



## PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

No. 8

11. Juli 1957

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

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

ITF

Sitzung des Exekutivkomitees  
in Paris

(ITF) Das Exekutivkomitee der ITF trat vom 17. bis 18. Juni d. J. in Paris zusammen. Ein Bericht über diese Tagung

findet sich im Anhang zur vorliegenden Ausgabe des Presseberichts.

Kommentar der ITF zum Ungarn-  
bericht der Vereinten Nationen

(ITF) Im Anhang zum vorliegenden Pressebericht bringen wir einen Kommentar von Omer Beu, Generalsekretär der ITF, zu dem

vor kurzem veröffentlichten Bericht der Kommission der Vereinten Nationen, die sich mit der Untersuchung der ungarischen Revolution und ihrer Folgeerscheinungen beschäftigte.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

DEUTSCHLAND

ÖTV setzt 45-Stundenwoche  
im Gemeindedienst durch

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr hat für

die bei den deutschen Gemeinden beschäftigten Arbeitern und Angestellten die 45-Stundenwoche ausgehandelt. Sie tritt mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. mit vollem Lohnausgleich in Kraft.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Gewerkschaft der deutschen  
Eisenbahner prüft Dienst-  
dauervorschriften

(ITF) Bei der Verabschiedung des ersten Rahmengesetzes zur Vereinheitlichung des Beamtenrechts im April d. J. hatte der Deutsche

Bundestag folgende Entschliessung zu den Arbeitsverhältnissen bei den Deutschen Bundesbahnen angenommen: "Der Deutsche Bundestag ersucht, die Bundesregierung zu veranlassen, dass die bei den Deutschen Bundesbahnen geltenden Dienstdauervorschriften einer Prüfung unterzogen werden, obwohl die öffentliche Arbeitszeit einschliesslich der Arbeitsbereitschaft eine Begrenzung auf 60 Stunden erfahren hat."

ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

SCHWEDEN

Grössere Sicherheit  
für LKW-fahrer  
gefordert

(ITF) Die alarmierende Zahl von tödlichen Unglücksfällen und Verletzungen, die Fahrer von LKWs und Zugmaschinen erlitten haben,

hat den schwedischen Gewerkschaftsbund veranlasst, der Regierung eine Denkschrift über diesen Gegenstand zu überreichen. Sie zielt in erster Linie auf die Verabschiedung einer Gesetzgebung ab, durch die gewisse fortschrittlichere Mindestnormen der Betriebssicherheit für LKW-fahrer und Fahrer von Zugmaschinen festgelegt werden sollen.

Der Gewerkschaftsbund weist darauf hin, dass sich zurzeit etwa 130 000 Zugmaschinen und 110 000 LKWs in Schweden im Einsatz befinden und dass insbesondere bei LKW-fahrern infolge der gebrechlichen Bauart der Führerhäuschen die Gefahr schwerer Verletzungen besteht. Im allgemeinen handelt es sich um Holzbauweise mit einer dünnen Stahlblechverkleidung und es kommt häufig vor, dass Fahrer tödlich verunglücken, weil der hölzerne Rahmen bei Zusammenstössen nicht genügend Widerstand leistet. Dagegen ist aus einer Reihe von Polizeimeldungen bei Unglücksfällen ersichtlich, dass der Fahrer in jenen Fällen, in denen die Ganzstahlbauweise zur Anwendung gelangte, mit dem Leben davon kam.

Das gleiche gilt für Zugmaschinen, bei denen der Sitz des Fahrers überhaupt nicht überdacht ist, was zur Folge hat, dass der Fahrer sowohl den Unbilden der Witterung als auch den Abgasen des Motors ausgesetzt ist und bei einem etwaigen Überschlagen der Zugmaschine häufig tödlichen Quetschungen erliegt.

Die Initiative zur Veröffentlichung der Denkschrift des Gewerkschaftsbundes wurde in erster Linie von neun seiner angeschlossenen Organisationen ergriffen, die von diesem Problem am unmittelbarsten berührt werden. Eine führende Stellung unter ihnen nimmt der der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband ein, dessen Präsident, Kollege Sigurd Klinga sich zu dieser Frage wie folgt äusserte:

"Die rasche Entwicklung der Motorisierung seit dem Kriege hat sich für unsere Volkswirtschaft ohne Zweifel als sehr vorteilhaft erwiesen, hat jedoch auch Probleme hervorgerufen. Die Gefahr, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist heutzutage sehr gross, selbst bei vorsichtigen Fahrern. Aus diesem Grunde muss das Material, das verwendet wird, von der bestmöglichen Qualität sein.

Der Grossteil der Führerhäuser von LKWs, die sich heute im Einsatz befinden, ist veraltet. Sie sollten aus Stahl oder sonst irgend einem widerstandsfähigen Material gebaut werden. Das gleiche gilt für die Zugmaschinen. Es ist nun recht und billig, zu fordern, dass dem Kraftfahrer bei seiner Arbeit der grösstmögliche Schutz zuteil werde. Die Ganzstahlbauweise ist dabei von derartiger Bedeutung, dass finanzielle Erwägungen nicht allein ausschlaggebend sein dürfen. Ausserdem sind die kostenmässigen Differenzen tatsächlich äusserst gering und der Betriebssicherheit muss auf jeden Fall der Vorrang eingeräumt werden."

Wie verlautet, haben Vertreter des Transportarbeiterverbandes und des Amtes für industrielle Sicherheitsfragen eine Reihe von Fabriken besucht, die Zugmaschinen und Karosserien von Lastkraftwagen herstellen und haben dort verschiedene Typen von Material Zerreißprüfungen unterzogen.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Landesweiter Autobusstreik  
auf 20. Juli anberaunt

(ITF) Sechs britische Gewerkschaften, die 90 000 Arbeitnehmer privater Autobuslinien vertreten, haben bekanntgegeben, dass sie

ihre Mitglieder im ganzen Lande am 20. Juli zum Streik aufrufen werden, es sei denn, die Autobusgesellschaften verbesserten ihr Angebot einer Erhöhung der Wochenlöhne um 3 s., das sie anlässlich der jüngsten Verhandlungen über die Lohnforderungen des Autobuspersonals gemacht hatten. Von diesem Streik würde das ganze Land berührt werden, mit Ausnahme von London und den von kommunalen Autobusbetrieben bedienten Gebieten.

Die Vertreter der Arbeitnehmer verlangen eine weitergehende Anpassung ihrer Entlohnung an die des Personals der Londoner Verkehrsbetriebe. Den letzten Meldungen zufolge hat der Arbeitsminister beide Vertragspartner zu einer "Diskussion der Lage" mit seinen Beauftragten eingeladen.

Inzwischen nähern sich die Verhandlungen über die Forderung nach einer wesentlichen Erhöhung der Löhne, die von den Gewerkschaften im Namen von 80 000 Arbeitnehmern kommunaler Autobusbetriebe unterbreitet worden ist, einem kritischen Stadium. (Ebenso wie bei den Verhandlungen über die Forderung des Personals der privaten Autobusbetriebe spielt auch hier der der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband die wichtigste Rolle.) Die von den Arbeitgebern angebotene Erhöhung der Wochenlöhne um 7s. 6d. war vor kurzem von einer Konferenz von Gewerkschaftsdelegierten abgelehnt worden. Die Gewerkschaften bemerken hierzu, dass die Entlohnung des kommunalen Autobuspersonals häufiger niedriger liegt als die anderer Gemeindebediensteter, deren Arbeit eine weitaus geringere Verantwortung mit sich bringt.

SCHWEDEN

Übereinkommen über Erhöhung  
der Entlohnung der Strassen-  
bahner von Stockholm

(ITF) Nach äusserst langwierigen Verhandlungen ist ein provisorisches Übereinkommen über eine Erhöhung der Entlohnung von rund 7 000 Strassenbahnern in Stockholm

zustandegekommen. Genaue Angaben liegen noch nicht vor, es verlautet jedoch, dass diese Erhöhungen sich zwischen 5 und 7% bewegen werden. Ausserdem soll die Methode der Lohnzahlung geändert werden. In Zukunft wird nur das Fahrpersonal monatlich entlohnt, alle übrigen Arbeitnehmer dagegen auf stündlicher Basis.

Mit einer endgültigen Beschlussfassung über die Billigung dieses provisorischen Übereinkommens, das bis Januar 1959 in Kraft bleiben würde, wird bis 10. Juli gerechnet.

SEELEUTE

POLEN

Polnische Zeitung bestätigt  
Beschwerden der Seeleute

(ITF) Eine sehr bezeichnende Bestätigung der Richtigkeit von weit verbreiteten Beschwerden über Übergriffe auf ausländische

Seeleute, die polnische Häfen besuchen, war vor kurzem in einem in der Warschauer Tageszeitung "Sztandar Mlodych" erschienenen Artikel unter der Überschrift "Wann werden die polnischen Häfen aufhören, ausländische Seeleute zu terrorisieren?" enthalten. Die Zeitung berichtet über eine Pressekonferenz im Schifffahrtsministerium und bemerkt dabei, Polen habe ein "Weltmonopol" aller Hindernisse, auf die Schiffe und ihre Besatzungen in ausländischen Häfen stossen. Sie weist darauf hin, dass Tanker in andern Häfen normalerweise ihre Ladung innerhalb weniger Stunden löschen können, dass dieser Vorgang

in Polen jedoch 5 Tage in Anspruch nehmen. In den schlecht beleuchteten Strassen von Gdingen und Stettin seien die Seeleute oft ihres Lebens nicht sicher. Der Mangel an Polizei ermutigt zu Übergriffen auf ausländische Seeleute, die unter Anwendung von Waffengewalt ausgeplündert werden. Man könne der Schuldigen nie habhaft werden.

"Ausländische Schiffe", schreibt "Sztandar Mlodych", "zögern immer mehr, unsere Häfen anzulaufen. Ein Kapitän, der Gdingen oder Stettin auch nur einmal anläuft, hält andere davon ab."

Wie erinnerlich sein wird, hat sowohl die ITF als auch die skandinavische Transportarbeiterföderation mehrfach auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, die Seeleuten, die polnische Häfen anlaufen, in den Weg gelegt werden.

GROSSBRITANNIEN  
Erhöhung der Heuern der  
Offiziere und Mannschaften

(ITF) Dem britischen Landesverband der Seeleute und der Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt (beide Mitgliedsver-

bände der ITF) ist es gelungen, eine Erhöhung der monatlichen Heuern der Mannschaften um £2. (mit Ausnahme der Junggrade) und der Heuern der Seeleute um £2.5s. bis £7.5s. im Monat auszuhandeln. Das Ergebnis der Verhandlungen über eine Erhöhung der Entlohnung der Funker ist noch nicht bekannt.

Durch diese Neuregelung, die mit Wirkung vom 22. Juli in Kraft tritt, erhöht sich die Anfangsheuer eines Vollmatrosen auf £29.10s. im Monat (Unterkunft und Verpflegung vom Reeder bereitgestellt). Der Höchstbetrag wird durch drei jährliche Erhöhungen von £1. und eine vierte um £1.5s. erreicht. Die Heuer von Deckpersonal ohne Patent (mit Ausnahme der Junggrade) wird £29.10s. betragen und nach 4 Jahren £33.15s. Die Anfangsheuer eines Heizers (mit sechsmonatigem Dienst auf See) beträgt £32. und erhöht sich durch vier jährliche Zulagen auf £36.5s.

Weitere Einzelheiten dieser Neuregelung der Entlohnung erscheinen in einer späteren Ausgabe des Presseberichts.

ISLAND  
Streik der Offiziere  
in der Handelsmarine

(ITF) Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Verband der Offiziere der isländischen Handelsmarine und den Reedern über den Abschluss

eines neuen Kollektivvertrags festgefahren waren, traten die Offiziere der Handelsmarine am 16. Juni in den Streik. Zur Zeit der Veröffentlichung des vorliegenden Presseberichts ist die gesamte Küstenschiffahrt lahmgelegt und etwa 10 Hochseeschiffe liegen im Hafen von Reykjavik untätig vor Anker.

Die Föderation der Offiziere der isländischen Handelsmarine und Fischereiflotte haben dem Sekretariat der ITF mitgeteilt, dass es zu diesem Streik gekommen sei, weil bei den langwierigen Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag keine Fortschritte erzielt worden wären. Die Forderungen der Schiffsoffiziere betreffen in erster Linie die Einführung des Achtstundentags und Erhöhung der Entlohnung für Mehrarbeit. Die Kapitäne sind an diesem Streik nicht beteiligt.

CHILE  
Streik der Seeleute  
und Hafentarbeiter  
beendet

(ITF) Der Streik der chilenischen Offiziere der Handelsmarine, der am 3. Juni begann und gegen 3 Hochseereedereien gerichtet war, ist,

wie wir erfahren, erfolgreich beendet worden.

Da nach langwierigen Verhandlungen keinerlei Fortschritte erzielt werden konnten, rief die der ITF angeschlossene Föderation der Seeleute und Hafentarbeiter in ganz Chile am 19. Juni zu einem Solidaritätsstreik auf. Insgesamt sollen ungefähr 45 000 Seeleute und Hafentarbeiter die Arbeit niedergelegt haben.

Wie erinnerlich, begann der Streik, nachdem die 3 Reedereien sich geweigert hatten, von dem bei ihnen üblichen Brauch der Bezahlung der Heuern der Offiziere in ausländischen Häfen unter Zugrundelegung eines im Schwarzhandel geltenden Dollarkurses Abstand zu nehmen.

Wir hoffen, in einer der nächsten Ausgaben des Presseberichtes Einzelheiten der Regelung dieses Konflikts mitteilen zu können.

### PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

USA

Techniker und Piloten unterzeichnen Übereinkommen über gegenseitige Hilfeleistung

(ITF) Die amerikanische Vereinigung der Techniker und Monteure (IAM) und die der Verkehrspiloten (beide Mitglieder der ITF) haben ein Übereinkommen über die Ernennung von ständi-

gen paritätischen Beiräten zur Diskussion von Angelegenheiten ernannt, die beide Teile berühren, einschliesslich Vertragsklauseln, deren Vereinheitlichung oder Anpassung wünschenswert erscheint. Die Vereinigung des technischen Personals organisiert einen hohen Prozentsatz des Bodenpersonals der amerikanischen Zivilluftfahrt.

Das Übereinkommen bezieht sich auch auf Fragen der Zuständigkeit der Gewerkschaften und sieht vor, dass jeder Vertragspartner den andern von einem Konflikt mit einer Luftverkehrslinie in Kenntnis setzen wird, die beide Organisationen als kollektivvertragsfähige Vertreter der Arbeitnehmer anerkennt. In derartigen Fällen werden auf Wunsch Beratungen stattfinden, um ausfindig zu machen, auf welchem Wege einer der Vertragspartner dem andern am besten behilflich sein könnte.

x

### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Sachverständigenausschuss für europäischen Verkehr	London	17. Juli 1957
Ausschüsse der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport	London	18. und 19. Juli 1957
Konferenz der Sektion der Hochseefischer	Bergen	11. bis 13. September 1957
Binnenverkehrskonferenz der ITF	Frankfurt a.M.	14. bis 15. Oktober 1957
Internationale Eisenbahnerkonferenz	Frankfurt a.M.	16. bis 18. Oktober 1957.

SITZUNG DES EXEKUTIVKOMITEES DER ITF IN PARIS

(ITF) Am 17. und 18. Juni fand im Sekretariat des der ITF angeschlossenen französischen Eisenbahnerverbandes (Force Ouvrière) eine Sitzung des Exekutivkomitees der ITF statt. Anwesend waren die Kollegen J. D. Randeri (in Vertretung Asiens), R. Dekeyzer (Belgien), E. Borg (Dänemark), F. Laurent (Frankreich), H. Jahn (Deutschland), Vorsitzender, F. Cousins und T. Yates (Grossbritannien), S. de A. Pequeño (Brasilien), H. Kanne (Niederlande), I. Haugen (Norwegen), H. Düby (Schweiz), A. E. Lyon (USA), sowie der Generalsekretär, Kollege Omer Becu und der Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport, H. Imhof.

Das Exekutivkomitee befasste sich einleitend mit dem Tätigkeitsbericht des Sekretariats für die Zeit vom Dezember 1956 bis Mai 1957, der einstimmig gutgeheissen wurde. Seit der letzten Sitzung des Exekutivkomitees waren zwei Organisationen der ITF beigetreten, nämlich der Verband der Seeleute von Britisch-Guiana und der zentralafrikanische Verband der Arbeiter im Strassentransport. Der Generalsekretär teilte mit, dass es wahrscheinlich notwendig sein würde, den asiatischen Regionalvertreter der ITF, Kollege Soares, eine Zeitlang nach Singapur zu entsenden, um dort die im Hinblick auf die Unterstützung der Gewerkschaften der Seeleute bereits geleistete Arbeit zu konsolidieren. Im Namen der nordamerikanischen Organisationen der Eisenbahner sprach Kollege Lyon dem Sekretariat seinen Dank für den Beistand aus, den es dem Verband der Lokführer und Heizer hatte zuteil werden lassen, indem es den Sekretär der Eisenbahnersektion verfügbar machte, der vor kurzem vor der Königl. Kanadischen Untersuchungskommission in der Angelegenheit der Bemannung von Diesellokomotiven im Fracht- und Verschubdienst eine Zeugenaussage zugunsten des Verbandes der Lokführer und Heizer machte.

Es wurde beschlossen, gegen Mitte September in Bergen eine Konferenz der Sektion der Hochseefischer einzuberufen und im Oktober in Frankfurt eine Konferenz der Eisenbahnersektion, sowie eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Strassentransport und der Binnenschiffer (die letztgenannte zur Diskussion der Probleme der Koordination des europäischen Verkehrs) zu veranstalten.

Ferner beschäftigte sich das Exekutivkomitee mit einer Reihe von Ansuchen um Aufnahme in die ITF. Der Beitritt der folgenden Verbände wurde gebilligt: Vereinigung der irischen Lotsen und Offiziere der Handelsmarine, Sektion Zivilluftfahrt des belgischen Metallarbeiterverbandes, Vereinigung der Stewards und Stewardessen der Zivilluftfahrt der USA, Koreanische Föderation der Eisenbahnerverbände, schwedischer Verband der Kapitäne und Deckoffiziere und Vereinigung der Lokführer und Heizer von Nigerien.

Die Mitglieder des Exekutivkomitees hatten einen umfassenden Bericht über die vor kurzem durchgeführte Afrikareise des Generalsekretärs erhalten. Im Rahmen seines mündlich erstatteten zusätzlichen Berichtes erklärte Kollege Becu, dass gute Aussichten für die Entwicklung einer starken Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter Afrikas beständen. Nach Anhörung des Berichts des Generalsekretärs gelangte das Exekutivkomitee zu der Auffassung, dass nunmehr die Zeit gekommen sei, ein Mitglied in Vertretung Afrikas zu kooptieren. Es wurde einstimmig beschlossen, Kollege M. A. Labinjo, Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Verbandes der Angestellten der Verkehrsbetriebe und Generalsekretär der Föderation der Seeleute und Hafentarbeiter von Nigerien diesen Sitz im Exekutivkomitee einzuräumen. Hinsichtlich der Errichtung eines afrikanischen Regionalbüros der ITF war das Exekutiv-

komitee der Meinung, dass es zweckdienlicher wäre, eine Beschlussfassung bis zur nächsten Sitzung zu verschieben, auf der das neugewählte Mitglied in Vertretung Afrikas anwesend sein würde.

Was die regionale Tätigkeit als solche betrifft, prüfte das Exekutivkomitee sorgfältig eine Reihe von Empfehlungen des Unterausschusses für Regionale Arbeit. Es wurde beschlossen, den folgenden Empfehlungen Folge zu leisten: a) Sobald wie möglich für die Einstellung eines Sonderbeauftragten für regionale Tätigkeit im Sekretariat Sorge zu tragen; b) einen ständigen Unterausschuss für regionale Tätigkeit zu ernennen und c) dass regionale Sekretäre dem Exekutivkomitee laufend Bericht erstatten sollten. Ausserdem wurde der Generalsekretär ermächtigt, die erforderlichen Vorkehrungen für die Finanzierung der regionalen Tätigkeit auf ständiger Grundlage zu treffen.

Das Exekutivkomitee brachte seine Anerkennung der bei der Tätigkeit des Sachverständigen-Ausschusses für Koordinierung des Europäischen Verkehrswesens erzielten Fortschritte zum Ausdruck. Es kann nunmehr damit gerechnet werden, dass es nach der Konferenz der von dieser Frage berührten Sektionen gegen Ende des Jahres möglich sein wird, den endgültigen Bericht des Sachverständigen-Ausschusses dem nächsten Kongress der ITF im Juli 1958 in Amsterdam zur Billigung vorzulegen.

Ferner nahmen die Mitglieder des Exekutivkomitees zur Kenntnis, dass die ITF beschlossen hatte, sich an einem Seminar für Produktivität in den Hafenbetrieben zu beteiligen, das im Herbst d. J. von der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC) organisiert wird. In diesem Zusammenhang betonten mehrere Mitglieder des Exekutivkomitees, dass die Vertreter der ITF, die sich an diesem Seminar beteiligen, nachdrücklich auf die Notwendigkeit positiver Auswirkungen der erhöhten Produktivität auf die sozialen Bedingungen der Arbeitnehmer der Hafenwirtschaft verweisen sollten.

Im Zusammenhang mit der Vertretung der ITF auf einer Reihe von Tagungen wurde beschlossen, dass die Delegation der ITF zum Kongress des IBFG im Juli in Tunis aus dem Präsidenten und dem Generalsekretär bestehen sollte. Ferner nahm das Exekutivkomitee Einladungen zum Jubiläumskongress der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation und zum bevorstehenden Kongress des norwegischen Transportarbeiterverbandes an.

Weiters wurde ein Bericht über die letzte Allgemeine Konferenz der IBS erstattet, unter besonderer Berücksichtigung der Beratungen, die dort über den Verbindungsausschuss der IBS stattgefunden hatten.

Schliesslich billigte das Exekutivkomitee einen Vorschlag des Sekretariats, es mit der Durchführung der erforderlichen Massnahmen zu betrauen, die auf die Inkraftsetzung des von der Sektion der Arbeiter im Strassentransport ausgearbeiteten Entwurfs eines Abkommens über Rechtshilfe für Fahrer im Ausland abzielen würden.

Die nächste Sitzung des Exekutivkomitees der ITF findet in der ersten Novemberhälfte 1957 in London statt.

Der Bericht der Vereinten Nationen über die Ereignisse in Ungarn

Der vor kurzem veröffentlichte Bericht des Ausschusses der Vereinten Nationen, der sich mit der Untersuchung der Ursachen der Revolution in Ungarn beschäftigte, stellt eine ohne jeden Vorbehalt zum Ausdruck gebrachte Verurteilung Sowjetrusslands und des Kadar-Regimes dar, enthält aber sonst wenig, das seit den tragischen Ereignissen des vergangenen Novembers nicht schon allgemein bekannt wäre. Die Doppeltätigkeit Chruschtschows und Kadar's und der von ihnen begangene Mord, dessen Umfang die Welt vor Schrecken den Atem anhalten liess, bedurften schon damals so wenig einer weiteren Erläuterung, dass eine "offizielle" Berichterstattung der Vereinten Nationen über die ungarische Tragödie vielleicht sogar als überflüssig erscheinen mag.

Nun besitzt dieser Bericht aber gerade wegen seines sehr "offiziellen" Charakters besonderen Wert. Seine Verfasser sind Vertreter von Ländern, die unter Berücksichtigung ihrer Objektivität in Fragen der internationalen Politik ausgewählt wurden; zwei dieser Länder, Ceylon und Tunesien, haben ihre Unabhängigkeit erst vor so kurzer Zeit erlangt, dass es einfach lächerlich wäre, sie einer Einstellung zugunsten der "westlichen Imperialisten" zu bezichtigen. Aus diesem Grunde sah man sich sogar im Kreml gezwungen, die Vertreter dieser Länder entweder überhaupt nicht unter den Berichterstattern zu erwähnen, oder aber gleichsam traurig den Kopf über diese unerklärliche Verwirrung der Geister zu schütteln. Von Bedeutung ist auch die nüchterne Art der Berichterstattung. Der Bericht sieht keineswegs einem antikommunistischen Flugblatt ähnlich, sondern hört sich viel eher wie die Zusammenfassung der Aussagen durch einen Richter an: Der Sachverhalt wird sorgfältig beschrieben, Beweismaterial, dessen Stichhaltigkeit in irgendwelcher Hinsicht zu wünschen übrig lässt, klar als solches bezeichnet und nun ist es Sache der Geschworenen, auf Grund aller ihnen ausinandergesetzten Faktoren zu ihren eigenen Schlussfolgerungen zu gelangen.

Angesichts des Charakters dieser Faktoren kann über das zu erwartende Urteil kaum ein Zweifel bestehen. Die ungarischen Kommunisten hatten im Laufe der Jahre mit Ermutigung und Unterstützung von seiten der Russen ein Regierungssystem eingerichtet, das sich auf eine geheime Staatspolizei stützte. Unschuldige wurden verhaftet, gefoltert, ihres Eigentums beraubt oder ermordet. Hand in Hand mit politischer, wirtschaftlicher und geistiger Unterdrückung ging die Entwicklung einer Wirtschaftsbükratie, die Millionen ins Elend stürzte.

Ungarn wurde zur Hölle und alle Versicherungen der Regierung, dass es in Wirklichkeit ein Paradies sei, vermochten nicht, der Flut der Klagen und Beschwerden und des Hasses Einhalt zu gebieten. Die Dämme gaben nach, als man feststellen konnte, dass es einem Lande wie Polen gelungen war, sich, wenn auch in noch so bescheidenem Umfange, von den allereinsten russischen Fesseln zu befreien. Und damit sind wir bei den letzten Oktoberwochen angelangt.

Die beiden Aspekte des Aufstandes, die in der freien Welt das grösste Aufsehen erregten - seine spontane Natur und die Selbstdisziplin seiner Führer - werden durch die Ergebnisse der Untersuchungen des Ausschusses bestätigt. Bei der Demonstration der Studenten, durch die die Revolution ausgelöst wurde, handelte es sich ursprünglich um einen diszipliniert durchgeführten Versuch, den sechzehn Forderungen, die die Studenten erhoben hatten, grösseren Nachdruck zu verleihen. Lediglich die intransigente, feindselige Haltung der kommunistischen Führer rief einen Bürgerkrieg hervor, den weitblickendere Politiker - von demokratischen gar nicht zu reden - hätten vermeiden können.

Die Studenten wurden zurückgedrängt und friedliche Demonstranten von der Geheimpolizei misshandelt. "Wenn es überhaupt möglich wäre, irgendeinen Augenblick als den kritischen Zeitpunkt auszuwählen, in dem aus einer friedlichen Demonstration ein blutiger Aufstand wurde, so wäre es der Augenblick, in dem sich die ohnedies höchst unbeliebte und von ihren eigenen Landsleuten allgemein gefürchtete AVH auf wehrlose Menschen stürzte... ungarische Truppen wurden in höchster Eile zur Verstärkung der AVH herangezogen, gingen jedoch nach kurzem Zögern zur Volksmenge über. Inzwischen hatten die Arbeiter in Csepel, Ujpest und anderen Arbeiterbezirken telefonisch erfahren, was sich abgespielt hatte. Sie beschlagnahmten Lastkraftwagen und fuhren nach Budapest, wobei sie unterwegs von freundlich gesinnten Soldaten oder Polizisten oder aus ihnen bekannten Kasernen oder Waffenfabriken Waffen erhielten."

Vielleicht zur Ueberraschung vieler von jenen, die es zum ersten Male gewagt hatten, sich offen der Politik der Regierung zu widersetzen, brach ein bewaffneter Aufstand aus. Auf der einen Seite stand das ungarische Volk - oder 99% davon - von denen jeder Einzelne seine persönlichen, konkreten Gründe für den Kampf gegen die Gewalt-herrschaft hatte, und auf der anderen Seite die Russen, die AVH und die Elite der kommunistischen Partei. Ein paar Tage lang war dem Aufstand Erfolg beschieden. Die AVH wurde davongejagt, die Russen begannen, soweit sich ersehen liess, den Rückzug und Nagy übernahm die Führung einer Regierung, die auf breiterer Grundlage beruhte, als in Ungarn seit vielen Jahren der Fall gewesen war.

Es wurden Revolutionsräte errichtet und die Leitung der in staatlichem Besitz befindlichen Fabriken ging in die Hände der Arbeiter über. Wenn es irgendeines Arguments bedarf, um die Sinnlosigkeit der Behauptung der Russen, faschistische "Gegenrevolutionäre" hätten sich der Führung des Aufstandes bemächtigt, zu enthüllen, so ist es diese Entwicklung. Die Arbeiter hatten keineswegs die Absicht, Betriebe der öffentlichen Hand wieder in privates Eigentum zu überführen. Ihnen ging es lediglich darum, die Kontrollgewalt über Wirtschaftszweige auszuüben, die auf dem Papier zwar ihnen gehörten, deren Verwaltung sich aber rücksichtsloser als irgendein Kapitalist über ihre Interessen hinwegsetzte. Sie hatten kein Interesse am Faschismus, sondern an einem echten Sozialismus an Stelle der ihnen von Rakosi gebotenen Travestie. Zum ersten Male wurden "Arbeiter-räte" von Arbeitern gewählt und zum ersten Male bedeutete der Begriff Wirtschaftsdemokratie mehr als eine Vorspiegelung falscher Tatsachen.

Mit Erfolg verhinderten die Revolutionäre, dass ein von hohen Idealen getragener Aufstand in zügelloses Chaos ausartete. "Eine Reihe von revolutionären Organen, die neuen politischen Parteien und Zeitungen unterstützten alle die Bemühungen der Regierung, Ausschreitungen irgendwelcher Art zu verhindern. Viele verlässliche Augenzeugen meldeten, dass es zu keinen Plünderungen kam. Obwohl Schaufenster zertrümmert worden waren, blieben kostbare Waren, darunter auch Juwelen, in Greifweite der Vorübergehenden unberührt liegen."

In dieser Atmosphäre "der allgemeinen Zufriedenheit und Zuversicht" begannen die Verhandlungen der Regierung mit den Russen über den Rückzug der russischen Truppen. Eine ungarische Delegation wurde von den Russen zu einem Festessen eingeladen. "Es war fast Mitternacht, als die Tafelrunde durch die Ankunft von General Serov, Chef des sowjetrussischen Sicherheitsdienstes, unterbrochen wurde, der in Begleitung von Offizieren der MVD den Saal betrat und die Verhaftung der ungarischen Delegation anordnete." Daraufhin begannen die russischen Streitkräfte mit der Zernierung von Budapest.

"Am 3. November standen schätzungsweise 2,500 sowjetrussische Panzer und 1,000 Hilfsfahrzeuge auf ungarischem Boden. Alle strategisch wichtigen Punkte, Flughäfen, Eisenbahnen und Strassen befanden sich in russischem Besitz."

Die Russen haben den Bericht der Vereinten Nationen als "anstössig und abscheuerregend" bezeichnet. Soweit sich der Bericht auf die anstoss- und abscheuerregende Vorgangsweise der Russen bezieht, trifft, diese Beschreibung auch zu. Kadars hinterhältiger Austritt aus der von Nagy gebildeten Regierung und die Entführung des letztgenannten durch die Russen (die im Bericht als Beispiel für den Grad der Gefügigkeit Kadars den Russen gegenüber angeführt wird) sind ebenso anstosserregend wie die Misshandlungen der Ungarn durch die russischen Truppen, die anscheinend glaubten, hinter der nächsten Strassenecke befände sich der Suezkanal und ungarische Barrikaden, hinter denen die westlichen Imperialisten Schutz suchten,

Der Kampf dauerte nicht lange, aber immerhin länger als man sich hätte träumen lassen. Die Ungarn leisteten Widerstand, bis ihnen die Munition ausging. Als bewaffneter Widerstand nicht mehr möglich war, ergriffen sie gewerkschaftliche Kampfmassnahmen und entfesselten eine Reihe von Generalstreiks, aber auch der Gebrauch dieser Waffe hat einmal ein Ende und die drohende Hungersnot trieb sie zu ihren Arbeitsplätzen zurück, immer noch in der Hoffnung, zumindestens etwas von dem in der Revolution Errungenen retten zu können.

Die Russen ordneten Massendeportationen an. Genaue Zahlen konnte der Ausschuss nicht anführen, aber "es handelt sich (bei diesen Deportationen) gewiss um Tausende.....eine beträchtliche Anzahl befindet sich nach wie vor in Sowjetrussland." Die wenigen, zarten Wurzeln, die die Demokratie in den wenigen Tagen der Freiheit Ungarns gefasst hatte, wurden von der Regierung Kadars systematisch durchgeschnitten. "Die ungarische Bevölkerung wird ihres grundlegenden politischen Rechts auf Beteiligung an der Regierung durch demokratisch gewählte Vertreter beraubt."

In den Monaten, die seit November vergangen sind, ist Ungarn unerbittlich wieder dem kommunistischen Schattenreich eingegliedert worden. Die Kadar-Regierung gibt selbst zu, dass hundert Todesurteile gefällt worden seien. Die Zahl derjenigen, die ohne die Formalität einer kommunistischen "Gerichtsverhandlung" hingerichtet worden sind, kann ohne weiteres zehnmal so hoch sein. Bei der "Neugründung" der ungarischen KP ist vielen der "alten Kämpfer" wieder zu Amt und Würden verholphen worden. Die "Gewerkschaften" sind wieder reuig zum WGB zurückgekehrt und auch die Geheimpolizei besteht wieder.

Welche Auswirkungen der Bericht haben wird? Nun, wie bereits erwähnt, seine Objektivität wird die öffentliche Meinung der Welt weitgehend beeinflussen. Wegen der öffentlichen Meinung der Welt lassen sich aber Leute vom Schlage Chruschtschews oder Kadars noch keine grauen Haare wachsen. Am Tage der Veröffentlichung des Berichts fällte oder bestätigte ein ungarisches "Gericht" sechs Todesurteile. Herr Kadar drehte der Welt samt ihrer Meinung eine lange Nase und solange er sich auf die Rückendeckung durch russische Panzer verlassen kann, wird er es auch weiterhin tun.

Leider ist es inzwischen eben etwas spät geworden. Zur Zeit der russischen Agression beantragte die ITF konkrete Massnahmen zur Unterstützung des Kampfes des ungarischen Volkes. Es wäre vermessen, wenn wir uns einreden wollten, ein Boykott Ungarns hätte einen raschen Zusammenbruch der Regierung Kadars herbeiführen können; doch der ungeheure Wert solcher "wirtschaftspolitischer Nadelstiche", selbst wenn nur ein verhältnismässiger kleiner Teil von Gütern oder Dienstleistungen davon berührt worden wäre, wäre kaum abschätzbar gewesen. Weitاًus wichtiger aber wäre gewesen, dass den Ungarn dadurch klar geworden wäre, dass jemand zumindestens bereit war, mehr zu tun, als bloss höflich sein Beileid auszudrücken.

Anscheinend war die von der ITF beantragte Vorgangsweise nicht allzu populär. Ungarn musste sterben, die Welt vergoss Tränen des Mitgeföhls und die Vereinten Nationen beschlossen, eine Untersuchung in die Wege zu leiten. Sie wurde durchgeführt und noch dazu gründlich. Trotzdem aber stellt dieser Bericht einen Leichenbefund dar und man kann sich leider nichts des Eindrucks erwehren, dass der Patient nicht hätte sterben müssen.

Omer Becu.