhältnisse im Verkehr zusammen mit Kriegsschäden und Kriegsfolgelasten für die grössten Investitionsträger, nämlich die Eisenbahnen, zu un- ausgeglichenen Betriebsrechnungen geführt haben. Hier ist die Beseitigung betriebsfremder Lasten und die durchgreifende Sanierung der Eisenbahnfinanzen eine besonders wichtige Aufgabe, die die Voraussetzungen zur Herstellung eines echten Preis-Leistungs-Wettbewerbs zwischen allen Verkehrsträgern erst schafft.

VI. Diese Koordinierungsmassnahmen können gefördert werden, wenn ein zweistufiges System für die beratende Mitwirkung der Organisationen der Verkehrswirtschaft in den einzelnen Ländern geschaffen wird. Zu diesem Zweck sind paritätische Organe für jeden einzelnen Verkehrsträger zu schaffen. Ferner ist die Beiordnung eines Verkehrsbeirats zu den Verkehrsministerien der einzelnen Länder wünschenswert. Darüber hinaus befürwortet der ITF-Kongress die Bildung eines zentraleuropäischen Lenkungsorgans, dass die Voraussetzungen für eine verkehrswirtschaftliche Koordinierung und Integration und damit für den freien Austausch von Gütern und Dienstleistungen schaffen kann.

Vornehmste Aufgabe aller Koordinierungsorgane ist die Herstellung der Eigenwirtschaftlichkeit auf der Basis eines optimalen Preis-Leistungs-Wettbewerbs in der Verkehrswirtschaft. Die Herstellung gesunder Wettbewerbsverhältnisse im Verkehr ist die Voraussetzung für die optimale Entfaltung aller wirtschaftlichen Kräfte im europäischen Raum. In diesem Sinne bestätigt der ITF-Kongress erneut seine Absicht, an den Vorarbeiten für die Schaffung einer echten europäischen Verkehrsintegration mitzuwirken.

#### Entschliessung zur Gründung der "Eurofima"

Der ITF-Kongress begrüsst die Schaffung einer Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale. Er gibt der Hoffnung Ausdruck, dass mit diesem ersten Schritt zur Zusammenfassung der Investitionen im Verkehrswesen ein Weg vorgezeichnet wird, der für die Zukunft in erweitertem Masse für alle Verkehrsträger gangbar werden sollte.

Der Kongress ist der Auffassung, dass die geplanten Massnahmen über den Rahmen der reinen Finanzierungsprojekte hinaus die Basis abgeben sollten für eine echte Koordinierung der Investitionen im Eisenbahnwesen und darüber hinaus in der gesamten europäischen Verkehrswirtschaft.

Aus dieser Überlegung heraus erscheint es ratsam, den Vertrag durch Zusatzabkommen zu ergänzen, die die Möglichkeit einer solchen Erweiterung des Projektes erschliessen. Es ist damit zu rechnen, dass gewisse Rückwirkungen auf die Zubringerindustrien der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern eintreten werden. Deshalb ist es notwendig, dafür Sorge zu tragen, dass die Wettbewerbsbedingungen insbesondere für die Waggonindustrie der vertragschliessenden Länder einen möglichst weitgehenden Ausgleich erfahren. Gleichzeitig sollte im Rahmen derartiger Zusatzabkommen dafür Sorge getragen werden, dass die in den Plänen zur Schaffung eines gemeinsamen Marktes vorgesehenen Massnahmen, die einem Schutz der sozialen Belange der Arbeitnehmer bei etwa notwendig werdenden Umstellungen dienen, bereits im Zusammenhang mit dem Projekt der Eurofima Geltung gewinnen.

Der Kongress vertritt die Ansicht, dass jede Teilorganisation in einzelnen Be-reichen des Verkehrswesens als Vorstufe für eine umfassendere Koordination der Gesamtinvestitionen angesehen werden muss. Eine solche übergeordnete Investitionspolitik schafft gute Voraussetzungen für weitere Schritte zur europäischen Integration.

#### Entschliessung zur Frage der Moselkanalisierung

Der ITF-Kongress, tagend vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien, hat von der jüngsten Entwicklung in der Moselkanalfrage Kenntnis genommen und bedauert, dass die Verwirklichung dieses Kanalisierungsprojekts in Angriff genommen wird, ohne dass vorher die wirtschaftlichen Fakten genügend abgeklärt worden sind. Nach den vorliegenden Berichten der Deutsch-Französischen Kommission zum Studium der Moselkanalisierung, die in allen wesentlichen Teilfragen dieses Bauvorhabens eine Uebereinstimmung zwischen den beteiligten Ländern noch vermissen lassen, ist zu befürchten, dass die Eigenwirtschaftlichkeit der Moselwasserstrasse nicht gewährleistet werden kann.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Transportarbeitergewerkschaften sind jedoch grundsätzlich der Auffassung, dass alle bedeutsamen Verkehrsinvestitionen dem Kostenmassstab der Eigenwirtschaftlichkeit unterliegen müssen, um eine optimale Befriedigung der Transportbedürfnisse mit dem geringstmöglichen Kostenaufwand für die nationale und internationale Wirtschaft sicherzustellen. Eine Missachtung dieses Prinzips führt zu Verzerrungen der natürlichen Wettbewerbsbedingungen sowohl zwischen den Verkehrsträgern, als auch innerhalb der regionalen Standortgliederung der Wirtschaft, die der allgemein angestrebten Zielsetzung einer europäischen Verkehrskoordinierung und Integrierung der europäischen Wirtschaft zuwiderläuft und die mit dieser Zielsetzung verfolgte Besserstellung in den sozialen Lebensbedingungen der im westeuropäischen Wirtschaftsraum lebenden Menschen in Frage stellt.



Es ist zwar in gewissem Umfange zutreffend, dass das westeuropäische Kanalsystem dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit im allgemeinen nicht unterliegt und anstelle der Wasserstrassennutzer die westeuropäischen Staaten aus allgemeinen Steuermitteln für den Bau und die Unterhaltung künstlicher Wasserstrassen weitgehend herangezogen werden. Es ist zu befürchten, dass dieser Umstand die Beschlussfassung über die Moselkanalisierung beeinflusst hat. Auf keinen Fall sollte jedoch die Missachtung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit bei den älteren Projekten in noch stärkerem Masse auf die zukünftigen Projekte übertragen werden.

Der Kongress erachtet es vielmehr für erforderlich, die heute noch bestehenden Unwirtschaftlichkeiten im Verkehr beschleunigt abzubauen. Volkswirtschaftliche Fehlinvestitionen stehen einer Aufwärtsentwicklung des Sozialprodukts immer hemmend entgegen und schmälern vor allem den Anteil am Sozialprodukt, der den Arbeitnehmern zugute kommen soll. Der Kongress fordert für alle zukünftigen Verkehrsinvestitionen grösseren Umfangs und von gesamteuropäischer Bedeutung wissenschaftliche Voruntersuchungen im Hinblick auf ihre Eigenwirtschaftlichkeit und volkswirtschaftliche Rentabilität. Diese sollten zur Grundlage der verkehrspolitischen Entscheidung gemacht werden.

Im Rahmen der europäischen Transportintegration erachtet der Kongress es als unbedingt erforderlich, wenn entgegen der bestehenden Bedenken des Kongresses das Moselprojekt verwirklicht werden sollte, dass die Binnenschiffahrtsflotten aller europäischen Länder sich völlig gleichberechtigt in der internationalen Schifffahrt und in der Cabotage auf die kanalisierte Mosel beteiligen können. Diese Rechte sollten in einem diesbezüglichen Abkommen festgelegt werden.

Da zur Zeit diese Grundsätze für den Bau der Moselkanalisierung nicht garantiert sind, kann der Kongress die Moselkanalisierung im Augenblick nicht empfehlen.