



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. 14

5. Dezember 1956

Der Pressebericht behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren. Er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitingen veröffentlicht.

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

ITF

INTERNATIONAL

Mitgliedsverbände der ITF
beschliessen gemeinsame
Unterstützung der ungarischen
Arbeiter

(ITF) Wie vielen unserer Leser aus Rundschreiben und Pressemitteilungen des Sekretariats bereits bekannt sein dürfte, wurde sehr rasch nach dem bru-

talenen Angriff Sowietrusslands auf Ungarn eine Sonderkonferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute einberufen, der auch Mitglieder des Exekutivkomitees beiwohnten. Diese Konferenz ergriff die Initiative, indem sie den IBFG aufforderte, einen internationale Boykott russischer Güter und Dienstleistungen, soweit sie Russland zugute kommen, in die Wege zu leiten. Ferner gab diese Konferenz, die am 8. und 9. November in London stattfand, die Erklärung ab, dass die der ITF angeschlossenen Seeleute und Hafentarbeiter bereit wären, an einer derartigen Aktion rückhaltlos mitzuarbeiten und forderte alle übrigen Kategorien von Transportarbeitern auf, die ihnen im Rahmen dieser Aktion zufallende Rolle zu übernehmen. Der Text der von der Konferenz angenommenen Resolution ist im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

Bevor diese Konferenz stattgefunden hatte, hatten der ITF angeschlossene Hafentarbeiter bereits einen praktischen Beweis ihrer Unterstützung der Sache der ungarischen Arbeiterschaft geliefert, indem sie sich spontan weigerten, Ladungen von russischen Schiffen zu löschen. So kam es zum Beispiel am Morgen des 5. November (d.h. am Tage nach dem russischen Angriff) in Rotterdam zu einem Boykott von zwei russischen Schiffen und dieser Aktion schlossen sich die Hafentarbeiter in Amsterdam an, die sich weigerten, ein im Besitz der KNSM (Königlich Niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft) befindliches und für Leningrad bestimmtes Schiff zu beladen. Ähnliche Massnahmen gegen russische Schiffe ergriffen auch die Hafentarbeiter von Antwerpen und Ostende.

Seit der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute haben sich auch in weiteren Ländern spontane Aktionen von Transportarbeitern ereignet. In England verweigerten die Hafentarbeiter von Liverpool das Beladen des russischen Frachters "RIAZAN" mit einer Ladung von Kautschuk. Gegen das dänische Schiff "ELSE SKOU", das versuchte, die ursprünglich für die "RIAZAN" bestimmte Ladung an Bord zu nehmen, gingen die Hafentarbeiter auf die gleiche Weise vor. In Hull boykottierten die Hafentarbeiter das

russische Schiff "BALASHOV", das dort eine Ladung von Kupferdraht und Textilmaschinen an Bord nehmen sollte.

Im irischen Freistaat gab der der ITF angeschlossene Verband der Seeleute und Hafentarbeiter bekannt, dass die Hafentarbeiter von Dublin den Umschlag russischer Frachten verweigern würden, einerlei ob sie auf russischen Schiffen oder unter anderen Flaggen befördert würden. Insbesondere erklärte der Verband, dass die Ladung des norwegischen Frachtdampfers "KURER", der sich auf der Fahrt von Archangelsk nach Dublin befand, um dort eine Holzladung zu löschen, nicht entladen werden würde.

In den Vereinigten Staaten erteilte die Exekutive des der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbandes dem Personal im Instandhaltungsdienst, dem fliegenden Personal und den in der Güterabfertigung beschäftigten Arbeitnehmern von 24 Luftverkehrslinien und Speditionsbetrieben die Anweisung, die Beförderung oder den Umschlag irgendwelcher Fracht von oder nach Russland und den Satellitenstaaten, mit Ausnahme von Medikamenten des Roten Kreuzes, zu verweigern. Der Leiter der Sektion Luftverkehr des Transportarbeiterverbandes teilte mit, dass infolge dieser Anweisung nunmehr ein vollständiger Boykott von sowjetischen Gütern auf dem Luftwege in Kraft ist.

Seit der Zusammenkunft der Seeleute und Hafentarbeiter in London hat in Stuttgart eine Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF stattgefunden. Diese Konferenz nahm einen Bericht über die Lage in Ungarn entgegen und beschäftigte sich auch mit der von den Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute abgegebenen Erklärung. Die Sektion Strassentransport nahm ihrerseits eine Resolution über diesen Gegenstand an, deren Wortlaut wir an anderer Stelle im vorliegenden Bericht wiedergeben, in der sie sich der Stellungnahme der Seeleute und Hafentarbeiter rückhaltlos anschliesst.

Als Ergebnis der von der ITF auf der Londoner Konferenz ergriffenen Initiative fand am 15. November in Hamburg eine Konferenz von Vertretern der europäischen Gewerkschaftsbewegung statt, um über weitere Massnahmen zur Unterstützung des Kampfes des ungarischen Volkes um Unabhängigkeit und Freiheit zu beraten. Die Konferenz, die unter den gemeinsamen Auspizien des IBFG, der Europäischen Regionalorganisation des IBFG und der ITF einberufen worden war, gelangte zu der Schlussfolgerung, dass "die freie Arbeiterbewegung der Entrüstung und dem Abscheu der Arbeiterschaft vor den gegen das ungarische Volk angewandten barbarischen Methoden weiteren konkreten Ausdruck verleihen sollte." Da eine derartige Aktion nach Ansicht der Konferenz unverzüglich in die Wege geleitet werden müsste, fasste sie den Beschluss, einen aus drei Vertretern jeder der unmittelbar berührten internationalen Gewerkschaftsorganisationen bestehenden Ausschuss mit dieser Aufgabe zu betrauen. Einzelheiten der Beschlüsse dieses Ausschusses, der sich in Brüssel versammelte, liegen noch nicht vor.

Sitzung des Internationalen Fair Practices Ausschusses

(ITF) Der Internationale Fair Practices Ausschuss der ITF trat am 25. Oktober 1956

in London zusammen. Dieser Sitzung wohnten Vertreter der Seeleute und Hafentarbeiter Belgiens, der Deutschen Bundesrepublik, Grossbritanniens, der Niederlande, Norwegens und Schwedens bei. Anwesend waren ferner der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu und Kollege Lawrence White, Sonderbeauftragter der Seelutesektion. Den Vorsitz führte Kollege Tom Yates (Britischer Landesverband der Seeleute).

Angesichts ihrer Befürchtungen hinsichtlich der fortdauernden, rapiden Zunahme von Registrierungen unter den "Schattenflaggen" nicht-maritimer Länder wie Panama, Liberia, Honduras und Kostarika, fasste die Konferenz den Beschluss, die Kampagne der ITF gegen die Schifffahrt unter diesen Flaggen mit noch grösserem Nachdruck fortzusetzen. Am 15. November 1956 wurde die folgende Pressemitteilung herausgegeben

PRESEMITTELUNG

Der aus Vertretern der Seeleute und Hafentarbeiter bestehende Sonderausschuss der Internationalen Transportarbeiterföderation wendet der aufsehenerregenden, fortdauernden Zunahme der in Panama, Liberia, Honduras und Kostarika (Panlibhonco) registrierten Handelstonnage weiterhin grösste Aufmerksamkeit zu.

Auf der letzten Sitzung dieses Ausschusses wurde beschlossen:

- a) die auf die Wahrung des wirtschaftlichen und sozialen Standards der Seeleute abzielende Tätigkeit der ITF zu intensivieren und
- b) den Bestrebungen der ITF, den wirtschaftspolitischen Konsequenzen dieser Registrierungen ein Ende zu bereiten, noch grösseren Nachdruck zu verleihen.

Aus den rund 750,000 Bruttotonnen, die gegen Ende der dreissiger Jahre unter diesen Flaggen registriert waren, sind heute über zehn Millionen geworden. Diese Tonnage stellt 10% der gesamten Handelstonnage der Welt dar. Somit werden mindestens 10% des Handels der Welt mit Hilfe der keiner wie immer gearteten Regelung unterstehenden und so gut wie vollständig steuerfreien Schiffe Panamas, Liberias, Honduras und Kostarikas abgewickelt.

Diese Tonnage nimmt weiterhin zu, insbesondere bei den Oeltankern.

Die Seeleute der freien Welt, die über ihre Gewerkschaften der Internationalen Transportarbeiterföderation angeschlossen sind, erheben in erster Linie deshalb nachdrückliche Einwände gegen diese Entwicklung, weil sich aus dem Vorhandensein der Panlibhonco-schiffe, die keiner Einflussnahme vonseiten der Regierungen oder der Wirtschaft unterliegen, die Möglichkeit einer Gefährdung des Standards der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit ergibt, den die Seeleute durch langjährige Bemühungen erreicht haben. Wohl wird hier durch den Abschluss von Kollektivverträgen, die häufig als Ergebnis von Boykottaktionen zustandekommen, einigermassen Abhilfe geschaffen, das Uebel aber keineswegs an der Wurzel erfasst.

Von weitaus grösserer Bedeutung sind die nachteiligen Auswirkungen des Einsatzes von Panlibhonco-Schiffen auf die Volkswirtschaft aller traditionell seefahrttreibenden Länder, insbesondere der Europas.

Wie sich aus einer Untersuchung des Sachverhalts ergibt, bedienen sich hauptsächlich Erdöl-, Kohle- und Stahlkonzerne dieser Flaggen, Panlibhonco-Schiffe werden aber auch für den Transport anderer Güter verwendet. Aus finanziellen Rücksichten nehmen die Erdölkonzerne heutzutage einen viel grösseren Prozentsatz an gecharterter Tonnage in Anspruch als vor dem zweiten Weltkrieg. Fast alle in Liberia, Panama, Honduras und Kostarika registrierten Tanker stehen irgendwie im Dienste der Erdölgesellschaften dieser Länder; viele davon sind langfristig gechartert.

Die Erdölkonzerne haben in verschiedenen maritimen Ländern Europas grosse Raffinerien eingerichtet und erwarten, dass die Wirtschaft dieser Länder als Abnehmer ihrer Produkte auftreten wird. Durch den Einsatz von Panlibhonco-Tankern werden nicht nur der Schifffahrt der maritimen Länder Einkünfte entzogen und damit ihr Beitrag zum Nationaleinkommen verringert, sondern die Volkswirtschaft muss noch darüber hinaus die Kosten der Verwendung dieser Schiffe decken.

Die Vorgangsweise der Kohle- und Stahlkonzerne der traditionell seefahrttreibenden Länder ist die gleiche.

Das Argument, dass für die Dienste dieser Schiffe nicht mehr oder sogar weniger zu bezahlen sei, als für die Schiffe der traditionell maritimen Länder, ist nicht stichhaltig, da die hierfür verwendeten Mittel der Volkswirtschaft entzogen werden.

Wenn sich die Verwendung der Panlibhonco-Schiffe billiger stellt, wie von gewissen Kreisen der Wirtschaft behauptet wird, dann wird dadurch lediglich einer der wichtigsten Einwände der ITF bekräftigt, nämlich, dass diese Schiffe, die der Steuersorgen enthoben sind, die der maritimen Länder von den Meeren vertreiben können.

Die Volkswirtschaft der maritimen Länder Europas hängt weitgehend, wenn auch zugegebenermassen nicht überall in gleichem Umfange, von den Einkünften ihrer Schifffahrt ab. Ein Entzug dieser Einkünfte, oder auch nur ihre Verringerung, muss offenkundig nachteilige Auswirkungen auf die Volkswirtschaft aller dieser Länder zeitigen.

Daraus folgt, dass der Einsatz dieser Schiffe die gesamte Bevölkerung der maritimen Länder berührt und aus diesem Grunde ist dieses Problem von nationaler Bedeutung, da diese Entwicklung auf lange Sicht nicht nur den Lebensstandard der Arbeitnehmer der Schifffahrt beeinträchtigen muss, sondern den der gesamten arbeitenden Bevölkerung.

Diese Kampagne der ITF gegen die "Ausweichflaggen" kann nicht als Flaggendiskriminierung betrachtet werden. Seeleute und Hafenarbeiter sind sich nur zu sehr der Notwendigkeit eines freien Welthandels bewusst; auf welche Weise der Freiheit des Welthandels durch den Bau umfangreicher Handelsflotten in Ländern ohne Tradition der Schifffahrt und wo fast gänzliche Steuerfreiheit herrscht, gedient sein soll, können und wollen sie aber nicht einsehen.

Auf ihrem Kongress 1966 in Wien nahm die ITF eine Resolution an, in der die Regierungen aufgefordert werden, gemeinsam eine Lösung dieses Problems zu suchen und auf diese Weise ihre Schifffahrt zu retten und der Schädigung der Interessen ihrer Volkswirtschaft dadurch Einhalt zu gebieten. Bisher hat keine Regierung in dieser Hinsicht etwas unternommen.

Der gleiche Kongress billigte ferner eine Resolution, in der der Internationale Bund freier Gewerkschaften um seinen Beistand in dieser Angelegenheit ersucht wird; ihm fällt die Aufgabe zu, den Landeszentralen den wahren Sachverhalt auseinanderzusetzen.

Die Intensivierung der Tätigkeit der ITF wird sich wie folgt auswirken:

1. Intensivierung der Boykottaktionen, um durch Kollektivverträge faire Arbeitsbedingungen auf den Panlibhonco-Schiffen und die Einhaltung internationaler Sicherheits- und sonstiger Normen zu gewährleisten.
2. Die Arbeitnehmer der maritimen Länder werden über ihre Gewerkschaften nachdrücklich auf die dieser Lage innewohnenden Gefahren aufmerksam gemacht, im Hinblick auf ihre Mitarbeit an der Aktion der ITF.
3. Ueber ihre Mitgliedsverbände wird die ITF einen Druck auf die Regierungen ausüben, um sie zu veranlassen, sich aktiv mit der Lösung dieses überaus dringenden sozialen und wirtschaftspolitischen Problems zu befassen.

Sitzung des Sachverständigenaus-
schusses der IAO für Betriebs-
sicherheit in den Häfen

(ITF) Der Sachverständigenaus-
schuss für Betriebssicherheit
in den Häfen soll im Dezember
in Genf zusammentreten, um

sich mit dem Problem der Sicherheit der Hafendarbeit zu beschäftigen.
Er besteht aus 12 Mitgliedern - 10 Delegierten der Regierungen,
einem Vertreter der Internationalen Reedervereinigung und einem Ver-
treter der ITF. In Vertretung der ITF wird Kollege R. Dekeyzer,
Präsident des belgischen Transportarbeiterverbandes und Vorsitzender
der Hafendarbeitersektion der ITF dieser Sitzung beiwohnen.

Der Sachverständigenausschuss der IAO für die Betriebssicherheit in
den Häfen wurde als Ergebnis der von der ITF erhobenen Vorstellungen
ins Leben gerufen, die die Errichtung eines Gremiums beantragt
hatte, das sich mit Vorschlägen über eine Revision der (abgeänderten)
Konvention über den Schutz vor Unfällen (Hafendarbeiter) vom Jahre
1932 beschäftigen könnte. Diese Forderung wurde ursprünglich vom
Kongress der ITF in Oslo 1948 erhoben und wird seither von der Hafen-
arbeitersektion der ITF unablässig vertreten.

Der erste Sachverständigenausschuss arbeitete anlässlich seiner Zu-
sammenkunft im Jahre 1954 einen Rahmenentwurf eines internationalen
Kodex der berufsmässigen Praxis aus, in dem Normen auf dem Gebiete
der Hafendarbeit festgelegt sind, die von allen Ländern angenommen
werden könnten.

Aufgabe dieser zweiten Zusammenkunft der Sachverständigen wird es
sein, die Ausarbeitung des Entwurfs dieses Kodex fortzusetzen. Das
letzte Stadium dieser Arbeit wird die Annahme eines endgültigen
Übereinkommens durch eine technische Konferenz der IAO auf
Drei-Parteien-Grundlage darstellen.

Konferenz der Sektion Strassen-
transport in Stuttgart

(ITF) Vom 13. bis 16. Novem-
ber 1956 fand in Stuttgart
eine Konferenz der Sektion

Strassentransport der ITF statt, der am 12. November eine Sitzung des
Ausschusses der Sektion vorangegangen war. Den Vorsitz dieser Konferenz,
der der Generalsekretär der ITF, Omer Becu, beiwohnte, führte Kollege
H.W. Koppens (niederländischer Transportarbeiterverband). Zwölf
europäische Länder hatten Delegierte entsandt.

Nach einer Ansprache des Ersten Vorsitzenden der deutschen Gewerkschaft
Oe.T.V., Kollege Adolph Kummernuss, sprach der Generalsekretär
über die politische Entwicklung der letzten Zeit auf internationalem
Gebiete und erwähnte in diesem Zusammenhang die hierüber von der Ge-
werkschaftsbewegung der Welt angenommenen Resolutionen.

Die Konferenz beschäftigte sich eingehend mit den tragischen Ereig-
nissen in Ungarn und billigte einstimmig eine Resolution, in der die
brüderliche Solidarität mit dem tapferen ungarischen Volke zum Aus-
druck gebracht wird, das um seine Freiheit kämpft. Ferner wird in
dieser Resolution die barbarische Vorgangsweise Sowjetrusslands ver-
urteilt und die volle Übereinstimmung mit den Resolutionen zum Aus-
druck gebracht, die auf der Zusammenkunft der Vertreter der Seeleute
und Hafendarbeiter und Mitglieder des Exekutivkomitees am 8. und 9.
November in London angenommen worden waren.

Diese Resolution lautet wie folgt:

" Mit Entrüstung und Abscheu hat die Konferenz der Sektion Strassen-
transport der ITF, die vom 13. bis 16. November 1956 in Stuttgart
tagt, einen Bericht über die Lage in Ungarn entgegengenommen.
Russische Truppen sind im Begriff, ein ganzes um seine Freiheit
kämpfendes Volk mit bestialischer Grausamkeit zu unterdrücken.

Die Konferenz hat mit Bewunderung und Stolz vom tapferen Kampf
der ungarischen Arbeiter, einschliesslich der Transportarbeiter,
Kenntnis genommen, die einer erdrückenden Uebermacht unter den
unmöglichsten Verhältnissen Widerstand leisten. Sie entbietet

den ungarischen Arbeitern, die sich trotz aller Einschüchterungsversuche und Drohungen der Russen nicht davon abhalten liessen, in den Streik zu treten, um ihrem leidenschaftlichen Verlangen nach nationaler Unabhängigkeit und Wiederherstellung der persönlichen und der Koalitions- und politischen Freiheit Ausdruck zu verleihen, ihre solidarischen Grüsse."

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF befasste sich weiter mit der Resolution, die von der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute in Anwesenheit von Mitgliedern des Exekutivkomitees am 8. und 9. November in London gebilligt wurde. In dieser Resolution werden alle Gruppen von Transportarbeitern aufgefordert, bei einem internationalen gewerkschaftlichen Boykott russischer Güter und Dienstleistungen, soweit diese Russland zugute kommen, die ihnen zufallende Rolle zu übernehmen.

Die Konferenz schritt darauf hin an die Diskussion der folgenden Punkte ihrer Tagesordnung: Einmannbetrieb im Personentransport; Arbeitsaufsicht im Strassentransport; Zivilrechtliche Haftung von Kraftfahrern; Rechtsschutz für Fahrer im Ausland.

Im Zusammenhang mit der Frage des Einmannbetriebs von Personenfahrzeugen wurde festgestellt, dass sich diese Betriebsart in vielen Städten im Zuge von Rationalisierungsmassnahmen und infolge der Ersetzung veralteter Strassenbahnen durch Autobusse und Obusse in immer grösserem Umfange eingebürgert hatte. Die Behandlung der von diesem Umwandlungsprozess berührten Fahrer ändert sich von einem Ort zum anderen. Die Einführung des Einmannbetriebs bedeutet jedoch unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine zusätzliche Belastung der Fahrer, die zur frühzeitigen Pensionierung führt. Ausserdem kann die Sicherheit des Strassenverkehrs durch derartige Fahrzeuge bedroht werden.

Aus diesem Grunde richtete die Konferenz an die Mitgliedsverbände die Aufforderung, sich auf nationaler Ebene für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen des im Einmannbetrieb beschäftigten Personals einzusetzen und billigte in diesem Zusammenhang die folgende Resolution:

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 13. bis 16. November 1956 in Stuttgart nimmt Kenntnis von den Untersuchungen der ITF zur Frage des Einmannbetriebes im städtischen Personenverkehr;

Stellt fest, dass eine für die Arbeitnehmer tragbare Lösung dieses Problems vorwiegend auf der Grundlage der nationalen oder örtlichen Gegebenheiten gesucht werden muss, dass die Folgen des Einmannbetriebes aber auch Aspekte zeigen, die eine Betrachtung im internationalen Rahmen rechtfertigen;

Beauftragt daher das Sekretariat der ITF, das Problem im Auge zu behalten, um gegebenenfalls entsprechende Vorschläge unterbreiten zu können.

Was die Arbeitsaufsicht im Strassentransport betrifft, stellte die Konferenz fest, dass dieser Gegenstand auf der nächsten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Frühjahr 1957 zur Debatte gelangen sollte. Die Konferenz unterstrich die Bedeutung dieser Frage vom Gesichtspunkte der Sicherheit des Strassenverkehrs und des Fortschritts auf sozialem Gebiete aus betrachtet und brachte die Meinung zum Ausdruck, dass die fortschrittlichste gesetzliche Regelung der maximalen Zeit am Steuer des Wagens, der Ruhepausen auf der Fahrt, der Nachtruhe und der arbeitsfreien Tage keinen Zweck hätte, solange keine Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften gewährleistet werden konnte. Eine wirksame Ueberwachung dieser Art setzt jedoch eine ausreichende Zahl von Inspektoren voraus, einschliesslich solcher, die Kontrollen auf der Strasse durchführen können.

Im Januar 1957 soll der Sektionsausschuss zusammentreten, um über Einzelheiten von Vorschlägen zu beraten, die dem Binnenverkehrsausschuss vorgelegt werden sollen.

Im Zusammenhang mit der Frage der Arbeitsaufsicht im Strassentransport wurde die folgende Resolution angenommen:

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 13. bis 16. November 1956 in Stuttgart

Nimmt Kenntnis von den Berichten des Sekretariats der ITF betr. Arbeitsaufsicht im Strassentransport;

Stellt fest dass die Schaffung einer wirkungsvollen und modern ausgerüsteten Arbeitsaufsicht im Strassentransport heute ein vorrangiges Problem darstellt, und dass eine Lösung der damit zusammenhängenden, sehr komplexen Fragen am besten auf der Grundlage eines internationalen Übereinkommens aufgebaut werden kann;

Nimmt davon Kenntnis, dass die im Frühjahr 1957 stattfindende Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation sich an Hand eines Berichtes dieser Organisation mit dem Problem befassen wird;

Beauftragt den Sektionsausschuss, auf Grund der vorliegenden Berichte und der von der Sektion bereits früher gefassten Beschlüsse die detaillierten Anträge der Arbeitnehmer an den Binnenverkehrsausschuss vorzubereiten, auf eine möglichst umfassende Lösung hinzuwirken und um ihre schnelle Verwirklichung besorgt zu sein.

Die zivilrechtliche Haftung der Fahrer bringt nach Ansicht der Konferenz schwierige Probleme mit sich. Aufgrund der zivilen Gesetzgebung ist jedermann haftbar für Schaden, der durch eine von ihm gesetzte Handlung entsteht. Aus dieser Haftpflicht können sich für Fahrer von Strassenfahrzeugen sehr nachteilige Auswirkungen ergeben. Durch die stetig zunehmende Dichte des Strassenverkehrs erhöhen sich die Aussichten eines Fahrers, in einen Unfall verwickelt und haftpflichtig gemacht zu werden. Wird er ausserdem finanziell für einen etwaigen Schaden verantwortlich gemacht, so kann dies ohne weiteres das Ende seiner Laufbahn als Fahrer bedeuten. In Anbetracht der Höhe der Entlohnung der Fahrer erscheint eine Haftpflicht mit derartig weitreichenden Auswirkungen nicht gerechtfertigt, und es müssen Mittel und Wege gefunden werden, um die Fahrer von einer derartigen Haftung zu befreien.

Ein auf Initiative der ITF von der IAO errichteter Sachverständigenausschuss unterzog diese Frage vor kurzem einer gründlichen Prüfung. Die dem Binnenverkehrsausschuss unterbreiteten Empfehlungen der Sachverständigen sehen eine Lösung dieses Problems auf der Grundlage von Kollektivverträgen vor. Gleichzeitig legte der Ausschuss gewisse Grundsätze fest, die beim Abschluss von Versicherungsverträgen durch die Arbeitgeber als Richtlinien dienen sollten. Die Konferenz der Sektion Strassentransport vertrat jedoch die Ansicht, dass der Sachverständigenausschuss mit seinen Vorschlägen nicht weit genug gegangen sei, und dass auf dem Wege der Gesetzgebung für einen wirksamen Schutz der Fahrer und Befriedigung der Schadenersatzansprüche Dritter gesorgt werden müsse. In Bezug auf diese Frage billigte die Konferenz die folgende Resolution:

Die Konferenz der Sektion Strassentransport der ITF vom 13. bis 16. November 1956 in Stuttgart,

Nimmt Kenntnis vom Bericht und von den Vorschlägen einer von der Internationalen Arbeitsorganisation eingesetzten Expertenkommission betreffend den Schutz des Kraftfahrers gegen zivile Haftungsansprüche;

Stellt fest, dass die Vorschläge der Experten überall dort eine Befreiung des Kraftfahrers von der zivilen Haftpflicht und eine ausreichende Befriedigung der Ansprüche Dritter bringen können, wo starke Gewerkschaften in der Lage sind, diese Vorschläge auf kollektivvertraglichem Wege zu verwirklichen;

Bedauert, dass die Experten keine Vorschläge ausgearbeitet haben, die eine umfassende Lösung auf dem Wege der Gesetzgebung ermöglichen, zumal in verschiedenen Ländern bereits ein gesetzlicher Schutz besteht;

Beauftragt ihre Vertreter im Binnenverkehrsausschuss, bei der Behandlung dieser Expertenvorschläge für einen umfassenderen Schutz der Kraftfahrer mittels gesetzlicher Pflichtversicherung einzutreten.

Aus der ausgeprägten Zunahme des grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehrs und der erhöhten Zahl der Unfälle, in die Fahrzeuge in diesem Verkehr verwickelt werden, ergeben sich für die Rechtsschutzabteilungen der Gewerkschaften der Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern viele schwierige Probleme. Den Fahrern dieser Fahrzeuge sind die in den fremden Ländern geltenden Gesetze und Vorschriften meistens nicht bekannt und bei Unfällen wissen sie nicht, an wen sie sich zwecks Hilfeleistung wenden können.

Die Konferenz brachte die Ansicht zum Ausdruck, dass Massnahmen ergriffen werden müssten, um zu gewährleisten, dass derartigen Fahrern im Ausland der gleiche Beistand gewährt werden könnte, wie in ihrem Heimatlande.

Vor dem zweiten Weltkriege bestand ein Uebereinkommen dieser Art unter Mitgliedsverbänden der ITF. In seiner ursprünglichen Fassung würde es jedoch den Erfordernissen der heutigen Zeit nicht mehr gerecht werden. Aus diesem Grunde forderte die Konferenz das Sekretariat und den Ausschuss der Sektion auf, sobald wie möglich Grundsätze festzulegen, die die Grundlage einer internationalen Vereinbarung unter Mitgliedsverbänden der ITF bilden könnten und auf eine möglichst umgehende Verwirklichung eines derartigen Abkommens hinzuarbeiten.

Die Konferenz behandelte daraufhin eine Beschwerde des Mitgliedsverbandes der brasilianischen Transportarbeiter über die Behandlung von Privatchauffeuren in Brasilien, deren Arbeitsbedingungen viel schlechter sind, als die der in der Privatwirtschaft beschäftigten Fahrer. Ausserdem haben sie nicht das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren.

Die Sektionskonferenz beschloss, das Exekutivkomitee der ITF zu ersuchen, bei der brasilianischen Regierung zu intervenieren, damit den Beschwerden dieser Fahrer Rechnung getragen werde. Im Hinblick auf diese Frage billigte die Konferenz die folgende Resolution:

In Anbetracht der Tatsache,

Dass die bei Einzelunternehmern beschäftigten Fahrer in Brasilien als häusliches Dienstpersonal betrachtet werden,

Dass diesen Arbeitern auf diese Weise die Sozialleistungen vorbehalten werden, auf die sie als Kraftfahrer Anspruch hätten und dass sie infolge dieser unrichtigen beruflichen Einstufung nicht das Recht haben, einer Gewerkschaft beizutreten,

Vertritt die Konferenz der Arbeiter im Strassentransport vom 13. bis 16. November 1956 in Stuttgart die Meinung,

Dass die zuständigen Behörden Brasiliens die entsprechenden Massnahmen ergreifen sollten, um eine Aenderung dieses abnormalen

Sachverhalts herbeizuführen, damit sich die in Frage kommenden Arbeiter aller Rechte erfreuen können, auf die sie als Lohnempfänger Anspruch haben,

Verspricht, alle auf die Erreichung dieses Zieles abzielenden Bestrebungen der in der nationalen Föderation der Binnentransportarbeiter Brasiliens zusammengeschlossenen Organisationen zu unterstützen,

Und ersucht das Exekutivkomitee der ITF, an die Regierung Brasiliens die Aufforderung zu richten, diesem Problem ihre sofortige Aufmerksamkeit zu widmen und dieser Gruppe von Arbeitern die gleichen Rechte zuzubilligen, die den Fahrern im Dienste von Privatunternehmen zustehen.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Ueberbrückungsbeihilfe für Beamte

(ITF) Auf Vorschlag des Beamtenrechtsausschusses des Deutschen Bundestages wird den Bundesbeamten im Laufe des Monats Dezember ein halbes Monatsgehalt als Ueberbrückungsbeihilfe bis zum 31. März 1957 ausbezahlt. Ausserdem erhalten die Beamten mit einem Grundgehalt bis zu DM 465,- ein Kindergeld von 15,- DM für jedes zuschlagberechtigte Kind. Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hat keinen Zweifel darüber bestehen lassen, dass diese Zahlungen keineswegs den Forderungen nach Erhöhung der Bezüge der Beamten Rechnung tragen, die der deutsche Gewerkschaftsbund erhoben hat. Die GdED und der DGB fordern dringend die Erhöhung der Grundgehälter auf 170% unter Zugrundelegung eines Gehaltsindex von 100 für das Jahr 1927. Die vom Bundesfinanzminister am Anfang des Jahres angebotene Erhöhung der Gehälter um 5% wurde von der GdED rundweg abgelehnt.

FRANKREICH

Erhöhungen der Entlohnung der Eisenbahner

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene französische Eisenbahnerverband mitteilt, soll die ursprünglich für den 1. Juli 1957 ins Auge gefasste Erhöhung der Entlohnung der Eisenbahner auf Grund eines vor kurzem gefassten Beschlusses der Verwaltung der französischen Staatsbahnen noch vor Ende 1956 erfolgen. Diese Erhöhung der Löhne und Gehälter steht im Zusammenhang mit der Erhöhung der Produktivität der Staatsbahnen und dürfte rückwirkend ab 1. November 1956 in Kraft treten.

GROSSBRITANNIEN

Angleichung der Entlohnung von 9000 weiblichen Büroangestellten an die des männlichen Personals

(ITF) Bis 1962 soll die vollkommene Angleichung der Gehälter von rund 9000 weiblichen Büroangestellten der britischen Staatsbahnen an die ihrer männlichen Kollegen durch allmähliche Erhöhungen der Gehälter vollzogen werden. Dieser Beschluss, den Grundsatz der gleichen Entlohnung für gleichwertige Arbeit zu verwirklichen wurde vom Railway Staff National Tribunal, (nationale Schlichtungskommission der Staatsbahnen) der letzten Instanz in der Verhandlungsordnung der Eisenbahnen gefasst, nachdem die Kommission die Stellungnahme des Verbandes der Eisenbahnangestellten (Mitgliedsverband der ITF) und der Arbeitgeber der britischen Transportkommission zur Kenntnis genommen hatte.

Ein grundsätzliches Uebereinkommen über die Angleichung der Gehälter war bereits im Oktober 1955 zustande gekommen, hinsichtlich der Verwendungsgruppen, die in den Geltungsbereich dieses Uebereinkommens einbezogen werden sollten, konnte jedoch zwischen den Vertragspartnern keine Einigung erzielt werden. Dieser Beschluss der Schlichtungskommission betrifft weibliches Personal im Verwaltungs- technischen und

Bürodienst, d.h. ungefähr die Hälfte des weiblichen Angestelltenpersonals der Britischen Staatsbahnen. Verwendungsgruppen, wie z.B. Typistinnen, sind jedoch nicht einbezogen, da es keine vergleichbaren männlichen Verwendungsgruppen gibt.

ITALIEN

Verschmelzung italienischer Eisenbahnerverbände

(ITF) Zwei italienische Eisenbahnerverbände, der der ITF angeschlossene Unabhängige

Eisenbahnerverband (Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani - SAUFI) und der Nationale Eisenbahnerverband (Sindacato Nazionale Ferrovieri - SNF) haben beschlossen, sich zu fusionieren.

In einer gemeinsamen Erklärung vom 10. November erinnern die beiden Gewerkschaften daran, dass Verhandlungen über eine Verschmelzung zwecks wirksamerer Vertretung der Interessen der Eisenbahner bereits seit einiger Zeit im Gange waren. Es wird betont, dass dieses Ziel nur durch eine Verschmelzung demokratischer Gewerkschaften erreicht werden könne und demgemäss der Beschluss gefasst worden sei, die Fusion der beiden Gewerkschaften mit Wirkung vom 15. November 1956 in Kraft treten zu lassen. In der gleichen Erklärung werden alle übrigen demokratischen Gewerkschaften aufgefordert, dem Beispiel der SAUFI und SNF zu folgen.

Das Uebereinkommen sieht vor, dass die neue Gewerkschaft weiterhin den Namen Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (SAUFI) führen wird und dem Generalrat der neugebildeten Gewerkschaft 26 Funktionäre der ehemaligen SNF angehören werden. Dazu gehören Ernesto Pellegrino und Antonio Parigi, die auch den nationalen Exekutivorganen der neuen Gewerkschaft angehören.

Die Zweigorganisationen der beiden Gewerkschaften sind aufgefordert worden, sich miteinander zwecks Verwirklichung des Beschlusses über die Fusion ins Einvernehmen zu setzen.

NORWAY

Eisenbahner fordern Verkürzung der Arbeitszeit

(ITF) Zu den wichtigsten Punkten der Tagesordnung des 46. Kongresses des norwegi-

schen Eisenbahnerverbandes (Mitglied der ITF), der vom 26. November bis 1. Dezember in Oslo tagte, gehört die Frage der Verkürzung der Arbeitszeit des Personals der norwegischen Staatsbahnen.

Ein vom Verband eingesetzter Ausschuss hat sich mit der Ausarbeitung der Vorschriften über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen befasst, um Vorschläge über Verbesserungen und eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit vorlegen zu können.

Ausserdem hat sich der Kongress mit der Frage der allgemeinen Unfallversicherungskasse, der Werbung für den Eisenbahnerdienst und der Tätigkeit der Betriebsräte befasst.

SCHWEIZ

Tod des Kollegen Ernst Fell

(ITF) Mit tiefem Bedauern teilen wir mit, dass Kollege

Ernst Fell, seit 1954 Präsident des der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbandes, am 19. November nach langer Krankheit im Alter von 63 Jahren verschied. Ernst Fell wurde am 10. November 1893 in Pleujouse geboren und trat 1910 in den Dienst der Eisenbahn. Er nahm von allem Anfang an einen regen Anteil an der Arbeit der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner und diente dem Einheitsverband der Schweizerischen Eisenbahner seit seiner Gründung im Jahre 1919. Ihm oblag die Verwaltung der Finanzen auf den verschiedenen Tätigkeitsgebieten des Verbandes einschliesslich der Eisenbahnerheime und der Arbeitslosenversicherung. Er war auch an der Gründung der Eisenbahner-Baugenossenschaft in Bern beteiligt, deren Präsident er bis zu seinem Tode war.

TUNESIEN

Uebernahme in ein
dauerndes Beschäftigungsverhältnis

(ITF) Der der ITF ange-
schlossene tunesische Eisen-
bahnerverband berichtet, dass

rund 400 tunesische Eisenbahner in ein dauerndes Beschäftigungsverhältnis übernommen worden sind bzw. bis spätestens 1. Januar 1957 übernommen werden sollen. Unser Mitgliedsverband unterstreicht die Tatsache, dass noch nie zuvor in der Geschichte der tunesischen Eisenbahnen so viele Arbeitnehmer zur gleichen Zeit in ein ständiges Beschäftigungsverhältnis übernommen worden sind.

Der Verband setzt sich nach wie vor mit Nachdruck für die vollständige Abschaffung des Systems der nichtständigen Beschäftigung bei den Eisenbahnen ein.

U.S.A.

Lohnerhöhungen und Verbesserungen
der Arbeitsbedingungen für 800000
nichtfahrende Eisenbahner

(ITF) Elf Gewerkschaften
der "nichtfahrenden" Eisen-
bahner mit insgesamt 800000
Mitgliedern ist es gelungen

eine Pauschalerhöhung der Stundenlöhne ihrer Mitglieder um 24 cents durchzusetzen, die im Laufe der nächsten drei Jahre in Kraft tritt. Die Erhöhung der Löhne erfolgt in drei Etappen; 10 cents mit Wirkung vom 1. November 1956, 7 cents ab 1. November 1957 und 7 cents ab 1. November 1958.

Der neue Vertrag, der nach langwierigen Verhandlungen, die manchmal festgefahren zu sein schienen, zustande kam, sieht ferner eine den Kosten der Lebenshaltung angepasste gleitende Lohnskala vor, d.h. bei einer Erhöhung oder einem Sinken des Index um einen halben Punkt erhöhen sich die Löhne bzw. sinken sie um einen cent.

Einen weiteren Erfolg stellt die Ausdehnung des Geltungsbereichs der von den Arbeitgebern finanzierten Sozialversicherung auf die Angehörigen der Eisenbahner dar. In Zukunft werden die Eisenbahnen zwecks Versicherung der Angehörigen ihres Personals einen Beitrag von \$4.25 im Monat bzw. 2 1/2 cents pro Stunde je Arbeitnehmer leisten. Unter Angehörigen sind in diesem Zusammenhang Ehegattinnen und Kinder im Alter von 14 Tagen bis 19 Jahren zu verstehen.

ARBEITER IM PERSONENTRANSPORT

GROSSBRITANNIEN

Erhöhung der Entlohnung des
Personals der Autobusbetriebe

(ITF) Auf Grund eines Schieds-
gerichtsentscheides erhalten
rund 77000 Arbeitnehmer im

Dienste von kommunalen Autobus- und Strassenbahnunternehmen eine Erhöhung ihrer Löhne um 5s. pro Woche. Das Schiedsgericht fällte diesen Entscheid, nachdem Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft der Arbeitnehmer, dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband und den Arbeitgebern ergebnislos verlaufen waren. Kurz nach der Bekanntmachung des Entscheids, der von beiden Vertragspartnern offiziell gebilligt worden ist, konnte auf dem Verhandlungswege zwischen dem Transportarbeiterverband und den Arbeitgebern eine ähnliche Erhöhung der Entlohnung für fast 100.000 Arbeitnehmer von privaten Autobusbetrieben erreicht werden.

Der Transportarbeiterverband fordert ferner eine Erhöhung der Löhne der 55.000 Arbeitnehmer der Autobusbetriebe der Londoner Verkehrsbehörde. Die Verhandlungen über diese Forderung sind zur Zeit noch im Gange.

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Erhöhung des garantierten Lohnes der Hafendarbeiter

auf £6.1s.0d. pro Woche erhöht worden. Diese Lohnforderung, die vom Transportarbeiterverband (Mitglied der ITF) eingereicht worden war, bei dem die überwiegende Mehrheit der Hafendarbeiter organisiert ist, konnte nach einer Sitzung der Nationalen Paritätischen Kommission für die Hafendarbetriebe verwirklicht werden.

(ITF) Der garantierte Mindestlohn der britischen Hafendarbeiter ist von £5.4s.6d.

Diesen garantierten Mindestlohn erhalten registrierte Hafendarbeiter bis zum Alter von 65 Jahren (ältere Arbeiter erhalten einen niedrigeren Lohn) die sich zur Arbeit melden, jedoch weniger als den Mindestlohn verdienen würden. In der letzten Zeit hat dieser garantierte Lohn grössere Bedeutung erlangt, da die Suezkrise und Einfuhrbeschränkungen im Auslande einen Rückgang der Hafendarbeit zur Folge gehabt haben.

Auf der gleichen Sitzung beschäftigte sich die Paritätische Kommission mit einem Antrag des Transportarbeiterverbandes, die Einführung einer Altersversicherung der Hafendarbeiter in Erwägung zu ziehen. Die Arbeitgeber haben versprochen, diesen Vorschlag zu prüfen.

SEELEUTE

NORWEGEN

Erhöhungen der Heuern in der Hochseeschiffahrt

leuteverband und der Reedervereinigung ausgehandelten Uebereinkommens erhalten rund 30.000 in der Hochseeschiffahrt tätige norwegische Seeleute Erhöhungen ihrer Heuern. Der Tarifvertrag gilt mit Wirkung vom 1. November und bleibt 2 Jahre in Kraft. Er sieht eine 9%ige Erhöhung der Heuern und eine 13%ige Erhöhung der Ueberstundenentlohnung vor.

(ITF) Auf Grund eines neuen zwischen dem der ITF angeschlossenen norwegischen See-

Ausserdem erhalten die Mannschaften vom Vollmatrosen aufwärts zwei Fahrtzulagen: von Kr. 50 im Monat (£1 ungefähr 20 norwegische Kronen) nach drei- bis achtjähriger Dienstzeit, ohne Rücksicht darauf, ob sie auf dem gleichen Schiff oder bei der gleichen Reederei beschäftigt waren oder nicht. Die Dienstalterzulagen für Beschäftigung bei der gleichen Reederei bleiben unverändert. Die Schiffsoffiziere erhalten keine Fahrtzulagen, aber ihre Dienstalterzulagen werden verdoppelt. Diese Zulagen können nach zwölfjähriger Dienstzeit bis zu 270 Kronen im Monat betragen.

Der neue Tarifvertrag sieht ferner eine Zulage für Abwesenheit von Skandinavien vor. Diese Zulage beträgt nach sechsmonatiger Beschäftigung auf See ohne Anlaufen eines skandinavischen Hafens im Falle eines Vollmatrosen 50 Kr. im Monat und für Personal unter dem Range eines Vollmatrosen 30 Kr. im Monat. Bei einer Abwesenheit von mehr als zwölf Monaten verdoppelt sich diese Zulage.

SCHWEIZ

Lohnerhöhungen in der Schweizerischen Reederei AG

port- und Lebensmittelarbeiter mitteilt, hat die Schweizerische Reederei AG eine Reihe von Verbesserungen des Heuertarifs ihrer Seeleute durchgeführt, die mit Wirkung vom 1. Oktober 1956 in Kraft getreten sind. Es handelt sich um:

(ITF) Wie der der ITF angeschlossene schweizerische Verband der Handels-, Trans-

- 1) Die Einführung eines Systems von Dienstalterzulagen;
- 2) Bezahlung von Kinderzulagen;
- 3) Gewährung einer sogenannten Stückgutzulage an die in der

Linien-schiffahrt beschäftigten Ersten Offiziere.

Gleichzeitig wird den Besatzungsmitgliedern durch Aufnahme in die Betriebskrankenkasse der Reederei ein erhöhter Versicherungsschutz geboten. Diese Zusatzversicherung ist für schweizerische Seeleute obligatorisch, für Ausländer jedoch nicht.

USA

Kriegsdienstzulagen für die Seeleute des Pacific District

(ITF) Der Pacific District der Seafarers' International Union of North America (Mit-

glied der ITF) hat für seine Mitglieder, die in einem bestimmten kriegsgefährdeten Gebiet des Mittelmeeres und des Roten Meeres tätig sind, Kriegsdienstzulagen und besonderen Versicherungsschutz ausgehandelt.

Diese Kriegsrisikoprämie beträgt \$10 pro Tag für jedes Mitglied der Besatzung eines Schiffes, solange es sich innerhalb des betreffenden Gebietes befindet. Ausserdem erhält jeder Seemann \$150 falls 1) sein Schiff infolge direkter Feindeinwirkung zerstört oder beschädigt wird, 2) irgendeine Person an Bord seines Schiffes infolge direkter Feindeinwirkung getötet oder schwer verwundet wird; 3) falls sein Schiff auf irgendwelche Weise äusserster und unmittelbarer Gefahr der Zerstörung ausgesetzt ist. Unter 3) ist zu verstehen: Abwurf von Bomben oder Abschuss von Torpedos innerhalb einer Meile vom Schiff, Artillerieeinwirkung oder Angriff durch Schiffsartillerie oder Torpedos.

Jedes Mitglied der Besatzung ist während seines Aufenthalts im kriegsgefährdeten Gebiet für \$10.000 versichert und weiterer Versicherungsschutz wird durch eine Vollkaskoversicherung gewährt.

NMU handelt Kriegsdienstzulage aus

(ITF) Zwischen der National Maritime Union (Mitglied der ITF) und zwei der wichtigsten

Reedereien ist ein Uebereinkommen über die Bezahlung von Kriegsdienstzulagen an die in kriegsgefährdeten Gebieten des Mittleren Ostens tätigen Mitglieder zustande gekommen. Während ihres Aufenthalts in diesen Gebieten erhalten Mitglieder der Besatzung doppelte Heuern und ausserdem \$150 falls ihr Schiff auf See angegriffen wird bzw. \$100 falls es im Hafen einem Angriff ausgesetzt ist. Weiterer Versicherungsschutz ist durch eine Lebensversicherung im Werte von \$10.000 und eine Effektenversicherung in Höhe von \$500 vorgesehen. Das Uebereinkommen tritt rückwirkend ab 29. Oktober in Kraft.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

USA

Bedeutende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen des Verpflegungs- und Bedienungspersonals der KLM

(ITF) Dem der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverband (Sektion Zivilluftfahrt) ist es gelungen, mittels eines neuen Kollektivvertrages wesentliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen des in den Vereinigten Staaten beschäftigten Verpflegungs- und Bedienungspersonals der KLM durchzusetzen. Zu den wichtigsten Erfolgen gehören:

Eine 12,5%ige Erhöhung der Entlohnung, die einer Erhöhung um 10 bis 28 cents pro Stunde entspricht; ein dreiwöchiger jährlicher Erholungsurlaub nach fünfjähriger Dienstzeit; höhere Abfindung und Vergrößerung der Lohnspannen zwischen qualifizierter und nichtqualifizierter Arbeit.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sachverständigenausschuss für europäischen Verkehr

11. - 14. Dezember 1956 in London

Exekutivkomitee der ITF

7. - 9. Januar 1957 in London

RESOLUTION UEBER DIE INTERNATIONALE LAGE

Die in Anbetracht der internationalen Lage dringend einberufene ausserordentliche gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter der ITF am 8. und 9. November 1956 in London, der auch Mitglieder des Exekutivkomitees beiwohnten, hat die internationale Lage, unter besonderer Berücksichtigung der Krise im Mittleren Osten und der Unterdrückungsmaßnahmen Sowjetrusslands in Ungarn sehr eingehend und mit grosster Sorgfalt einer Prüfung unterzogen.

Was die Lage im Mittleren Osten betrifft, erinnert die Konferenz daran, dass die ITF die militärische Intervention der Regierungen Israels, Grossbritanniens und Frankreichs bereits früher auf das Schärfste verurteilt und die Erklärung abgegeben hat, dass es keine Rechtfertigung eines einseitig gefassten Beschlusses über die Anwendung von Waffengewalt geben kann.

Die Konferenz stellt mit Genugtuung fest, dass im Mittleren Osten nunmehr ein Waffenstillstand zustande gekommen ist und richtet an die Regierungen Israels, Grossbritanniens und Frankreichs die Aufforderung, ihre Streitkräfte im Einklang mit der mit Überwiegender Mehrheit angenommenen Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen sobald wie irgendwie möglich von ägyptischem Gebiet zurückzuziehen. Ein solcher Rückzug der Streitkräfte stellt nach Ansicht der Konferenz eine wesentliche Voraussetzung für die Wiederherstellung des Friedens in diesem Gebiete dar.

Die Konferenz bringt angesichts des brutalen Vernichtungsfeldzuges gegen die ihre Freiheit verteidigende ungarische Bevölkerung, der zur Zeit von den sowjetrussischen Truppen durchgeführt wird, ihr Entsetzen und ihren Abscheu zum Ausdruck. Sie bringt in Erinnerung, dass das ungarische Volk den Versuch unternommen hatte, sich unter Anwendung friedlicher Mittel der elementaren Menschenrechte zu versichern, die in allen demokratischen Ländern als selbstverständlich betrachtet werden: Persönliche Redefreiheit; Freiheit des Glaubens; das Recht, Gewerkschaften und politische Parteien zu bilden bzw. ihnen beizutreten; das Recht, zu streiken und auf freie, demokratische Weise eine Regierung zu wählen.

Auf diese Forderungen hat die Regierung Sowjetrusslands mit einem heimtückischen Ueberfall reagiert und unterdrückt jetzt eine nationale Freiheitsbewegung mit einer Brutalität, die in einer zivilisierten Welt nur als schändlich bezeichnet werden kann.

Gemeinsam mit der übrigen freien Welt verurteilt die Konferenz diese Intervention und verleiht ihrer Entrüstung und ihrem Abscheu über die barbarischen Methoden Ausdruck, die gegen das ungarische Volk angewandt werden.

Die Konferenz vertritt die Auffassung, dass die internationale Arbeiterbewegung nicht umhin könne, ihrer Stellungnahme zugunsten des ungarischen Volkes und ihrer Verachtung seiner Unterdrücker praktischen Ausdruck zu verleihen. Sie richtet an den IBFG die Aufforderung, einen internationalen Boykott aller russischen Güter und Dienstleistungen, soweit diese Russland zugute kommen, in die Wege zu leiten und bekundet die Bereitwilligkeit der Hafentarbeiter- und Seeleutesektionen der ITF, diesem Boykott ihre uneingeschränkte Unterstützung zu verleihen, und appelliert an alle übrigen Sektionen der ITF, die ihnen zufallende Rolle zu übernehmen.

Als Beweis seiner Solidarität mit dem ungarischen Volk hat das Exekutivkomitee die sofortige Ueberweisung eines Betrages von £ 5.000 zugunsten der Opfer der kommunistischen Unterdrückung veranlasst.